

IT-Grundlagen der Logistik - Chancen zur digitalen Transformation

Prof. Dr.-Ing. Frank Thomas

www.tup.com/hochschule_und_universitaet



4. Auflage, Juli 2020



DR. THOMAS + PARTNER
GmbH & Co. KG www.tup.com

IT-Grundlagen der Logistik - Chancen zur digitalen Transformation

Prof. Dr.-Ing. Frank Thomas

Erste Auflage, Karlsruhe, im Oktober 2016

Zweite Auflage, Stutensee, im Januar 2018

Dritte Auflage, Stutensee, im Januar 2019

Erweiterte vierte Auflage, Stutensee, im Juli 2020

Die Informationen in diesem Buch werden ohne Rücksicht auf einen eventuellen Patentschutz veröffentlicht. Warennamen werden ohne Gewährleistung der freien Verwendbarkeit benutzt. Bei der Zusammenstellung von Texten und Abbildungen wurde mit größter Sorgfalt vorgegangen. Trotzdem können Fehler nicht ausgeschlossen werden. Verlag, Herausgeber und Autoren können für fehlerhafte Angaben und deren Folgen weder eine juristische Verantwortung noch irgendeine Haftung übernehmen. Für Verbesserungsvorschläge und Hinweise auf Fehler ist der Herausgeber (info@tup.com) dankbar.

Alle Rechte vorbehalten, auch die der fotomechanischen Wiedergabe und der Speicherung in elektronischen Medien. Die gewerbliche Nutzung der in diesem Produkt gezeigten Modelle und Arbeiten ist nicht zulässig. Fast alle Produktbezeichnungen und weitere Stichworte und sonstige Angaben, die in diesem Buch verwendet werden, sind als eingetragene Marken geschützt.

Da es nicht möglich ist, in allen Fällen zeitnah zu ermitteln, ob ein Markenschutz besteht, wird das T-Symbol in diesem Buch nicht verwendet.

IT-Grundlagen der Logistik - Chancen zur digitalen Transformation

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
INHALTSVERZEICHNIS.....	II
EINLEITUNG.....	VII
THEMENSCHWERPUNKTE.....	IX
1 Systemarchitektur für Intralogistik-Lösungen (SAIL) / Modularisierung von Förderanlagen.....	1
1.1 Denkschritte für die neue Systemarchitektur.....	1
1.2 Applikationsspezifische Modularisierung von Förderanlagen mit SAIL.....	2
1.2.1 Kernfunktionen	3
1.2.2 Anlagenkomponenten einer Förderanlage	4
1.3 Klassische Aufgabenzuordnung zwischen dem MFC-System und dem TS-System ..	6
1.3.1 Gewerkeübergreifende Materialflusssteuerung (klassische Aufgabenzuordnung)	7
1.3.2 Anforderungen an die gewerkeübergreifende Kommunikation.....	9
1.3.3 Vorteile der Systemarchitektur.....	10
2 Gestaltung und Einsatz innovativer MFCS	12
2.1 Die Materialflusssteuerung als Dienstleistung für ein Distributionszentrum.....	12
2.2 Beziehungen zwischen Transportverwaltung, Transportdurchführung und Transportsteuerungssystemen	12
2.2.1 Neue Aufgabenzuordnung zwischen MFCS und TSS - Chancen zur Digitalen Transformation	14
2.3 Grundlagen für eine standardisierte MFCS-Entwicklung.....	15
2.3.1 Hierarchisches Abbild der statischen und dynamischen Anlagenressourcen	16
2.3.2 Parametrierung, Anpassung, Erweiterungen	17
2.3.3 Ergebnis durch Rekursives Routing am Beispiel eines Distributionszentrums	18
2.3.4 Methoden zur Bildung von optimalen Fahraufträgen.....	19
2.4 Fehler in der Planungsphase bei MFC-Systemen.....	20
2.5 MFC-Systeme in der Praxis - Herausforderungen und Kostentreiber.....	21

2.5.1	Vermeidung von Schnittstellenvielfalt im Projekt.....	21
2.5.2	Hohe Effizienz und Transparenz bei Inbetriebnahme und Wartung	22
2.6	Auf dem Weg zur Schaltschranklosen Fabrik	22
2.6.1	Effizienzpotential bei elektrischen Antrieben.....	24
2.6.2	Auf der Zielgeraden der „Schaltschranklosen Fabrik“ Industrie 4.0.....	25
2.7	Einordnung des MFC-System in die Systemlandschaft	25
2.7.1	Modellentwicklung für eine standardisierte Lösung.....	26
2.7.2	Komponenten-Architektur adaptiver MFC-Systeme	27
3	Warenidentifikation – Anwendung in der Logistik.....	28
3.1	Identifikation	28
3.1.1	Identifikationssysteme mit optischen Datenträgern	28
3.1.2	Mit 1 D-Codes zum autonomen Wareneingang (WE)	28
3.2	Global Standard One (GS1)	29
3.2.1	GS1 Complete.....	30
3.3	Lesegeräte	34
3.3.1	Strichcode-Laserscanner.....	34
3.3.2	CCD-Sensoren	36
3.4	RFID – Radio Frequency Identification Device	37
3.4.1	RFID - Die Frequenz-Problematik.....	37
3.4.1.1	EPC: Electronic Product Code.....	39
3.4.1.2	Electronic Printing von RFID-Tags.....	41
4	Datenkommunikation in der Intralogistik.....	42
4.1	Bedeutung von Information in der Intralogistik.....	42
4.1.1	ECR - Efficient Consumer Response Informationskreislauf	43
4.1.2	Electronic Data Interchange EDI.....	44
4.2	Industrielle lokale Netze (Industrie-LAN).....	45
4.2.1	Ethernet-LAN.....	45
4.2.2	Zuverlässigkeit der Informationsübertragung	49
4.2.3	Kommunikationssoftware TCP/IP	49
4.2.3.1	Netzwerkschicht des Internets.....	50
4.2.3.2	Funktionen des TCP (Transmission Control Protocol)	51
4.2.4	Reliable Application Data Transfer (TP-RADT).....	52
4.3	Drahtlose Kommunikation in der Intralogistik.....	56

5	Transparenz und Vernetzung der Geschäftsprozesse	58
5.1	Transparenz durch Abbildung der Geschäftsprozesse in der Intralogistik.....	58
5.1.1	A Warehouse is not a Warehouse	62
5.1.2	Faktoren, die den Projekterfolg beeinträchtigen.....	63
5.1.3	Erweiterte Prozessmodulierungs-Symbolik.....	63
5.2	Beschreibung der Geschäftsprozessmodule eines Warehouse Management Systems	64
5.2.1	Lieferavisierung mit automatischer Datenerfassung im Wareneingang (WE) - Teilautonomer Prozess.....	65
5.2.2	Wareneingang ohne Avis-Daten	69
5.2.3	Integriertes Geschäftsprozessmodul Wareneingang.....	72
5.2.3.1	Analysemodell „Integriertes Geschäftsprozessmodul (WE)“	74
5.3	Kommissioniersysteme	75
5.3.1	Anforderungen an Kommissioniersysteme.....	75
5.3.2	Geschäftsprozessmodul zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer und Sorter	76
5.3.2.1	Batch-Kommissionierung	77
5.3.2.2	Mithören am Bestelltopf	78
5.3.2.3	Auftrags-Priorisierung	78
5.3.2.4	Batch-Bildung	78
5.3.2.5	EP-Abwicklung, MP-Abwicklung	80
5.3.2.6	„Golden Carton“ Abwicklung	81
5.3.3	IT-Prozessebene	84
5.3.3.1	Wannen und Rundgangsbildung.....	84
5.3.3.2	Mensch-Maschine-Kommunikation	85
5.3.3.3	Leitstand - Arbeitsfortschritt-Überwachung	87
5.3.3.4	Ansätze zur Verbesserung der Planungssicherheit.....	87
5.3.3.5	Analysemodell für das Geschäftsprozessmodul „Zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer und Sorterpackerei“	88
5.4	Manuelle Sorter Kommissionierung mit Hochregal-Wannenpuffer und Sortier-Packmodul (MSK).....	89
5.4.1.1	Geschäftsprozessmodul MSK.....	90
5.4.1.2	Batchbildung Zielstellungen	92
5.4.1.3	Analysemodell für Geschäftsprozesse Manuelle Sorter-Kommissionierung „MSK“	95
5.5	Prozesse Lagerverwaltung und Bestandsverwaltung.....	97
6	Software follows Function - Softwareentwicklung nach industriellen Maßstäben	99
6.1	Adaptive IT – Komponenten am Praxisbeispiel Warehouse Management System Fehler! Textmarke nicht definiert.	
6.2	Softwaretechnik.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.2.1	Erfahrungen aus Praxisabwicklungen.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.

6.2.2	Entwicklungsprozess mit objektorientierten Werkzeugen.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.2.3	Vorgehensmodell: Iterative Prozesse	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.2.4	Vorgehensmodell "Prinzip der agilen Methoden" ..	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3	Objektorientierung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.1	Entwurfsmuster "Die Brücke" angewendet auf das TransportGut ..	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.2	Verbindung von Transport- und Platzverwaltung über die Klasse LTG	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.2.1	Anwendungsdomäne / Anwendungsbestimmte Software	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.2.2	TWS-Plattform	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.3	Die Abstrakte Fabrik angewendet auf die Lagerplatzverwaltung....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.4	Framework	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.4.1	Framework versus Klassenbibliothek.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5	Softwarearchitektur.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.1	Separation-of-Concerns-Prinzip.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.2	Information-Hiding-Prinzip	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.3	Abstraktions-Prinzip.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.4	Modularitäts-Prinzip.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.5	Trennung nach Aspekten und Typisierung von Software	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.6	Middleware	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.7	Laufzeitumgebung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.6	Anwendungsdomäne.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.6.1	Auswahl der Programmiersprache.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.7	Zusammenfassung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
7	Neue Ansätze zum Generieren von Innovationen	100
7.1	Modulierung der Planungsprobleme	Fehler! Textmarke nicht definiert.
7.1.1	Optimierung der Geschäftsprozesse.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
7.1.2	Ansätze zur kombinatorischen Optimierung.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
7.1.3	Metaheuristiken	Fehler! Textmarke nicht definiert.
7.1.3.1	Simulated Annealing.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
7.1.3.2	Optimierungstechnik in der Praxis	Fehler! Textmarke nicht definiert.
7.2	Solver-Lösungen und Constraint-Programmierung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
7.2.1	Solver-Lösungen in Kommissionierung und Batchbildung ...	Fehler! Textmarke nicht definiert.

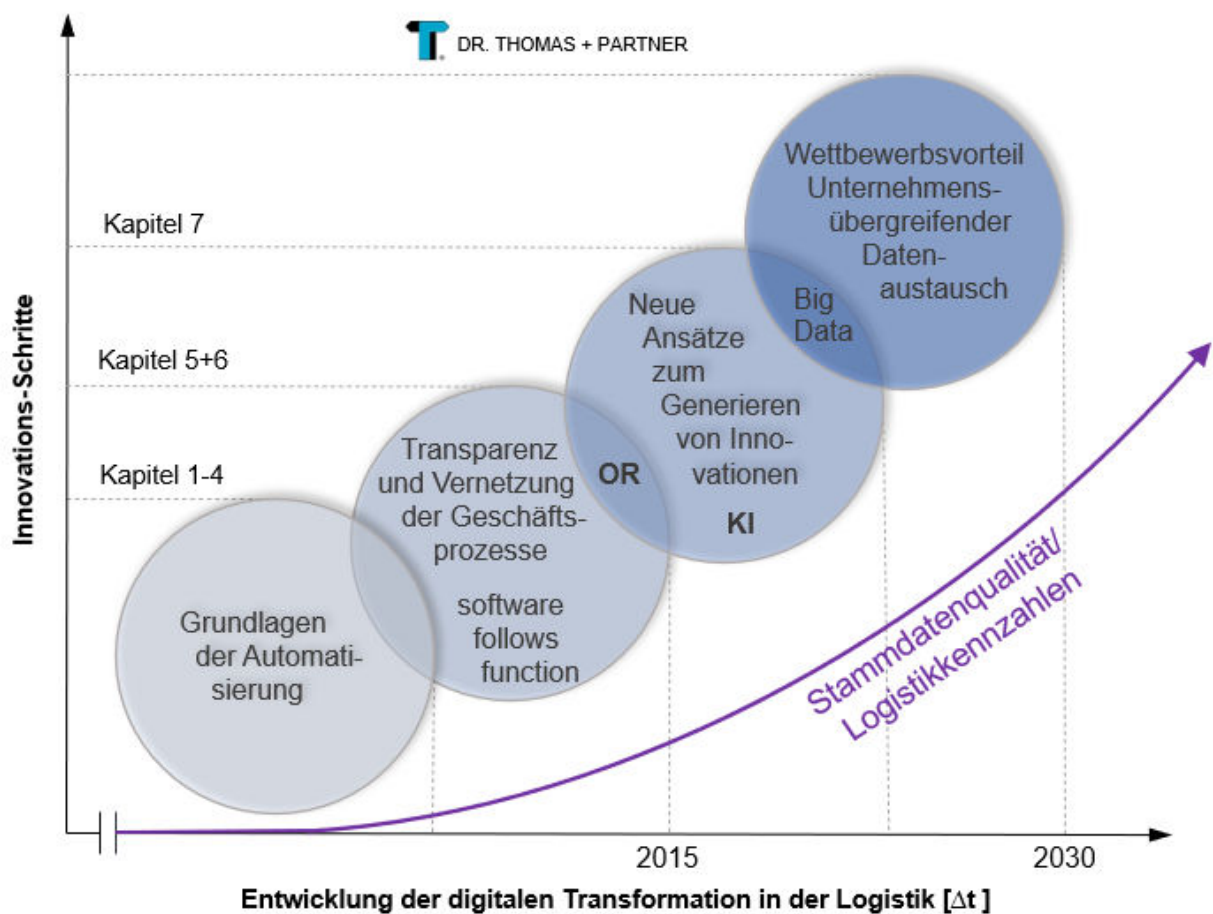
- 7.3 Abgrenzung zwischen KI und OR**Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- 7.3.1 Zusammenspiel zwischen Solver-Lösungen und KI..... **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- 7.3.2 Beitrag: „An den richtigen Stellschrauben drehen“**Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- 7.4 Aus Datenmassen Informationen machen**Fehler! Textmarke nicht definiert.**

8	Literatur und Quellen.....	101
9	Verzeichnisse	104
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	104
	TABELLENVERZEICHNIS	107
	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	107

EINLEITUNG

IT-Grundlagen der Logistik Chancen zur digitalen Transformation

Die digitale Transformation in der Logistik ist die Überführung hin zu intelligenten Logistik-Prozessen.



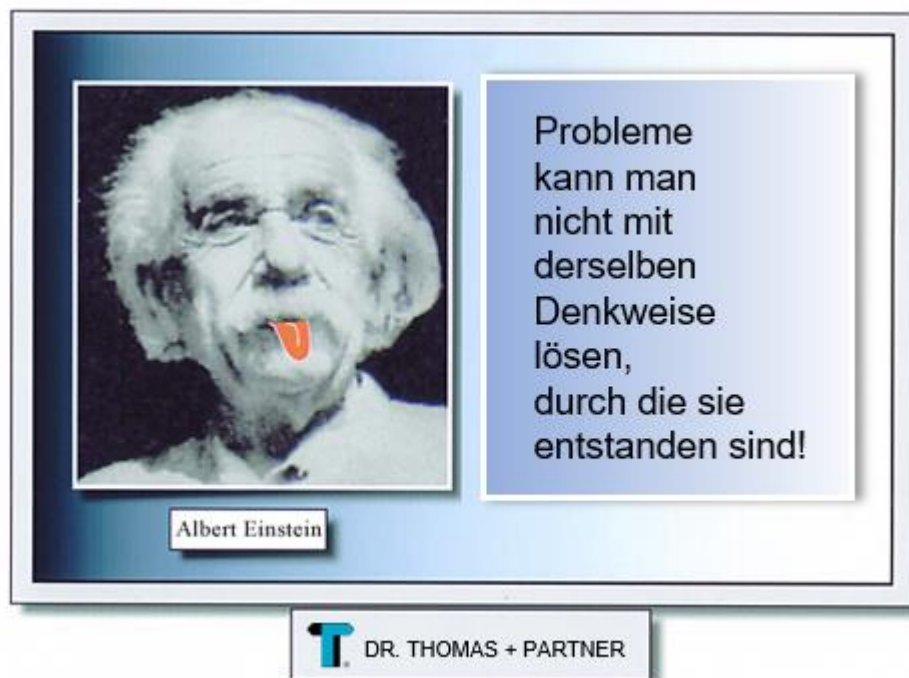
Diese innovativen Prozess-Schritte zur intelligenten Logistik werden zum einen durch die rasante Weiterentwicklung der Informationstechnologie, und zum anderen, durch den stetig veränderten Markt vorangetrieben. Veränderungen am Markt, die neue Technologien und neue Organisationsformen zum Einsatz bringen, müssen von allen Teilnehmern akzeptiert werden.

Altbewährtes trifft schrittweise auf immer neue Werkzeuge der digitalen Transformation.
Bewährtes Fachwissen und bekannte Organisationsformen verlieren ihren Wert.
Bestehende Hürden werden leichter überwunden mit dem Diskussions-Ansatz:

Misstrauen versus Akzeptanz!

Auf diesen Exkurs aufbauend, sollte in den darauffolgenden Workshops die Praxiserfahrung angewendet werden, dass jeder Innovationsschritt nicht nur technologisch betrachtet wird, sondern auch von allen Teilnehmern akzeptiert wird. Damit werden die Potentiale und die daraus resultierenden Erfolgsfaktoren gemeinsam erarbeitet.

Auf fundierter Basis-Arbeit werden bessere Logistik-Lösungen generiert.



THEMENSCHWERPUNKTE

Kapitel 1:

Systemarchitektur für Intralogistik-Lösungen (SAIL) / Modularisierung von Förderanlagen

Zielführend für eine neue Systemarchitektur für MFCSysteme ist die Überlegung, neue standardisierte Funktionsgruppen einer Wiederverwendbarkeit zugänglich zu machen.

Kapitel 2:

Gestaltung und Einsatz innovativer Material-Flow-Control-Systeme (MFCS)

Die wichtigste Aufgabe des MFCS ist die Beauftragung von Fördersystemen mit Fahraufträgen in einer Weise, die die Anlage optimal auslastet und die logistischen Prozesse termingerecht bedient.

Kapitel 3:

Warenidentifikation – Anwendung in der Logistik

Entlang der Geschäftsprozesse ist die codierte Information das Bindeglied zwischen dem Informationsfluss und dem Materialfluss und trägt bei der Kommunikation zwischen Menschen und Maschine zur Fehlervermeidung bei.

Kapitel 4:

Datenkommunikation in der Intralogistik

Eine Information beschreibt den Inhalt einer Nachricht, die für die Empfängeradresse von Wert ist. Dabei kann die Empfängeradresse sowohl ein Mensch als auch eine Maschine sein.

Kapitel 5:

Transparenz und Vernetzung der Geschäftsprozesse

Werden die Geschäftsprozesse von WE bis WA mit wiederverwendbaren Bausteinen adaptiert, dann werden Potenziale sichtbar. Vor diesem Hintergrund erscheint die Überlegung zielführend, wie durch eine innovative Software-Architektur ein auf dem Baukastenprinzip beruhendes Rahmenwerk einer Wiederverwendbarkeit zugänglich gemacht werden kann. Daher gilt: **software follows function**. Und nur dann, wenn in der Planungsphase alle Projektanforderungen dokumentiert werden, und gemeinsam im interdisziplinären Team - aus Logistik-Planern, dem Kunden (Nutzer) und dem Implementierungsleiter (IL) - unterschrieben werden.

Kapitel 6:

Software follows function -

Softwareentwicklung nach industriellen Maßstäben

Die heute erreichte Entwicklung der objektorientierten Softwaretechnik und die zunehmende Durchdringung der industriellen Software-Produktion mit dieser Technik ermöglicht es, Systementwürfe zu erstellen, die in ihrer Anlage schon die Chancen - sowohl für einen hohen Wiederverwendungsgrad als auch für eine erleichterte Anpassbarkeit - bieten. In der Softwareentwicklung werden objektorientierte Methoden eingesetzt, um die Produktivität, die

Wartbarkeit und die Softwarequalität zu verbessern. Ein wichtiger Aspekt der Objektorientierung ist dabei: die verwendeten Objekte sollen in erster Linie die reale Welt abbilden.

Kapitel 7:

Neue Ansätze zum Generieren von Innovationen

Digitaler Wandel ist ein fortlaufender Prozess. Der didaktische Ansatz, den wir in diesem Kapitel verfolgen, wechselt zwischen der Diskussion der theoretischen Möglichkeiten für den Einsatz von OR und KI, und Diskussionen, wie diese Anwendungen im Bereich Logistik implementiert zum Erfolg führen.

1 SYSTEMARCHITEKTUR FÜR INTRALOGISTIK-LÖSUNGEN (SAIL) / MODULARISIERUNG VON FÖRDERANLAGEN

Die Basis-Technologien der digitalen Transformation in der Logistik entwickelte sich durch den ständig veränderten Markt entlang der rasanten Weiterentwicklung der Informationstechnik. Mit der Entwicklung der Grundlagen zu wiederverwendbaren Funktionskomponenten (Logistik-Bausteinen) und der gewerkeübergreifenden Kommunikation wurde die heterogene Individualität als Kostenfalle überwunden. Und damit als bedeutender Wettbewerbsvorteil eingestuft.

Zielführend für eine neue Systemarchitektur für Materialflussteuerungen ist die Überlegung, neue standardisierte Funktionsgruppen einer Wiederverwendbarkeit zugänglich zu machen. Wiederverwendbarkeit bei anlagentechnischen Komponenten heißt, dass abgeschlossene Förderkomponenten definiert und deren Schnittstellen und Funktionsweise beschrieben sind und diese nach dem Baukastenprinzip moduliert werden können.

Bei Wiederverwendbarkeit der Funktionsebenen, die keinen Bezug mehr zu einzelnen fördertechnischen Komponenten haben, führen objektorientierte Ansätze weiter (siehe Kapitel 1.3 und Kapitel 6).

Über mehrere Jahre haben führende Köpfe der Industrie in Zusammenarbeit mit Verbänden und Branchenspezialisten gearbeitet, um diese Welten in Einklang zu bringen. Die Lösung liegt in einer segmentierten Standardisierung. Nicht das System als solches wird standardisiert, sondern dessen Funktionen, Komponenten und Schnittstellen (siehe VDI/VDMA 5100).

Verbunden mit dem Paradigmenwechsel - von einer bereichsorientierten Top-Down-Zerlegung (Ebenen-Modell, siehe VDI 15276) zu einer Systemarchitektur (SAIL VDI/VDMA 5100) mit standardisierten Funktionsgruppen - wird das Potenzial für die Intralogistik sichtbar.

1.1 Denkschritte für die neue Systemarchitektur

Um die Potenziale sowohl aus Kunden- als auch aus der Betreibersicht darstellen zu können, sind folgende Denkschritte für eine neue Systemarchitektur notwendig:

1. Primäre Anlagenzerlegung nach fördertechnischen Funktionen
2. Kapselung der gefundenen Funktionen in Komponenten
3. Standardisierung der Komponenten
4. Standardisierung der Schnittstellen der Komponenten

Homogene Anlage mit passgenauen Komponenten:

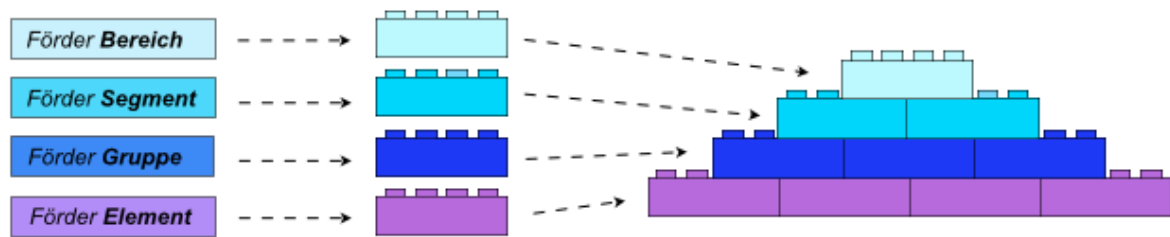


Abbildung 1.1: Die Anlagenkomponenten nach SAIL

Die Ziele dieser neuen Systemarchitektur mit einer funktionszentrierten Anlagenmodulierung sind:

- Eine gesteigerte Planungsintelligenz durch eine modulare Baukastensicht der Anlage in der Planungsphase
- Einheitliche und eindeutige Begriffsdefinitionen
- Eine transparente Funktionsbewertung in der Beschaffungsphase:
„Kunde sagt, was er will - Lieferant sagt, was er liefert“
- Projektpartner verständigen sich auf derselben Basis; damit wird eine klare Funktionsabgrenzung bei der interdisziplinären Zusammenarbeit während der Realisierungsphase gewährleistet

Daraus resultiert, dass die neue Systemarchitektur als Kostenbremse bei der Modulierung von intralogistischen Materialfluss-Steuerungen wirkt.

1.2 Applikationsspezifische Modularisierung von Förderanlagen mit SAIL

Inspiziert wurde die standardisierte Systemarchitektur für Intralogistik-Anlagen durch die objektorientierte Programmierung, die bereits vor einigen Jahren in der industriellen Software-Entwicklung zu einem Perspektivenwechsel geführt hat. Durch die Schaffung der Richtlinie VDI/VDMA 5100 „SAIL“ (Systemarchitektur für die Intralogistik) erfolgte eine Übertragung dieser erfolgreichen Ansätze auf die Modellierung von Intralogistik-Systemen. Großes Augenmerk wurde dabei auf die Wiederverwendbarkeit der Komponenten gerichtet, die völlig neue Perspektiven bei der Systemmodellierung ermöglicht.

Die folgenden Funktionen und Komponenten wurden von einem Expertenkreis identifiziert und definiert, um eine systemübergreifende Modularisierung zu ermöglichen.

1.2.1 Kernfunktionen

Der aktuelle Entwicklungsstandard von SAIL abstrahiert fünf automatisierungstechnische Kernfunktionen einer Förderanlage. Die vorgeschriebenen gekapselten Funktionen sind nach außen in ihren Schnittstellen definiert, die interne Steuerungs- und Datenstruktur ist jedoch dem jeweiligen Hersteller freigestellt. Funktionen erhalten das Präfix ' F ' (Function).

Funktion Anlagensteuerung F:AS (Facility Control F:FC)

Die Anlagensteuerung bedient direkt die Anlage, d.h. die F:AS empfängt Signale von Sensoren, sendet Signale an die Aktoren und steuert damit die Antriebe. Sie realisiert alle Entscheidungen, die für die Eigensicherheit der Anlage und für die Durchführung eines Transportschrittes notwendig sind. Hier fällt die Entscheidung ob gefördert werden kann. Die F:AS bekommt nach Anfrage die Förderrichtung von der Funktion Richtungsentscheidung (F:RE).

Funktion Richtungsentscheidung F:RE (Direction Control F:DC)

Die Richtungsentscheidung F:RE ermittelt aus den eingestellten Betriebsparametern des jeweiligen Punktes und den ggf. vorhandenen Fahrauftragsdaten des sich an diesem Punkt befindlichen Förderobjektes, ob und in welcher Richtung gefördert werden soll. Ein Transportauftrag (TA) bezieht sich immer auf genau ein identifizierbares Förderobjekt und untergliedert sich in einzelne Fahraufträge (FA) an Fördersysteme, die den Transport dann tatsächlich durchführen. Der FA gilt immer nur bis zum Erreichen der Fördersystemgrenze.

Für identifizierbare Förderobjekte mit Transportauftrag wird die erforderliche Richtungsinformation aus dem Fahrauftrag bei der Funktion Fahrauftragsverwaltung F:FA ermittelt. Ein Schwarzfahrer ist ein identifizierbares Förderobjekt ohne Transportauftrag. Da kein Transportauftrag vorliegt und somit auch keine Förderrichtung, muss diese aufgrund festgelegter Regeln in der F:RE entschieden werden.

Funktion Fahrauftragsverwaltung F:FA (Mission Management F:MM)

Die Fahrauftragsverwaltung stellt für die Richtungsentscheidung F:RE die relevanten Daten des Fahrauftrags zur Verfügung. Über die Identifikation eines Förderobjektes und eines Entscheidungspunktes muss die Fahrauftragsverwaltung F:FA die Information liefern, ob eine Richtungsanweisung vorliegt und welche Ausprägung diese hat. Dieser Vorgang stellt hohe Anforderungen an die Reaktionszeit. Außerdem ist F:FA dafür verantwortlich, Fahraufträge anzulegen, zu verändern und zu löschen, wenn dies von der beauftragenden Funktion Ressourcennutzung verlangt wird.

Funktion Ressourcennutzung F:RN (Resource Utilisation F:RU)

Die Ressourcennutzung kennt den aktuellen Belegungszustand der Transportsysteme, deren mögliche Transportkapazitäten und Struktur, die vorliegenden Transportaufträge und die notwendigen Parameter für die Strategien zur Nutzung der freien Ressourcen. Hier wird entschieden, welches von mehreren konkurrierenden Transportobjekten eine freie Ressource nutzen darf. Daraus resultiert die Vergabe oder Veränderung eines Fahrauftrages an die Fahrauftragsverwaltung F:FA. Die F:RN bedient sich zur Verfolgung ihrer Betriebsstrategien der Parameter des jeweiligen Entscheidungspunktes bei der F:RE.

Funktion Transportkoordination F:TK (Transport Coordination F:TC)

Die Funktion Transportkoordination F:TK ist die Schnittstelle vom MFCS zu den beauftragenden Systemen, sprich dem WMS bzw. dem Host. Die F:TK wird mit Transporten beauftragt und sorgt dafür, dass diese zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort fertiggestellt werden. Aufgaben der F:TK sind die Ermittlung von passenden Betriebsstrategien sowie beispielsweise die Organisation der Nachschub-Koordination oder die Durchführung der Kommissionierung mit Rundgängen, Batchbildung und Batchpuffer. Es werden die Verfügbarkeiten aller Bereiche und Systeme betrachtet und die Laststeuerung für die einzelnen Transportsysteme berücksichtigt.

1.2.2 Anlagenkomponenten einer Förderanlage

Aufbauend auf den fünf abstrahierten Anlagenkernfunktionen, sind die Komponenten einer Förderanlage nach dem Baukastenprinzip für Materialflussanlagen definiert. Die Idee dahinter ist, dass die Elemente des Baukastens Förder-Komponenten sind, welche die Kernanlagenfunktionen in abgeschlossene wiederverwendbare Einheiten kapseln.

Eine Förderanlage wird aus verschiedenartigen Anlagenkomponenten modelliert, sie erhalten den Präfix 'A' (in der englischen Nomenklatur Präfix 'C' für Component). Die Komponenten dienen zur Kapselung der Funktionen bei der Modellierung.

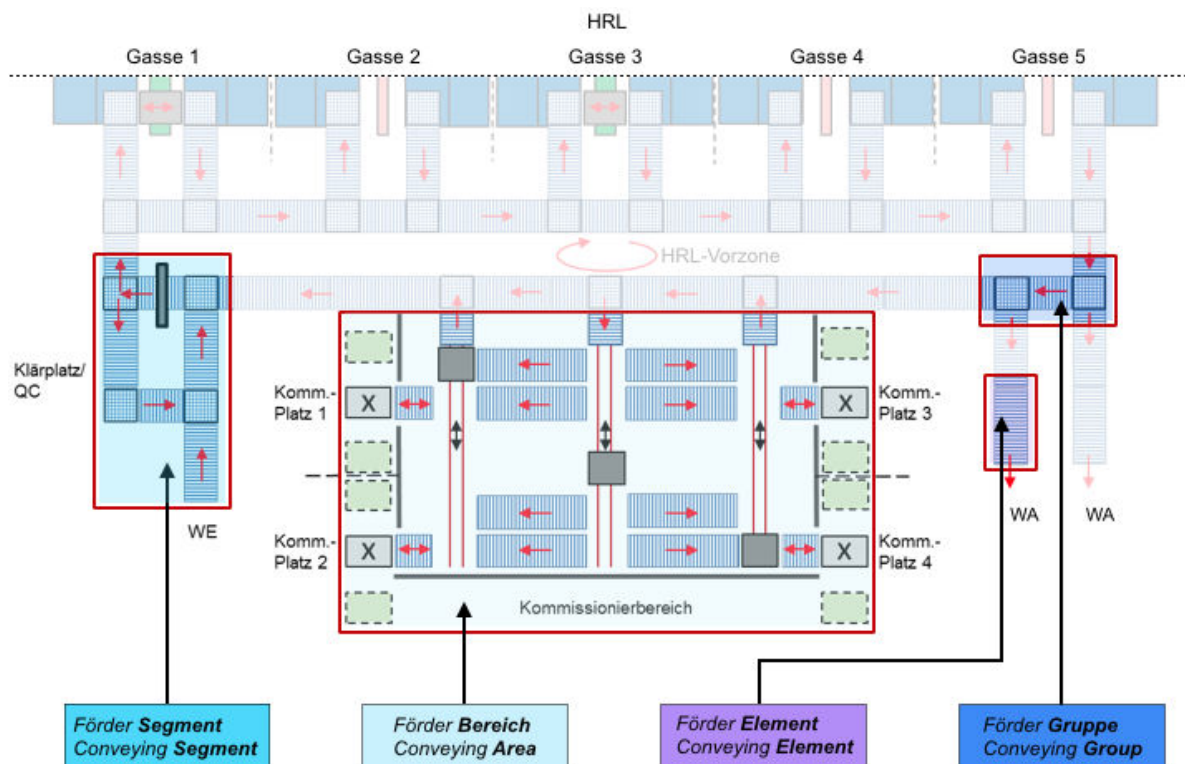


Abbildung 1.2: Anlagenkomponenten einer Förderanlage

Förderelement A:FE (Conveying Element C:CE)

Ein Förderelement ist die kleinste Komponenten-Einheit. Es besteht aus einem Antrieb für die Hauptförderrichtung, den Antrieben für die abzweigenden Förderrichtungen sowie der zugehörigen Sensorik. Es beinhaltet nur die Funktion Anlagensteuerung F:AS (*bzw. Facility Control F:FC*). Die Ausprägung ist unmittelbar von der technischen Ausführung der Förderelemente und der Informationsgeber abhängig.

Fördergruppe A:FG (Conveying Group C:CG)

Eine Fördergruppe ist dadurch gekennzeichnet, dass sie eine Gruppe von Förderelementen betreibt. Sie ist also eine Zusammenfassung von Förderelementen, die zusammen ein mehr oder weniger komplexes Anlagegebilde darstellen, das nach außen als ein Verzweigungspunkt erscheint. Dementsprechend besitzt die Fördergruppe eine Richtungsentscheidungsinstanz F:RE (*bzw. Direction Control F:DC*) mit deren Betriebsparametern.

Fördersegment A:FS (Conveying Segment C:CS)

Ein Fördersegment ist ein Zusammenschluss mehrerer Fördergruppen und bildet so eine Einheit. In der Folge entsteht ein zunehmend komplexerer Materialfluss. Das Fördersegment stellt daher für diese Gruppe die Funktion Fahrauftragsverwaltung F:FA (*bzw. Mission Management F:MM*) bereit.

Förderbereich A:FB (Conveying Area C:CA)

Ein Förderbereich wiederum besteht aus einer Gruppe von Fördersegmenten. Innerhalb dieses Bereichs wird die koordinierende Funktion der Ressourcennutzung F:RN (bzw. *Ressource Utilisation F:RU*) bereitgestellt.

