

Exkursionsbericht

zum Besuch am 3. Mai 2007 bei UPS am Flughafen Köln-Bonn

eingereicht an der
Fachhochschule Erfurt
im Fachbereich
Verkehrs- und Transportwesen

von:

Andrea Hergenhan	Matrikelnr.:151080782
Melanie Klein	Matrikelnr.: 151080331
Janine Kulka	Matrikelnr.: 151080670

Betreuer: Prof. Dr. Florian Heinitz

Erfurt, 11.06.2007

Übersicht

Seite

1. Exkursionsverlauf	3
2. Mitarbeiter bei UPS	7
3. Der Standort Köln-Bonn	7
4. Das Siemens-Kippschalensystem bei UPS	7

Literaturverzeichnis:

<http://www.mylogistics.net/de/news/themen/key/news721762/jsp>,

Zugriff 10.06.2007, 09:25 Uhr

1. Exkursionsverlauf

Am 3. Mai 2007 besuchten wir im Rahmen einer Dreitägigen Exkursion den Europa-Hub Köln-Bonn. Um 21:30 Uhr kamen wir mit der Deutschen Bahn am Flughafen Köln-Bonn an, beim Heraustreten aus dem Bahnhof fiel allen schon die große UPS-Werbung ins Auge. Am Eingang Luftfracht am Flughafen mussten wir noch einige Minuten auf einen UPS-Mitarbeiter warten. Später bei uns angekommen, erklärte er uns den Sicherheitscheck und einige Regeln zum Verhalten. In einem Container konnte sich dann jeder einzeln seinen Besucherausweis gegen Unterschrift abholen, der zuvor mit der Identifizierung durch den Personalausweis beantragt worden war. Daraufhin kam es zu einer Gruppenteilung, um schneller mit dem Sicherheitscheck durchzukommen.



Bild 1: UPS Werbung am Flughafen Köln-Bonn

Ein Bus stand uns von UPS zur Verfügung, leider nur mit 19 Sitzplätzen, so dass zwei Personen während der Fahrt über das Flughafengelände bis hin zum Verwaltungsgebäude von UPS stehen mussten. Dort angekommen wurden wir in einen Präsentationsraum geführt und offiziell nochmals von den beiden UPS-Mitarbeitern Evi und Jan begrüßt. Bevor eine kleine PowerPoint-Präsentation begann, wurden uns allerlei alkoholfreie Getränke angeboten, die wir dankbar entgegennahmen. Während der

Firmenvorstellung nahmen wir Platz auf ausgebauten Flugzeugsitzen. Es wurde über die Unternehmensgeschichte, aktuelle Fakten, den Lauf eines Pakets, die Hallen- und Sortieranlagen, die Entscheidung für Köln- Bonn, die gesamte Arbeitsweise, die Schichten und Flugzeuge sowie einen Ausblick über Shanghai berichtet. Die Präsentation war sehr gut aufgebaut und sehr verständlich, allerdings regten viele Sachen auch zum Nachdenken an. Auf konkrete Fragen ab es dann nur verzerrte Antworten, Zahlen zum Standort in Deutschland wollte man gar nicht nennen. Die Antwort auf die Frage, zu wie viel Prozent denn die Flugzeuge ausgelastet seien, war von Jan: "zu 100 %". Das erschien uns doch zu unglaublich, allerdings ging man auf die wiederholte Frage gar nicht mehr ein.

Nach Beendigung des Vortrages wurden wir noch einmal auf bestimmte Regeln aufmerksam gemacht. So durften zum Beispiel keine Photos innerhalb der Sortieranlagen oder auf dem Rollfeld gemacht werden. Zur Sicherstellung dieser Regel ist im fortlaufenden Geschehen immer ein Mitarbeiter als Gruppenführer vorn und einer hinten als Letzter gelaufen. Bevor wir nun unserer gelben Warnwesten und ein Head-Set und Empfänger und dazugehörige Kopfhörer bekamen, konnten sich alle noch einmal kurz mit Getränken erfrischen.



Bild 2: letztes Photo mit Warnweste, Headset und Kopfhörer

Dann ging es im Fahrstuhl zur höchsten Etage in die Fracht- und Sortierhalle. Nach Eintritt in die Halle durch eine gesicherte Tür fiel uns sofort der Lärm auf. Zur linken Seite konnten wir die Fließbänder betrachten, auf denen absolut unsortierten Pakete transportiert wurden. Ansonsten war diese Ebene noch relativ frei von möglichen Anlagen. Jan erklärte im späteren Verlauf, dass auf dieser Ebene noch gebaut wird und sie ausbaufähig vor

allem für Kleinpakete und Briefe ist. Die momentan erste Phase kann bis zu 110.000 Pakete pro Stunde bearbeiten, über Phase II mit bis zu 135.000 Paketen pro Stunde kann man in Phase III 165.000 Pakete pro Stunde sortieren.