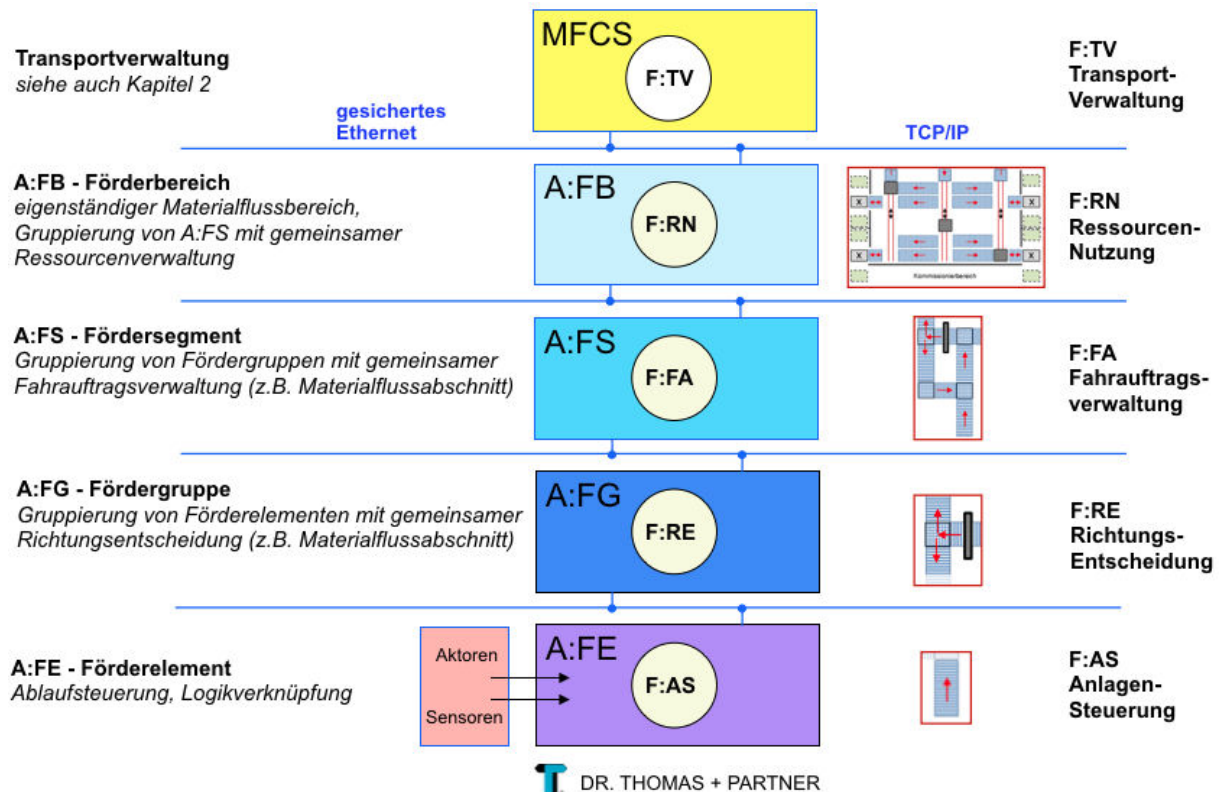


Abbildung 1.3: Förderkomponenten, die Anlagefunktionen in wiederverwendbare Einheiten kapseln

1.3 Klassische Aufgabenzuordnung zwischen dem MFC-System und dem TS-System

Mit der Modularisierung von Förderanlagen nach SAIL sind schrittweise neue Perspektiven bei der System-Modulierung möglich, d.h. die Aufgabenzuordnung können angepasst werden an die rasanten Hardwareentwicklung und den damit erreichbaren Prozessreaktionszeiten.

Eine mögliche System-Modulierung ist die klassische Aufgabenzuordnung zwischen dem TSS und dem MFCs. Die anlagennahen Förderkomponenten, welche die beschriebene Anlagensteuerung F:AS und die Richtungsentscheidung F:RE in wiederverwendbare Einheiten kapseln bilden die Grundlage für die Modulierung des klassischen TS-System (z.B. einer **SPS**).

Passend zu dieser Aufgabenzuordnung, werden Funktionsebenen F:FA, F:RN, F:TV, die keinen Bezug mehr zu den fördertechnischen Komponenten haben, auf dem MFC-System abgebildet (Abbildung 1.4).

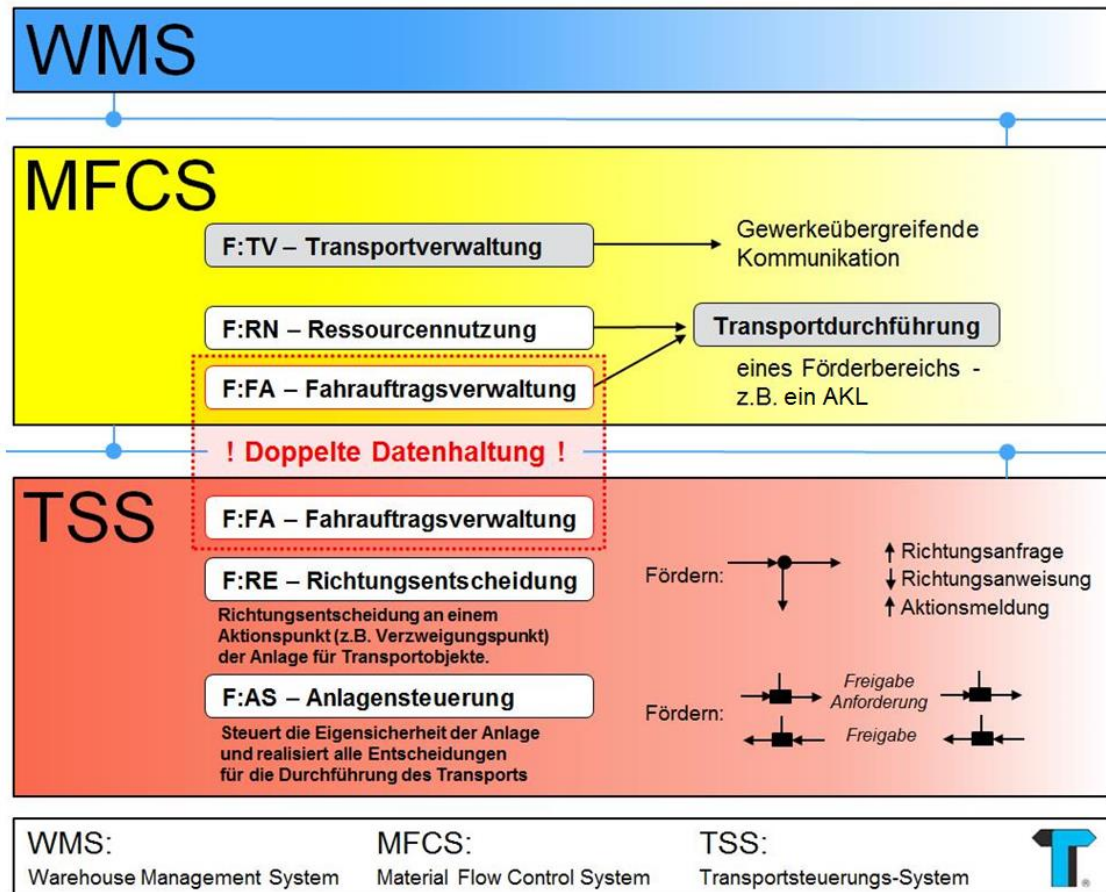


Abbildung 1.4: Klassische Aufgabenzuordnung zwischen dem MFCS und dem TSS

Anmerkung: Eine **SPS** ist ein speicherprogrammierbares Steuerungsgerät und ein elektrisches Betriebsmittel, welches mit einer anwenderorientierten Programmiersprache, gemäß seiner jeweiligen Steuerungsaufgabe programmierbar ist.

1.3.1 Gewerkeübergreifende Materialflussteuerung (klassische Aufgabenzuordnung)

Zur Verdeutlichung betrachten wir innerhalb eines Distributionszentrum die Fahrauftragsverwaltung (F:FA) am Beispiel des Transportauftrags (F:TA) eines Nachschubkartons von einem automatischen Kartonlager AKL zum Zielbereich Kommissionierung. Der Transportauftrag (F:TA) des Nachschubkartons wird in einzelne Fahraufträge (F:FA) untergliedert. Der Fahrauftrag (F:FA) gilt immer nur bis zum Erreichen der Fördergrenze. Der Nachschubkarton im AKL ist eine Bestands-Einheit, und als Lagereinheit LE 4711 in der Bestandsverwaltung gebucht.

Über eine industrietaugliche Protokollübertragung erfolgt der Nachrichtenaustausch:

- I) MFCS überträgt als Nachrichtendatenblock den ersten Fahrauftrag $F:FA_x$ an das TSS (vereinfachte Darstellung)
 - Auslagerauftrag $F:FA_x$ Lagereinheit 4711
 - $F:TA$ Quelle AKL x,y,z (Gasse, Tiefe, Höhe)
Ziel AKL // Vorzone (nächster Förderbereich)
 - DT: Data Transfer
- II) Nachrichtenaustausch TSS → MFCS
Ankunftsmeldung.
 - $F:TA$ AKL // Vorzone
 - $F:FA_x$ LE 4711
 - DC: Data Confirmation
- III) MFCS überträgt Folgeauftrag an TSS
 - $F:FA_{x+1}$ LE 4711
 - $F:TA$ Weitertransport von Vorzonenfördertechnik zum
nächsten Förderbereich Kommissionierung

Anmerkung: Die Parallelität von Förderfluss (Prozessfluss) und Datenfluss muss immer gewährleistet sein. Der Grund dafür ist die Vermeidung von Datenverlust. Damit wird die **fördertechnische Schnittstelle (//)** zwischen dem Gewerk AKL und den Gewerk Vorzonenfördertechnik auch eine **Steuerungs-, und Datenschnittstelle**.

Anhand dieses Szenarios wird klar:

Das TSS verwaltet und steuert den Nachschubkarton LE4711 gemäß der vom MFCS übertragenen Fahrauftrag $F:FA_{x+n}$ bis zur jeweiligen Fördergrenze. Die LE4711 ist als Bestandseinheit gebucht und wird bei dieser Systemmodulierung parallel auf dem MFCS und dem TSS verwaltet (Abbildung 1.5).

Als Ergebnis erkennt man eine **doppelte Datenhaltung** mit allen Nachteilen dieser Ausprägung:

- Wiederanlauf bei einer Störung
- Kostentreiber sind Implementierungs-Aufwände
- Nachteile im Remotezugriff bei dem Einsatz von Wartungstools

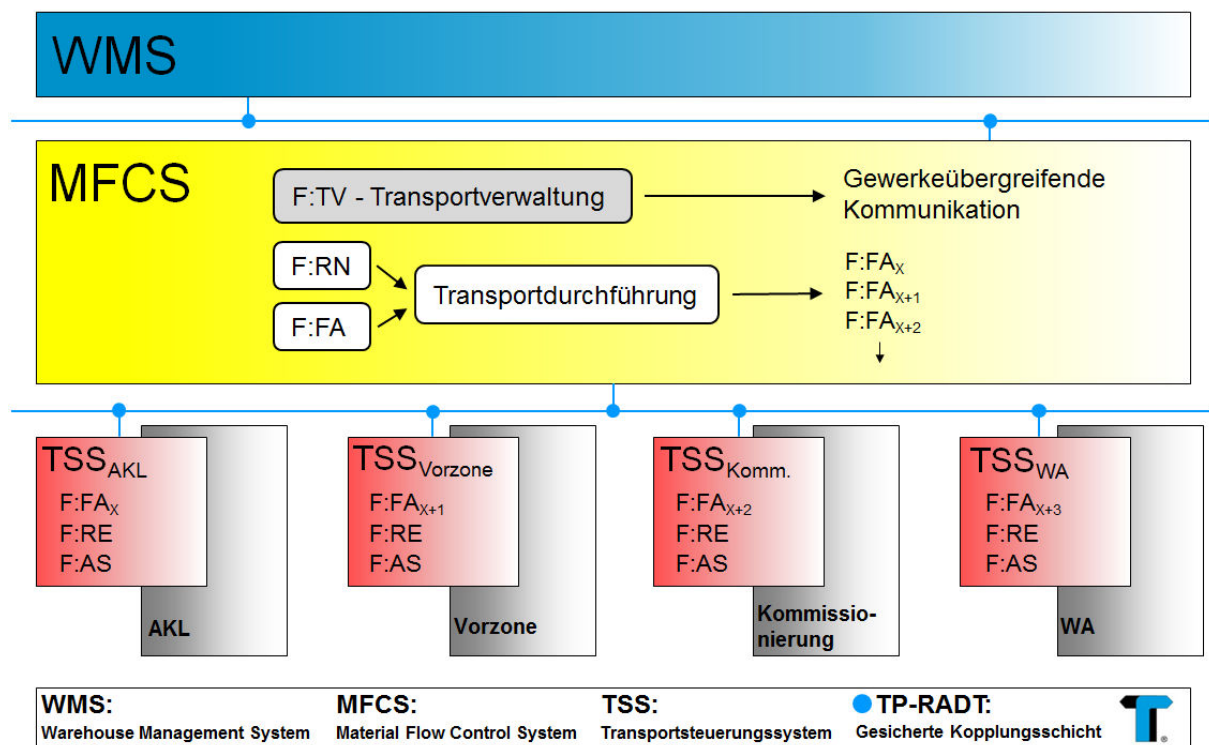


Abbildung 1.5: Gewerkeübergreifende Materialflusssteuerung (Klassische Aufgabenzuordnung, vergleiche Kapitel 2.2.1)

1.3.2 Anforderungen an die gewerkeübergreifende Kommunikation

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ist es heute oftmals der Fall, dass bei einem Neu- oder Umbau eines Distributionszentrums verschiedene Gewerke-Hersteller unter einem Dach zusammenarbeiten. Diese Heterogenität der Lieferanten und deren Systeme bringen jedoch gleichzeitig auch zusätzliche Reibungspunkte mit sich.

So sind zwar die Mindestanforderungen für den Informationsaustausch zwischen den SAIL-Komponenten in VDI/VDMA 5100 dargestellt. Die Anforderung an eine gewerkeübergreifende Kommunikation, zum Beispiel zwischen einem Hochregal-Lager (HRL), der HRL-Vorzone und der Kommissionier-Anlage, sind jedoch nicht Gegenstand der Richtlinie.

Eine Integration verschiedener Lösungen der jeweiligen Gewerke-Hersteller in das Gesamtgefüge erfordert ein gemeinsames Lösungsverständnis, denn die unkoordinierte Funktions-Modulierung führt zur **informellen Fraktionsbildung**.

Der Schlüssel sind **klar definierte Schnittstellen**, sowohl zwischen den Gewerken als auch von den einzelnen Gewerken zum übergeordneten MFCS. Eine heterogene Individualität in der Umsetzung der Kopplung von Fremdsystemen wäre ein Rückschritt und verbunden mit einem extrem hohen Engineering-Aufwand, der dann zur **Kostenfalle** werden kann.

Sind die Schnittstellen genau definiert, bringt das Vorteile für den Hersteller und den Anlagenbetreiber. Der Lieferant kann seine Komponenten bereits bei der Herstellung ausgiebig testen, lange bevor sie tatsächlich im Lager verbaut werden (Abbildung 1.6).

Auch die Fernwartung im After-Sales wird möglich, wenn alle Komponenten zentral angesprochen und überprüft werden können.

Die Kopplung zu Fremdsystemen - z.B. zwischen dem HRL und einem Kommissionier-System - wird über eine **gesicherte Kopplungsschicht TP-RADT** (= **Reliable Application Data Transfer by Dr. Thomas + Partner**) realisiert, die einen geblockten Telegrammaustausch über Streamsocket auf TCP/IP (siehe Kapitel 4.2.4) ermöglicht.

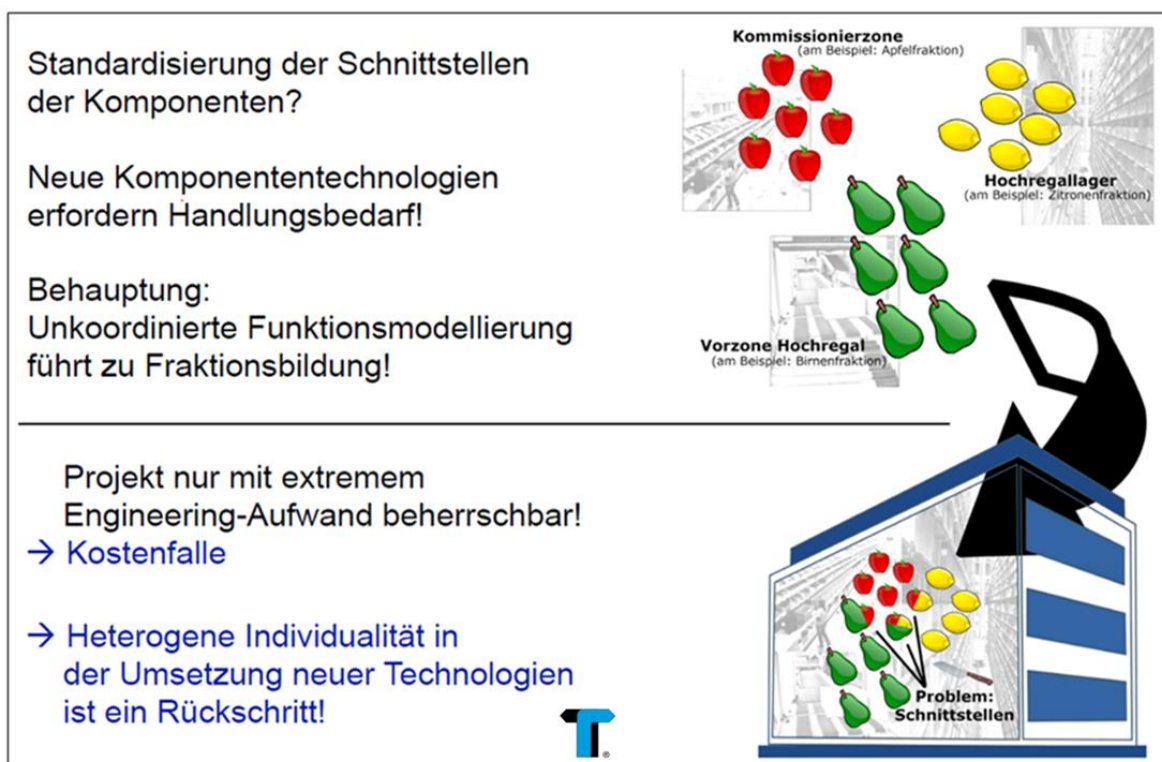


Abbildung 1.6: Schnittstellen-Problematik

1.3.3 Vorteile der Systemarchitektur

Die Vorteile der Systemarchitektur für Intralogistik-Anlagen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Eine modulare Baukastensicht der Anlage in der Planungsphase
- Eine transparente Funktionsbewertung in der Beschaffungsphase
- Eine klare Funktionsabgrenzung bei der interdisziplinären Zusammenarbeit während der Realisierungsphase
- Eine eindeutige Schnittstellendefinition an den Bausteingrenzen während der Realisierungsphase.

- Der Hersteller ist innerhalb der Funktionen an keine Konventionen gebunden.
- Eine hohe Verfügbarkeit durch klare Funktionsabgrenzung in der Betriebsphase.
- Eine risikoarme Austauschbarkeit funktional abgegrenzter Teilgewerke oder Komponenten in der Modernisierungsphase.
- Eine Wiederverwendbarkeit der gekapselten Einheiten

2 GESTALTUNG UND EINSATZ INNOVATIVER MFCS

Die wichtigste Aufgabe des MFCS (Material Flow Control System) ist die Beauftragung von Fördersystemen mit Fahraufträgen in einer Weise, die die Anlage optimal auslastet und die logistischen Prozesse termingerecht bedient.

2.1 Die Materialflussteuerung als Dienstleistung für ein Distributionszentrum.

Als Materialflussteuerung, auch MFCS (Material Flow Control System), wird sehr häufig eine direkt einer Förderanlage zugeordnete Auftragsverwaltung bezeichnet. Diese Sicht aber wird der Aufgabe nicht gerecht, wenn in einem Distributionszentrum eine gewachsene heterogene Struktur an Förderanlagen existiert, die erst in ihrem koordinierten Zusammenwirken das optimale Betriebsergebnis ermöglicht.

Das MFCS erfüllt im engeren Sinne in der Welt der IT-Systeme von Distributionszentren, eine zentrale Funktion, die jederzeit den optimalen Durchsatz der Anlage gewährleistet. Dabei werden seine Funktionen einerseits von einer in der Regel Investitionskosten-optimierten Anlage oder einem Konglomerat verschiedener Anlagen und Ausbaustufen genutzt, andererseits von den Funktionen des operativen Betriebs mit unterschiedlichen Nutzungsstrategien. Dabei muss das MFCS in seinem Verhalten berechenbar und stabil sein und jederzeit zur Laufzeit an neue Strategien, erweiterte Anlagen und neue Ideen angepasst werden können. Dieses setzt für ein MFC-System standardisierte Module voraus, die flexibel genug sind, mit allen Anforderungen fertig zu werden, oder die leicht auf neue Anforderungen angepasst, bzw. erweitert werden können.

2.2 Beziehungen zwischen Transportverwaltung, Transportdurchführung und Transportsteuerungssystemen

Erinnern sie sich daran, dass die Transportverwaltung als Aufgabenschicht direkt über der Transportdurchführung liegt (siehe Kapitel 1, Abbildung 1.4 und 1.5).

Während der **Transportverwaltung** die zentrale Instanz zur Überwachung, Beauftragung und Koordination aller Transportaufträge und Transportressourcen ist, realisiert die Transportdurchführung die erzeugten Transportaufgaben zwischen Transportverwaltung und dem Transportsteuerungssystemen (TSS). Es wird deutlich, die wichtigste Funktion innerhalb eines MFC-Systems ist die Beauftragung von Förderanfragen in einer Weise, die die Anlage optimal auslastet und die logistischen Prozesse bestmöglich bedient.

Beide Ziele können nicht unabhängig voneinander erreicht werden, manchmal entstehen Zielkonflikte. Führend ist immer der logistische Prozess: Die termingenaue und vollständige Auslieferung von Ware ist das Primärziel, an dem sich sowohl die Gestaltung der Anlage als auch deren Betrieb zu orientieren hat. Die optimale Auslastung der Anlage durch das MFCS ist diesem Ziel untergeordnet.

Es wird sichtbar: Die **Transportverwaltung** ist die zentrale Instanz zur Überwachung, Beauftragung und Koordination aller Transportaufträge und Transportressourcen (Abbildung 2.1).

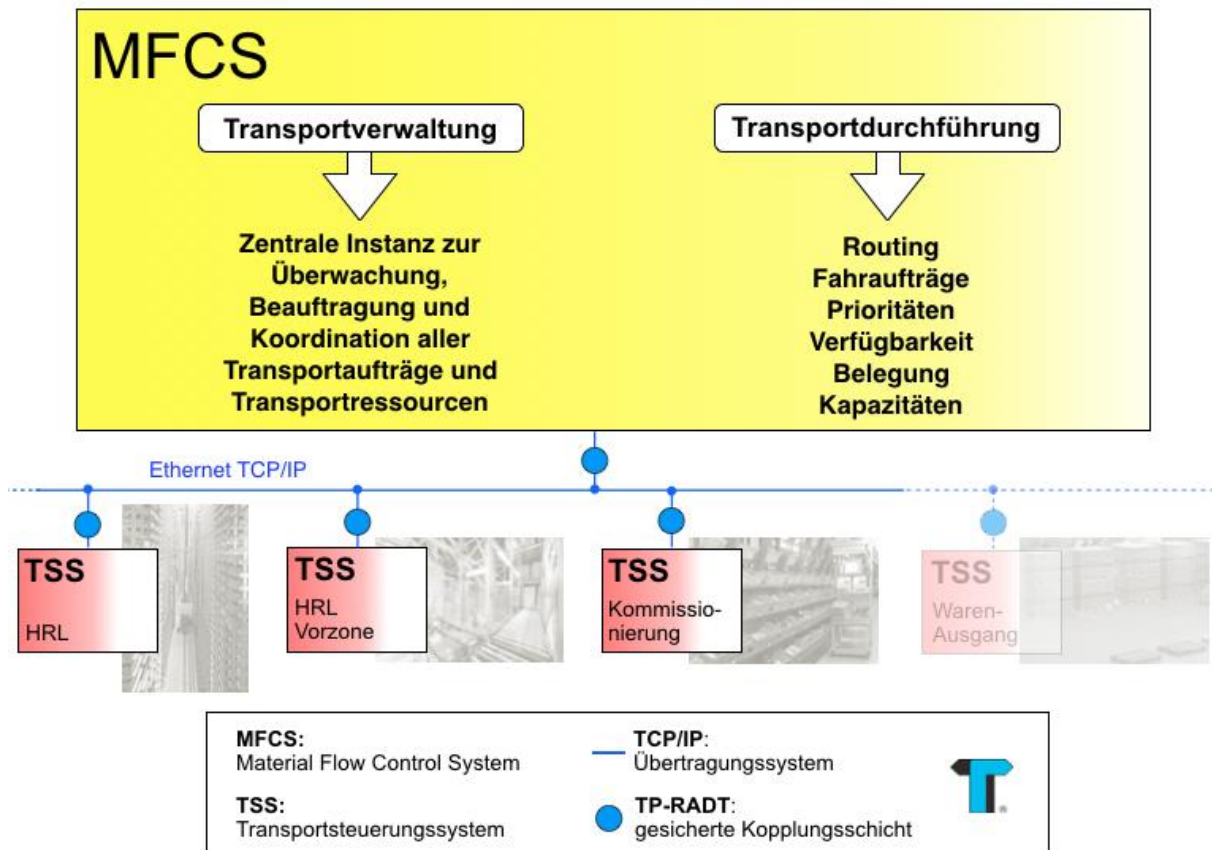


Abbildung 2.1: Aufgabenzuordnung des MFCS

Die **Transportdurchführung-Schicht**, hat primär die Aufgabe, bestehende Transportaufgaben so durchzuführen, dass die Anlage nicht blockiert wird. Hierzu hat es den Betriebszustand der Anlage und den Belegungszustand von Strecken, Punkten und Transportressourcen zu beachten und die vorhandenen verfügbaren Fördermittel mit entsprechenden Fahraufträgen zu beauftragen. Die Durchführung der Fahraufträge selbst, ist nicht die Aufgabe des MFCS, sondern der unterlagerten Steuerung TSS (Kapitel 1.3.1 „Klassische Aufgabenzuordnung“).

Um einen tieferen Einblick in die zentralen Funktionen des MFC-Systems zu gewinnen, sehen wir uns die **neue Aufgabenzuordnung** zwischen MFC-System und TS-Steuerung an.

2.2.1 Neue Aufgabenzuordnung zwischen MFCS und TSS - Chancen zur Digitalen Transformation

Die rasante Hardwareentwicklung und die damit erreichbaren Prozessreaktionszeiten führen zu einer verbesserten Systemmodulierung, ohne den Nachteil der doppelten Datenhaltung (vergleiche auch Kapitel 1.3). Die Funktionen Richtungsentscheidung F:RE und die Funktion Fahrauftragsverwaltung F:FA werden voll im MFCS abgebildet.

Hier gilt die Aufgabenzuordnung das MFCS rechnet und verwaltet und das TSS steuert (siehe Abbildung 2.2).

Das MFC-System überträgt an das TS-System „**online**“ die erforderliche Richtungsentscheidung F.RE für das Transportgut vor jedem Aktionspunkt (z.B. Verzweigungspunkt) mit nur **drei Telegrammen** (Data Transfer-DT: Richtungsanweisung für das Transportgut vor einem Aktionspunkt):

DT:TSS → MFCS: Richtungsanfrage für das Transportgut

DT:MFCS → TSS: **Richtungsanweisung für das Transportgut**

1) DT:MFCS → TSS: **bleibt stehen** (Staumeldung bzw. Zufluss-Steuerung)

oder

2) DT:MFCS → TSS: **links ab**

oder

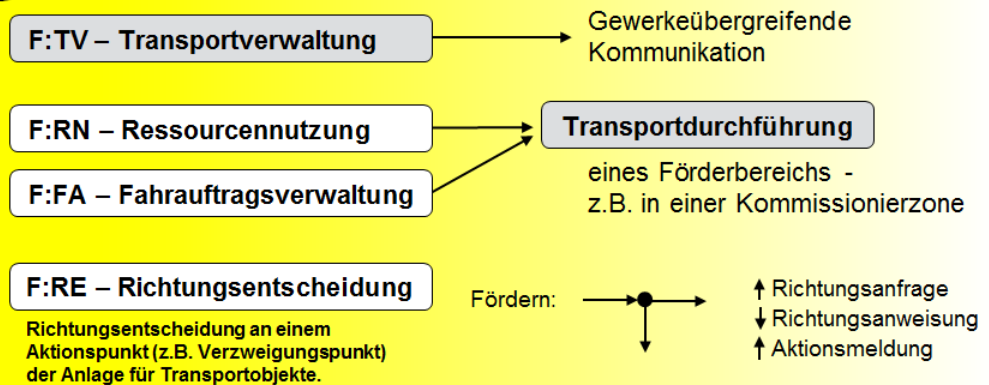
3) DT:MFCS → TSS: **rechts ab**

DT:TSS → MFCS: Auftrag ist durchgeführt.

Wir wollen unsere Diskussion über die Aufgabenzuordnung mit der Bemerkung abschließen, dass nicht nur für den beschriebenen Transportvorgang, eine Prozessreaktionszeit im niedrigen, zweistelligen Millisekunden-Bereich erreicht werden muss, sondern auch im gesamten Förderbereich eines Distributionszentrums.

WMS

MFCS



TSS



WMS:

Warehouse Management System

MFCS:

Material Flow Control System

TSS:

Transportsteuerungs-System



Abbildung 2.2: Neue Aufgabenzuordnung zwischen dem MFCS und dem TSS

2.3 Grundlagen für eine standardisierte MFCS-Entwicklung

Mit der neuen Aufgabenzuordnung zwischen MFC-System und TS-Systemen in Kapitel 2.2.1 sind die Voraussetzungen für eine standardisierte Lösung erarbeitet.

Wir erinnern uns nochmals:

das MFC-System steuert an jedem Aktionspunkt innerhalb der Gesamtanlage **online** den Transportfluss, und entscheidet immer unter Berücksichtigung der Verfügbarkeit der Anlagenressourcen über die effektivsten Transportrouten. Diese logistischen Vorgaben bilden die Grundlagen der MFC-System-Weiterentwicklung. Eine standardisierte Lösung gelingt durch die Abbildung der statischen und dynamischen Anlagenressourcen in einer hierarchischen Abbildung.

2.3.1 Hierarchisches Abbild der statischen und dynamischen Anlagenressourcen

Erinnern wir uns: das MFCS ist die zentrale Instanz zur Überwachung, Beauftragung und Koordination aller Transportaufträge und Transportressourcen. Innovative MFCS berechnen in Echtzeit den schnellsten Weg durch eine Förderanlage und bestimmen immer unter Berücksichtigung der verfügbaren Anlagenressourcen, die effektivsten Wege.

Ebene Anlagenmatrix:

Die statischen Anlagenressourcen sind durch das Anlagen-Layout vorgegeben und werden in der Ebene Anlagenmatrix abgebildet. Damit liegt dem MFCS ein statisches Abbild der Förderanlagen zugrunde, welches auf einem Konfigurationssystem erstellt bzw. gepflegt wird (Abbildung 2.3). Die Förderanlagen werden als Netz von Wege- und Aktionspunkten abgebildet. Mit diesem Ansatz wird die Anlagenmatrix aus folgenden Daten erzeugt:

- Aktionspunkten
- Wege als gerichtete Verbindungen zwischen zwei Punkten
- Fahrplan-Einträge, welche definieren, auf welchem Weg von einem Punkt aus, das Transportziel erreicht werden kann
- Hier werden alle in der Anlage möglichen Transportalternativen aufgelistet
- Die Einträge (Transportalternativen) enthalten eine Sortierreihenfolge, die bestimmt, welche Alternative zu bevorzugen sind.

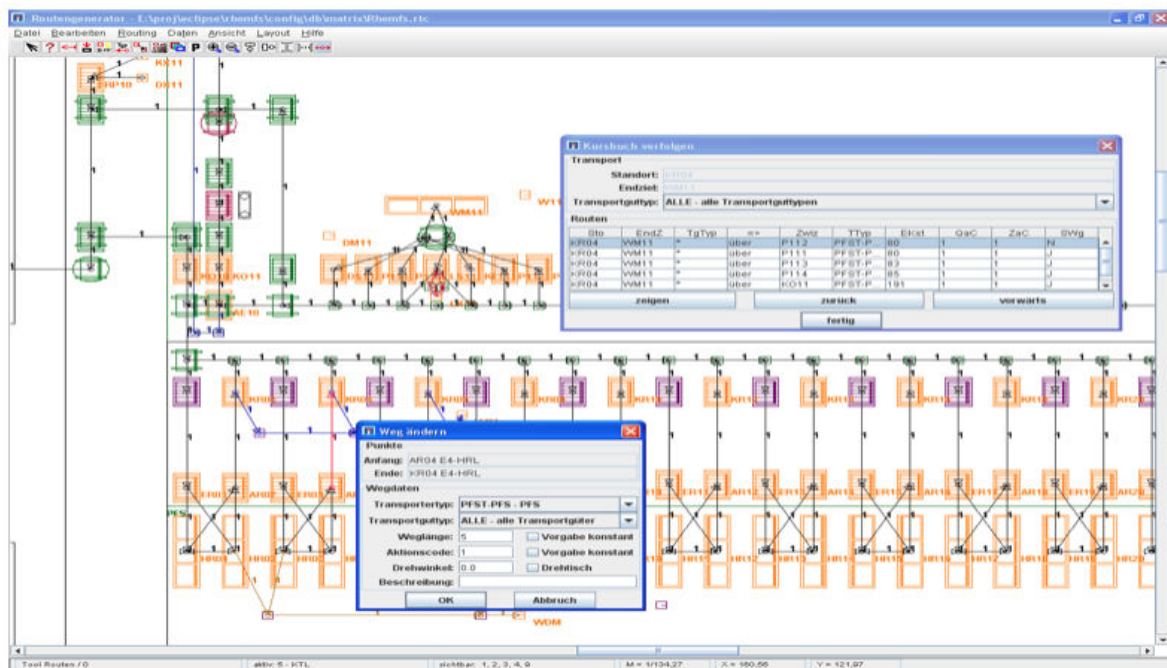


Abbildung 2.3: Anlagenabbild (Teilansicht). Mit Hilfe einer graphischen Oberfläche wird das Anlagenbild im MFCS abgelegt

Ebene Rekursives Routing - Routengenerator

Mit der Anlagenmatrix und einem speziellen Routing wird der kürzeste mögliche Weg zum Zielpunkt berechnet. Mit diesem Ansatz erzeugt ein Routengenerator eine Routingtabelle (Kursbuch) der Quelle/Zielbeziehungen.

Es sollte jetzt deutlich geworden sein, wie der Weitertransport eines Transportgutes beauftragt wird. Im Hintergrund wird mit den statischen Daten (Anlagenmatrix) und dem momentanen vorliegenden Betriebszustand, dynamisches Abbild der Anlagenressourcen (Routingtabelle), einer freien Ressource (Fördertechnik, Stellplatz, Fördermittel...) der Fahrauftrag zum Transport eines Transportgutes vergeben.

Die Aufnahmekapazität der freien Anlagenressourcen wird bestimmt durch den Typ des Bereichsverwalters bzw. des Transporteurs bzw. durch die Aufnahmefähigkeit des Endpunktes des aktuellen Weges.

Dabei gelten die Grundregeln:

- Ein Fahrauftrag wird vergeben, wenn auf der Strecke bis zum nächsten Zielpunkt die Anlagenkapazität ausreicht.
- Mit der Beauftragung wird der Quellplatz entlastet, der jetzt wieder neu belegt werden kann, indem ein wartender Transportauftrag zu diesen Anlagenpunkt aktiviert wird.
- Stauvermeidung: Zeigt das dynamische Abbild einer Anlagenressource. Entsteht hier ein Förderstau, greift **online** die Zufluss-Steuerung (siehe Kapitel 2.2.1).

Für die Lösung von inhomogenen und komplexen Förderanlagen hilft der Ansatz für unterschiedliche Fördermittel jeweils angepasste Bereichsverwalter, standardisierte Module einzusetzen.

Die Anwendung in der Praxis zeigt, mit dem Einsatz nachfolgender Module (Bereichsverwaltern) lässt sich die Komplexität beherrschen:

- Regalbediengeräte (mehrfachtiefe Einlagerung)
- Taxi-Betrieb für Bereiche mit fahrlosen Transportsystemen (siehe Übung fahrloses Transportsystem)
- Elektro-Hängbahn oder Elektro-Palettenbodenbahn
- Direktbetrieb von Behälterfördersysteme und Sortern
- sowie Shuttle-Systeme

2.3.2 Parametrierung, Anpassung, Erweiterungen

Der größte Teil der Funktionen innerhalb des MFCS kann fertig entworfen und ausprogrammiert werden, soweit es sich auf die Ressourcenbelegung und die Beauftragung bisher bekannter Fördersysteme bezieht. Ein Großteil der anlagenspezifischen Anpassung kann in der Laufzeitapplikation durch Parametrierung vorgenommen werden.

In der ständig veränderten Welt der Technik muss man natürlich auch mit völlig neuen Geräten und Fördertechniken rechnen, die eine Anpassung oder Erweiterung des Standards erfordern. Darüber hinaus muss das System es auch ermöglichen, dass projektspezifische Erweiterungen vorgenommen werden können.

Dies wurde bei der Modell-Entwicklung des MFC-Systems durch:

- standardisierte Module (Bereichsverwalter)
- und dem Entwurfsmuster „*Die Brücke*“ (angewendet auf das Transportgut im Rahmen eines Lagerplatzsystems, siehe Kapitel 6.3.1 ff)

erreicht.

2.3.3 Ergebnis durch Rekursives Routing am Beispiel eines Distributionszentrums

Nachdem wir im vorherigen Abschnitt *Rekursive Routing* behandelt haben, wollen wir nun am Praxisbeispiel eines **Distributionszentrums** das Ergebnis der damit erzeugten Routentabelle darstellen. In der folgenden Abbildung 2.4 ist das Groblayout abgebildet. Zur Abbildung der logistischen Prozesse sind folgende Fördermittel im Einsatz:

- 102 Stapler
- 18 Regalbediengeräte (RBGs)
- 4 Palettenfördersysteme
- 1 Leichtförderanlage
- 1 Sorter-Anlage

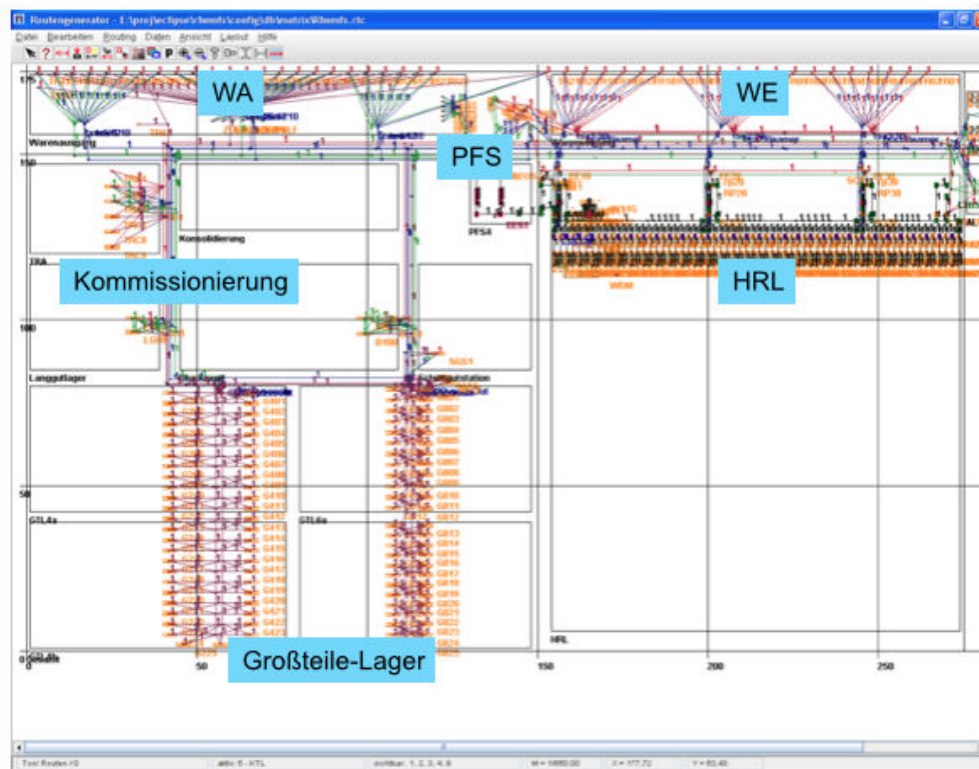


Abbildung 2.4: Praxisbeispiel: Groblayout eines Distributionszentrums

Die auf der Basis erzeugte Routingtabelle, das Kursbuch arbeitet mit:

510 Punkten:

Jeder Punkt kann als Quelle oder Ziel fungieren.

26.000 Punkten Wegebeziehungen:

Transportwege von einem zum nächsten Aktionspunkt.

88.000 Quelle-Senke-Beziehungen:

Das Kursbuch zeigt z.B. folgende Quelle-Senken-Beziehungen auf: Eine Palette soll aus dem HRL (Gasse 8, Ebene 4, Stellplatz 42) über eine Paletten-Förder Technik und nachfolgenden Staplertransport zu einem vorgegebenen Warenausgangspunkt gefördert werden.

Zusammenfassend wird als Ergebnis gezeigt, dass in diesem Distributionszentrum, mit der Implementierung des hierarchischen Konzepts, **ein innovatives MFC-System** jederzeit den optimalen Durchsatz gewährleistet.

2.3.4 Methoden zur Bildung von optimalen Fahraufträgen

Was hilft das beste Routing, wenn keine planbaren Aufträge vorhanden sind?

Abgeleitet aus der Praxis eignen sich die folgenden Methoden zur Bildung von optimalen Fahraufträgen (siehe Kapitel 5.3 ff):

- Mithören am Bestelltopf
→ frühzeitig Nachschub auslösen und an das MFCS weiterleiten
- Batchkommissionierung
→ Raffen von Kundenaufträgen, Mehrfachzugriff auf einen Artikel
- Zeitscheibenbildung
→ termingerechte Tourenbereitstellung im Warenausgang
- Reservierung von Eilbatches
→ zeitgesteuertes Einschleusen in den Tagesablauf

2.4 Fehler in der Planungsphase bei MFC-Systemen

Das Material Flow Control System ist das Herzstück eines komplexen Warehouse Management Systems. Erst ein optimiertes und störungsfreies Routing ermöglicht die Wirtschaftlichkeit eines Lagers. Genau deshalb sind eine saubere Planung und Umsetzung des MFCS eine unverzichtbare Voraussetzung für ein erfolgreiches WMS-Projekt. Leider wird genau an dieser Stelle oft versäumt, den Kunden bereits im Vorfeld auf den richtigen Weg zu leiten (Konfliktsituation: Planer / Gewerke-Lieferant / IT-Realisierung).

Häufige **Fehler in der Praxis** sind unter anderem:

- für einen einfachen, geradlinigen Materialfluss wird zu wenig Zeit verwendet
- hochkomplexe Sonderwünsche werden hochgespielt
- aus Planungsunsicherheit werden viele Funktionen für wenig Geld angestrebt
- für systemverbessernde Maßnahmen nach der Hochlaufphase ist kein Budget mehr eingeplant

Betriebszustände

Über die Diskussion der möglichen Parametrierbarkeit des MFCS wird oftmals die Frage gestellt: In welchem Betriebszustand wird welche Zuteil-Strategie für Aufträge auf freie Ressourcen verwendet? Mögliche Strategien sind beispielsweise:

- FIFO-Steuerung (First-in-first-out-Steuerung)
- PRIO-Steuerung (Prioritätssteuerung)
- FIFO in der Prioritätssteuerung
- Ressourcensteuerung

Die Erfahrung zeigt: Ein komplexes MFCS ist auch von bestausgebildetem Leitstandpersonal nicht manuell steuerbar. Daher hat sich eine Mischlösung bewährt:

Auf der Förderstrecke FIFO-Steuerung, bei der Auslagerung vom HRL PRIO-Steuerung.

Kennzahlen

Bei der Definition und Zielvorstellung, mit welchen Kennzahlen das MFCS bewertet werden soll, kommt oft der Wunsch nach einer Vielzahl von Statistiken auf. Dies birgt bei der Planung verschiedene Probleme:

- Langwierige Diskussionen in der Pflichtenheft-Phase und der anschließenden Anforderungsanalyse.
- Die Logistiker und Entwickler vergeuden wertvolle Zeit, die dann in der Konstruktions- und Implementierungsphase fehlt (siehe Kapitel 5 „Geschäftsprozesse“).
- Nach der Hochlaufphase ändert sich die Fragestellung häufig erneut.

Auswertung und Datenverdichtung

Hier gilt, dass aus dem Analysemodell für die Geschäftsprozesse von WE bis WA, durch eine industrielle Planung (Software Follows Function) alle Arten möglicher Ereignisse definiert sein sollten. Damit erfolgen als Zielvorstellung dezentral auf PC-Basis die Auswertung und Datenverdichtung (siehe Kapitel 5 und Kapitel 6).

2.5 MFC-Systeme in der Praxis - Herausforderungen und Kostentreiber

In Projekten fehlt oft die klare Aufgabenteilung zwischen dem Transportsteuerungssystem und dem MFCS. Entgegen der Fehleinschätzung vieler Projektverantwortlicher hat sich die Aufteilung:

- Ein Ansprechpartner für die Anlagensteuerung und
- ein Ansprechpartner für das MFCS (Logik auf dem MFCS)

in der Praxis bewährt.

2.5.1 Vermeidung von Schnittstellenvielfalt im Projekt

Bei unterschiedlichen Gewerke Lieferanten im Projekt, bei dem jeder Lieferant seine Schnittstelle zu den Fremdgewerken durchsetzen will, herrscht eine heterogene Individualität, die schnell zum Kostentreiber werden kann. Die homogene Integration erfordert ein gemeinsames Lösungsverständnis (wie in Kapitel 1.3.2 „Anforderungen an die gewerkeübergreifende Kommunikation“ erläutert wird).

Nach heutigem Stand der Technik wird die Kopplung zu Fremdgewerken, auch zu SPSEN, über eine gesicherte Kopplungsschicht realisiert, die einen geblockten Telegrammaustausch über Streamsockets auf TCP/IP abwickelt. Der Nachrichtenaustausch und der Quittungsverkehr erfolgen dabei über einen einzigen Socket (Kapitel 4.2.3.2).

Die Vorteile liegen auf der Hand:

Ein Streamsocket auf TCP/IP ist weltweit problemlos nutzbar und auf jeder Plattform einsetzbar. Die Administration ist einfach (Firewall, Tunneling, siehe Kapitel 4.2.3.2).

2.5.2 Hohe Effizienz und Transparenz bei Inbetriebnahme und Wartung

Zwei der großen Herausforderungen in Intralogistik-Projekten, die Inbetriebnahme und die Wartung, werden entschärft, wenn alle Gewerke-Lieferanten ein gemeinsames Lösungsverständnis entwickeln und sich auf gemeinsame Schnittstellen verständigen.

Mit dieser Maßnahme wird auch die geforderte Transparenz des Betreibers für den laufenden Prozess erfüllt. Darüber hinaus erwartet der Betreiber einen Remote-Zugriff und den Einsatz von flexiblen Wartungstools (vergleiche Kapitel 1.3.2 „Anforderungen an die gewerkeübergreifende Kommunikation“).

2.6 Auf dem Weg zur Schaltschranklosen Fabrik

Der Trend zur Schaltschranklosen Fabrik entwickelte sich langsam in den 90er Jahren des vorherigen Jahrhunderts.

- Die digitalen I/O wurden durch die Einführung von Bus-Systemen (z.B. Interbus, Phoenix, u.a.) dezentralisiert
- Die Power-Elektronik wanderte aus dem Schaltschrank zu den Antrieben. Übrig blieben die Steuerungslogik und die Einspeisung

Der Stand der Technik heute – klassische Aufgabenzuordnung MFCS und TSS

- Die Richtungsentscheidung F: RE und die Anlagensteuerung F: AS sind Teil des Transportsteuerungssystem (TSS) und damit integrierter Bestandteil der SPS bzw. PC im Schaltschrank
- Die unterlagerte SPS führt die Fahraufträge aus. Verbunden mit dem Nachteil der doppelten Datenhaltung innerhalb MFC-Systeme und der SPS (vergleiche auch Abbildung 1.4 in Kapitel 1).
Neuer Ansatz durch stetige Software-Optimierung und immer potenterer Hardware werden heute in der Praxis bei MFC-System Prozessreaktionszeiten <15 ms gewährleistet. Damit gelingt ein neuer Ansatz in der Materialflusstechnik

Innovativer, neuer Ansatz in der Materialflusstechnik:

- Die Steuerungslogik wandert aus dem Schaltschrank zur Physik, jedes Förderelement hat seine eigene Steuerungslogik
- Das MFC-System ist jetzt direkt über eine Fremdsystemkopplung (gesicherter TP-RADT) mit den Förderelementen im Lager verbunden, wenn jedes Förderelement seine eigene Anlagensteuerung F:AS besitzt (vergleiche auch Kapitel 4.2.3.2 und

4.2.4). Durch den gesetzlich vorgeschriebenen Einsatz von Energiesparmotoren seit 2011 ist die Integration der Anlagensteuerung F:AS in die Antriebssteuerung ein logischer Schritt (international harmonisierte Wirkungsgradnorm (DIN EN 60034-30:2009). Der technologische Hintergrund dabei ist, die vorgegebenen Wirkungsgradklassen werden durch digital geregelte Drehstrom-Asynchronmotoren erreicht

Wie in Abbildung 2.5 erläutert, ist die Anlagensteuerung in die Antriebssteuerung integriert. Überträgt man diese Idee in die Praxis, ist es leicht vorstellbar, welches Potenzial sich dahinter verbirgt. Im Schaltschrank bleibt letztlich nur noch die Energieeinspeisung übrig.

- Damit entfallen beträchtliche Verkabelungsaufwände zu den Sensoren und Aktoren
- Die einzelnen Förderelemente werden online vom MFC-System über LAN-Kommunikation (TP-RADT) angesprochen
- Gleichzeitig wird ein großer Vorteil sichtbar, es findet keine doppelte Datenhaltung mehr statt. Vereinfacht die Synchronisierung der Bestandsdaten und Fahrauftragsdaten nach einer Fehlerbehebung

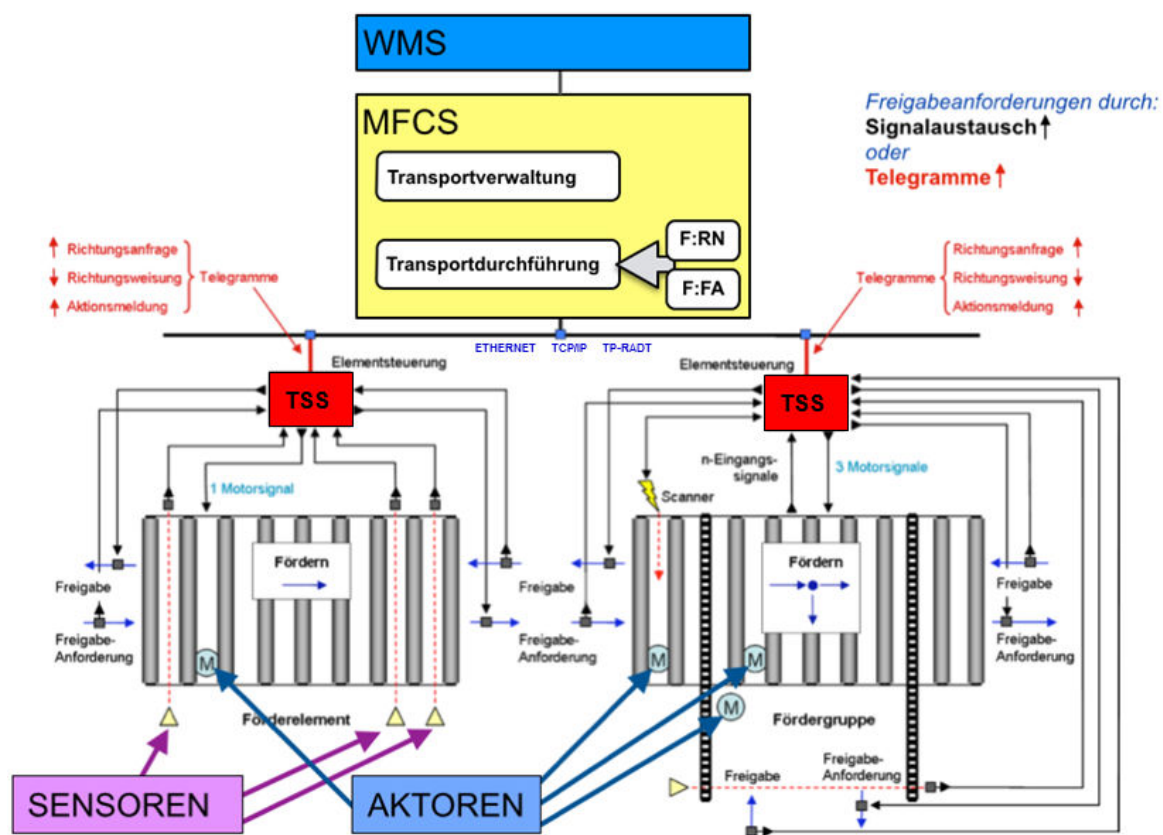


Abbildung 2.5: Neue Funktionskonfiguration (MFC-System ist über TP-RADT mit den Förderelementen verbunden)

Die Förderelemente können direkt beim Hersteller gefertigt und getestet werden, inklusive der Anlagensteuerung F:AS, so erklärt sich die Bedeutung des Satzes „*Die Steuerungslogik wandert aus dem Schaltschrank zur Physik*“. Die Montage und Inbetriebnahme beim Kunden sind dann nur noch die Kür, da die Elemente auf Grundlage des SAIL-Standards gefertigt und bereits getestet sind. Die Förderelemente können jetzt problemlos vor Ort installiert werden, und über das Übertragungssystem TCP/IP - TP-RADT mit dem Materialflussrechner verknüpft werden (siehe Kapitel 4.2.4). Auch nach der Erstinstallation können so Förderelemente und Lagerleistung umgehend und komplikationslos den aktuellen Marktanforderungen angepasst werden. Komplexe und starre Förderanlagen mit aufwendigen SPS-Steuerungen könnten dann schon in absehbarer Zukunft der Vergangenheit angehören (Abbildung 2.5).

2.6.1 Effizienzpotential bei elektrischen Antrieben

Ein interessantes Merkmal von **Energiesparmotoren** der Wirkungsgradklassen:

- IE2 - für gehobenen Wirkungsgrad
- IE3 - für Premiumwirkungsgrad
- IE4 - für Super Premiumwirkungsgrad

ist, dass mit dem Wirkungsgrad die Effizienz von Elektromotoren bei der Umwandlung von elektrischer in mechanische Energie beschrieben wird.

Der Gesamtwirkungsgrad ist abhängig vom Motor, Getriebe und Regelung (weltweit gültige Wirkungsgradkurven; Quelle: IEC, DENA, DICE, SEW, ZVEI).

Energiekosten senken durch mehr Energieeffizienz (Quelle: SEW-Eurodrive, 2012):

Die Energiekosten werden reduziert durch den gesteigerten Gesamtwirkungsgrad. Diese Energieoptimierung soll am Beispiel für einen horizontalen Transport dargestellt werden. Aktuelle Messungen an einem Gurt-Förderer im Rahmen eines Gepäckfördersystems in der Flughafenlogistik belegen

- Eine durchschnittliche Reduzierung der Leistungsaufnahme um ca. 4.400 kWh/a je Antrieb
- Eine Senkung des Energieverbrauchs um 55 %
- Eine CO₂-Emissionsreduzierung von 2.391 kg je Antrieb pro Jahr
- Energiekosten-Ersparnis von 536 € je Antrieb pro Jahr

2.6.2 Auf der Zielgeraden der „Schaltschranklosen Fabrik“ Industrie 4.0

In der folgenden Abbildung 2.6 sind die Vorteile der beschriebenen Technologie einer Schaltschranklosen Fabrik graphisch aufbereitet.

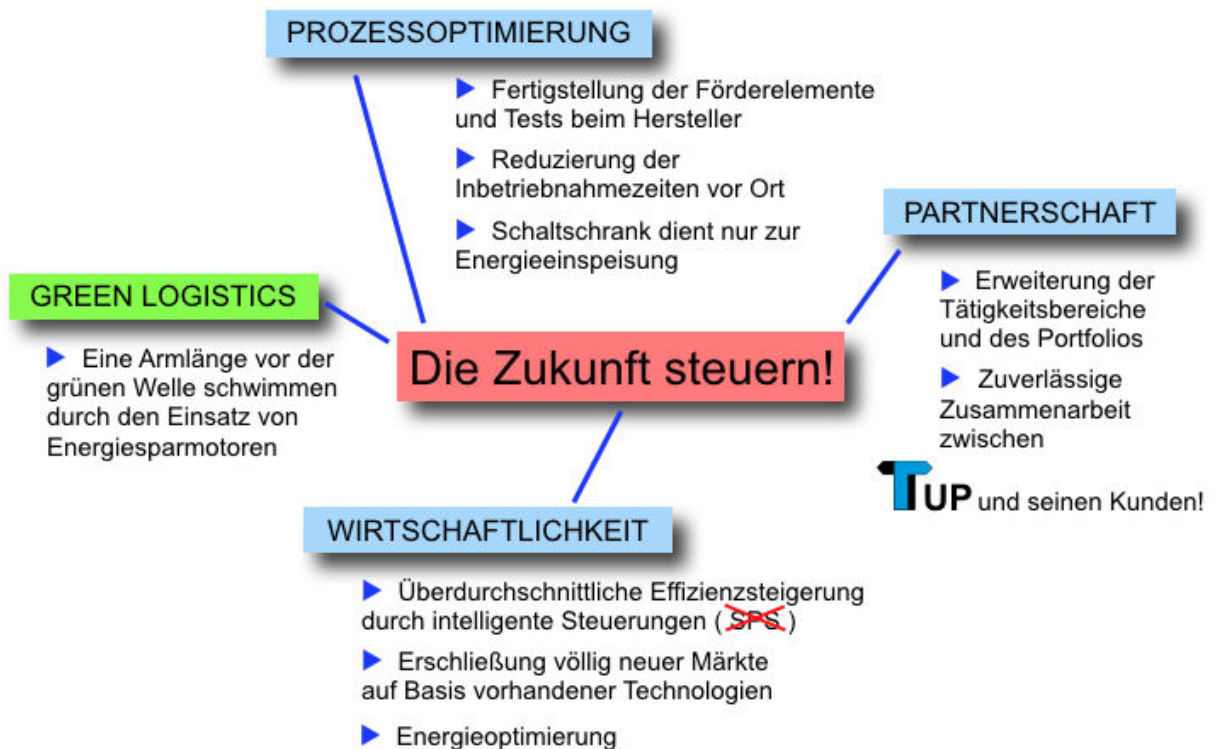


Abbildung 2.6: Die Vorteile der Schaltschranklosen Fabrik

2.7 Einordnung des MFC-System in die Systemlandschaft

Die Abbildung 2.2 zeigt den heutigen Stand der Aufgabenzuordnung des MFC-Systems. Mit der neuen Funktionskonfiguration werden die Abwicklungen der Fahraufträge vom TSS auf die Transportdurchführungsschicht verlagert (vergleiche Abbildung 2.5).

Hier wird sichtbar, dass die Steuerungslogik aus dem Schaltschrank zur Physik wandert, und dass jedes Steuerungselement (Conveyor-Element) seine eigene Steuerungslogik aufweist:

- Damit entfallen beträchtliche Verkabelungsaufwände (Kostenfaktor), die einzelnen Förderelemente werden online vom MFC-System über LAN-Kommunikation angesprochen
- Gleichzeitig wird ein großer Vorteil sichtbar: es findet **keine doppelte** Datenhaltung mehr statt
- Dies vereinfacht die Synchronisierung der Bestandsdaten und Fahrauftragsdaten nach einer Fehlerbehebung

2.7.1 Modellentwicklung für eine standardisierte Lösung

Als Grundlage wird in Kapitel 2.3 die Abbildung der statistischen und dynamischen Anlagenressourcen in einem hierarchischen Konzept hergeleitet. Ein weiterführender Modellansatz ist mit dem Ziel verbunden, einen standardisierten Prozessbaustein MFCS zu entwickeln. Die Idee dahinter ist, die Transportverwaltung und Transportsteuerung als einen adaptiven „Prozessbaustein MFCS“ zu generieren (siehe Abbildung 2.7).

Unterstützt wird diese Entwicklung durch eine innovative Software-Architektur, mit der eine Wiederverwendbarkeit des „Prozessbausteins MFCS“ gelingt. Im Rahmen der Wiederverwendbarkeit von Prozessbausteinen sind die Verfahren, wie die Standardsoftware und Prozessbausteine zu einem lauffähigen Kundensystem zusammengestellt werden, von enormer Wichtigkeit. Die dabei verwendeten Customizing-Verfahren unterteilen sich in:

- Programmtechnische Verfahren und
- Datentechnische Verfahren

Unter den Programmtechnischen Verfahren ist das Entwurfsmuster (englisch: Design Pattern) eine bewährte Schablone für eine wiederverwendbare Vorlage zur Problemlösung. Entstanden ist der Begriff in der Architektur und wurde später für die Software-Entwicklung übernommen (siehe Kapitel 6 „Softwareentwicklung nach industriellen Maßstäben“).

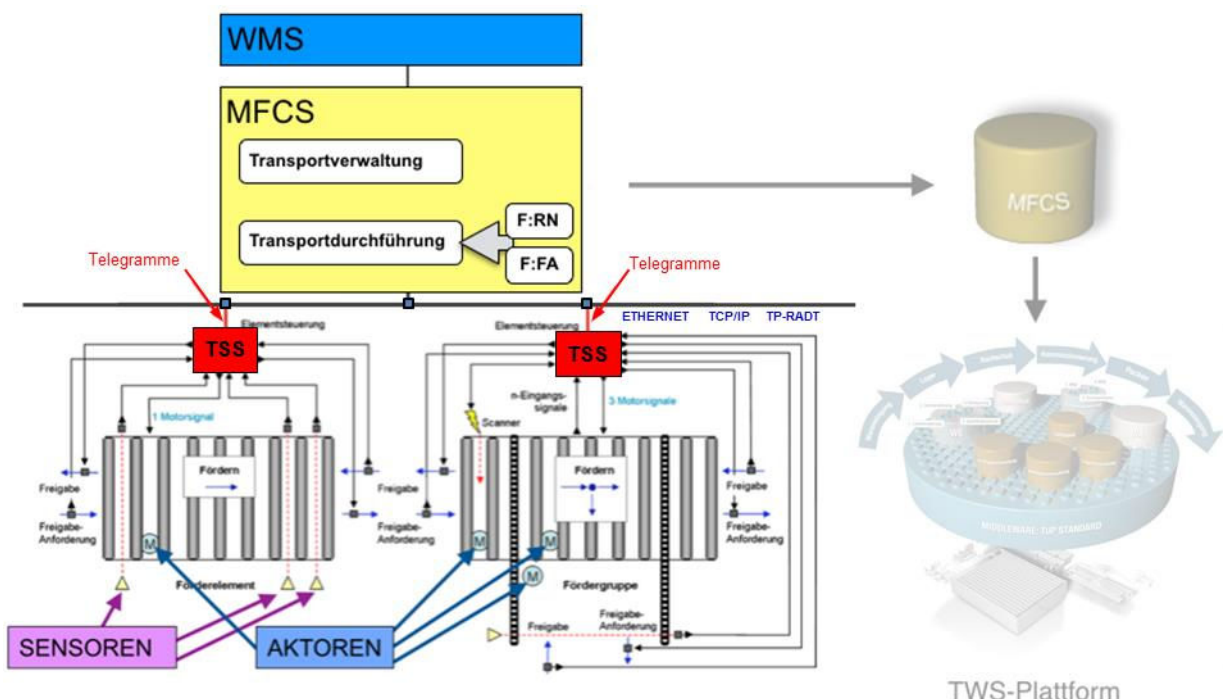


Abbildung 2.7: Adaptiver Prozessbaustein MFCS

2.7.2 Komponenten-Architektur adaptiver MFC-Systeme

Für ein lauffähiges Kundensystem spielt die in Abbildung 2.8 dargestellte TWS-Plattform die zentrale Rolle. Sie ist quasi das Bindeglied der abstrakten und unabhängigen Komponenten und konkretisiert deren Teilaspekte.

Die TWS-Plattform adressiert immer alle Aspekte einer intralogistischen Anwendungsdomäne und ist in sich nach Aspekten strukturiert.

Die TWS-Plattform macht architektonische und strukturelle Vorgaben (Frameworks) und unterstützt verschiedene Customizing-Technologien (siehe Kapitel 6). Mit diesem Ansatz wird das MFC-System als IT-Prozessbaustein auf die TWS-Plattform mit den Basisdiensten aufgesetzt. Damit gelingt ein weiterer innovativer Ansatz:

- Die Schnittstelle „Warehouse Management System“ WMS über ein LAN-Kommunikation (Ethernet – TCP/IP – TP-RADT) entfällt.
- WMS und MFCS sind auf einer Hardware-Plattform vereint; damit kann das Konzept eines Clusters mit automatischer Fehlererkennung und Fehlerbeseitigung zum Einsatz kommen.
- Diese Entwicklung erhöht die Planungsintelligenz bei intralogistischen Systemen
- Führt zu Best-Practice-Lösungen und
- ermöglicht Kostenersparungen und Risikominimierung durch den gewerkeübergreifenden Einsatz der neuen MFCS-Technologie

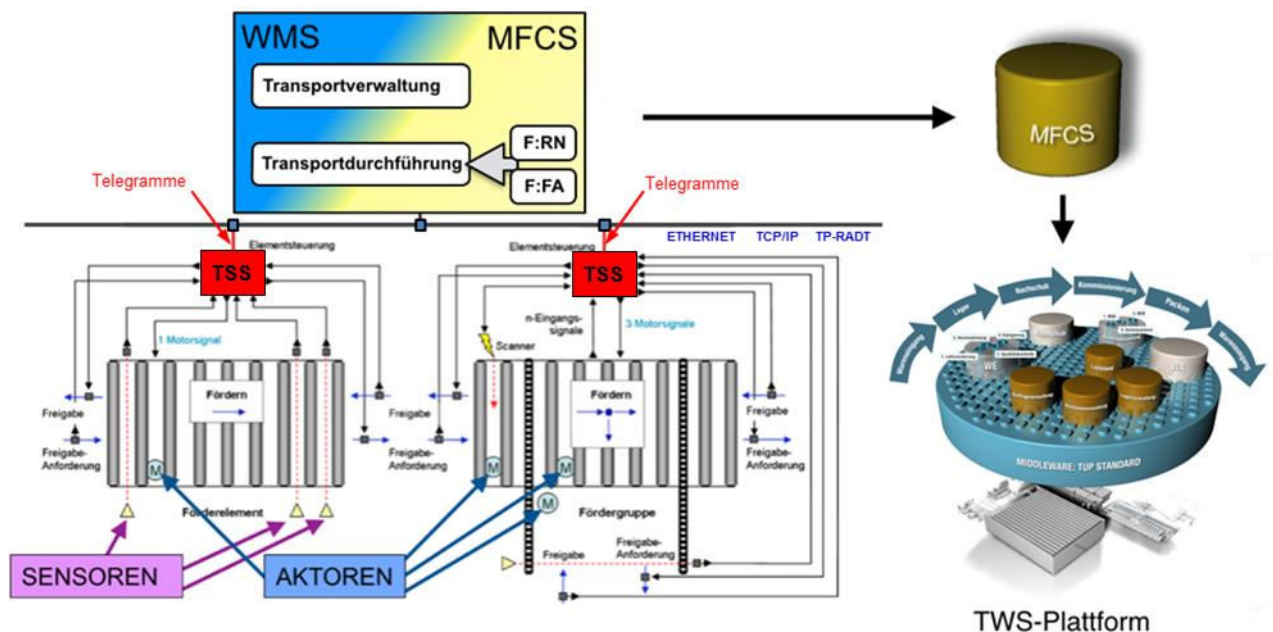


Abbildung 2.8: Komponenten-Architektur adaptiver MFC-Systeme

3 WARENIDENTIFIKATION – ANWENDUNG IN DER LOGISTIK

3.1 Identifikation

Unter Identifizierung versteht man das eindeutige, zweifelsfreie Erkennen eines Objektes. Dies entspricht der Formulierung der DIN 6763 in der die Identifikation definiert ist. Zur eindeutigen Identifikation jedes Objektes wird einem Objekt ein Datenträger bzw. Informationsträger (Barcode oder RFID) angebracht, der bei Bedarf ausgelesen und beschrieben werden kann.

Entlang der Geschäftsprozesse ist die codierte Information das Bindeglied zwischen dem Informationsfluss und dem Materialfluss und trägt bei der Kommunikation zwischen Mensch und Maschine zur Fehlervermeidung bei.

3.1.1 Identifikationssysteme mit optischen Datenträgern

Noch werden die meisten Identifikationsaufgaben in der Logistik und Distribution mit optischen Datenträgern gelöst. Die Gründe dafür sind, dass sich die optischen Datenträger sehr günstig herstellen lassen und das für die Codiertechnik weltweit gültige Standards existieren, z.B. der GS1-Standard, ein 1 D-Code (Strichcode bzw. Barcode). Barcodes bzw. Strichcodes basieren auf dem Binärsystem, welches durch eine bestimmte Anzahl von parallelen, abwechselnd schwarzen Balken (Bars) und weißen Lücken (Spaces), in unterschiedlichen Modulbreiten dargestellt werden.

Vorteile von Strichcodesystemen in der Logistik:

- Berührungslose Datenerfassung im Prozessverlauf (siehe Kapitel 3.1.2)
- Trägt bei der Mensch-Maschine-Kommunikation zur Fehlervermeidung bei (siehe Kapitel 5.3.2.7 „Mensch-Maschine-Kommunikation“)
- Flexible und schnelle Erstellung von Etiketten
- Mit Klarschrift zusammen auf einem Datenträger kombinierbar
- Kostengünstiges Datenträgermedium (bedrucktes Stück Papier)

3.1.2 Mit 1 D-Codes zum autonomen Wareneingang (WE)

Entlang der Geschäftsprozesse - vom Hersteller (Versender) zum Warenverteilzentrum (Empfänger) - ist die codierte Information (GS-Standard) das Bindeglied zwischen dem Informationsfluss und dem Materialfluss (siehe auch Kapitel 5.2.1).