Weiter ging es zum Zoll. Pakete oder Briefsendungen aus Südamerika, Iran, Irak oder anderen verdächtigen Ländern bzw. Kunden, die erstmals mit UPS verschicken, kommen in den sog. Zollbereich. UPS arbeitet mit dem Zoll zusammen; d.h. Der Zoll hat die gleichen Daten wie UPS von einem Paket. So können von vornherein Pakete aussortiert werden, die sich die Beamten anschauen wollen. Es gibt einige kleine Zollhäuser mit komplett ausgestatteten Büros, in denen die Daten verwaltet werden. Durch die Zusammenarbeit mit dem Zoll ergibt sich auch für UPS der Vorteil, dass diese Pakete trotz Aussortierung relativ schnell weiter transportiert und zum Empfänger gebracht werden können. Die Sortierung dieser Pakete erfolgt durch mehrere Mitarbeiter nach Dringlichkeit und Postleitzahlen. Sie werden dann auf relativ niedrige Fließbänder gelegt, so dass Spürhunde durch die Reihen gehen und an den Paketen schnüffeln können. Weiter hinten im Bereich des Zolls gibt es Metallapparate, wo einzelne Pakete durchleuchtet werden. Schließlich können dann im Zollhaus Paketsendungen noch komplett geöffnet werden.

Nach Besichtigung des Zolls ging es weiter zu einem Band mit Lichtschranke. Hier werden die Pakete vorsortiert. In einem Lichtgitter konnten wir sehen, wie der Computer die Sendungen durch den Scanner erfasst. Diese Daten werden weitergeleitet und können von jedem UPS Kunden abgerufen werden, entweder auf der Internetseite von UPS oder zum schnelleren Wissen unter "Google".

Es erfolgte nach dem Scannvorgang dann die Unterteilung in kleine und große Pakete durch die Kippschalen. Im weiteren Verlauf gehen wir auf das recht ausgeklügelte Kippschalensystem von Siemens ein. Die kleineren Päckchen und Briefsendungen werden in schmale Kippschalen gelegt und durch den Computer über der richtigen Plastiktüte ausgeleert. Die Mitarbeiter sind hier verantwortlich die Tüten zu schließen und den entsprechenden Barcode auf die Tüte zu kleben. Der Aufkleber wird durch Knopfdruck vom Mitarbeiter aktiviert. Der nun fertige Plastiksack wird auf ein vorhandenes Band gelegt und in das Kippschalensystem für große Pakete zurückgeführt. Neue Tüten bzw. Plastiksäcke werden dann von den Mitarbeitern wieder eingehängt.

Auf der untersten und letzten Ebene stehen große Container, die von den Mitarbeitern per Hand beladen werden. Die Pakete werden erneut gescannt, bevor diese in die Container kommen,. Dabei ist auf ordentliches und vor allem platzsparendes Einräumen zu achten. Die Container sind durchsichtig zwecks Verringerung von Mitarbeiterdiebstahl. Jeder Mitarbeiter muss sich vor Beginn dieser Tätigkeit mit seinem Personalcode identifizieren,

so kann bei späterer Beschädigung der Waren der verantwortliche Mitarbeiter zur Rechenschaft gezogen werden. Nach dem Beladen der Container werden diese zu einer großen Waage auf Rollen gezogen; hier wird das Gewicht ermittelt und der Platz im Flugzeug berechnet.



Bild 3: Vorfeld bei Nacht

Nach Ende des Rundgangs durch die Fracht- und Sortieranlagen stiegen wir in den Bus ein, um auf das Rollfeld zu gelangen. Leider konnten wir wegen der hohen Sicherheitsregeln auf dem Rollfeld nicht aus dem Bus aussteigen.

Jede Nacht werden im UPS Air Hub Köln Bonn 36 Flugzeuge be- und entladen. Dabei können die Flugzeuge an allen Seiten abgefertigt werden. Dieses UPS Air Hub ist vor allem als Drehscheibe für Express-Sendungen gedacht. Innerhalb Europas können die zeitdefinierten Sendungen am nächsten Werktag bis 9:00, 10:30 oder 12:00 Uhr zugestellt werden. Daher muss der Transport und Umschlag auch nachts stattfinden. Die Hauptsortierzeit ist zwischen 23:00 und 02:30 Uhr. Daher haben die meisten der knapp 2000 Mitarbeiter fast nur Nachtschicht. Um Engpässe zu vermeiden, stehen zwei Reservemaschinen Tag und Nacht einsatzbereit am Flugfeld. Da aber das Flugfeld von UPS nicht mehr ausreicht, stehen die zwei Reservemaschinen auf dem Gelände von DHL. Gegen 01:30 Uhr verließen wir das UPS Air Hub Köln Bonn und wurden mit dem Taxi nach Hause gebracht.