Mit dem Praxisbeispiel soll verdeutlicht werden, auf welchen Grundlagen Digitalisierung und Automatisierung bei einem autonomen Wareneingang (WE) beruhen.

Sollen im WE eines Distributionszentrum Lagereinheiten (LEs) mit SSCC-Labels unterschiedlicher Hersteller ausgeliefert, und im Durchlauf automatisch erfasst werden, muss mit folgenden Einschränkungen gerechnet werden (siehe Kapitel 5.2.1, Abbildung 5.6):

- a) Die aufgebrachten SSCC-Labels müssen omnidirektional erfasst werden (unabhängig von der Ausrichtung der Ware)
- b) Eine mangelhafte Druckqualität in Verbindung mit Transportschäden des SSCC-Labels führen im laufenden Förderfluss zu unkalkulierbaren Leseraten
- c) Um Kostentreiber zu vermeiden, kann die omnidirektionale Lesung im laufenden Förderfluss mittels CCD-Kameras durch Applizieren eines vorgefertigten Over-Corner-Label (OCL) preisgünstiger gestaltet werden (siehe Abbildung 3.1).

Der nächste Schritt im Prozess- und Datenfluss ist, die erfassten SSCC-Daten und die vom WMS ermittelten Zielkoordinaten mit dem OCL zu verknüpfen und auf einer Datentabelle des MFCS zu hinterlegen. Mit diesem vorgedruckten datenreduzierten OCL wird im Förderfluss eine hohe Lese-Rate erreicht – egal ob das Fördergut längs oder quer gefördert wird (siehe Kapitel 5.2.1 „Lieferavisierung mit automatischer Datenerfassung im WE“).



Abbildung 3.1: Applizierung des OCL im Wareneingang (Inbound)

3.2 Global Standard One (GS1)

Standards sind heutzutage in jeder Branche, in jedem Unternehmen, unabdingbar. Entlang der unternehmensübergreifenden Geschäftsprozesse ist der GS1-Standard, als codierte Information das Bindeglied zwischen dem Informationsfluss und Materialfluss.

Bereits 1977 wurde die dazu notwendige Grammatik einer einheitlichen „Sprache“ gemeinsam von der internationalen Artikel Numbering Association (EAN international) in

Brüssel und dem Uniform Code Council (UCC) heute GS1 in den USA verbindlich festgelegt und ist mittlerweile in über 100 Ländern akzeptiert.

3.2.1 GS1 Complete

Alle Beteiligten entlang der Supply Chain sollten der Organisation GS1 angehören, welche weltweit einheitliche Voraussetzungen der Warenidentifikation garantieren kann:

GS1 Complete stellt hierfür die weltweit gültigen, branchenübergreifenden GS1 Standards für Identifikation, Datenträger, elektronische Kommunikation und Prozessgestaltung komplett in einem Leistungspaket zur Verfügung. Der GS1 setzt sich aus fest definierten Datenträgern zusammen (Abbildung 3.2):

Fest definierte Zusammensetzung des GS1:

- **GLN: Global Location Number**
(früher: ILN: Internationale Lokationsnummer)
- **GTIN: Global Trade Item Number**
(früher: EAN: Internationale Artikelnummer)
- **SSCC: Serial Shipping Container Code**
(früher: NVE: Nummer der Versandeinheit)
- **EAN 128-Datenbezeichnerstandard**
- **Datenbezeichner (Application Identifier)**

Abbildung 3.2: Zusammensetzung des GS1-Datenträgers

Am Anfang steht der Erwerb des Herstellers einer **GTIN** (Globale Trade Item Number) welche die **GLN** (Global Location Number) beinhaltet. Beide Nummern - GTIN und GLN - sind im 13-stelligen GTIN/EAN-Code kombiniert, und gewährleisten, dass jedes Produkt exakt zurückverfolgt werden kann (Abbildung 3.3: GTIN/EAN 13):



Abbildung 3.3: GTIN/EAN 13

Durch die Einmaligkeit der Ziffernfolge dieses Barcodes kann an jeder Lokation entlang der Versorgungskette die Information, **wann**, **wo** und **von wem** ein Artikel hergestellt wurde, einfach ermittelt werden. Für den Geschäftsprozess Wareneingang (WE) ist der Einsatz der GS1-Datenträger - verbunden mit dem Ziel einer automatisierten Wareneingangs-Abwicklung - die Chance zur digitalen Transformation (siehe Abbildung 3.4).

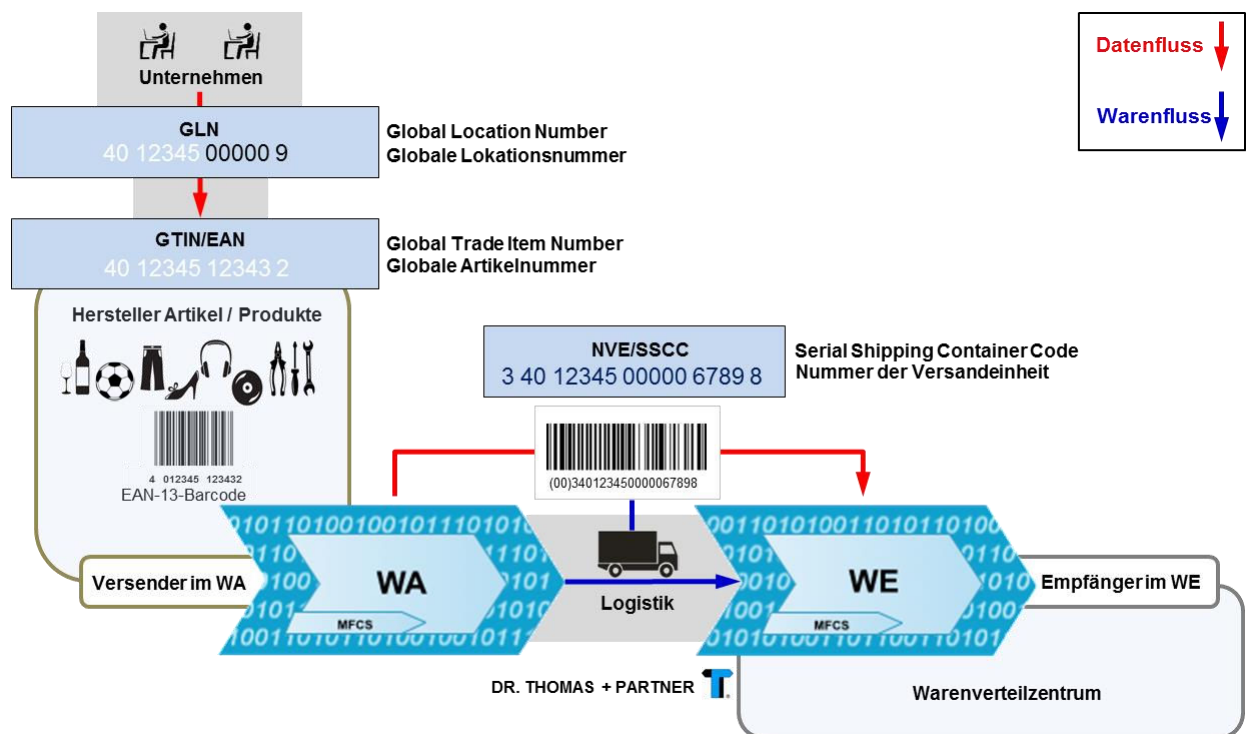


Abbildung 3.4: Übersicht der wichtigsten Bezeichner nach GS1 zur automatischen WE-Abwicklung

Dieser Vorgang ist heute leider noch nicht selbstverständlich. Häufig entstehen bei der Analyse dieser Geschäftsprozesse (siehe Kapitel 5.2.1) vermeidbare und immense Kostentreiber, wenn die Parallelität von Datenfluss und Warenfluss nicht gewährleistet ist.

Werden die Produkte in Versandeinheiten (wie Kartons oder auf Paletten) transportiert, sollte der **SSCC** (Serial Shipping Container Code) Verwendung finden. Auf dieser Nummer der Versandeinheit werden alle Elemente gemeinsam gespeichert.

Es handelt sich dabei um eine weltweit eindeutige und unverwechselbare 18-stellige Ziffernfolge, mit der es möglich ist, Sendungen vom Versender bis hin zum Empfänger unternehmensübergreifend nachzuvollziehen (Abbildungen 3.4 und 3.5).

Jeder Artikel erhält so ein unverwechselbares Etikett, das ihn innerhalb einer bestimmten Verpackungshierarchie identifiziert.

Beispiel eines Code nach GS1-128: SSCC (Serial Container Shipping Code)



Abbildung 3.5: Codeaufbau und Beschreibung eines SSCC (GS1-128)

Unter Einbeziehung des warenbegleitenden Informationsflusses (Daten-Avisierung) mittels elektronischen Datenaustauschs (EDI), stellen die Möglichkeiten der Nutzung des SSCC eine „Königslösung“ dar, da beim Waren-Empfänger keine komplizierte Warenvereinzelung stattfinden muss, und somit hohe Kosten (Lagerfläche, Zeit, Personal) entfallen (Abbildung 3.4 und Kapitel 5.2.1).

Alle drei Elemente - GLN, GTIN und SSCC - spiegeln sich im GS1-Standard wider, und sorgen für eine einfache, einheitliche und überschneidungsfreie Warenidentifikation und somit einer sauberen Datenhaltung innerhalb des gesamten Logistik-Prozesses (Abbildung 3.6).

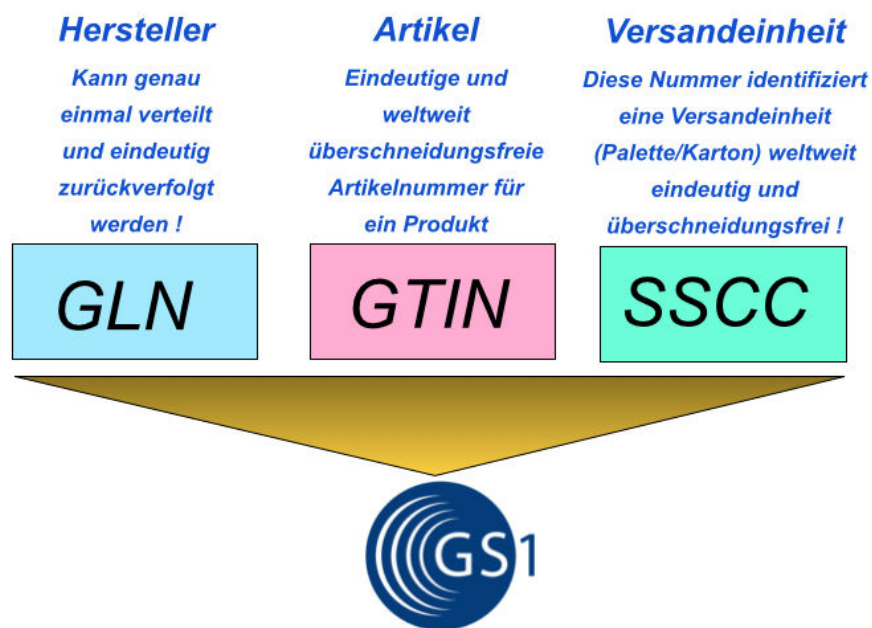


Abbildung 3.6: GLN, GTIN und SSCC im Verband GS1

Durch Angabe des SSCC als zentraler Zugriffsschlüssel auf Packstücke im elektronischen Datenaustausch, kurz EDI (siehe Kapitel 5.2.1 "Lieferavisierung mit automatischer Datenerfassung im Wareneingang"), wird sichergestellt, dass auf allen Ebenen der Lieferkette die eindeutige Identifizierung für ein Packstück vergeben ist.

Der SSCC (GS1-128) ist 18-stellig (ohne Miteinbeziehung des Datenbezeichners 00). Die Zahl 128 deutet auf die Anzahl der möglichen Zeichen, die durch diesen Code abgebildet werden können (Abbildung 3.7).

DB	Codierter Dateninhalt	Format
00	SSCC	n2 + n18
01	GTIN der Handelseinheit	n2 + n14
02	GTIN der enthaltenen Einheit	n2 + n14
10	Losnummer / Chargennummer	n2 + an..20
15	Mindesthaltbarkeitsdatum (JJMMTT)	n2 + n6
21	Seriennummer	n2 + an..20
37	Anzahl der enthaltenen Einheiten	n2 + n..8
330x	Bruttogewicht, Kilogramm	n4 + n6
400	Bestellnummer des Warenempfängers	n3 + an..30
410	GLN des Warenempfängers	n3 + n13
421	Postleitzahl im internationale Format (vorangestellter 3-stelliger ISO-Ländercode)	n3 + n3 + an..9
...		

DB = Datenbezeichner
 n = numerisch
 an = alphanumerisch

Abbildung 3.7: Datenbezeichner-Tabelle (Ausriss)

3.3 Lesegeräte

Die optische Codierung der jeweiligen Objekte entlang der Geschäftsprozesse wird durch Scanner und/oder CCD-Kameras erfasst, decodiert und zur Weiterverarbeitung an das MFCS oder WMS-System übergeben.

3.3.1 Strichcode-Laserscanner

Heutzutage sind Halbleiterlaser im Lichtwellenbereich von ca. 670 nm bis 1,6 µm betreibbar, wobei die Lichtwellenlänge vom verwendeten Halbleiter abhängt. Aufgrund seines sichtbaren Laserstrahls ist der Ga-As-Halbleiter derzeit der einzige Laser aus dieser Gruppe, der in der Lesetechnik verwendet wird. Sichtbares Licht ist notwendig, um die Justierung von Laserscannern ohne zusätzliche Maßnahmen zu realisieren.

Laser erzeugen einen kontinuierlichen Strahl von kohärentem und planparallelem Laserlicht. Dieser Laserstrahl trifft auf einen Schwingspiegel, ein rotierendes Polygonrad oder andere optische Systeme. Dadurch entsteht auf der abzutastenden Oberfläche beim Einstrahlscanner eine sichtbare rote Abtastlinie, beim Raster-Laserscanner ein Bündel von projizierten parallelen Linien. Befindet sich ein Strichcode in der Leseebene, wird die Reflexion der Lücken stärker und die der Striche schwächer reflektiert.

Das reflektierte Licht wird dann von einer Empfangsoptik (Sammellinse) erfasst und mittels Empfangseinheit (Foto-Transistor) in eine elektrische Impulsfolge umgewandelt, verstärkt und zwischengespeichert. Erst nach mehrfacher identischer Lesung und Auswertung inklusive Prüfziffer-Ermittlung wird die Lesung als richtig definiert und über eine gesicherte Schnittstelle mittels des übertragenen Netzwerks als Information der Empfängeradresse übergeben (siehe Kapitel 4.2.4).

Einsatz der Laser-Technik in der Logistik:

- a) Festinstallierte Systeme, z.B. an I-Punkten (siehe in Kapitel 5.2: die Abbildungen 5.6 und 5.7)

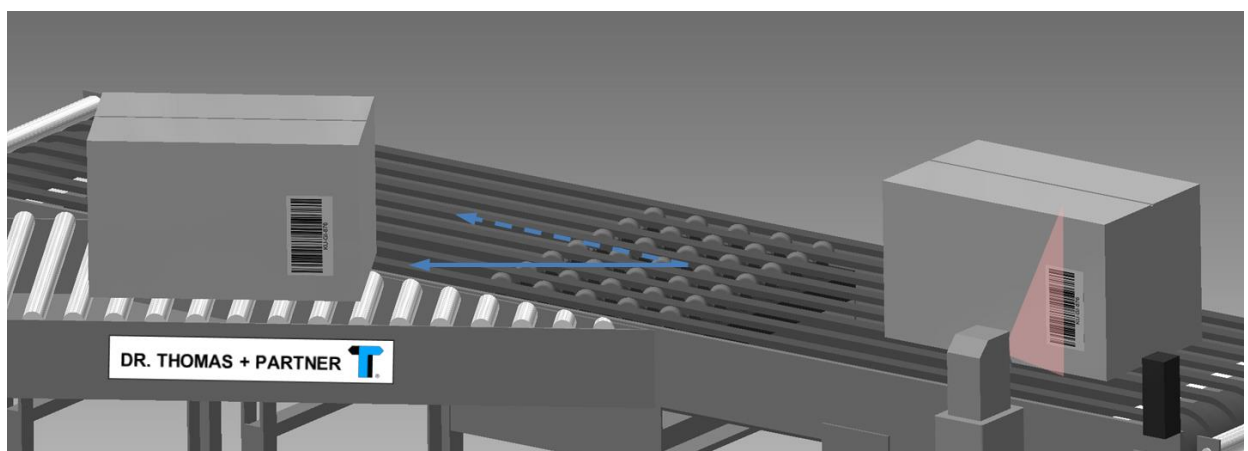


Abbildung 3.8: Stationärer Scanner an Verzweige-Punkt an Fördertechnik

b) Mobile Datenerfassungs-Einheiten, z.B. bei der MDE-Kommissionierung (Kapitel 5)



Abbildung 3.9: Mobile Datenerfassung im Ersatzteilbereich Aviation

c) Ringscanner in der Smart-Mobile Logistik (Kapitel 4.3)



T DR. THOMAS + PARTNER

Abbildung 3.10: Smart Mobile-Logistik

3.3.2 CCD-Sensoren

CCD-Sensoren gehören zu den Festkörper-Bildempfängern. Es handelt sich dabei um hochintegrierte Halbleiterschaltkreise, welche die drei Funktionen fotoelektrische Bilderfassung, Speicherung und Auslesung beinhalten und in einem Bauteil gespeichert und transportiert werden.

Das CCD-Prinzip (Charge Coupled Device - d.h. ladungsgekoppelte Elemente) werden in der Logistik wie folgt angewendet:

a) Als **CCD-Zeilensensor** (Zeilenförmiger Bildaufnehmer)

Als Beispiel löst ein 8 k CCD-Zeilensensor 0,1 mm (254 dpi) auf einer geforderten Förderbreite von 800 mm auf. Etikettendrucker haben eine Auflösung von 200-250 dpi.

Bei einer Scan-Rate von 16.000 Scans/s kann bis zu einer Fördergeschwindigkeit von 2,3 m/s gelesen werden (Abbildung 3.11).

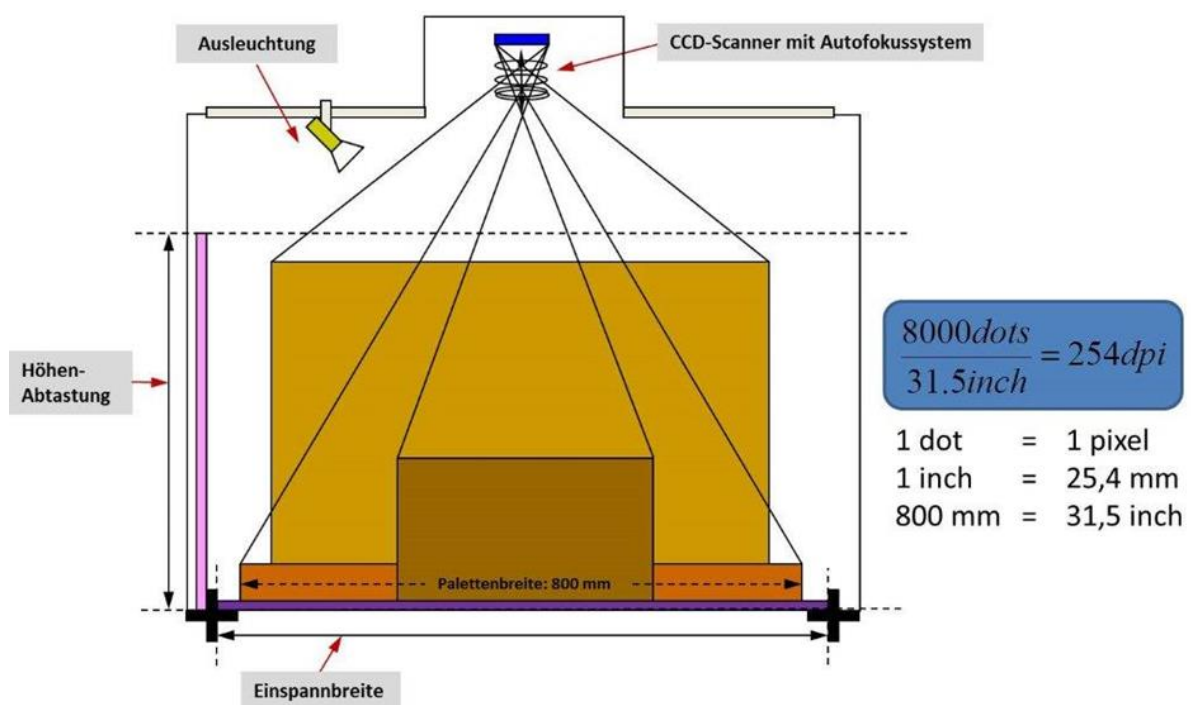


Abbildung 3.11: Prinzip-Skizze eines CCD-Scanners mit 8k CCD-Zeile

b) Mit einer **CCD-Matrixkamera** (z.B. 1280 x 960 Pixel) optischer Empfänger werden Strichcodes zweidimensional als vollständiges Bild aufgenommen.

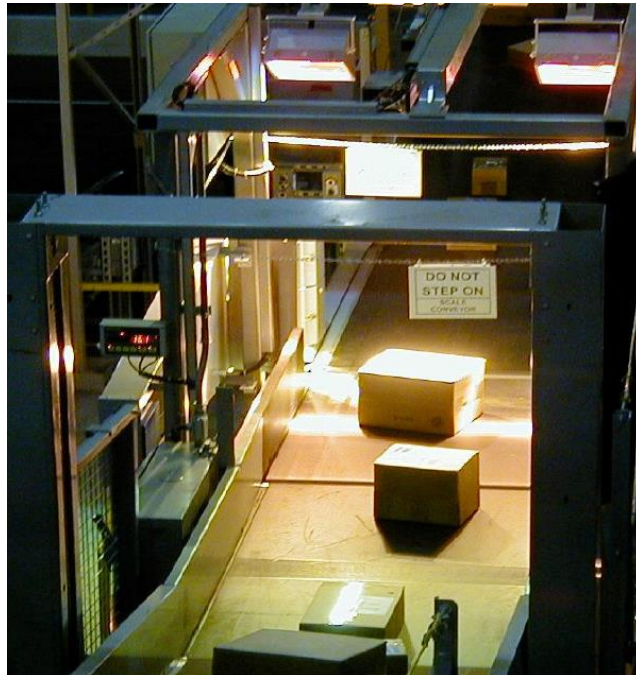


Abbildung 3.12: CCD-Kameras im Einsatz: Mehrseiten-Warenidentifikation, Wägung und Vermessung von Paketen im Wareneingang

3.4 RFID – Radio Frequency Identification Device

Mit der RFID-Technik können die Identifikationsaufgaben in der Logistik und Distribution durch elektronische Datenträger (Tags) erweitert werden.

Die RFID-Technik identifiziert den Tag kontaktlos über Funk.

Ein RFID-System besteht aus zwei Komponenten:

- Transponder (Tag) mit Daten
Transmitter - Responder: Sende-Antwortgerät (Kunstwort)
- Lesegerät- Auswerte-Einheit
(das trotz seines Namens bei Einsatz aktiver Tags sowohl die Information auslesen und den Tag beschreiben kann)

3.4.1 RFID - Die Frequenz-Problematik

RFID- Technologie-Einsatz ist international gesehen noch durch die Nutzung von unterschiedlichen Frequenzbereichen eingeschränkt nutzbar. In der EU hat sich das Frequenzband mit 868 MHz durchgesetzt. In den USA dagegen das Frequenzband mit 915 MHz (915 MHz entspricht der Bandbreite für Mobilfunk in Europa). Im Mikrowellen-Bereich ab 2,4 GHz nutzen China, Japan, Korea nochmals andere Frequenzbereiche (Abbildung 3.13 „Übersicht über die Frequenzbereiche“).

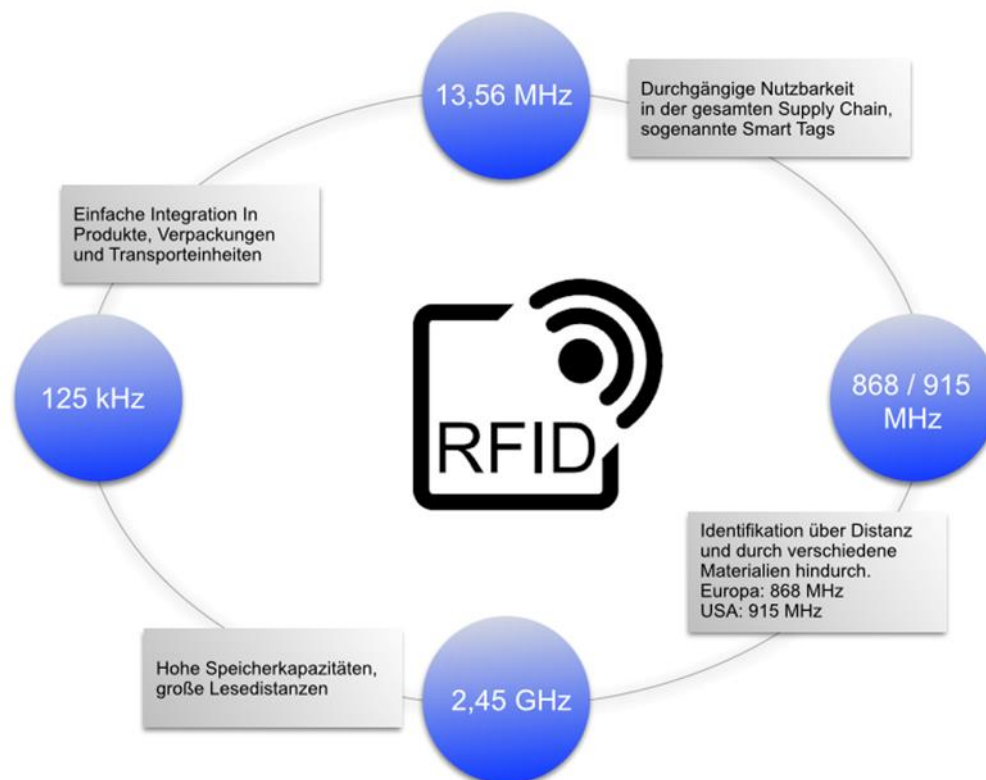


Abbildung 3.13: Übersicht über die Frequenzbereiche

RFID-Systeme der Trägerfrequenz 13.56 MHz

Weltweit werden RFID-Systeme mit der Trägerfrequenz 13,56 MHz genutzt. Die Übertragung der Energie und Daten findet durch elektromagnetische Wellen im Kommunikationsbereich bis 1,0 m zwischen der Auswerteeinheit und dem Tag, mit dem Smart Label statt (Vicinity Standard der ISO 15693).

Diese Smartlabels sind als ultraflache Transponder mit Antenne und integrierten Schaltkreis IC auf einer Folie aufgebracht. Der IC enthält einen Speicher für eine eindeutige Identifikationsnummer (GUID = Globale Unique Identifier) und die Funktionen zur berührungslosen Datenübertragung.



Abbildung 3.14: Smart Labels mit Barcodes auf Rolle (Quelle: www.rfid.bg/en)

Vorteile:

- Weitgehende Lageunabhängigkeit beim Lesevorgang der Smart-Labels
- Identifizierung von Fördermitteln bei denen das Smart-Label in das Material eingearbeitet ist. Beispielsweise Behälter-, Taschenidentifikation (Taschensorter)
- Das HF-Feld 13.56 MHz wird im Vergleich zu den UHF-Feldern weniger durch Flüssigkeiten gedämpft (Einsatz in der Pharmaindustrie, z.B. Seriennummer enthält die individuelle Kennzeichnung jedes einzelnen Produktes, jede einzelne Arzneimittelverpackung erhält eine eigene einmalige Nummer)

Nachteile:

- Preis pro Tag muss akzeptiert werden
- Keine flexible und just-in-time-Erstellung von Tags
- Tag nicht kombinierbar mit Klarschrift (Praxisbeispiel: Transportbehälter mit eingearbeitetem Tag musste nachgerüstet werden)

3.4.1.1 EPC: Electronic Product Code

Durch die technische Ausprägung der Smartlabels mit dem eindeutigen Identifikations-Schlüssel dem Electronic Product Code (EPC) ist die Kompatibilität zum Global Standard One (GS1) gegeben. Damit ist eine durchgängige Nutzbarkeit in der gesamten Supply Chain gegeben (Abbildung 3.15 „Kompatibilität GS1 und EPC“).

Der EPC-Code ermöglicht eine eindeutige Kennzeichnung von Waren und wird als Nachfolger des GTIN (EAN-Barcodes) gesehen. Im Gegensatz zum GTIN-System ist es mit dem EPC möglich, jedem einzelnen Artikel eine eindeutige Nummer zuzuordnen (Beim EAN verfügt nur jede Artikelart über eine eigene Nummer).

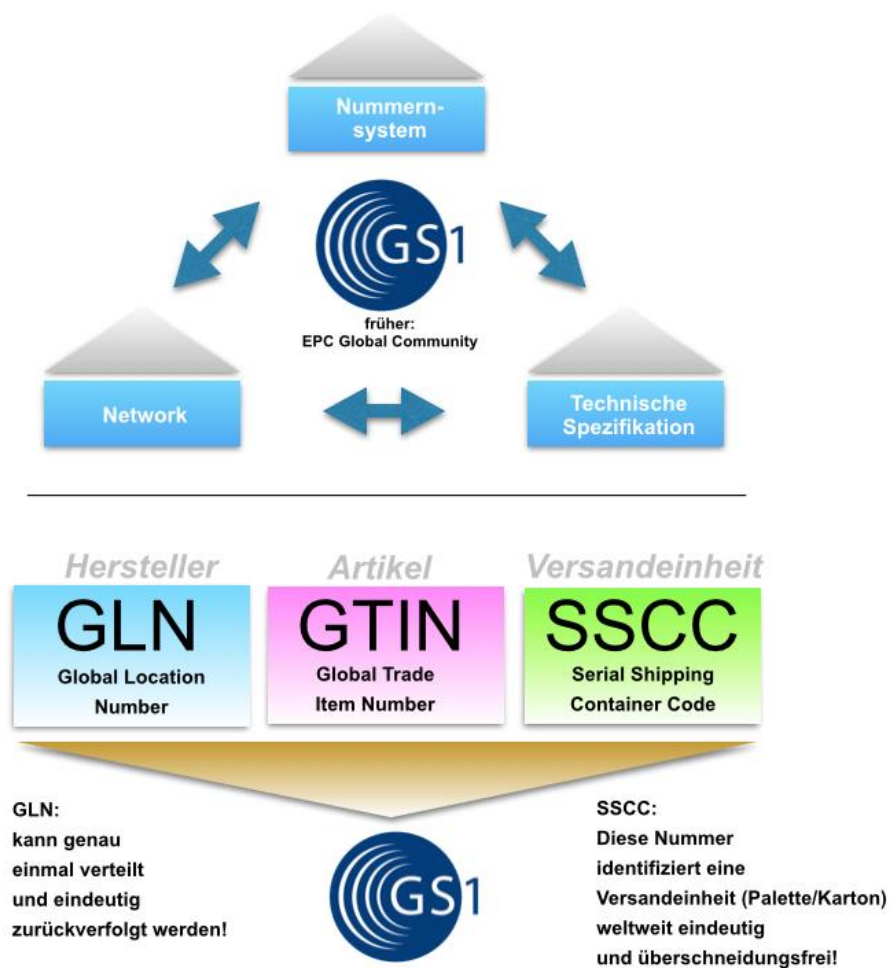


Abbildung 3.15: Kompatibilität GS1 und EPC

Über die weltweit normierten Protokolle der Luftschnittstelle von RFID-Systemen (EPC Air Standard) wird die Entwicklung zur Pulk-Erfassung vorangetrieben. Dabei wird mit verschiedenen Auswerte-Einheiten basierend auf dem verwendeten Protokolltyp gearbeitet (Multi-Ident-Fähigkeit).

Mit Hilfe der Multi-Ident-Fähigkeit sollen sich manuelle Zähl-, Scann-, Erfassungs-, und Kontrollvorgänge entlang der Supply Chain-Abwicklung vereinfachen lassen (Abbildung 3.16). Im Fokus der Intralogistik stehen die Geschäftsprozesse Wareneingangs- und Warenausgangs-Abwicklung.

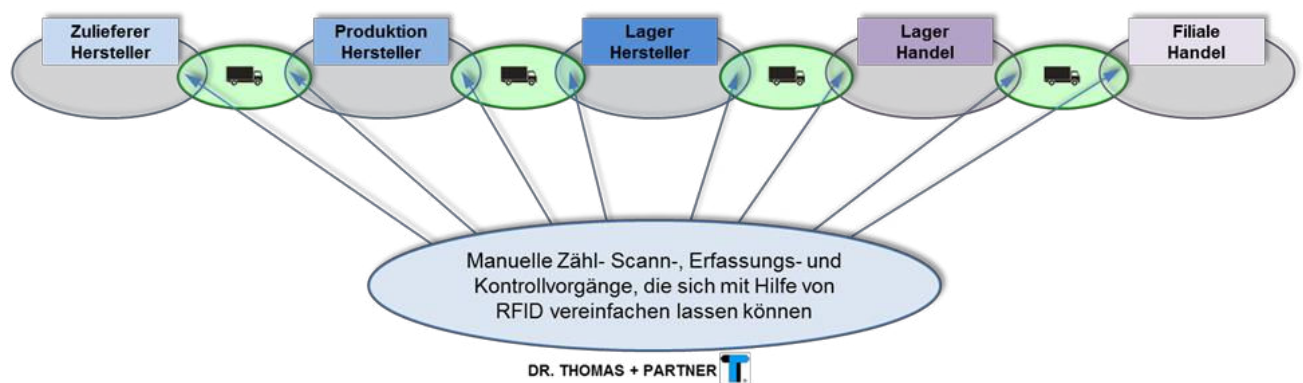


Abbildung 3.16: RFID-Einsatz entlang der Supply Chain

3.4.1.2 Electronic Printing von RFID-Tags

Mehrere europäische Forschungseinrichtungen arbeiten an der Polymer-elektronischen Technologie. Schwerpunkte sind dabei der Einsatz von Materialien auf der Basis organischer Halbleiter in Verbindung mit amorphen Schwermetall-Multikomponenten.

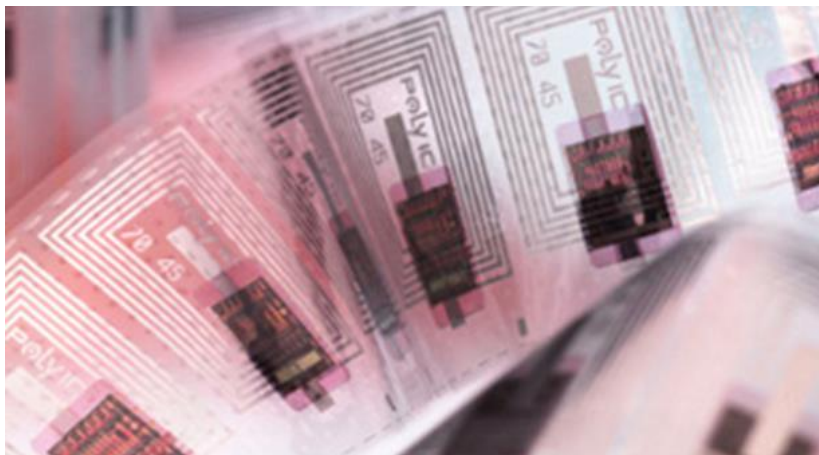


Abbildung 3.17: Gedruckte Tags (Bildquelle: www.polyic.de, 2015)

Ein erster, wichtiger Fertigungsschritt, ist das Bedrucken der Antennen von RFID-Tags. Herausforderungen für das Electronic-Printing von RFID-Tags sind:

- Kostengünstige Prozesse (Drucken statt Lithografie).
Preisziel für die Herstellung des Tags unter 1 Cent.
- Low-Cost-Electronic für alltägliche Dinge, direkt auf die Verpackung druckbar
- Flexibel, leicht, bruchsticher

Kritische Anmerkung zur Umweltverträglichkeit:

Nach EU-Recht muss Elektroschrott recycelt werden, dazu kommen noch die amorphen Schwermetalle, die einer gesonderten Entsorgung unterliegen.

4 DATENKOMMUNIKATION IN DER INTRALOGISTIK

4.1 Bedeutung von Information in der Intralogistik

Eine Information beschreibt den Inhalt einer Nachricht, die für die Empfängeradresse von Wert ist. Dabei kann die Empfängeradresse sowohl ein Mensch als auch eine Maschine sein. Hier muss schon bei der Software-Entwicklung stark darauf geachtet werden, dass die versendeten, bzw. empfangenen Informationen keine redundanten oder irrelevanten Nachrichten enthalten. Eine gute Software-Architektur schafft Transparenz (siehe Kapitel 6.1 ff).

Die Bedeutung von Information in der Logistik teilt sich in zwei Bereiche auf (Abbildung 4.1). Auf der einen Seite stehen der operative Bereich mit seinem Produktionsfaktor (beispielsweise dem Wareneingang via Electronic Data Interchange (EDI) in Verbindung mit dem GS1-Standard (siehe Kapitel 3.2), auf der Anderen agiert der strategische Bereich mit dem Wettbewerbsfaktor (z. B. mit der Betrachtung per ECR - Efficient Consumer Response - siehe Kapitel 4.1.1).

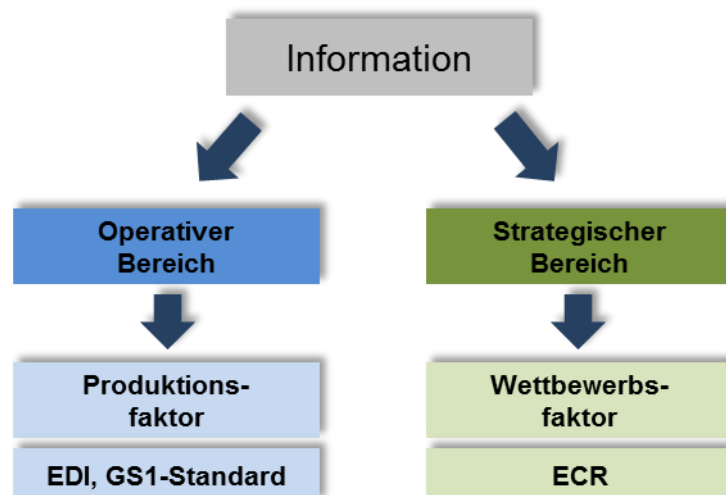


Abbildung 4.1: Bedeutung von Information in der Logistik

In Zukunft werden der Logistik Informationen über das Cloud-Computing bereitgestellt, was wiederum ein Umdenken in der Praxis erfordert:

Denn im Gegensatz zur Cloud müssen beim sogenannten „Taktischen Internet“ die online bereitgestellten Informationen näher an den Nutzer gebracht werden.

So erfordern Anwendungen wie die Steuerung und Datenverwaltung von automatischen Kleinteile-Lagern in Kombination mit Shuttle-Systemen, im Geschäftsprozessmodul zweistufige Kommissionierung, extrem niedrige Reaktionszeiten (von End zu End: deutlich unter 15 Millisekunden).

Echtzeit-Anwendungen werden daher, um Latenzen zu vermeiden, noch lokal in den Distributionszentren gehalten. Letztere sind aber bereits über Intranet (lokale Standleitungen) miteinander verbunden.

Hinsichtlich des Datenschutzes muss aber von einer globalen Vernetzung im Sinne von Industrie 4.0 gepaart mit dem Internet der Dinge abgeraten, oder zumindest der Ansatz mit dem Anwender gemeinsam diskutiert werden.

Nötige Sicherheitsmechanismen mit Industriestandards gibt es bisher noch nicht, lediglich Insellösungen liegen vor.

4.1.1 ECR - Efficient Consumer Response Informationskreislauf

Efficient Consumer Response, kurz ECR, betrachtet die informelle Versorgungskette vom Hersteller bis zum Abverkauf unter dem Aspekt der Verbraucherbedürfnisse und des maximalen Kundennutzens. Damit die Betrachtung, sowie die Auswertungen der gesammelten Erkenntnisse (Informationen) allen beteiligten Unternehmen/Gewerken von Nutzen sind, spricht man von einer ECR-Kooperation. Sie ist für alle an der Versorgungskette beteiligten Unternehmen verpflichtend - wenn im Verbund beschlossen.

So werden mit den schlüssigen Informationen bei der Produktion von Ware, beim Transport der Ware, beim Lagern der Ware und beim eigentlichen Management der Ware Aufwände und Kosten auf das Nötigste reduziert. Berücksichtigt werden beispielsweise: Verkaufsprognosen, Trendeffekte, Saisoneffekte, Umsatzplanung und Marktaktivitäten. Sie werden vom Händler zum Hersteller transportiert, der diese Informationen analysiert und folglich die Produktion so steuert, dass Ressourcen im Vorfeld geschont werden. In der Automatisierung spricht man auch von Lean Industry.

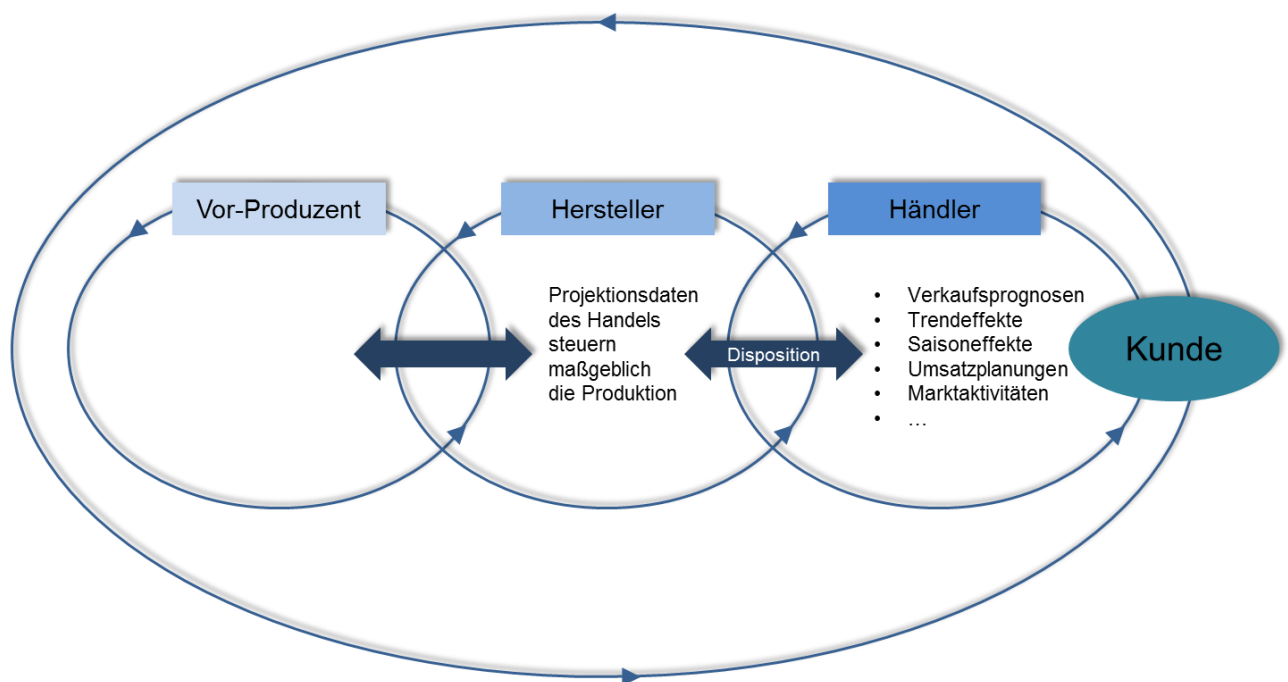


Abbildung 4.2: ECR - Efficient Consumer Response

4.1.2 Electronic Data Interchange EDI

EDI ermöglicht es, Hersteller, Lieferanten und Handel elektronisch zu verbinden und ist somit für die Bestell-Abwicklung und bei der Liefer-Avisierung einsetzbar (Abbildung 4.3).

Mit der Liefer-Avisierung per EDI über das verbundene Extranet dokumentiert der Lieferant den Versand der Ware inklusive der Ankündigung, wann diese beim Kunden ankommt. Hersteller (Versender) und das Warenverteilzentrum (Empfänger) tauschen im Prozessverlauf die Bestelldaten und Lieferdaten (Avis) über ein Netzwerk aus (Kapitel 5.2.1).

Durch die enge Verzahnung zwischen WMS und der überlagerten kaufmännischen Ebene (ERP) existiert eine strukturierte Vorinformation über die jeweils ankommende Ware - ein sogenanntes Avis.

Vorteil:

- Keine manuelle Papierdokumentation
- Lieferavisierung mit automatischer Datenerfassung im WE (siehe Abbildungen 5.6 und 5.7)
- Reduzierung des Personalaufwands
- Bessere Personalplanung
- Just-in-Time-Abwicklung
- Verbesserte Reaktionszeiten im Unternehmen
- Vermeidung von Übertragungsfehlern
- Last but not least, eine Intensivierung der Partnerbeziehungen

4.2 Industrielle lokale Netze (Industrie-LAN)

Über ein Local Area Network (LAN) wird die Kommunikation innerhalb der klassischen Systemlandschaft in der Intralogistik abgewickelt. Werden mehrere LANs zu einem großen Netzwerk zusammengeschlossen, so spricht man vom Intranet bzw. vom Extranet. Das Intranet ist Eigentümer orientiert und somit ist der Zugriffstyp privat, nur den Organisationsmitglieder vorbehalten.

Haben auf ein Intranet externe Dritte ganz oder teilweise Zugriff, spricht man vom Extranet. Ein Extranet ist die kontrollierte Ausweitung eines Intranets für Außenstehende z.B. Geschäftspartner (Abbildung 4.3).



Abbildung 4.3: Liefer-Avisierung per EDI

4.2.1 Ethernet-LAN

Es gibt viele Gründe für den Erfolg von Ethernet.

Erstens war Ethernet das erste umfassende eingesetzte Hochgeschwindigkeits-LAN. Zweitens waren Token Ring, FDDI (Fiber Distributed Data Interface) und ATM (Asynchronous Transfer Mode) komplexer und teurer als Ethernet. Drittens: der wichtigste Grund für einen Umstieg auf andere LAN-Techniken war die höhere Übertragungsgeschwindigkeit der neuen Technologie. Ethernet konnte jedoch immer „kontern“ und bot neue Versionen, welche die gleiche oder sogar höhere Übertragungsgeschwindigkeit lieferte als die Konkurrenz (100 Mbit/s, 1 Gbit/s, sind typische Datenraten für Ethernet) („Computernetzwerke: Der Top-Down-Ansatz“ James F. Kurose, Keith W. Ross, Pearson, 6. aktualisierte Auflage, 2014).

Bei Ethernet handelt es sich um ein lokales Netzwerk (LAN). Das Netzwerk nutzt dabei die Schicht 1 und 2 des OSI-Schichtenmodells (Standard IEEE 802.2).

Die sieben Schichten des OSI-Referenzmodells sind in Abbildung 4.4 dargestellt. In den 1970 Jahren nahm das OSI-Modell Gestalt an. Der internationale Normenausschuss (ISO, International Organization for Standardization) schlug vor, dass Computernetzwerke in sieben Schichten organisiert werden sollten. Dieses theoretische Referenzmodell macht deutlich:

- Die Schichten 1 bis 4 sind für die Übertragung zwischen den Teilnehmern zuständig
- Die Schichten 5 bis 6 koordinieren die Struktur und die Synchronisierung des Datenaustausches und die Datenkompression und Datenverschlüsselung
- Schicht 7 ist die Anwendungsschicht

Die Nachteile des Siebenschichtigen ISO/OSI-Referenzmodell:

- Einschränkung der Echtzeitfähigkeit, da viele Schichten durchlaufen werden
- Bei kurzen Nachrichten (z.B. MFCS ↔ SPS) entsteht ein hoher Protokollaufwand

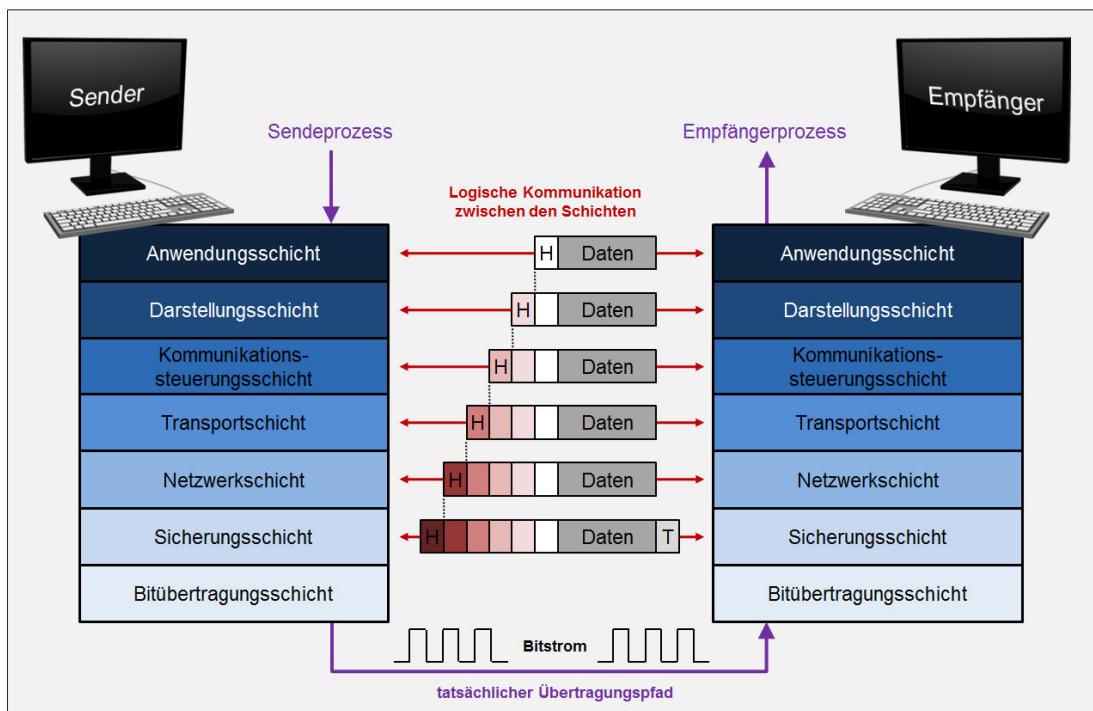


Abbildung 4.4: Das ISO/OSI-Protokoll

Ein Einsatz von lokalen Netzwerken für die industrielle Kommunikation ist an zwei wesentlichen Voraussetzungen gebunden:

1. Erfüllung von „Echtzeit-Anforderungen“
2. Hohe Zuverlässigkeit der Informationsübertragung

Beide Voraussetzungen werden zunächst nicht vom ETHERNET erfüllt.

Ein entscheidender Nachteil von ETHERNET ist die Übertragungstechnik. So transportiert die Technologie seine verpackten Daten ohne festes Zugriffsraster. Bei ETHERNET gibt es keine Garantie, dass die Daten innerhalb einer bestimmten Zeit den Empfänger erreichen.

Der Grund: ETHERNET setzt ein zufälliges Buszugriffs-Verfahren ein, nach dem CSMA-Verfahren (Carrier Sense Multiple Access), wie es im Prinzip vom Telefon her bekannt ist. Ein sendewilliger Teilnehmer stellt zunächst fest, ob die gemeinsame Busleitung frei ist (Carrier Sense) und er sendet seine Informationen, falls diese nicht besetzt ist.

Wird dagegen die Busleitung bereits von einer anderen Station (Sender) benutzt, dann zieht sich der sendewillige Teilnehmer von Bus zurück und wartet und versucht zu einem späteren Zeitpunkt erneut seine Information zu übertragen (Multiple Access).

Die zeitliche Übertragungseffizienz beim zufälligen Buszugriff, lässt sich verbessern, durch das CSMA/CD-Verfahren. Beginnt jemand zu sprechen, hören Sie mit dem Sprechen auf. In den Netzwerken nennt man das: Kollisionserkennung CSMA/CD-Verfahren.

Beim CSMA/CD-Verfahren (Collision Detection), erkennen die sich im Netzwerk befindlichen Stationen (Multiple Access) durch Abhören des Übertragungsmedium (Carrier Sense) automatisch Kollisionen und unterbrechen den eigenen Sendeversuch. Ein neuer Sendeversuch wird nach einem zufälligen Zeitintervall neu versucht.

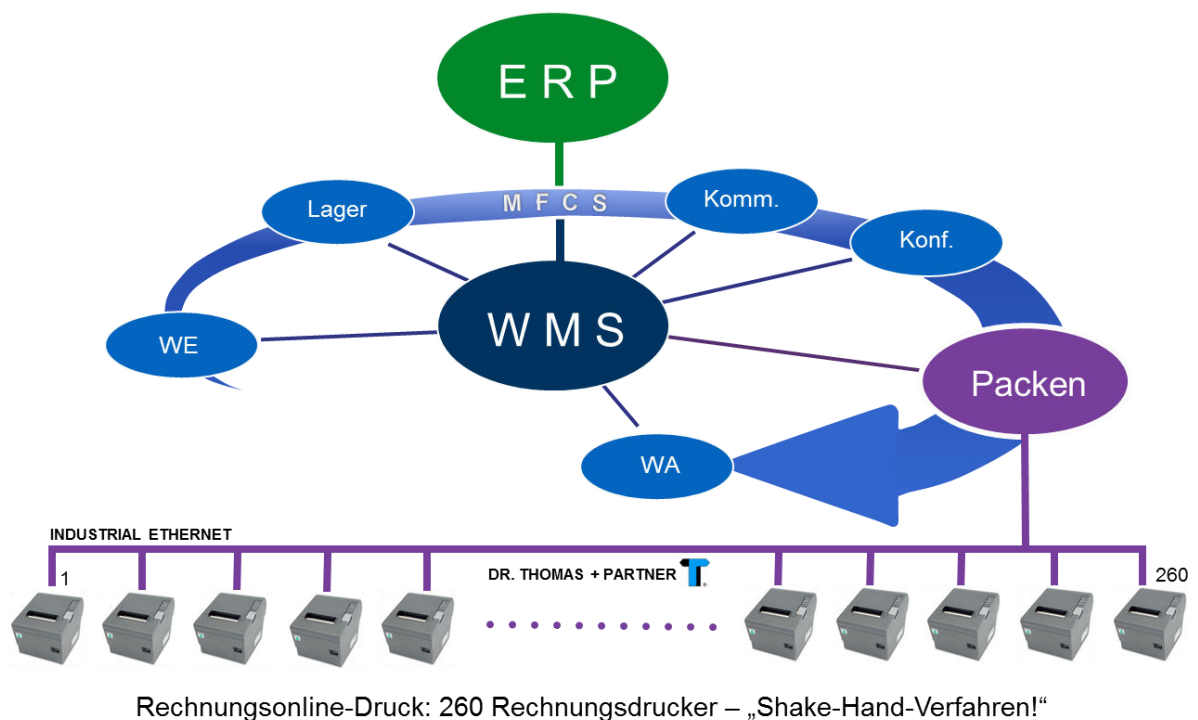
Zur Einschätzung der Effizienz von CSMA/CD sollte man sich einfach die Daten-Übertragungsrate (100 Mbit/s entsprechen ca. 66.000 DIN A4-Seiten/s) vor Augen führen. Selbst wenn durch das Medienzugriffs-Protokoll von CSMA/CD die Effizienz um 50% eingeschränkt wird, reicht die effektive Übertragungsrate in der Praxis vollkommen aus. Das heißt die End-zu-End-Signalausbreitungsverzögerung spielt keine Rolle. Das nachfolgende Praxisbeispiel soll diese Aussage belegen:

Praxisbeispiel: Online-Druck der Kundenrechnungen an den Packplätzen

Vom Otto Versandzentrum in Haldensleben werden täglich über 300.000 Sendungen mit durchschnittlich 2,7 Teilen pro Sendung an die jeweiligen Kunden versendet.

Oftmals werden im Versandhandel die Rechnungen zu den Kundenbestellungen eines Tages auf den zentralen Hochleistungs-Druckern im Voraus gedruckt und entweder beim Kommissionieren oder spätestens beim Packen mit Ware zusammengeführt. Nicht so in Haldensleben. Hier sind kaufmännische und logistische Anforderungen beim Online-Druck der Kundenrechnung zu berücksichtigen.

Der kommerzielle Rechner (ERP-Ebene) bereitet aus den Kundenbestelldaten die Kundensendungen und übergibt die logistischen Daten wie Sendungsnummer, Anzahl, Teile pro Sendung, laufende Teilenummer einer Sendung und die kaufmännischen Daten (Rechnungsdaten) an das Warehouse-Management-System (WMS). Entsprechend dem Arbeitsfortschritt (Nachschub, Kommissionierung, Packen - steuert das WMS die logistischen Daten dem Packsorter zu. Sobald der Sorter eine Kundensendung als "komplett" an das WMS meldet, werden die aus dem kaufmännischen System bereitgestellten Rechnungsdaten in die Steuersequenzen für den Laserdruck umgesetzt. Alle 260 Laserdrucker sind hierbei wie Werkzeugmaschinen ins Shake-Hand-Verfahren eingebunden (Abbildung 4.5).



Kommunikation: Rechner / Drucker (6 unterschiedliche Kunden- / Mandantenformulare)

- Rechnungsvordruck „... aus richtigem Schacht...“ (Handshake!)
- Rechnungsvordruck „... richtiges Format...“ (Handshake!)
- Rechnungsvordruck „... vor Druckwalze...“ (Handshake!)
- Rechnungsvordruck „... während Druck...“ (Handshake!)
- Komplette Kundenrechnung „... richtige Ausgabe...“ (Handshake!)

Abbildung 4.5: Shake-Hand-Verfahren beim Rechnungsonline-Druck

Dieser aufwendige Telegrammverkehr zwischen dem WMS und den Druckern ist notwendig, damit der kaufmännische Maßstab eingehalten wird und kein Mehrfachdruck einer Kundenrechnung erfolgt. Auf diese Weise wird die Korrektheit einer Kundenrechnung gewährleistet.

Auch hier wird deutlich: Information ist ein Produktionsfaktor (siehe Kapitel 4.1).

Wie in Abbildung 4.5 auch sichtbar wird, sind die 260 Clients-Rechnungs-Online-Drucker über ein 100 Mbit/s schnelles Ethernet mit dem Server-WMS verbunden. Der Praxisbetrieb zeigt, dass die End-zu-End-Signalausbreitungsverzögerung dabei **keine Rolle** spielt.

Hosts werden in 2 Gruppen unterteilt: Clients und Server.

Clients (Kunden) sind TSS, MDE, BDE, Desktop-PCs, Laptops, ...

Server sind leistungsfähige Maschinen, sie „beherbergen“ Anwendungsprogramme wie ERP, WMS/MFCS, ...

4.2.2 Zuverlässigkeit der Informationsübertragung

Am nachfolgenden Beispiel der Übertragung eines IP-Datagramms von einem Server (z.B. WMS) zu einem Client-Fremdsystem, wobei beide Systeme aus selben Ethernet-LAN ausgeschlossen sind, soll die Zuverlässigkeit der Informationsübertragung erläutert werden.

Der sendende Server verkapselt (verpackte Daten) das IP-Datagramm innerhalb eines sogenannten Ethernet-Rahmens, und übermittelt diesen an die Bitübertragungsschicht. Der Adapter des empfangenen Fremdsystems (z.B. SPS) erhält den Rahmen von der Bitübertragungsschicht, extrahiert das IP-Datagramm und übermittelt es an die Netzwerkschicht (siehe Abbildung 4.6).

Die Ethernet-Techniken bieten der Netzwerkschicht einen unzuverlässigen Dienst an. Der Grund: das IP-Datagramm ist in den Ethernet-Rahmen eingebunden samt Quelle, Zieladresse und einem Cyclic Redundancy Check (CRC). Der Ethernet Rahmen wird aber übertragen, ohne vorher einen Handshake durchzuführen. Darüber hinaus ist weder vorgesehen einen Acknowledgement zu übertragen, noch einen negativen Acknowledgement zu senden, wenn bei der Übertragung Bitfehler im Rahmen aufgetreten sind.

Eine hohe Zuverlässigkeit der Informationsübertragung kann jedoch dadurch erfüllt werden, dass ETHERNET zusätzlich zum Standard IEEE 802.3 mit einer übergeordneten Kommunikationssoftware ausgerüstet wird, dem TCP/IP (Transmission Control Protocol / Internet Protocol). Diese Software ist für Kommunikation besonders geeignet, weil sie die Datenübertragung durch Fehlererkennung (z.B. durch Wiederholung und Fehlerkorrektur) sichert (siehe Kapitel 4.2.4. und Abbildung 4.7).

4.2.3 Kommunikationssoftware TCP/IP

Die Kommunikationssoftware TCP/IP ist dem Ethernet übergeordnet, und bildet zusammen mit dem TCP-Socket und dem Bindeglied RADT zur Anwendungssoftware, die in Abbildung 4.6 abgebildete Schichtenstruktur. Mit dieser standardisierten Ethernet-TCP/IP Struktur wird die industrietaugliche Protokollübertragung festgelegt. Diese standardisierte Kommunikationssoftware für die LAN-Vernetzung ist auf allen Betriebssystemen verfügbar (z.B. UNIX, Linux, Solaris, Windows, HP-UX). Das Bindeglied zur Anwendungssoftware bildet die überlagerte Kommunikationssoftware RADT eine weitere anwenderfreundliche Softwarestruktur (siehe auch Kapitel 4.2.4).

4.2.3.1 Netzwerkschicht des Internets

Die Netzwerkschicht des Internets hat drei Hauptfunktionen

Internet-Protocol (IP):

- Adressierungskonventionen
- Datagrammformat
- Paketverarbeitungskonventionen

Routing-Komponenten:

- Wege-Wahl und Weiterleitungstabelle

Control Message Protocol:

- zur Erkennung von Fehler- und Informationsnachrichten

Internet Protocol (IP):

- Weiterleiten und Adressieren im Internet

Ein Server ist normalerweise nur mit einer einzigen Leitung an das Netzwerk angeschlossen. Will das IP von diesem HOST aus ein Datagramm senden, so macht es das über diese Leitung (bei WLAN über einen drahtlosen Link, siehe Kapitel 4.2.4). Diese Grenze zwischen der Hardware und der physikalischen Leitung wird als Schnittstelle (Interface) bezeichnet. Damit dieses Datagramm im Netzwerk entsprechend der IP-Adressierung weitergeleitet wird, werden sogenannte Router eingesetzt, die fähig sind IP-Diagramme zu senden und zu empfangen. Damit wird klar, das IP verlangt, dass jeder HOST und jede Router-Schnittstelle ihre eigene IP-Adresse haben.

In Analogie zu dem MFC-System (vgl. Kapitel 2.4) sind die Aufgaben der Netzwerkschicht vergleichbar. Die Aufgabe der Netzwerkschicht ist die Weiterleitung mittels Weiterleitungstabelle pro Router und das Routing durch Routing-Algorithmen. Damit wird der Pfad bestimmt, der von den Datenpaketen durchlaufen wird, während sie sich von einem Sender zu einem Empfänger bewegen. Im MFC-System wird das statische Anlagenabbild einer Förderanlage abgelegt. Damit sind die möglichen Förderwege abgebildet auf denen Fördergut bewegt werden kann. Auf Basis der möglichen Förderwege wird durch ein spezielles Routing die Quelle/Ziel-Beziehung erzeugt (siehe auch Kapitel 2.4.1).

Das IP-Dienstmodell ist ein sogenannter Best-Effort-Dienst. Das bedeutet, das IP tut sein Bestes, um die Datagramme zwischen dem kommunizierenden Client und Server zu transportieren, aber es gibt keinerlei Garantien. Insbesondere garantiert es nicht die geordnete Reihenfolge der Datagramme beim Empfänger. Durch das Routing von einzelnen Datagrammen im Netzwerk kann es auftreten, dass einzelne Datagramme in einer falschen Sequenz (Reihenfolge) beim Empfänger eintreffen. Des Weiteren garantiert das IP nicht die Integrität der Daten innerhalb der Segmente und auch nicht die Zustellung der Segmente.

Aus diesen Gründen wird es als unzuverlässiger Dienst bezeichnet und wäre somit für die Vernetzung von industriellen Steuerungssystemen gänzlich ungeeignet, so dass eine weitere Softwareschicht erforderlich ist (TCP).

4.2.3.2 Funktionen des TCP (Transmission Control Protocol)

Das TCP-Protokoll bietet den aufrufenden Anwendungen einen zuverlässigen, verbindungsorientierten Dienst an:

Im Einzelnen erfüllt die TCP-Software folgende Funktionen:

- Zuverlässigen Datentransfer
- Flusskontrolle
- Sequenznummern
- Empfangsbestätigungen (Acknowledgements)
- Timer (Zeitüberwachung zwischen Sende- und Empfangsbestätigung (time out))
- Wiederholungen bei Übertragungsfehlern und Telegrammverlust (Repeat)

TCP-Streamsocket

Das TCP ist ein verbindungsorientiertes Protokoll. Das bedeutet, bevor ein Server (z.B. ein WMS) und ein Client (Fremdsystem, z.B. eine SPS eines TSS) beginnen können, Daten miteinander auszutauschen, müssen sie zuerst eine Handshake-Prozedur durchführen und eine TCP-Verbindung zueinander aufbauen. Das Ende der TCP-Verbindung wird dem WMS-Socket und das andere Ende einem Fremdsystem-Socket zugeordnet. Zur Erzeugung der TCP-Verbindung wird die Socketadresse des WMS-Systems (IP-Adresse und Quellportnummer) mit der Socketadresse des Fremdsystems (IP-Adresse und Zielportnummer) verbunden (siehe Abbildung 4.6).

Die Transportschicht auf dem Client (Fremdsystem) merkt sich die folgenden vier Werte aus dem Verbindungsaufbausegment:

1. Die Quellportnummer
2. Die IP-Adresse des Quellsystems
3. Die Zielportnummer
4. ihre eigene IP-Adresse.

Das neu erzeugte Verbindungssocket wird durch diese vier Werte identifiziert. Alle späteren eintreffenden Segmente, deren Quell-Port, Quell-IP-Adresse, Ziel-Port und Ziel-IP-Adresse mit den vier Werten übereinstimmen, werden auf diesen Socket geleitet. Über die nun bestehende TCP-Verbindung können Client und Server Daten austauschen.

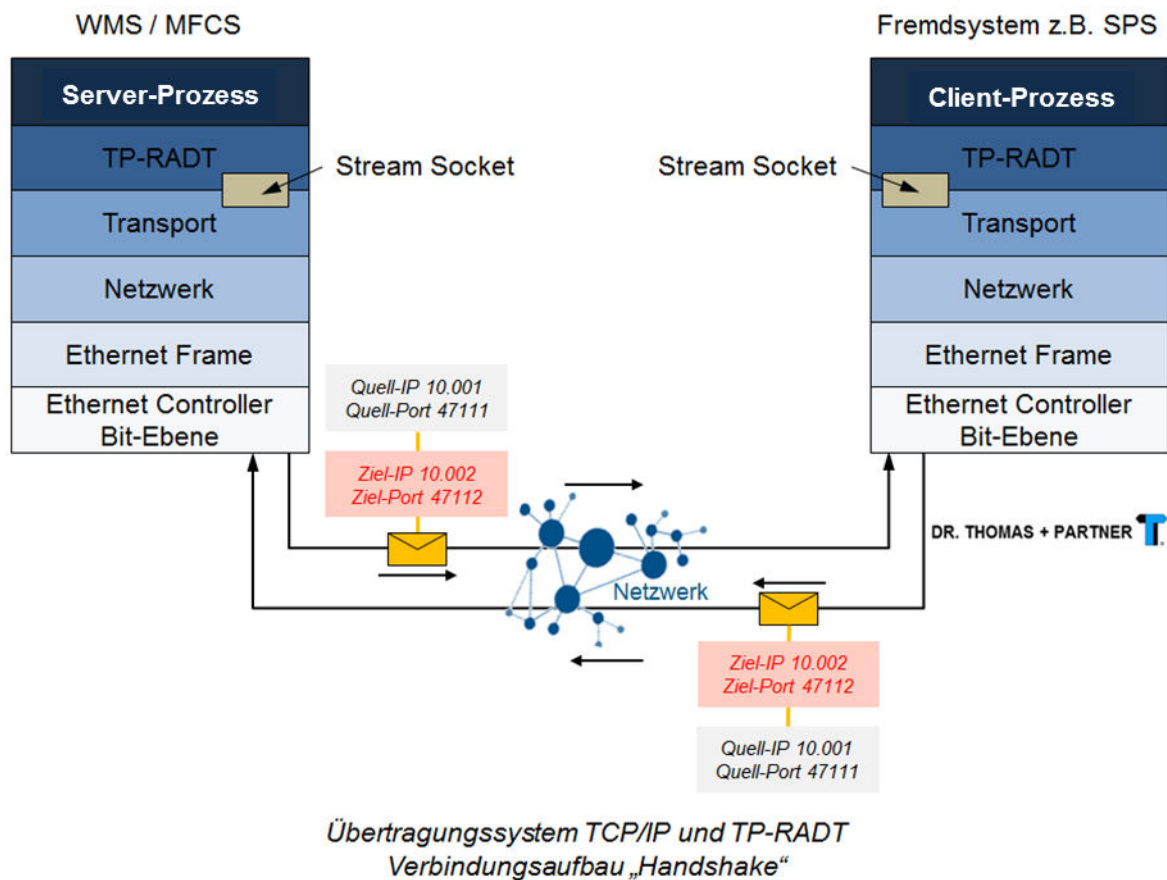


Abbildung 4.6: Übertragungssystem TCP/IP und TP-RADT

Vorteile des Nachrichtenaustausches und des Quittungsverkehrs über einen Streamsocket auf TCP/IP

- Weltweit nutzbar, auf jeder Plattform verfügbar
- Einfach zu administrieren (Firewall, Tunneling)
- Einfache APPs für viele Programmiersprachen

4.2.4 Reliable Application Data Transfer (TP-RADT)

Fremdsystemkopplung

Mit der standardisierten Ethernet TCP/IP-Struktur wird die industrietaugliche Protokollübertragung festgelegt (vgl. Kapitel 4.2.2). Das Bindeglied zur Anwendungssoftware bildet die überlagerte Kommunikationssoftware TP-RADT. Über diese anwenderfreundliche Kommunikationssoftware- eine gesicherte Kopplungsschicht TP-RADT- wird zu Fremdsystemen auch zu SPS (Speicher Programmierbaren Steuerungen) ein geblockter Telegrammaustausch über Streamsockets TCP/IP abgewickelt (Abbildung 4.7).