2. Mitarbeiter bei UPS

Wie sonst von den Kurierfahrern, den Kurierfahrzeugen und den Flugzeugen bekannt that UPS die einheitliche Farbe braun mit dem dazugehörigen UPS-Logo. Wir mussten bei unserem Besuch leider feststellen, dass auf dem Werksgelände und in den Sortieranlagen keine einheitliche Arbeitskleidung vorhanden war. Jeder Mitarbeiter trug anscheinend was er wollte, egal ob kurze oder lange Kleidung. Auch bei einem kurzen Blick auf das Schuhwerk der einzelnen Mitarbeiter konnten wir feststellen, dass der größte Teil keine Arbeitsschutzschuhe getragen hat. Umkleideräume für die Mitarbeiter schien es ebenfalls nicht zu geben, denn Jacken oder Taschen wurden auf der Ebene in der Halle wahllos aufgehängt.

Die Mitarbeiter waren eher jüngeren Alters; leider sahen sehr viele unmotiviert und unzufrieden aus. Manche trugen während der Arbeit einen MP3-Player und Kopfhörer im Ohr mit sich; da stellt sich uns die Frage nach einem Gehörschutz, da es in der Halle doch sehr laut war.

Zusammenfassend kann man sagen, dass hinsichtlich der Mitarbeiter in den Sortieranlagen doch noch etwas Nachholbedarf besteht.

3. Der Standort Köln-Bonn

Die Entscheidung für den Standort Köln Bonn war neben der zentraleuropäischen Lage der 24h-Betrieb, der den Nachtflug ermöglicht sowie die gute Infrastruktur, die die Nähe zum Kunden auf relativ kurzen Wegen sicherstellt. Weiterhin wurden die guten klimatischen Bedingungen zur Sprache gebracht, sodass zu jeder Jahreszeit die Flugzeuge ohne großes Risiko starten und landen können. Die Ausbaumöglichkeiten und der Arbeitsmarkt waren ebenfalls positive Faktoren bei der Entscheidung für den UPS Air Hub.

4. Das Siemens-Kippschalensystem bei UPS

„Die Sortieranlage stammt von Siemens Industrial Solutions and Services. In enger Zusammenarbeit mit dem Expansion-Team von UPS wurden die wichtigsten Komponenten der Anlage vor dem Einbau in einem Testzentrum bei Mailand in einer simulierten Operation überprüft. Bereits Ende 2004 ging zunächst die Sortierung für kleine

Sendungen in der obersten Etage der neuen Halle in Betrieb, um die bestehende Sortierung in den alten Hallen zu entlasten. Zu dieser Zeit wurde in den beiden unteren Etagen noch an der Installation von Sortieranlagen gearbeitet. Ende 2005 wurde die erste Ausbaustufe der Sortieranlagen fertig gestellt und ging in Betrieb.

Diese vertikale Anordnung auf drei Ebenen war erforderlich, da für den Bau keine größere Fläche zur Verfügung stand. Auf der ersten Ebene befinden sich die Lkw-Ent- und Beladungszone sowie die Beladungsbereiche der Flugzeug-Container. Zudem ist hier das Sortiersystem der "Irregs" installiert. Auf der zweiten Ebene wird das meiste Volumen sortiert. Über Kippschalensorter und Wendelrutschen gelangen die Sendungen zu den entsprechenden Beladestationen auf der ersten Ebene. Auf der dritten Ebene befindet sich die Sortierung der Kleinsendungen sowie ein Arbeitsbereich für Sendungen, bei denen es zu Leseschwierigkeiten gekommen ist.

Die Sortieranlage ist für drei Kategorien ausgelegt: "Normals" (maschinenfähige Pakete bis 70 kg), "Irregs" (nicht maschinenfähige Pakete bis 70 kg, die in einem Behälter transportiert werden) und "Smalls" (Kleinsendungen bis 8 kg). Für die Sendungen dieser drei Kategorien sind drei entsprechende Entladebänder vorgesehen. Die Normals und Smalls werden von den Mitarbeitern über Teleskope auf das jeweilige Förderband gelegt. Die Irregs gelangen über einen Aufgabelift in einen Transportbehälter. Alle Sendungen durchlaufen ein automatisiertes Scan- und Sortiersystem. Mit einem Kamerasystem werden die Pakete von drei Seiten abgescannt, um die Barcodes zu erfassen. Die Barcode-Erfassung basiert auf dem Bild, das von dem Kamerasystem aufgenommen wurde. Die Firma Vitronic hat hier insgesamt 66 Paket-Identifikationssysteme des Typs "Vipac" geliefert. Zusätzlich mit Waagen ausgestattet sind insgesamt neun Systeme, die vorwiegend sperrige Pakete und Transportgüter wiegen und vermessen.“¹

¹ <http://www.mylogistics.net/de/news/themen/key/news721762/jsp>, Zugriff 10.06.2007 , 09:25 Uhr