Die Anwendung aus dem Server-Prozess erzeugt Nachrichten an ein Fremdsystem (z.B. SPS) und übergibt sie dem Übertragungsservice. Die Anforderung an TP-RADT ist die Sequenztreue:

Daten werden in der Reihenfolge empfangen wie sie gesendet werden (FIFO), genauso die effizienten Telegramme:

Hier kann gewählt werden, ob die Telegramme zu Blöcken werden dürfen bzw. wie groß ein Block sein darf. Bei der Übertragung an Speicher-Programmierbare-Steuerungen (SPS) wird immer der Einzel-Telegrammverkehr mit konstanter Telegrammlänge und Quittung angewendet.

TP-RADT garantiert eine sichere Übertragung.

Jeder Nachrichtenblock, und wenn er auch nur aus einem einzelnen Telegramm besteht, wird mit einer Sequenznummer versehen und an den Verbindungspartner übertragen.

Die sichere Übertragung ist wie folgt festgelegt:

- Jede Nachricht erhält vom Sender eine Sequenznummer (DT: Data Transfer)
- Der Empfänger quittiert den Erhalt der Nachricht unter Angabe der Sequenznummer (DC: Data Confirmation)
- Der Sender überwacht das Eintreffen der Quittung, nach einem Timeout wird die Sendung wiederholt, die Sequenznummer bleibt gleich.
- Der Empfänger erkennt doppelte Sequenznummern, verwirft die Wiederholungen, quittiert sie aber!
- Der Sender sendet die nächste Nachricht erst wenn die aktuelle Nachricht quittiert ist.

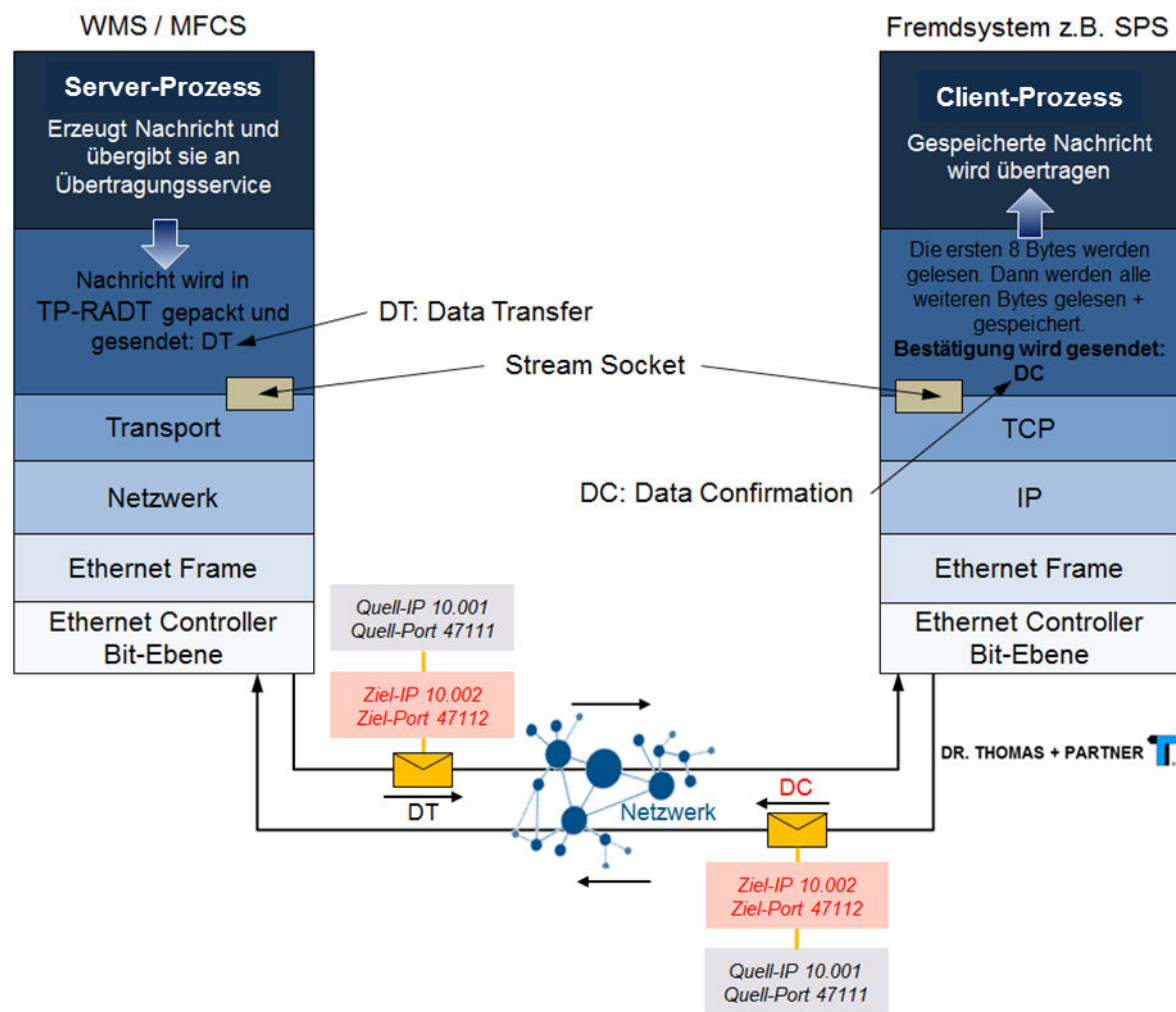


Abbildung 4.7: Fremdsystemkopplung über die gesicherte Kopplungsschicht TP-RADT

TP-RADT überwacht die Verfügbarkeit der Verbindung:

- Die Verfügbarkeit der Verbindung soll permanent überwacht werden.
- Probleme werden dadurch erkannt, wenn sie auftreten, und nicht erst wenn das Medium benötigt wird
- Der überwachende Partner (auch beide) starten einen Timer, der mit jedem Empfang nachgestartet wird.
- Läuft der Timer ab, gab es Probleme oder nichts zu übertragen (Schwachlast), dann sendet der Überwacher einen „Ping“ und wartet auf das Echo.
- Trifft das Echo ein, wird (wie bei jedem Empfang) der Timer nachgetriggert.
- Bleibt das Echo aus, ist die Verbindung gestört, das ist jetzt bekannt.
- Die Verbindung wird abgebaut und danach wieder neu aufgebaut.
- Mit dieser Methode wird sichergestellt, dass keine Nachricht verloren geht oder die Übertragungsstrecke unbemerkt gestört ist.

Tabelle 4.1: TP-RADT (Reliable Application Data Transfer - Header und Datenblock)

	TP-RADT Feldbezeichnung	Anzahl (Bytes)	Inhalt
H	Blocklänge	0 - 7	Die ersten 8 Bytes (nur gelesen)
E	Typkennung	8 - 9	Nachrichtenart des Blocks
A	Laufnummer	10 - 11	00 bei Erststart, sonst zw. 01 u. 99
D	Fehlercode	12 - 13	Information über Verlauf des Blocktransfers
E	Sendeerkennung	14 - 17	Sender der Nachricht
R	Empfängererkennung	18 - 21	Empfänger der Nachricht
DT	Datenblock DT	22 - ...variabel	Ab 22 bis ... Anzahl variabel

Da auf der Empfängerseite ausreichend Puffer für den Empfang bereitgestellt werden muss, ist es notwendig, dass für jede Verbindung die maximale Länge der Nachricht vereinbart wird.

Für die weitere Beschreibung gilt folgende Bezeichnung:
 ein Block, der Daten zum anderen System überträgt (Data Transfer 'DT') wird als **Datenblock** bezeichnet, alle anderen als **Steuerblock** (Header).

Das Feld **Fehlercode** wird nur für die Übermittlung von Fehlern dieser Übertragungsschicht bei der Datenquittierung (Data Confirmation 'DC') verwendet. Fehler der Applikation dürfen hier nicht übertragen werden, hierfür ist gegebenenfalls ein eigenes Applikationsfehler-Telegramm zu definieren.

Mögliche Werte im Fehlercode:

- 00 - kein Fehler
- 01 - Sequenzbruch festgestellt

Das Feld **Typkennung** wird nur für die Steuerung der Übertragung (mit folgenden Werten) verwendet:

- DT - Data Transfer - Übertragung eines Datenblocks
- DC - Data Confirmation - Steuerblock zur Quittierung eines Datenblocks
- PT - Ping Transfer - Steuerblock zur Initiierung der Prüfung der Verbindung
- PC - Ping Confirmation - Steuerblock als Antwort zur Prüfung der Verbindung

4.3 Drahtlose Kommunikation in der Intralogistik

In Zukunft werden drahtlose und mobile Netzwerke eine Schlüsselrolle beim Realisieren allgegenwärtiger Computerumgebungen spielen. WLAN, auch bekannt als Wireless LAN oder Wi-Fi, ist heute eine der wichtigsten Netzwerkzugangstechnologien für das Internet, die überall anzutreffen ist. Aus der Vielzahl unterschiedlicher Anwendung ist der Einsatz von Smartphones in der Intralogistik nur ein Beispiel. Ein Smartphone, eingebunden in die Schnittstelle Mensch-Maschine, ist heute Stand der Technik (siehe auch Abbildung 4.8 und Abbildung 5.16 „Kommissionier-Abläufe“).

Die drahtlosen Netzwerke unterscheiden sich nicht wesentlich von ihren leitungsgebundenen Gegenstücken. Die Netzwerkschicht der oberen Schichten, sowohl bei den drahtlosen wie auch bei den leitungsgebundenen Netzen, bieten denselben Best-Effort-Zustelldienst (vgl. Kapitel 4.2.2 ff.).

Ein Smartphone verfügt zum einen über eine Netzwerkzugangstechnik über WLAN (Standard IEEE 802.11), und zum anderen über Bluetooth-Netzwerkzugangstechnik (Standard IEEE 802.1.5.1). Bluetooth arbeitet im Lizenzfreien 2.4-GHz Funkband, es handelt sich im Grunde genommen um eine Kabelersatz-Technik mit niedrigen Energieverbrauch und kurzer Reichweite.

Smart Mobile Logistics

Prozess:

- ▶ Scanner kommuniziert über Bluetooth mit Smartphone.
- ▶ Smartphone kommuniziert über WLAN zu Access-Point.
- ▶ Access-Point über Industrie-LAN mit WMS / MFCs.



Abbildung 4.8: Smart Mobile Logistics

In der Zukunft werden sicherlich auch Smartwatches oder Armbänder in der Kommissionierung zum Einsatz kommen, welche die zum Picken benötigte Information einfach auf die Handfläche projizieren. Diese Mini-Beamer-Technologie könnte zum Beispiel auch mit einem Ringscanner via Bluetooth (z.B. Smartwatch linke Hand / Ringscanner rechte Hand) kommunizieren (siehe Abbildungen 4.8 und 4.9).



Abbildung 4.9: Smartwatch projiziert Information auf die Handfläche (www.a-su.com.cn)

5 TRANSPARENZ UND VERNETZUNG DER GESCHÄFTSPROZESSE

Die digitale Transformation in der Logistik ist ein kontinuierlicher Prozess, immer getrieben durch den ständig veränderten Markt. Wird in den Kapiteln 1 bis 4 die Weiterentwicklung des jeweils möglichen Automatisierungsgrads als Basiswissen beschrieben, nutzt Kapitel 5 dieses technologische Basiswissen und die Werkzeuge als Grundlage zur Generierung des nächsten Innovationsschrittes (Abbildung 5.1).

5.1 Transparenz durch Abbildung der Geschäftsprozesse in der Intralogistik

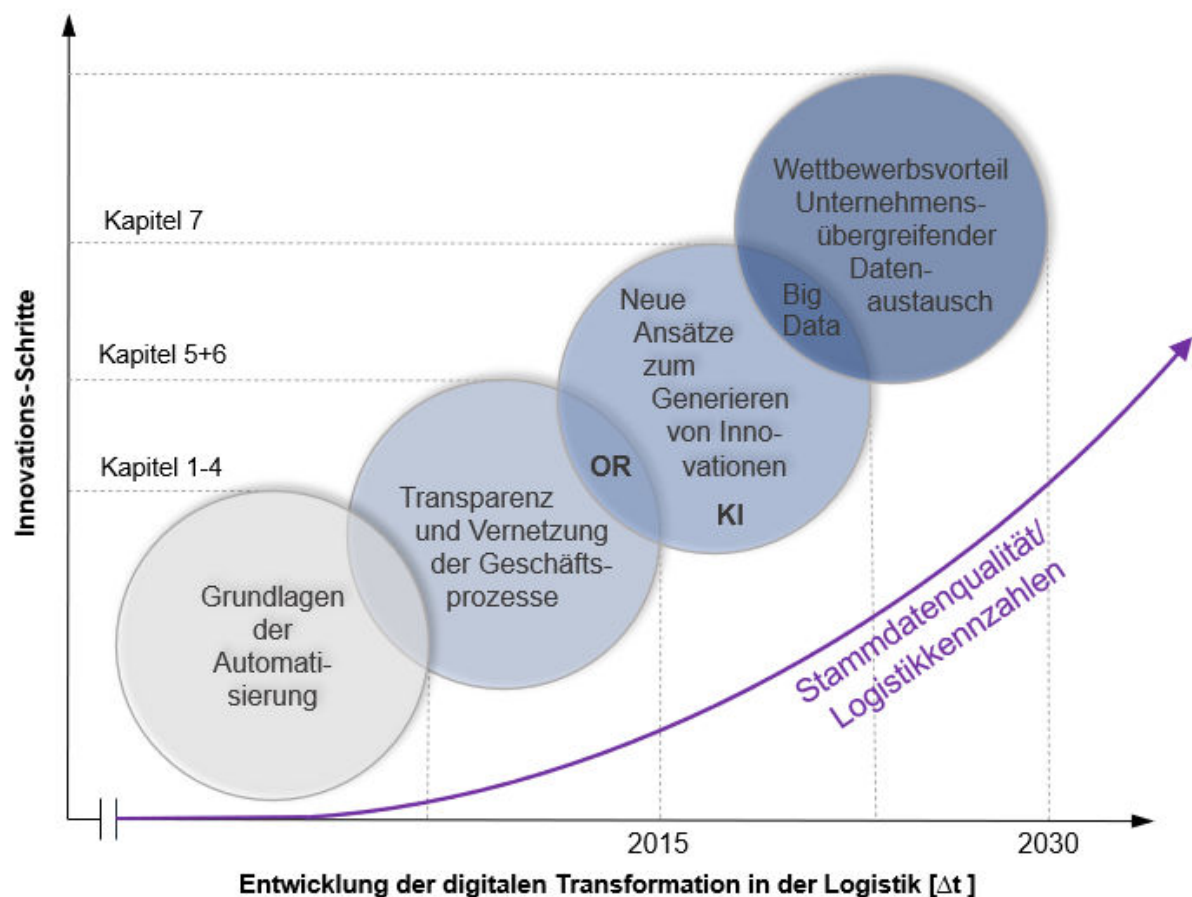


Abbildung 5.1: Entwicklung der digitalen Transformation in der Logistik

Die Intralogistik stand lange Zeit vor dem Problem:

Standart- oder Individual-Lösung?

Die Lösung: Das Beste aus beiden Welten in Form einer ausgewogenen Mischung!

Wo liegen die größten Potentiale?

Die innovativen Prozess-Schritte zu intelligenter Logistik werden zum einen durch die rasante Weiterentwicklung der Informationstechnologie, und zum anderen durch den stetig veränderten Markt vorangetrieben.

Veränderungen am Markt, welche neue Technologien und neue Organisationsformen zum Einsatz bringen, müssen von allen Teilnehmern akzeptiert werden.

Bei diesen Innovationsschritten hört man häufig:

„Das haben wir schon immer so gemacht!“

„Das funktioniert, da steckt unser Know-how dahinter!“

„Wenn die Logistik steht, steht alles!“

Altbewährtes trifft schrittweise auf immer neue Werkzeuge der digitalen Transformation. Bewährtes Fachwissen und bekannte Organisationsformen verlieren ihren Wert. Bestehende Hürden werden leichter überwunden mit dem Diskussions-Ansatz:

Misstrauen versus Akzeptanz!

Die Praxis macht deutlich:

in den darauffolgenden Workshops ist es besonders wichtig, dass jeder Innovationsschritt nicht nur technologisch betrachtet wird, sondern auch von allen Teilnehmern im Team akzeptiert wird (vergleiche Kapitel 5.1.1). Damit werden die Potenziale und die daraus resultierenden Erfolgsfaktoren gemeinsam erarbeitet.

Albert Einstein lehrt uns:

„Probleme kann man niemals mit derselben Denkweise lösen, durch die sie entstanden sind.“

Oftmals hilft dabei der Ansatz:

„Schere aus dem Kopf – dann erkennt man die Potenziale!“

An die Geschäftsprozesse vom Wareneingang (WE) bis zum Warenausgang (WA) werden **vielfältige verschiedenartige Anforderungen** gestellt, obwohl die grundlegenden Funktionalitäten bei jeder **WMS-Lösung gleichartig** oder **mindestens ähnlich** sind.



Abbildung 5.2: Prozesskette einer WMS-Lösung

Werden die Geschäftsprozesse von WE bis WA mit wiederverwendbaren Bausteinen adaptiert, dann werden Potenziale sichtbar (Abbildung 5.2). Vor diesem Hintergrund erscheint die Überlegung zielführend, wie durch eine innovative Software-Architektur ein auf dem Baukastenprinzip beruhendes Rahmenwerk einer Wiederverwendbarkeit zugänglich gemacht werden kann. Die heute erreichte Entwicklung der objektorientierten Softwaretechnik und die zunehmende Durchdringung der industriellen Software-Produktion mit dieser Technik ermöglicht es, Systementwürfe zu erstellen, die in ihrer Anlage schon die Chancen - sowohl für einen hohen Wiederverwendungsgrad als auch für eine erleichterte Anpassbarkeit - bieten.

Mit der Trennung nach Aspekten und Typisierung von Software in

- anwendungsbestimmte Software
- und
- technikbestimmte Software

teilt sich das IT-System in die Anwendungsdomäne und die Middleware auf (vergleiche Kapitel 6.5.4 und folgende).

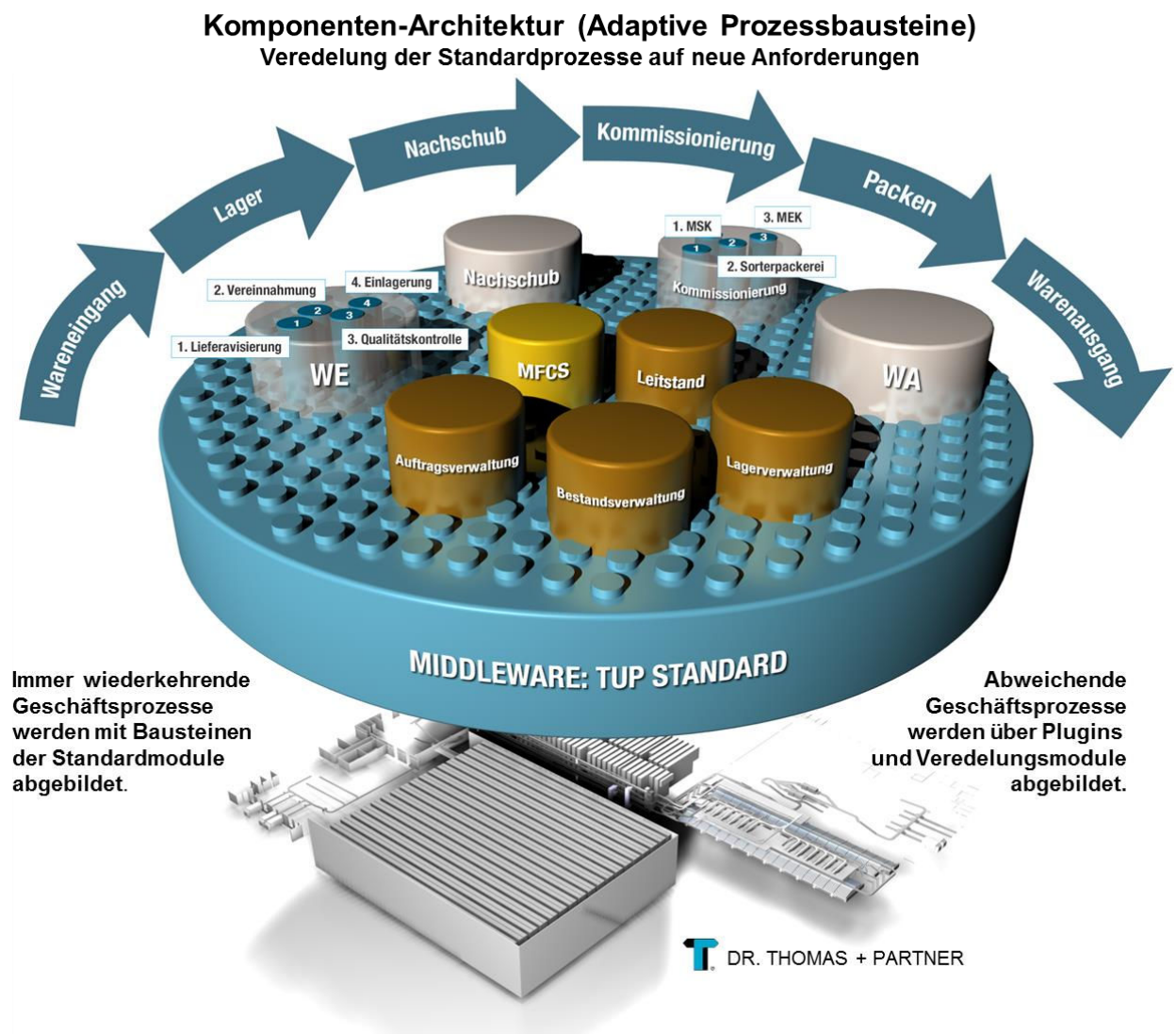


Abbildung 5.3: Bestandteile der Softwarearchitektur einer adaptiven IT-Lösung

Die Abbildung 5.3 macht deutlich, welche Bestandteile der Softwarearchitektur einer adaptiven IT-Lösung förderlich sind:

- Anwendungsdomäne Intralogistik
 - Komponenten-Architektur mit adaptiven Prozessbausteinen (Standardbausteine Framework)
 - Veredelung der Standardbausteine auf die Anforderungen der Projektspezifika
- Middleware (auch Zwischenanwendung)
 - Eine anwendungsunabhängige Technologie, die zwischen fachlicher Anwendungssoftware und Betriebssystem / Hardware vermittelt
 - Die Middleware hat den größten Wiederverwendungsgrad

Basierend auf der Standardisierung können, individuell je nach Anwendungsfall, verschiedene wiederverwendbare Standardbausteine (Prozessbausteine) eingesetzt werden. Diese Standardbausteine können durch Plug-Ins noch weiter veredelt werden, sodass eine

ausgewogene Mischung aus Standard- und Individualsoftware entsteht. Den größten Wiederverwendungsgrad hat jedoch die standardisierte Middleware, da sie universell für verschiedene Anwendungsfälle einsetzbar ist, und dadurch erheblicher Entwicklungsaufwand eingespart werden kann. Das heißt: bei Veränderungen der Geschäftsprozessmodule ist keine Neuprogrammierung nötig. Eine zentrale Datenbank ist über die Middleware verbunden.

In Kapitel 6 "Softwareentwicklung nach industriellen Maßstäben" werden die Möglichkeiten beschrieben, wie durch die Softwaretechnik eine Systemarchitektur mit Klassenmodellen geschaffen wird, die das Ziel einer hohen Wiederverwendbarkeit mit einer leichten Anpassbarkeit vereinen.

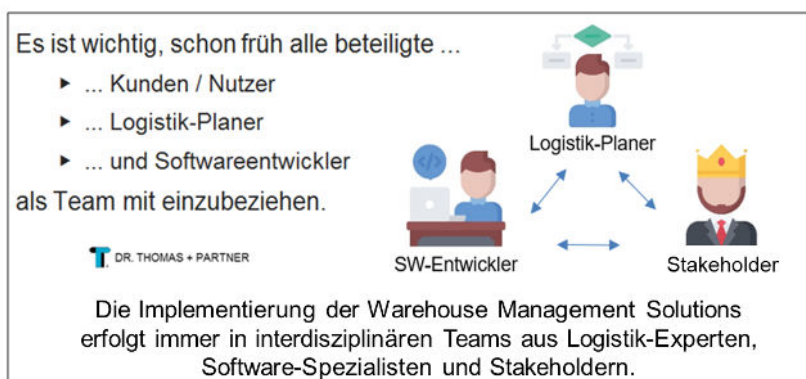
5.1.1 A Warehouse is not a Warehouse

Die Erfahrungen aus den Praxisabwicklungen machen deutlich: bevor die IT zielgerichtet ihre SW-Entwicklung beginnen kann, müssen die spezifischen Projektanforderungen ausgearbeitet vorliegen. Aus IT-Sicht gilt dabei natürlich, dass in der Planungsphase alle Projektanforderungen dokumentiert und gemeinsam im interdisziplinären Team mit dem Implementierungsleiter (IL) unterschrieben werden. Mit dieser Vorgehensweise wird frühzeitig das Know-How des IL mit einbezogen.

Hier gilt immer die Ansage:

Die Informatik sorgt nicht für das Verständnis des Problems, sondern gibt Methoden an, auf die dann jedoch die Logistiker angewiesen sind, um ihre Kerngeschäftsprozesse eines WMS einer Lösung zuzuführen.

Die Lösung kann daher nur heißen: Schon früh alle Beteiligte - Stakeholder¹, Logistikpartner und Softwareentwickler - in ein interdisziplinäres Team einzubinden. Die Zusammenarbeit dieses Teams mit dem Kunden sichert eine größtmögliche Effizienz der Prozesse und eine maximale Akzeptanz (Abbildung 5.4).



¹ Stakeholder (engl. Teilhaber): Personengruppen / Kunde / Anwender / Nutzer, die ein besonderes Interesse am Innovationsprozess und am wirtschaftlichen Erfolg haben.

Abbildung 5.4: Interdisziplinäres Team

5.1.2 Faktoren, die den Projekterfolg beeinträchtigen

Die praktische Erfahrung bei der Projektabwicklung verdeutlicht (immer öfter), die Pflichtenheftphase ist das Kernstück jeder gemeinsamen Software und Hardware-Lösung.

Der Projekterfolg hängt direkt oder indirekt mit den, gemeinsam im Team erarbeiteten spezifischen Anforderungen, zusammen. Die größtmögliche Effizienz und maximale Akzeptanz kann nur erreicht werden, wenn auch die „Project-Owner“ für das Projekt (neben dem Tagesgeschäft) auch die notwendige Zeit vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt bekommen. Oft wird ein Projekt mit den besten Absichten gestartet, kann dann aber, wegen mangelnder Kommunikation durch Arbeitsüberlastung der „Project-Owner“, den Projekterfolg stark beeinträchtigen.

Als Quelle können hier auch die Untersuchungen des TÜV Rheinland / Berlin / Brandenburg und der Standish Group dienen. Demnach beeinträchtigen den Projekterfolg:

○ Unvollständige Anforderungen	13,1%
○ Die späteren Nutzer haben für die geregelte Projektzusammenarbeit nicht die nötige Zeit zur Verfügung	12,4%
○ Es liegen falsche Erwartungen vor	9,9%
○ Change Requests	8,7%

In Summe mit	<u>44,1%</u>
--------------	--------------

In den weiteren Kapiteln wird aufgezeigt, dass nur mit einer zielführenden Planung, im Einklang mit den Geschäftsprozessmodulen, ein Projekterfolg realisiert werden kann. Das heißt, **das Projekt liegt innerhalb der geplanten Termine und des geplanten Budgets, und erfüllt alle spezifischen Anforderungen.**

5.1.3 Erweiterte Prozessmodulierungs-Symbolik

In Anlehnung an Andreas Gadatsch („Grundkurs Geschäftsprozess-Management: Methoden und Werkzeuge für die IT-Praxis: Eine Einführung für Studenten und Praktiker“, 7. Auflage, 2012) und Jürgen Pitschke („Architektur, Methode, Prozess: Ein Business Analysis Framework“, 2012), werden drei Bearbeitungsebenen für den Entwurf von wiederverwendbaren IT-Bausteinen unterschieden. Dies sind die logistische Ebene, die IT-Ebene und die Prozessschritt-Ebene in Verbindung mit einer IT-Prozessebene. Die dafür verwendeten Symbole und Elemente werden in der Abbildung 5.4 „Erweiterung der Modulierungssymbole“ dargestellt. Damit soll der Handshake zwischen Logistikplanern, Nutzern und Softwareentwicklern unterstützt werden mit der Zielsetzung, Best-Practice-Module zu erstellen. Diese sollen in einem ersten Schritt beschrieben und in einem zweiten

Schritt als adaptive Programm-Module einer Wiederverwendbarkeit zugänglich gemacht werden (siehe Kapitel 6).

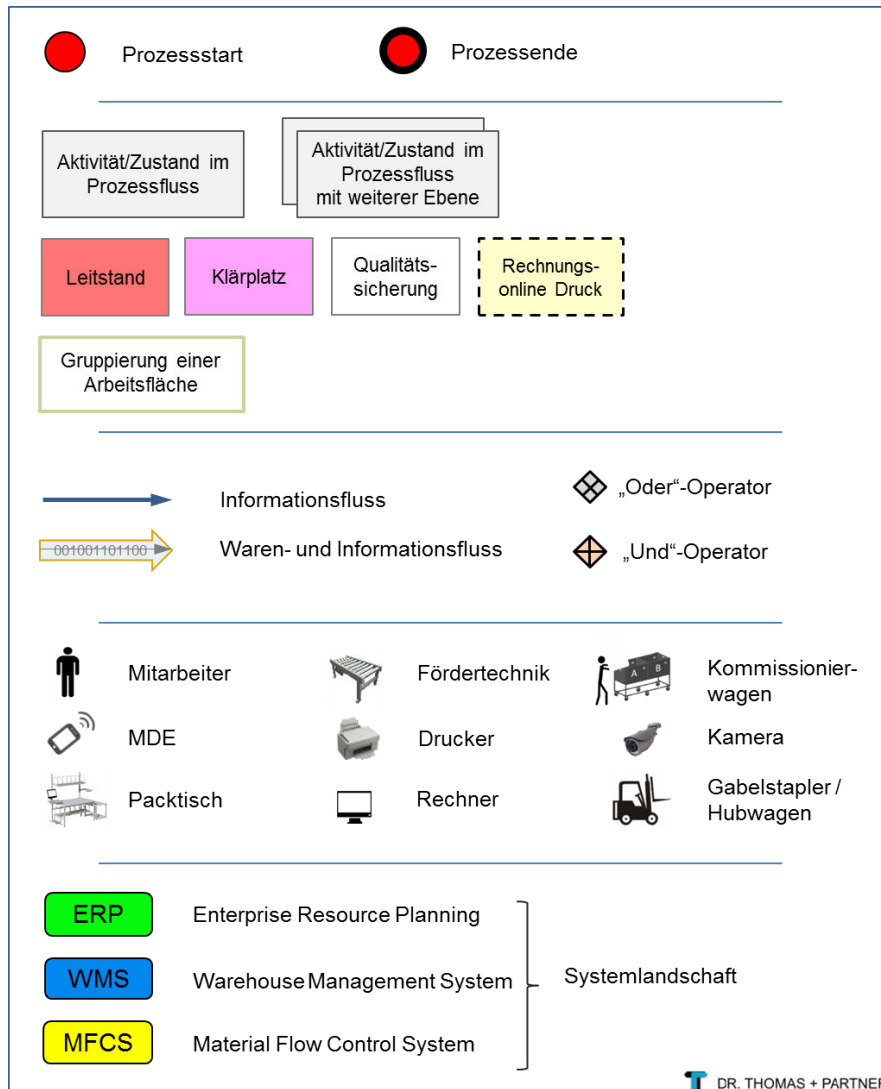


Abbildung 5.5: Legende und Erweiterung der Modulierungssymbole für die folgenden Abbildungen

5.2 Beschreibung der Geschäftsprozessmodule eines Warehouse Management Systems

Beginnend mit der Darstellung und Abbildung des Geschäftsprozessmoduls Wareneingang (WE) wird das Modellkonzept sichtbar. Der WE wird weiter detailliert, mit dem Ziel, immer wiederkehrende Teilprozesse als Standardmodule abzubilden und abweichende Teilprozesse über Veredelungsmodule (Plugins) abzubilden.

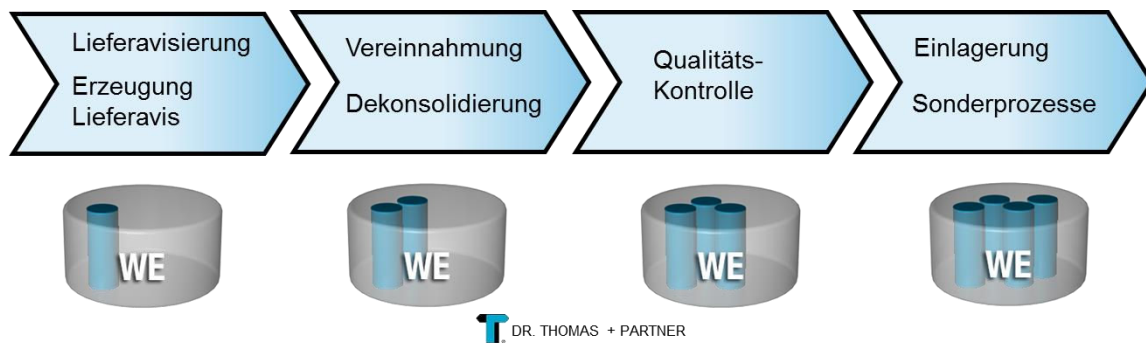


Abbildung 5.6: Geschäftsprozessmodul Wareneingang

Ein weiterer Vorteil wird sichtbar: Überflüssige Features, die nicht zur geforderten Aufgabenstellung nötig sind, werden nicht implementiert (siehe Kapitel 6).

5.2.1 Lieferavisierung mit automatischer Datenerfassung im Wareneingang (WE) -Teilautonomer Prozess

Hersteller (Versender) und das Warenverteilzentrum (Empfänger) tauschen im Prozessverlauf die Bestelldaten und Lieferdaten (Avis) über ein Netzwerk aus. Mit der Liefer-Avisierung per EDI (Electronic Data Interchange, Abbildung 5.7) überträgt der Versender dem Empfänger gleichzeitig die eindeutige Nummer jeder einzelner Liefereinheiten. Dazu wird jede Liefereinheit (LE) des Versenders im Warenausgang mit genau diesem SSCC codiert (siehe GS1 im Kapitel 3.2.1).

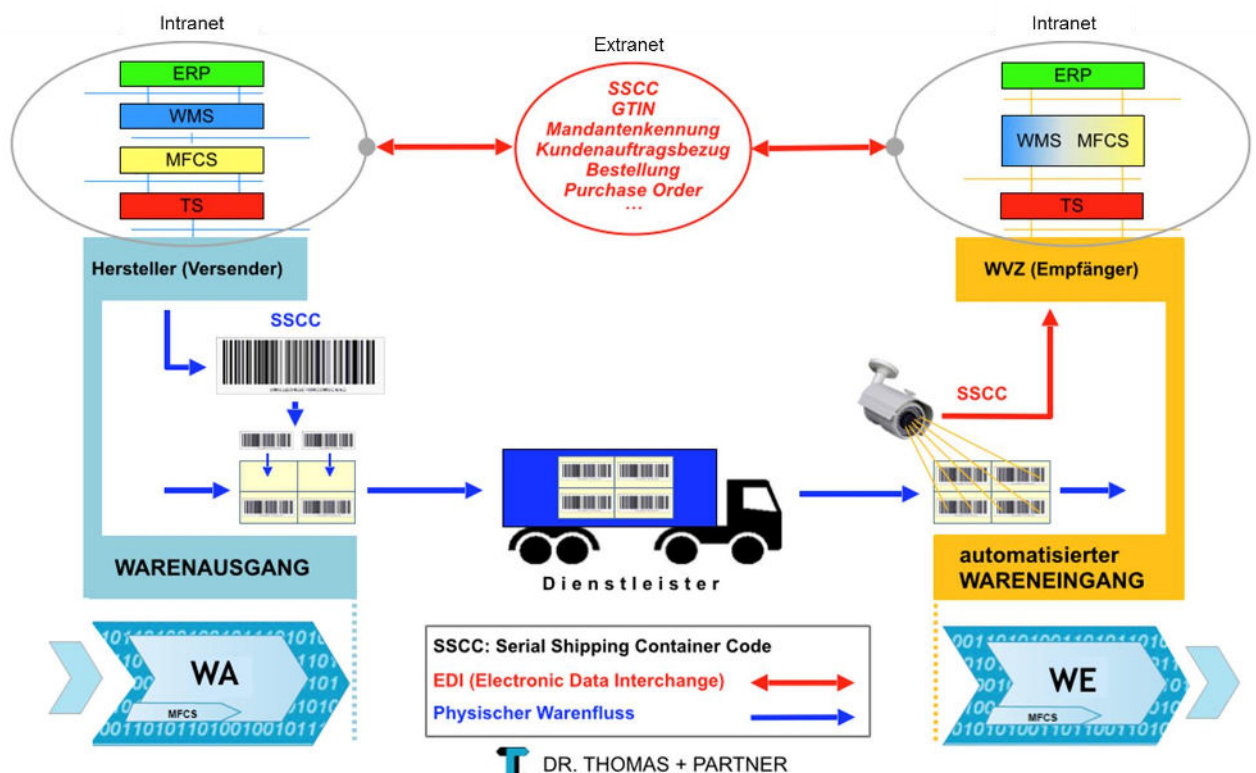


Abbildung 5.7: Electronic Data Interchange (EDI), LE-Avisierung im Warenfluss

Bevor der physische Wareneingang erfolgt, werden die dem Empfänger übermittelten Daten auf der ERP-Ebene für das WMS (Warehouse Management System) als Avis-Daten aufbereitet und entsprechend lesbar weitergeleitet. Für den asynchronen Prozessverlauf der automatischen Datenerfassung, mittels SSCC und entsprechenden Kamerasystemen, wird die Entladung zum Beispiel eines angelieferten Containers förder technisch unterstützt (vergleiche Abbildungen 5.7 und 5.8).

In der Praxis legt der Speditionsmitarbeiter die angelieferte LE auf ein teleskopierbares Förderband auf. Im Förderfluss werden die LEs, im Durchlauf, von Kamerasystemen erfasst und die SSCC-Informationen dem WMS online übertragen. Im WMS erfolgt der Lieferabgleich gegen die übermittelten Avis-Daten. Die erfassten SSCC-Daten werden mit den Zielkoordinaten für den Einlagerungsprozess ergänzt, und dem MFCS übertragen.

Im weiteren Förderfluss wird über einen Applizierer ein vorgedrucktes Etikett - ein sogenanntes Over Corner Label (OCL) - aufgebracht. Mit der anschließenden Lesung durch einen Scanner werden im MFCS die SSCC-Daten und die Zielkoordinaten mit den datenreduzierten Informationen des OCL-Barcodes in einer Datentabelle abgelegt. Durch die raffinierte Applizierung des OCL entlang einer Kante, können die Informationen des Barcodes über Scanner längs und quer - ergo von 2 Seiten ausgelesen werden (siehe Abbildung 5.8 unten und in Kapitel 3.1.2, Abbildung 3.1).

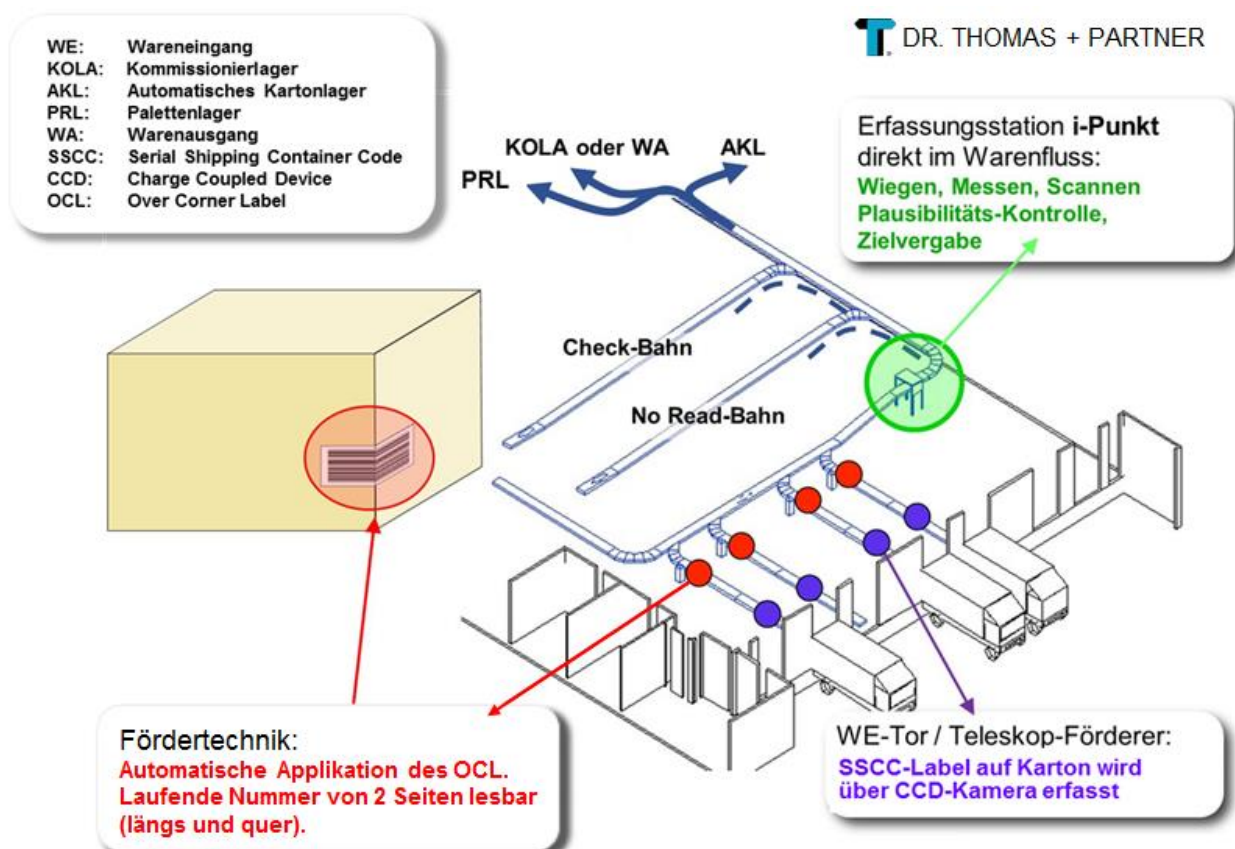


Abbildung 5.8: LE-Avisierung und automatisierte Wareneingangs-Abwicklung

Daraufhin erfolgt die Konturenkontrolle (Abmessungen, Gewicht) und der Abgleich der Logistik-Daten (Versandeinheits-Informationen). Die erfassten Logistik-Daten werden dem WMS übertragen. Zum einen dienen diese erfassten Daten zur Plausibilitäts-Kontrolle (beschädigte Verpackungen werden direkt aus dem Materialfluss gezogen und zur Nachkontrolle geleitet), zum anderen dienen die Daten als fördertechnische Vorgaben, beispielsweise für den automatischen Zugriff der Regalbediengeräte.

Begreift man durch die vorangegangene detaillierte Betrachtung, dass die Lieferavisierung mit automatischer Datenerfassung im WE, die Voraussetzung für ein Standardmodul erfüllt, hat man zu dem Denken in wiederverwendbaren Bausteinen (im IT-Sprachgebrauch auch als „Service“ bezeichnet) die Brücke geschlagen (siehe auch Abbildung 5.9).

Dieses Vorgehen ist auch eine Richtschnur, die im Sinne der Wiederverwendbarkeit als **Best-Practice-Komponente** eingesetzt werden kann. Diese Best-Practice-Komponente schafft durch Transparenz und Vernetzung die Voraussetzungen für einen teilautonomen WE-Prozess (siehe Abbildungen 5.7, 5.8 und 5.9).

Mit den unter Kapitel 5.2.2 skizzierten Modulierungssymbolen werden die einzelnen Prozess-Schritte (siehe Abbildung 5.5) der folgenden Geschäftsprozessmodule erklärt.

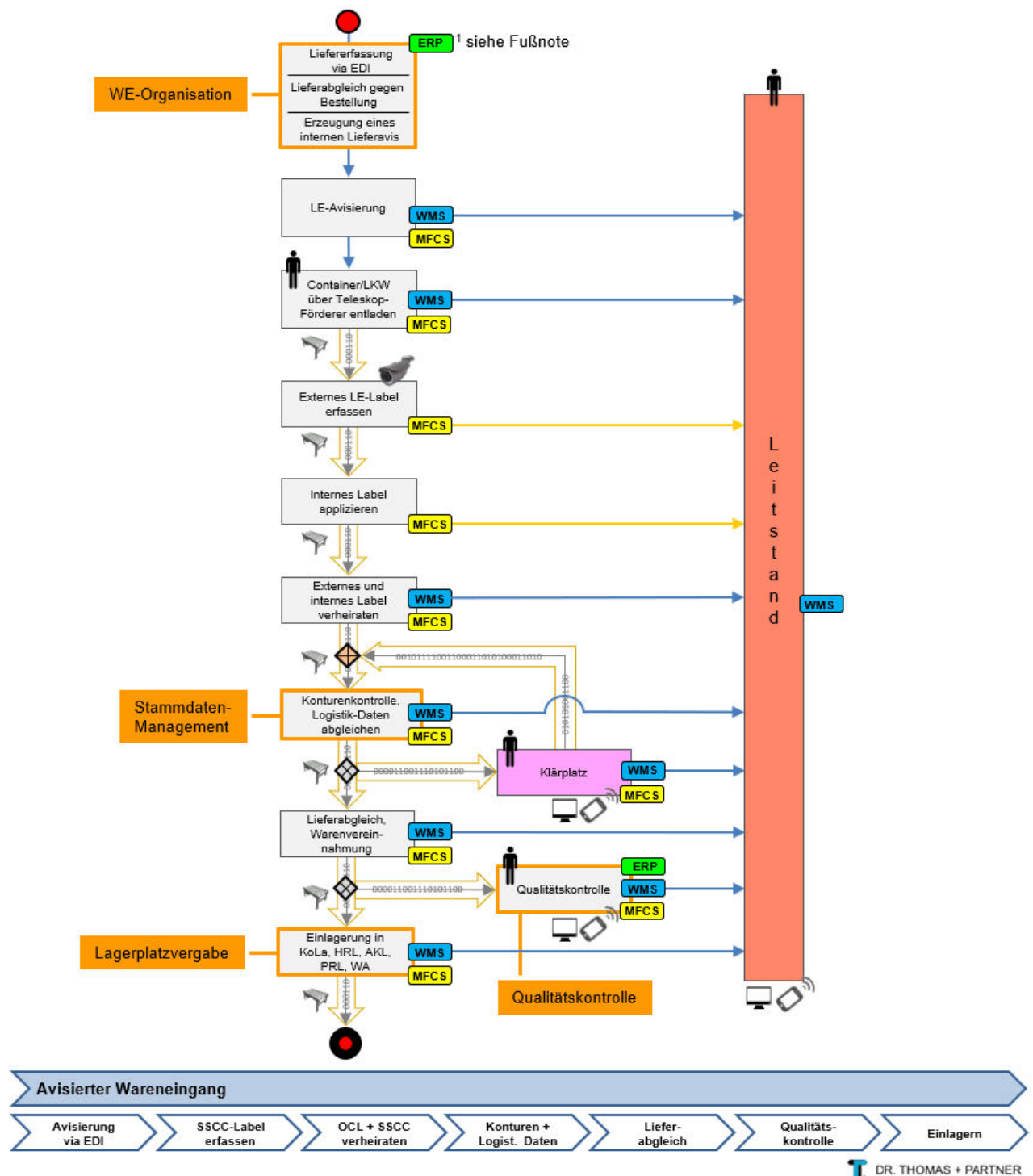


Abbildung 5.9: Teilautonomes Geschäftsprozessmodul „Wareneingang“ (Best-Practice-Komponente)

² zu **ERP** (Enterprise Resource Planning) in Abbildung 5.8:

Die Ebene ERP übernimmt beim Geschäftsprozessmodul Wareneingang den Lieferabgleich gegen die Bestellung, und übergibt der WMS/MFCS-Ebene die Avis-Daten.

5.2.2 Wareneingang ohne Avis-Daten

Bevor die angelieferte Ware entladen werden kann, wird vom WE-Büro der Lieferschein-Bestellabgleich über Zugriff auf das Enterprise Resource Planning (ERP) System angestoßen. Nach der Erzeugung eines internen Avis durch das ERP-System und der Datenübertragung ERP → WMS → WE-Büro, kann die angelieferte Ware entladen werden und auf der WE-Eingangsfläche bereitgestellt werden. Parallel dazu werden von dem WE-Büro LE-Label (laufende Nummer) zur internen Verwaltung und Materialflusssteuerung ausgegeben, mit der Vorgabe, jede konsolidierte LE-Einheit zu identifizieren und datentechnisch mit dem dann aufgebrauchten LE-Label zu verheiraten.

Auf der WE-Eingangsfläche beginnen die Mitarbeiter mit der Dekonsolidierung, Vereinzelung und Identifizierung jeder LE durch MDE-Scans (wenn möglich) oder die manuelle Eingabe, mit dem Ziel, die Sendungserfassung gegen das erzeugte interne Avis physisch abzugleichen. Jede identifizierte LE wird mit einem von dem WE-Büro ausgegebenen internen LE-Label mit Materialflusssteuerung verheiratet. Dabei muss mit einer Fehlerrate von 0,46 bis 0,94 % gerechnet werden.

Die mit dem MDE-System erfassten Daten werden online über WLAN an das WMS übertragen. Im WMS erfolgt der Lieferabgleich gegen die vom ERP-System übermittelten Avis-Daten.

Nach Abschluss der Sendungserfassung auf der WE-Fläche kann, je nach Anlagenausbildung des Wareneingangs eine manuelle oder eine automatisierte Variante eingesetzt werden. Die automatisierte Variante hat den Charme, dass mit dem Denken in wiederverwendbaren Bausteinen, die Best-Practice-Variante „Lieferavisierung mit automatischer Datenerfassung“ für die nachfolgenden Prozessschritte integriert werden kann.

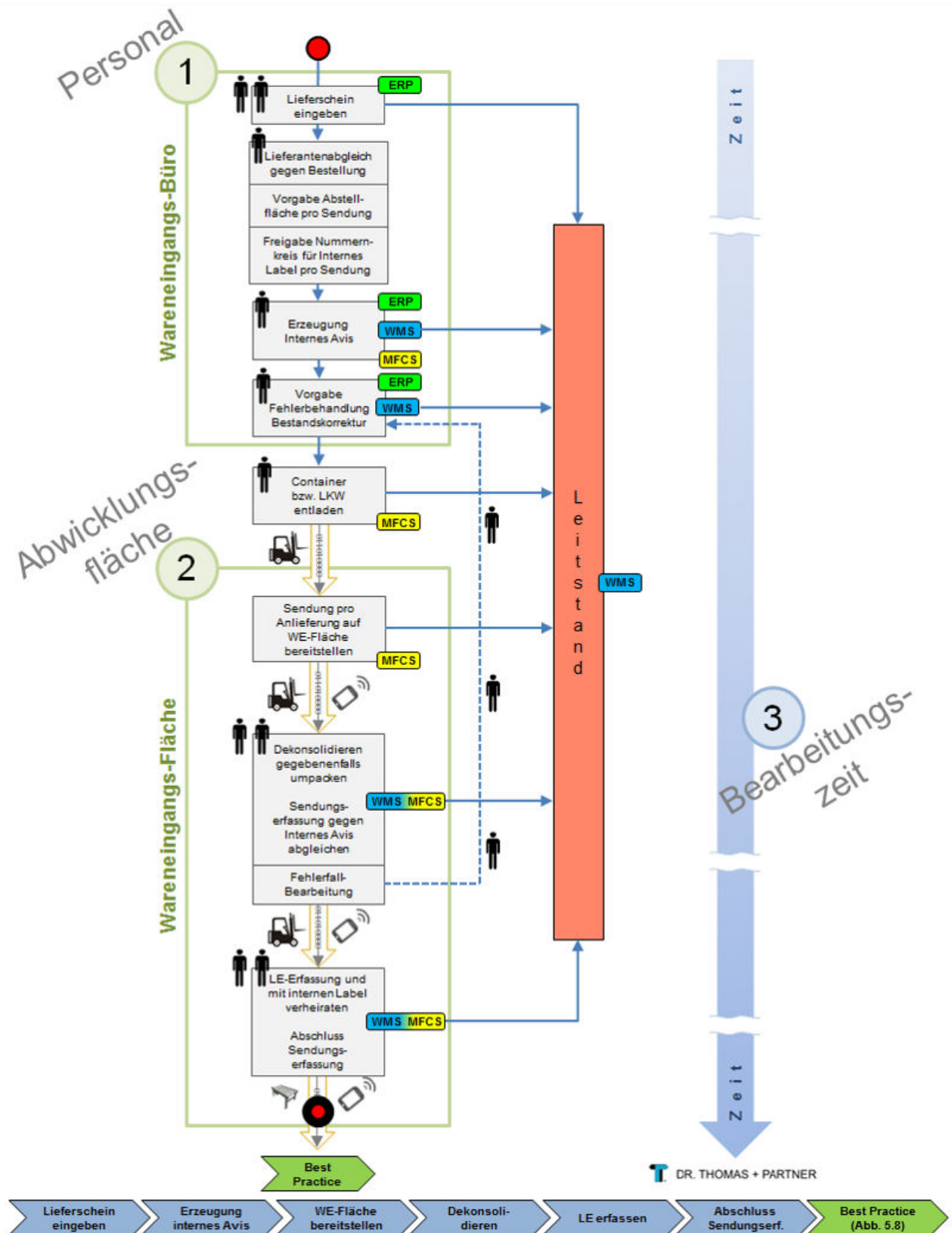


Abbildung 5.10: Geschäftsprozessmodul: Wareneingang ohne Daten-Avisierung und ohne Bezeichner nach GS1. Sehr Kosten-, Zeit- und Ressourcenaufwendig (siehe Folgeseite).

Anmerkung: Abwicklung WE ohne Avis-Daten und ohne Bezeichner nach GS1:

Ein Warenvertriebszentrum mit manueller WE-Abwicklung hat ...

- einen 3 bis 4-fachen höheren Abwicklungsflächenverbrauch
- eine 3 bis 4-fach höhere Anzahl von Wareneingangstoren und die dafür notwendige Verkehrsfläche

Hier werden die Vorteile der digitalen Transformation durch Lieferavisierung mit automatischer Datenerfassung im WE sichtbar.

Die Kostentreiber bei der Abwicklung Wareneingang ohne Avis-Daten

1

Der hohe **Personaleinsatz** gegliedert nach Qualifikationsanforderungen (WE-Büro, manuelle Tätigkeiten auf der WE-Fläche). Im WE-Büro sind Bildschirmarbeitsplätze im Einsatz, die eine Verbindung zum ERP-System und zum WMS/MFCS ermöglichen (siehe Abbildung 5.10).

Die nachfolgenden Tätigkeiten erfordern besonders geschultes Personal:

- Lieferschein gegen offene Bestellung abgleichen
- Internes Avis erzeugen
- Vorgabe Abstellfläche im WE pro angelieferte Sendung (Haftungsübergang)
- Freigabe Nummernkreis für internes Packstück-Label
- Vorgabe Umpack-Anweisung und Überwachung
- Erzeugung von internen LE in Abstimmung mit Vorgabe der Logistik-Daten, Registrierung von Versandschäden oder falscher Verpackung und Abklärung
- Fehlerbehandlung: Differenzen Lieferschein-Bestellung.
Klare Vorgabe wie diese Fälle abgeklärt werden

2

Der **Abwicklungs-Flächenverbrauch** im Wareneingangsbereich in Abhängigkeit zu der Umschlagshäufigkeit (siehe Abbildung 5.10).

Personaleinsatz für manuelle Tätigkeiten auf der WE-Fläche:

- Container bzw. LKW mittels Teleskop-Förderer entladen oder Handhubwagen und mit Gabelstapler (mit MDE-Anbindung) auf zugewiesene WE Fläche bereitstellen.
- Dekonsolidieren, Vereinzelung und Identifizierung jeder LE durch MDE-Sendungserfassung: Gegen internes Avis und zum Abgleich. Im Hintergrund erfolgt die Datenverarbeitung (siehe auch Kapitel 4).
MDE kommuniziert über WLAN zu Access-Point, Access-Point über Industrie-LAN mit WMS. Damit erfolgt der Abgleich gegenüber dem erzeugten internen Avis.
- Fehlerfall-Bearbeitung nach Vorgabe des WE-Büro Klärung (z.B. Bestandskorrektur)
- Gegebenenfalls Umpacken nach Vorgaben

3

Erhöhte **Bearbeitungszeit** bis die angelieferte Ware weiterverarbeitet werden kann (z.B. Kunden warten auf Nachlieferung, siehe Abbildung 5.10).

5.2.3 Integriertes Geschäftsprozessmodul Wareneingang

In der folgenden Abbildung 5.11 wird die Teilprozess-Komponente „WE-Prozess ohne Avis im WE“ (Kapitel 5.3.2) nach Abschluss der Sendungserfassung mit der in Kapitel 5.3.1 beschriebenen Best-Practice-Komponente weitergeführt.

Aus IT-Sicht kann die Best-Practice-Komponente, ein immer wiederkehrender Geschäftsprozess, als ein Baustein-Standardmodul abgebildet bzw. adaptiert werden. Damit wird auch die Objektorientierung sichtbar: die verwendeten Objekte sollen die reale Welt abbilden (hier, Best-Practice-Komponente).

Der abweichende Geschäftsprozess, WE-Prozess ohne Avis wird als eine spezielle Lösungsvariante, ein projektspezifisches Plug-In definiert und kann mit dem Standardmodul Best-Practice-Komponente zu einem lauffähigen WE-Prozess veredelt werden (siehe Abbildungen 5.10 und 5.11).

Hier wird der Leitgedanke deutlich:

software follows function gilt dann, wenn in der Planungsphase alle Projektanforderungen dokumentiert wurden und gemeinsam im interdisziplinären Team aus Logistik-Planern, den Stakeholdern und dem Implementierungsleiter (IL) unterschrieben wurden. Das Know-how des IL wird frühzeitig in die Prozessgestaltung und Anforderungsaufnahme mit einbezogen (siehe auch Kapitel 5.2.2) ...

... wenn alle Beteiligten wie Logistik-Planer, Software Entwickler und Nutzer als Team zusammen arbeiten (Kapitel 6.1 und Abbildung 6.1).

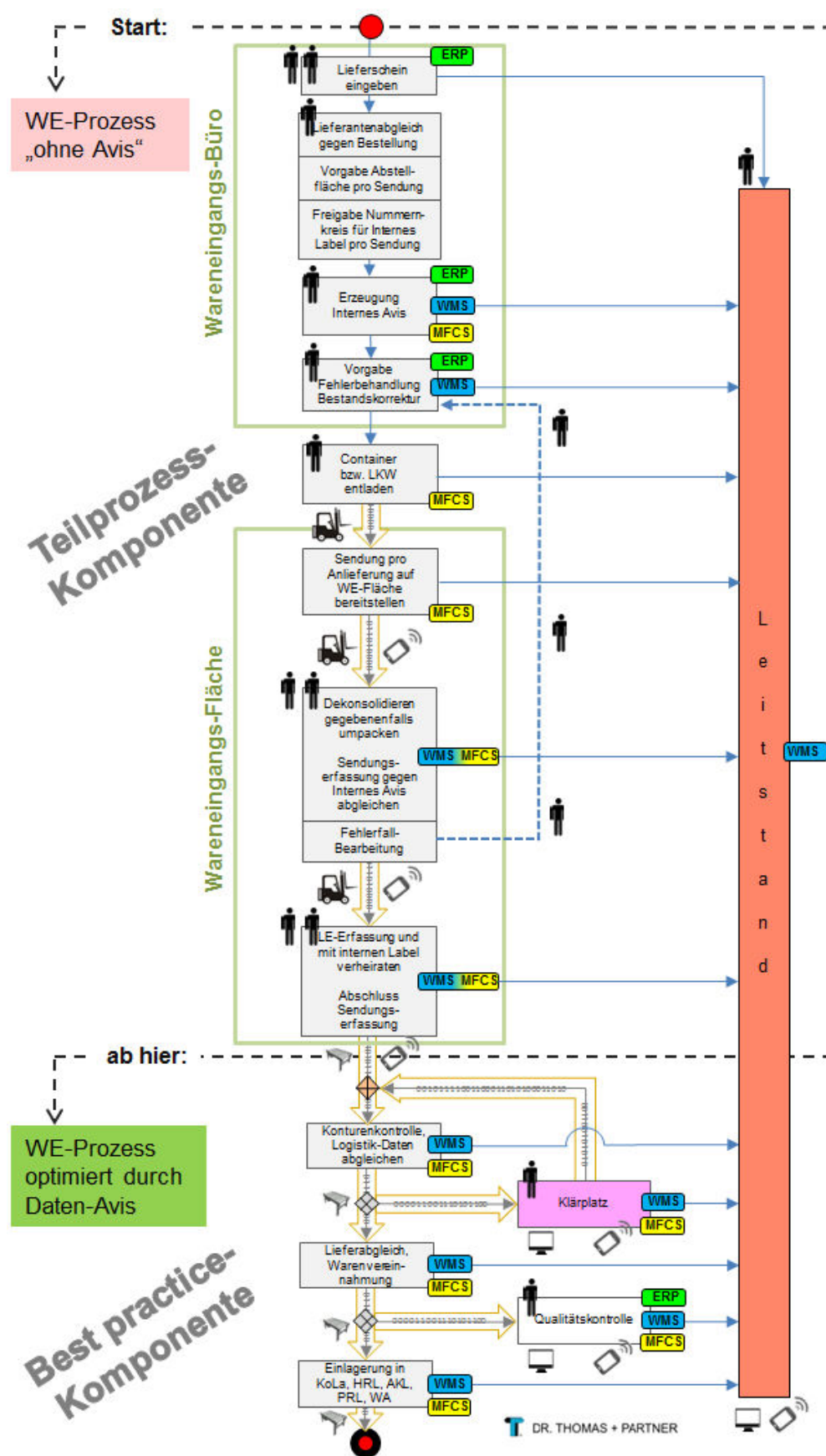


Abbildung 5.11: Integriertes Geschäftsprozessmodul Wareneingang

5.2.3.1 Analysemodell „Integriertes Geschäftsprozessmodul (WE)“

Entlang der Prozess-Instanzen des integrierten WE-Geschäftsprozessmoduls (Abbildung 5.9) werden die dem Leitstand übertragenen Daten zur Erstellung des Analysemodells für den Geschäftsprozess übertragen (Big Data³, vergleiche auch Kapitel 7.3).

Informationsbedarf im Prozessschritt	→ Lieferscheinabgleich → Erzeugung internes Avis → Vorgabe Abstellfläche (Haftungsübergang) → Lieferscheinabgleich → Erzeugung Internes Avis → Vorgabe Abstellfläche (Haftungsübergang) → Avisierungs-Daten auf Basis LE → Vorgabe Dekonsolidierung → Vorgabe Umpack-Anweisung → Vorgabe Qualitätsprüfung → Artikel freigeben / gesperrt / ausbuchen → Vorgabe Transportauftrag zur Einlagerung → Sonderprozesse (Bypass für Kommissionierung / Cross-Docking)
Prozessziele	→ kurze Durchlaufzeiten → wenig Platzbedarf → kurze Mitarbeiteranbindung → hohe Prozessqualität
Daten* aus Prozess für Leitstand	→ Anlieferzeiten bzw. Anlieferpeaks → Artikel freigeben / Artikel gesperrt / Artikel ausgebucht → Anzahl der Verteilung der Artikel auf verschiedene Ziele <i>*extrahierte Daten aus "Informationsbedarf im Prozessschritt"</i>
Empfänger der Kennzahlen	→ Einkauf → Leitstand, Logistik-Leiter → WE-Leiter → Mitarbeiter Wareneingang

³ Big Data: aus Datenmassen Informationen machen.

Kennzahlen zur Messung der Ziele (Benchmark-Vergleich)

- Anzahl angenommene Artikel pro Δt^{**}
- Anzahl der Mitarbeiter im WE pro Δt^{**}
- Flächenverwendungsgrad
- Warenannahmezeit
- rollierender Arbeitsfortschritt
- Qualität WE

*** betrachteter Zeitraum z.B. im Schichtbetrieb*

Kostentreiber!

(siehe auch Abbildungen 5.8 ff.)

- Mensch / Fläche / Zeit
- Sonderprozesse
(fehlende Infos, Verpackungsbeschädigung)
- Qualität der Artikel (Prüfung, Nacharbeit)
- Artikelhandling
(mechanisiert, manuell, mehrfach, einfach)

5.3 Kommissioniersysteme

Werden die Kostenstrukturen der intralogistischen Kernprozesse entlang des Materialflusses eine typischen Distributionszentrums aufgeteilt, geht daraus hervor, dass das größte Potenzial für die Kosteneinsparung, der Kommissionier-Prozess aufweist. Um die anfallenden in der Kommissionierung zu minimieren, muss der Prozess daher möglichst effizient gestaltet werden. Dazu gibt es zwei essenzielle Stellschrauben:

- Minimierung der Kommissionier-Zeit
- Maximierung der Kommissionier-Qualität

Für beide Ansätze existieren im praktischen Betrieb gute Lösungen.

In den folgenden Kapiteln werden Kommissioniersysteme in zwei Ausprägungen beschrieben und diskutiert:

- Zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer und Sorter (Kapitel 5.3.2 ff)
Grundlagen für erste Ansätze „teilautonome Kommissionier-Lösungen“
- Manuelle Sortierkommissionierung MSK (Kapitel 5.3.4)

Anmerkung: VDI-Richtlinie 3590, Blatt 1: Kommissioniersysteme; Grundlagen.

5.3.1 Anforderungen an Kommissioniersysteme

Die Anforderungen an die aktuellen Kommissioniersysteme ergeben sich aus den Trends am Markt – betrachtet aus Kundensicht als auch aus Sicht der Unternehmen.

Die Kundenzufriedenheit wird beeinflusst durch ihre Erwartung einer hohen Liefargeschwindigkeit.

In Zeiten von Same-Day-Delivery fließt daher in die Auftrags-Priorisierung immer die

Cut-off-Zeit⁴ (Ausgangszeitpunkt) mit ein. Die Cut-off-Zeit ist in der Praxis das entscheidende Kriterium).

Fehler in der Kommissionierung führen zum Verlust von Zeit und/oder Kundenzufriedenheit. Hierbei können vier Fehlerarten unterschieden werden:

- Typfehler (falscher Artikel)
- Mengenfehler (falsche Artikelanzahl)
- Auslassungsfehler (Artikel fehlt)
- Zustandsfehler (Artikel ist unvollständig oder defekt)

Zur Fehlervermeidung werden heute Kommissionier-Führungsmethoden wie Pick-by-MDE, Pick-by-Voice, Pick-by-Light, Pick-by-Point oder Datenbrillen in Verbindung mit Augmented Reality eingesetzt.

Beispielsweise bei der Kommissionierung mittels MDE wird sowohl der Lagerplatz als auch der Artikel durch Scannen bestätigt. Dies verringert die Gefahr von Auslassungs- und Typ-Fehlern. Durch das Einblenden von Bildern und Symbolen kann die Fehlerrate weiter gesenkt werden (siehe Kapitel 4 und Abbildung 5.17 „Mensch-Maschine-Kommunikation während des Rundgangs“).

5.3.2 Geschäftsprozessmodul zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer und Sorter

Rahmenbedingungen

Zur Einordnung dieses Geschäftsprozessmoduls einer zweistufigen Kommissionierung mit Batchpuffer und Sorter und Packerei wurden in der Tabelle 5.1 folgende Annahmen und Schwankungsbreiten festgelegt:

⁴ Cut-off-Zeit = Ausgangszeitpunkt an den KEP-Dienstleister: Zeitpunkt, an dem eine Bestellung (oder eine Wanne) bei einem Logistikdienstleister sein muss, um innerhalb eines definierten Zeitraums die Ware zustellen zu können.

Tabelle 5.1: Schwankungsbreiten in den Auftragsstrukturen (Praxisbezogene Werte der Firma Dr. Thomas + Partner)

Auftragsstruktur	33.000 Aufträge/Tag bis 100.000 Aufträge/Tag Ø 2,3 bis Ø 4 Artikel/Kundenauftrag Einpöstige Aufträge (17 % - 30 %)
Sortiment	150.000 gültige Artikel (SKU)
Ø Zugriffe je Lagerart und Tag	1. Zugriff (35 %) 2.-5. Zugriffe (40 %) > 5 Zugriffe (18 %) Golden Carton ⁵ (7%)

Die beispielhaft dargestellte Prozess-Schrittebene des Geschäftsprozessmoduls „zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer und Sorter“ soll auch als Synonym für den Einsatz technischer Varianten für die Sorter-Ausbildung gelten.

Wird innerhalb der Prozess-Schrittebene ein Kippschalen-, Quergurt- oder Taschensorter eingesetzt, ist die Abfolge der Prozessschritte (Auftrags-Priorisierung, Batchbildung, Rundgangsbildung, Kommissionier-Verfahren, Batchpuffer, Batchsorter und Sorterpackerei) identisch. Sicherlich können unterschiedliche technische Ausprägungen dazu genutzt werden, sodass durch weitere Prozessschritte eingehende Retouren in einem dynamischen Zwischenpuffer gespeichert werden und dem jeweiligen Batch wieder zugeführt werden können.

5.3.2.1 Batch-Kommissionierung

Der Prozess Batch-Kommissionierung ist ein mehrstufiger Prozess.

Der Grundgedanke dabei ist, eine Summe von mehrpöstigen Kundenaufträgen zusammenzufassen und die Wahrscheinlichkeit zu nutzen, dass in den unterschiedlichen Kundenaufträgen „gleiche Artikel“ mehrfach geordert werden. Da mehrfach benötigte Artikel nur einmal angelaufen werden müssen, kann die Wegstrecke während des Kommissionier-Rundgangs verkürzt werden.

⁵ Golden Carton: die komplette Kartonmenge eines Artikels wird für einen oder mehrere Kundenaufträge benötigt.

Die Abbildungen 5.12 und 5.13 skizzieren das Geschäftsprozessmodul „Zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer, Sorter, Rechnungs-Online-Druck und Sorterpackerei“. Hierbei wird der mehrstufige Prozess der Batch-Kommissionierung sichtbar.

Grundlagen für erste Ansätze „Teilautonome Kommissionier-Lösungen“

5.3.2.2 Mithören am Bestelltopf

Die Idee dahinter besteht darin, die Auftragsdaten der Kundenbestellung - schon ab dem Zeitpunkt des Bestelleingangs - dem WMS datentechnisch zu übertragen. Die Auswertung der logistisch relevanten Bestelldaten im WMS verbessern den Prozess der Auftrags-Priorisierung durch:

- das rechtzeitige Auslösen der Nachschubprozesse für das Kommissionier-Lager (vergleiche Abbildung 5.13) und hat großen Einfluss auf die Batchbildung

Mit einem vergrößerten Datenpool wird die Pick-Prognose verbessert (Kapitel 5.3.1.2 und Kapitel 7.2).

5.3.2.3 Auftrags-Priorisierung

Der Prozess der Auftrags-Priorisierung arbeitet mit den übermittelten Kundenauftragsdaten

- Auftragsdaten der Kundenaufträge zum Zeitpunkt des Bestellvorgangs (Kapitel 5.3.2.1)
- Und den fakturierten Kundenaufträgen (Abb. 5.13)

Auf der Grundlage dieser übermittelten Kunden-Auftragsdaten werden daraus vier Stellschrauben für den nachfolgenden Prozess der Batch-Bildung generiert:

- Einhaltung der geforderten Cut-Off-Zeit der Kundenaufträge
- den notwendigen Nachschub auslagern zu separieren
- die Einpöstigen Aufträge (EP)⁶ zu separieren
- und die Auslagerungen der möglichen „Golden- und Silver-Cartons“⁷ aus dem Nachschublager (z.B. automatisches Kleinteilelager) anzustoßen (vergleiche Abbildungen 5.12 und 5.13)

5.3.2.4 Batch-Bildung

Der Prozess der Batch-Bildung hat wesentlichen Einfluss auf die Gesamtkosten eines Distributionszentrums:

⁶ Einpöstige Aufträge (EP): Aufträge mit nur einer Pickposition.

Mehrpöstige Aufträge (MP): Aufträge mit mehreren Pickpositionen

⁷ Golden Carton: die komplette Kartonmenge eines Artikels wird für einen oder mehrere Kundenaufträge benötigt. Silver-Carton: ein Großteil der Kartonmenge eines Artikels wird für einen oder mehrere Kundenaufträge benötigt.

- der Kommissionier-Prozess weist einen geringen Automatisierungsgrad auf
- und ist somit personalintensiv

Das Ziel jeder Batch-Bildung ist es daher, die Anzahl der benötigten Mitarbeiter zu reduzieren. Die zentrale Frage lautet daher:

- Wie kann der Kommissionier-Prozess effizienter abgewickelt werden
- und mit welchen Innovationsschritten wird das Ziel erreichbar?

Damit die Effizienz im Kommissionier-Prozess gesteigert werden kann, wurde im Prozess Auftrags-Priorisierung die Einpöstigen Aufträge (EP) und Golden-Cartons separiert.

Damit werden folgende Quelle/Ziel-Beziehungen möglich:

- Die EP-Aufträge werden separat kommissioniert und danach zur Bildung von Versandeinheiten (VEs) an die Packtische gefördert
- Die Golden-Cartons werden direkt von der Quelle AKL zum Ziel Verpackungsstation gefördert (siehe Abbildungen 5.12 und 5.13 und Kapitel 5.3.2.3).

Wie oben beschrieben, nimmt die Datenaufbereitung der Kundenauftragsdaten durch die Auftrags-Priorisierung Einfluss auf die weitere Batch-Bildung. Damit ist bei der Batch-Kommissionierung, das Zusammenfassen und Verheiraten von Mehrpöstigen Kundenaufträgen (MP) zu Batches gemeint, aus denen dann wiederum die Kommissionier-Aufträge und Rundgänge gebildet werden (vergleiche Kapitel 5.3.2.1). Das Ziel dabei ist, durch kombinatorische Optimierung die Batches so zu gestalten, dass die zurückgelegte Wegstrecke sowie die Gangwechsel pro Mitarbeiter zu minimieren. Das gelingt durch einen Mehrfachzugriff auf Artikel, die mehrfach geordnet werden (vergleiche Kapitel 7.1.3).

Praktische Beispiel der Batchbildung:

Als Beispiel werden alle Aufträge aus der durch die Auftrags-Priorisierung sortierten Liste, nacheinander, solange dem Batch hinzugefügt, bis eine der beiden konfigurierbaren Abbruchbedingungen erfüllt ist. Zum einen gibt es eine maximale Anzahl an Teilen pro Batch (z. B. 10.000 Teile). Zum anderen gibt es eine maximale Anzahl an Picks pro Batch. Dies ist abhängig von der Anzahl der Mitarbeiter/-innen und der Dauer, die die Abarbeitung der Batches benötigt.

Grundsätzlich werden überlappende Batches zeitlich eingeplant, damit ein kontinuierlicher Arbeitsfortschritt in der Kommissionier-Abwicklung erfolgen kann (vergleiche Abbildungen 5.13 und 5.15).

Außerdem dient die Batchbildung dazu, Kommissionierwannen möglichst optimal auszulasten (Kapitel 5.3.4.1 und Abbildung 5.16 „*Ablauf der Wannen-Befüllung und Rundgangsbildung*“).

Theorie versus Praxis:

Bei der Batch-Bildung sind in der Theorie die Batch-Größen deutlich kleiner als bei der Sortier-Kommissionierung oder der unter 5.3.3 beschriebenen manuellen Sortierkommissionierung mit Batchpuffer. In den meisten derzeitigen Veröffentlichungen wird eine Batchgröße kleiner 150 Artikel als Messgröße genommen. In den Kapiteln 5.3.2 und 5.3.3 dargestellten Geschäftsprozessmodulen wird die Batchgröße aus 5.000 bis 10.000 Artikeln gebildet. Für die meisten in der Theorie entwickelten Algorithmen sinkt eine mögliche Verbesserung mit steigender Batchgröße. Hier werden Batches nur nach der Nähe der Eingangszeit-Fenster gebildet.

In der Praxis hat sich jedoch gezeigt, dass weder die Nähe noch der Eingang der Aufträge das entscheidende Kriterium sind, sondern die Cut-off-Zeiten der Aufträge („Feed Algorithmen“ Ho et al. 2008, Ho & Tseng 2006).

5.3.2.5 EP-Abwicklung, MP-Abwicklung

In der Prinzipskizze in der folgenden Abbildung 5.12 „*Zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer, Sorter, Rechnungs-Online-Druck und Sorterpackerei*“ sind zwei Abwicklungsarten abgebildet, die zu unterschiedlichen Abwicklungsarten führen:

Die Einpöstige-Abwicklung (EP-Abwicklung) und die Mehrpöstige Abwicklung (MP-Abwicklung) für sorterfähige Artikel.

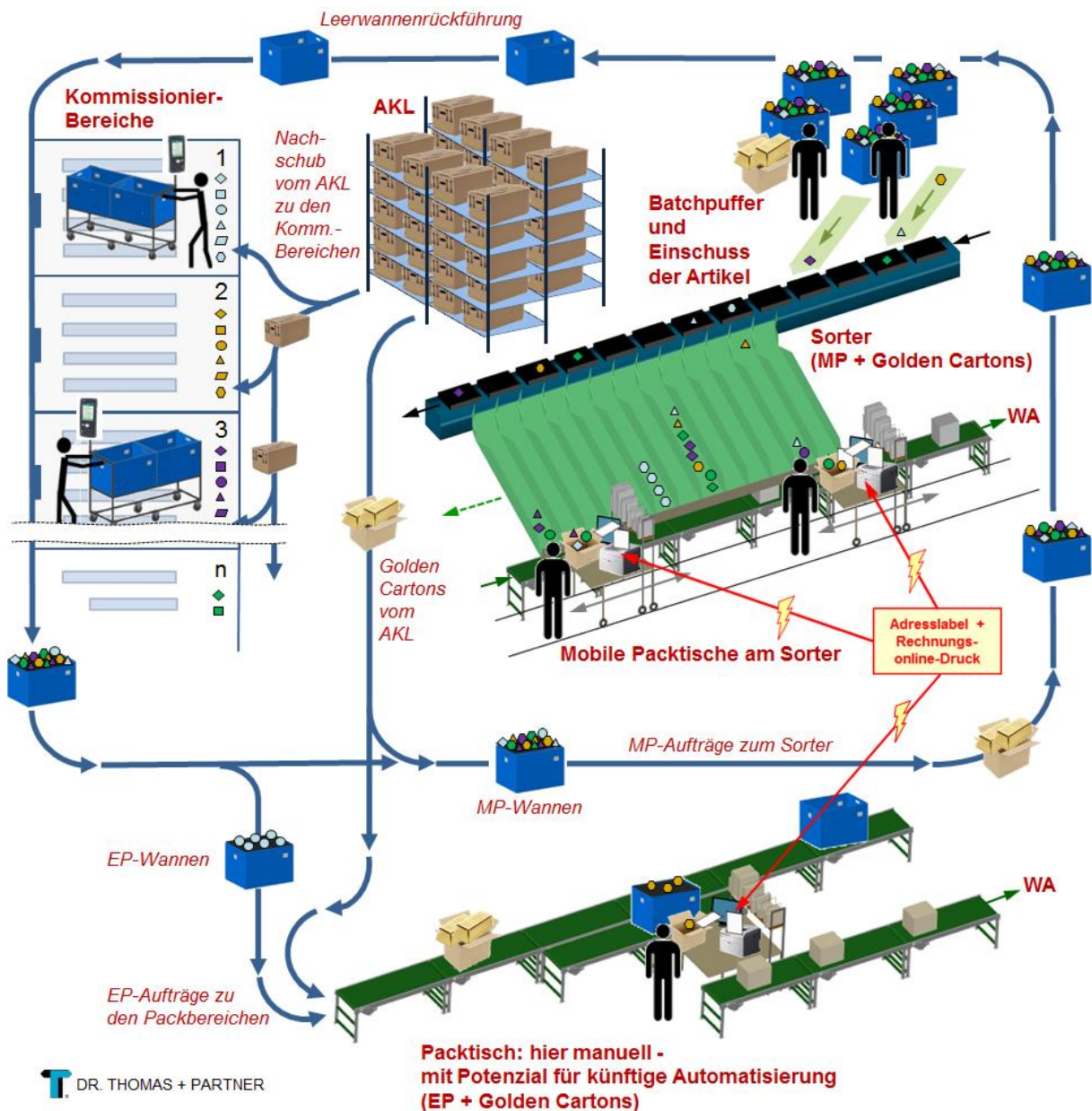


Abbildung 5.12: Prinzipskizze: „Zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer, Sorter, Rechnungs-Online-Druck und Sorterpackerei“

5.3.2.6 „Golden Carton“ Abwicklung

In den Abbildungen 5.13 und 5.14 „Geschäftsprozessmodul zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer, Sorter, Rechnungs-Online-Druck und Sorterpackerei“ wird eine weitere Abwicklungsart sichtbar.

Die „Golden Carton“-Abwicklung. Vor der Batchbildung wird durch die Auftrags-Priorisierung überprüft, ob es Artikel gibt, für welche die Bestellungen über alle betrachteten Aufträge größer sind als ein Vielfaches der Menge eines Nachschubkartons. Für diese Fälle wird die passende Anzahl der Nachschub-Kartons direkt aus dem Nachschublager ausgelagert und artikelrein in Wannen umgepackt (EP-Wannen).

Der Vorteil dieser Abwicklung ist leicht zu erkennen. Der Nachschubkarton muss nicht erst ausgelagert werden und ins Kommissionier-Lager wieder eingelagert werden, um durch die Mehrpöstige oder Einpöstige Rundgangsbildung „leergepickt“ zu werden.

In Abbildung 5.13 zweigt die Fördertechnik die EP-Wannen für die EP-Packerei ab und fördert an dem Verzweigungspunkt in der Durchlaufrichtung den Anteil der MP-Wannen zur batchreinen Sortierung weiter.

Der Prozessschritt in der EP-Packerei beginnt mit der Entnahme der Artikel, das GTIN/EAN-Label (Kapitel 3.1.3) wird gescannt.

Parallel dazu wird der Rechnungs-online-Druck aktiviert und gemeinsam der automatischen Verpackung zugeführt.

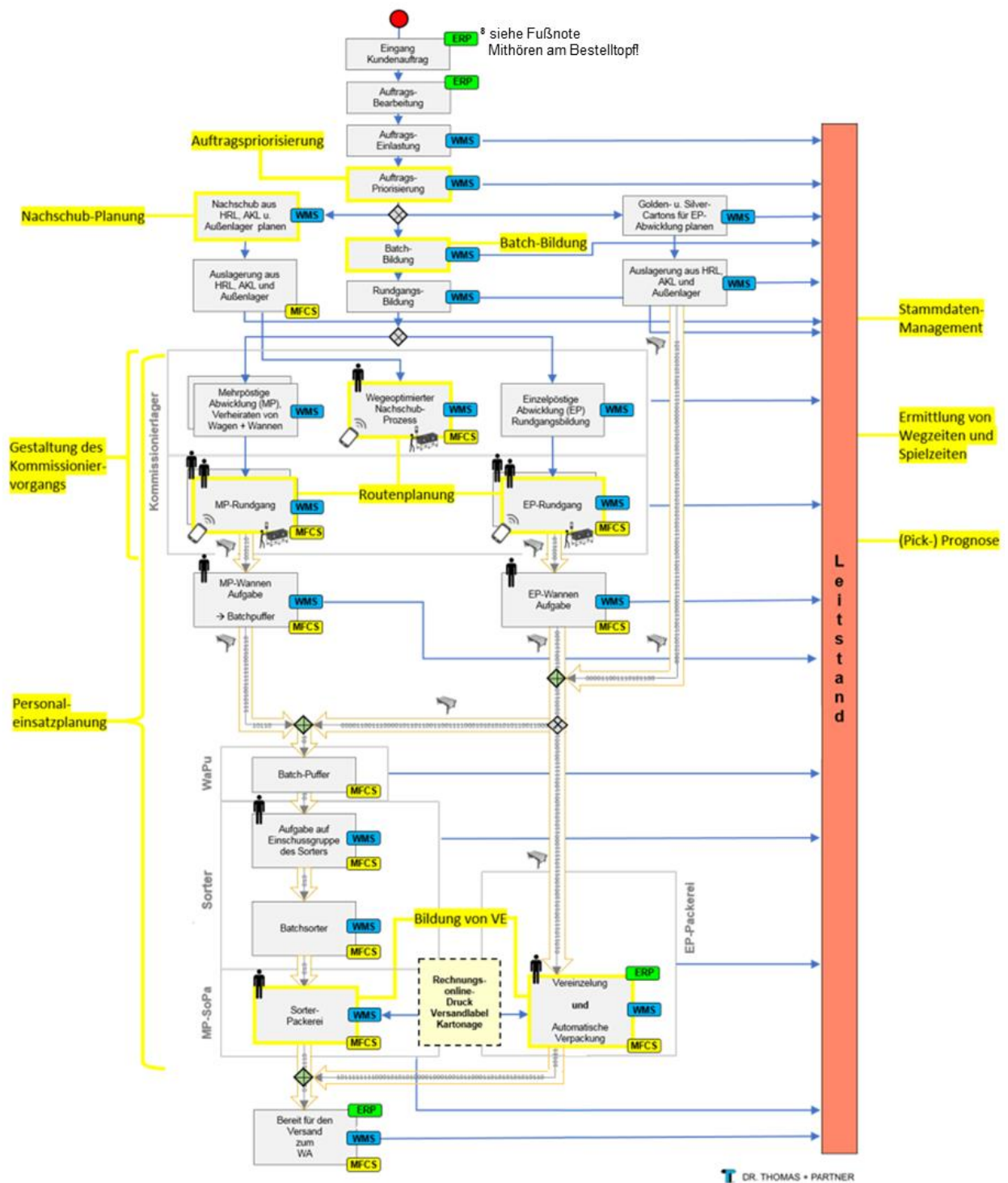


Abbildung 5.13: Geschäftsprozessmodul „Zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer, Sorter, Rechnungsonline-Druck und Sorterpackerei

⁸ zu **ERP** (Enterprise Ressource Planning) in Abbildung 5.13:

Die ERP-Ebene bereitet aus den Kundenbestell­daten die Kundensendungen vor, und übergibt die logistischen Daten wie Sendungsnummer, Anzahl, Teile pro Sendung, laufende Teilenummer einer Sendung mit Cut-off-Zeit, und die kaufmännischen Daten (Rechnungsdaten) an die Ebene WMS/MFCS.

5.3.3 IT-Prozessebene

Während des Entwurfs, z.B. der Batchbildung, muss die logistische Ebene, die Prozess-Schrittebene in Verbindung mit der IT-Prozessebene vom interdisziplinären Team verstanden werden. Das Augenmerk liegt bei diesem Beispiel

- bei der Wannen- und Rundgangsbildung
- bei der Mensch-Maschine-Kommunikation
- beim Leitstand /Arbeitsfortschritt-Überwachung

5.3.3.1 Wannen und Rundgangsbildung

Jedes Lagerfach in den Kommissionier-Zonen hat einen sogenannten Pickindex. Dieser Index liefert abhängig von Bereich, Gang, Regalspalte und Höhe eine Bewertung für das Lagerfach. Diese Indizierung ist parametrierbar, sodass sowohl nach der Schleifenstrategie als auch nach der Stichgangs-Strategie kommissioniert werden kann.

Alle Pickpositionen, die in diesem Batch und in einem Kommissionier-Bereich benötigt werden, werden anhand ihrer Pick-Indizes aufsteigend sortiert. Dann werden solange Pickpositionen zu einer Wanne hinzugefügt, bis ein definiertes Volumen erreicht ist. Sind alle Wannen gebildet, so werden immer, in diesem Fall bis zu vier Wannen, zu einem Rundgang zusammengefasst. Das Bilden des Rundganges ist in Abbildung 5.14 dargestellt.

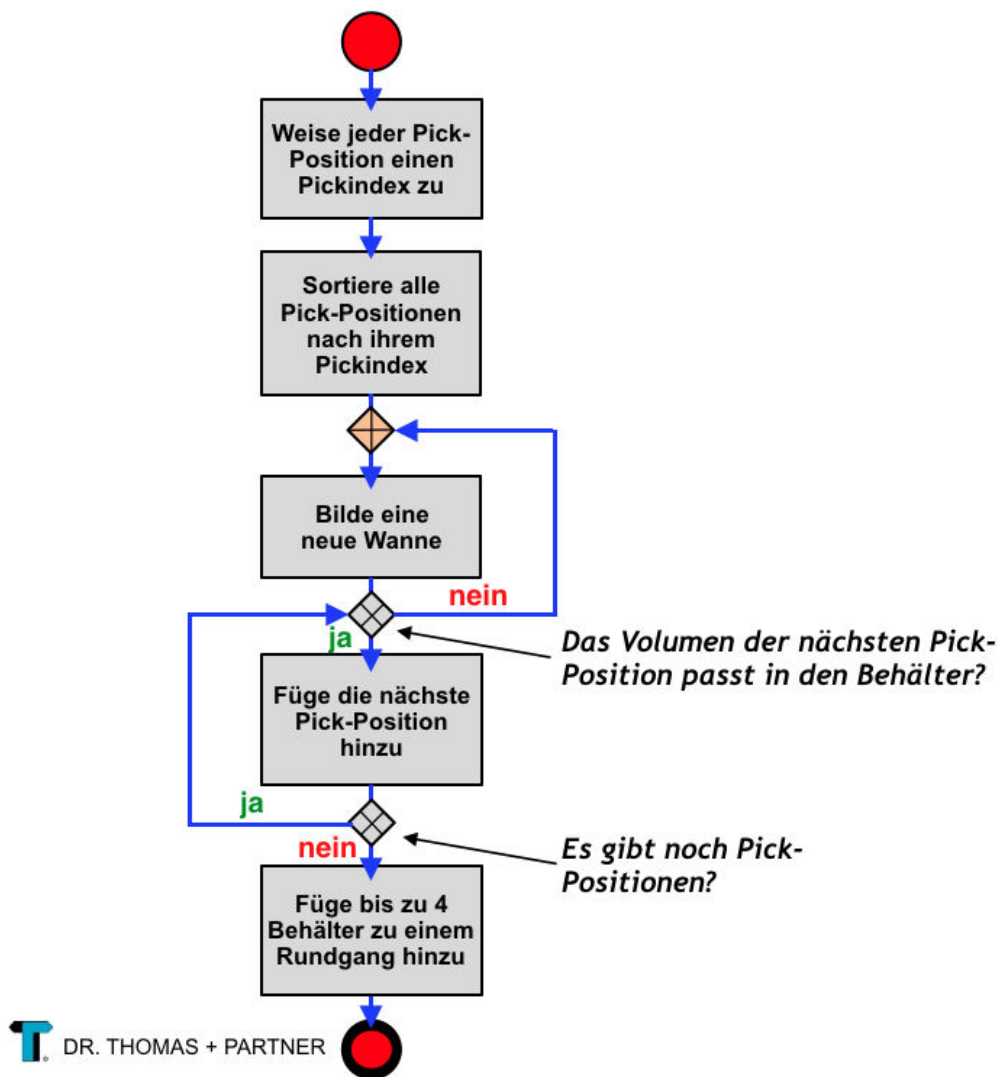


Abbildung 5.14: Ablauf der Wannen-Befüllung und Rundgangsbildung

5.3.3.2 Mensch-Maschine-Kommunikation

Bildet die Abbildung 5.13 das Geschäftsprozessmodul einer zweistufigen Kommissionierung bis hin zur Sorter-Packerei mit Rechnungs-Online-Druck ab, wird in der Abbildung 5.16 die Mensch-Maschine-Kommunikation zwischen dem Kommissionier-Personal und dem WMS/MFCS in einer weiteren Ebene aufgezeigt.

In den Bearbeitungs-Folgeschritten erfolgt gleichzeitig eine permanente Inventur, welche in der Praxis, von jedem Wirtschaftsprüfer anerkannt wird; da sie mit Zeitstempel archiviert, und daher transparent ausgewertet werden kann.

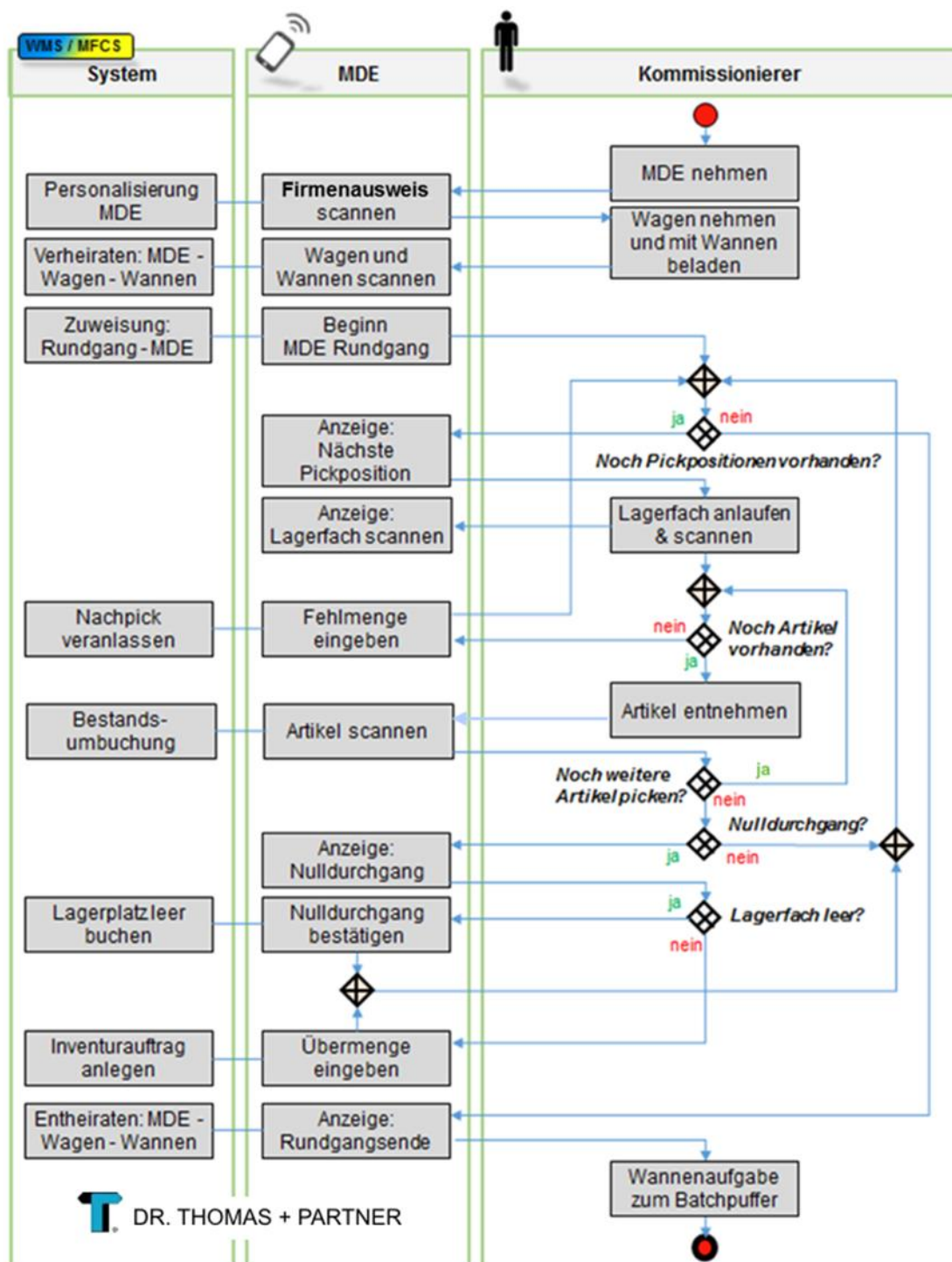


Abbildung 5.15: Mensch-Maschine-Kommunikation während des Kommissionier-Rundgangs

5.3.3.3 Leitstand - Arbeitsfortschritt-Überwachung

Mit der online-Datenübertragung zum Leitstand (Abbildung 5.13) werden aus Datenmassen Informationen erzeugt, die zur Arbeitsfortschritt-Überwachung im Leitstand verwendet werden (siehe Abbildung 5.16). Gern kommt diese Arbeitsfortschritt-Überwachung auch auf mobilen Erfassungsgeräten (wie Smartphones) von Führungskräften zum Einsatz.

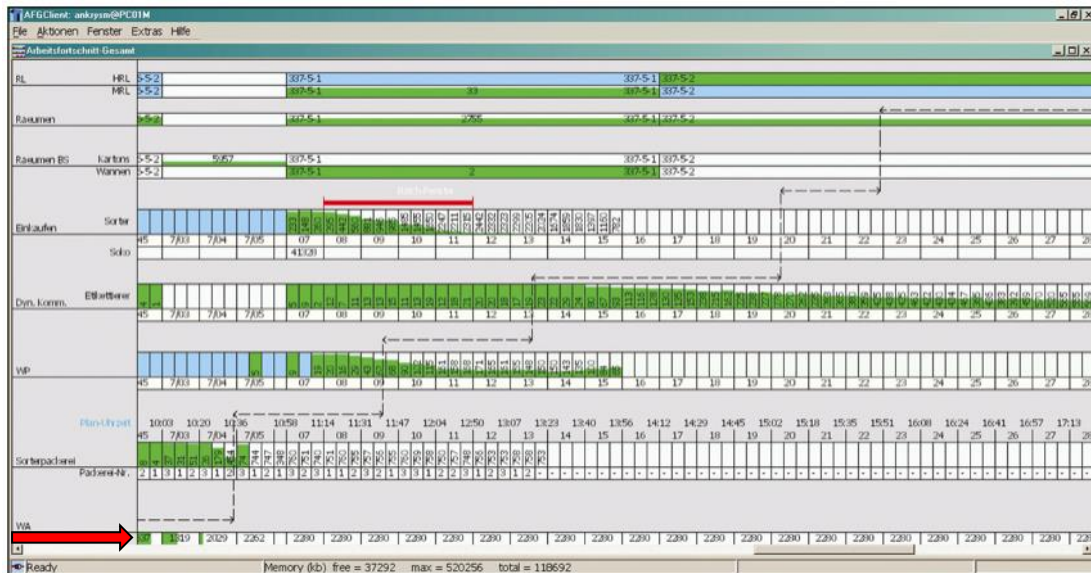


Abbildung 5.16: Arbeitsfortschritts-Überwachung im Leitstand (roter Pfeil)

5.3.3.4 Ansätze zur Verbesserung der Planungssicherheit

In der Logistik ist kein Tag wie der andere. Diese Tatsache gilt auch für jedes Warenverteilzentrum. Zu den wichtigsten Einflussfaktoren zählen unter anderem saisonale Nachfrageschwankungen oder vorübergehende Trends.

Beispiel: Bei der Fußball-Weltmeisterschaft 2018 etwa, stieg die online-Nachfrage nach Fußball-Fanartikeln in Deutschland, bezogen auf das Vorjahr, um 200 Prozent an.

Dies stellt erheblichen Anforderungen an die gesamte Supply Chain.

Vor allem im 3-Schicht-Betrieb eines Warenverteilzentrums sind diese Anforderungen von großer Bedeutung:

Bei voller Auslastung bleibt somit kein Zeitfenster übrig, in dem ankommende Auftragsdaten aufbereitet, und vorbereitete Maßnahmen (z. B. Nachschub) noch vor Arbeitsbeginn getroffen werden können.

Bereits in der Vergangenheit wurde das frühzeitige Abgreifen, Speichern und Auswerten aller (logistischer) Daten fokussiert, um eine möglichst hohe Planungssicherheit zu gewährleisten. Aus der Abbildung 5.13 wird daher sofort erkennbar, weshalb der Datenfluss entlang der Prozesskette detailliert weiterverarbeitet wird. Kapitel 5.3.3.5 zeigt, dass die übertragenden Daten zur Erstellung des Analysemodells eingesetzt werden.

„Aus Datenmassen Informationen machen“ - Big Data (vergleiche auch Kapitel 7.3).

5.3.3.5 Analysemodell für das Geschäftsprozessmodul „Zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer und Sorterpackerei“

Entlang der Prozess-Instanzen des Geschäftsprozessmoduls (Abbildung 5.12) werden die dem Leitstand übertragenen Daten zur Erstellung des Analysemodells für den Geschäftsprozess übertragen („aus Analyse-Daten Informationen machen“, vergleiche Kapitel 5.3.3.4 und Kapitel 7.1.3)

Informationsbedarf im Prozessschritt	→ Anzahl der Übertragungen der Kommissionier-Aufträge über den Tagesablauf von ERP an WMS → Batch-Auffüllung entlang der übertragenen Zeitintervalle → Arbeitsfortschritt-Meldungen von Beginn der Kommissionierung bis WA. Übergabe an KEP-Dienste → MDE geführte Batch-Kommissionier-Steuerung (online): → Scan: Gasse, Regal, Fach, Lagerfach → Scan: Artikel, Eingabemenge → Nulldurchgang → Fehlermengenabwicklung → Warenbegleitschein-Abwicklung → Durchlaufzeit Warenbegleitscheine → BDE-Meldung: Beginn Kommissionier-Rundgang → BDE-Meldung: Ende Kommissionier-Rundgang → Fehlermengenabwicklung (erst nach Meldung Ende) → Status Wannenpuffer → Batchstatus → Batchfreigabe → Dynamischer Batch-Wechsel → Packprozess-Abwicklung
---	---

Prozessziele	→ Kurze Durchlaufzeiten → Hohe Rundgangs-Rendite durch kurze Wege → Zeitgesteuerter Prozessablauf → Synchroner Arbeitsfortschritt (Plan, Uhrzeit) → Keine Abweichung vom vorgeschriebenen Prozessende → Prozess-Sicherheit
---------------------	--

Daten aus Prozess für Leitstand	→ Anzahl Kommissionier-Aufträge → Mehrfach-Zugriff pro Artikel und Batch → Anzahl Artikel pro Auftrag → Anzahl Golden Cartons
--	---

- Dynamische Batchkommissionierung
- Anfang / Ende pro Batch
- Arbeitsfortschritts-Überwachung (Plan, Uhrzeit)
- Nachschub benötigt / beendet
- Zeitliche Batchkommissionierungs-Abwicklung
- (Treppenkurve)
- (Arbeitsfortschritt)
- Status Wannepuffer
- Sorterpackerei (Dynamischer Batch-Übergang)

Empfänger der Kennzahlen

- Leitstand, Logistik-Leiter
- Kommissionierungs-Leiter
- Mitarbeiter in der Logistik
- Vertrieb
- Geschäftsführung in verdichteter Form (online)

Kennzahlen zur Messung der Ziele

- Anzahl Kommissionier-Aufträge
- Anzahl Artikel pro Auftrag
- Wegezeiten pro Auftrag / Wegezeiten pro Batch
- Kommissionszugriffe pro MA
- Batchoptimierung
- Kapazitätsauslastung
- Fehlmengen

Kostentreiber!

- Artikelhandling
 - Wegezeiten pro Auftrag / Batch
 - Fehlerbehandlung
 - Zeitliche Differenzen in der Batch-Bearbeitung durch fehlende Prozesssicherheit
-

5.4 Manuelle Sorter Kommissionierung mit Hochregal-Wannenpuffer und Sortier-Packmodul (MSK)

Die Idee des MSK-Prozesses wurde aus der Marktanforderung geboren:

Weniger Technik erhöht die Flexibilität der Versandabwicklung.

Weniger Technik wendet sich gegen den Einsatz von Sortern (Quergurt-, Kippschalen-, Taschensorter, etc.) in der Ausprägung festinstallierter Fördertechnik, die auf eine vorgegebene Sortierleistung optimiert ist, und diese im laufenden Betrieb immer zur Verfügung stellt.

Die notwendige Flexibilität der Versandabwicklung ist durch die Marktanforderung zum Beispiel des E-Commerce-Handels erforderlich. Der hohe Bestelleingang zu Wochenbeginn nimmt im Laufe der Woche kontinuierlich ab, und erfordert durch den überproportionalen Bestelleingang des darauffolgenden Wochenendes eine angepasste Durchsatzleistung.

Manuelle Sorter Kommissionierung mit Regal-Wannenpuffer und Sortier-Packmodul (MSK)

Die Idee des MSK-Prozesses wurde aus den Marktanforderungen geboren:

- Weniger festinstallierte Fördertechnik wendet sich gegen den Einsatz von dem Sortersystem (Quergurt-, Kippschalen-, Taschensorter)
- Angepasste Durchsatzleistung an die Ganglinien des Bestelleingangs (hoher Bestelleingang am Wochenende)
- Einsatz manuell bedienter Sortier- und Packmodule

Außerdem beeinflussen Feiertage, Saisonflüsse und Ferienzeiten die Ganglinie des Bestelleingangs. Denkt man diese flexible Anpassung an die Markterfordernisse weiter, wird schnell eine mögliche manuelle Abwicklung denkbar. Entsprechend den schwankenden Kundenaufträgen über den betrachteten Zeitraum, wird durch den Einsatz von manuell bedienten Sortier-, und Packmodulen eine kostengünstige Variante sichtbar.

Mit dem Ersatz der festinstallierten Fördertechnik (z.B. Quergurt-, Kippschalensorter) durch die manuell bedienten Sortier- und Packmodule ist der Daten- und Prozessfluss vom Eingang des Kundenauftrag bis zum Prozessschritt der Batchbildung mit dem, in Kapitel 5.3.2 ff beschriebenen, Geschäftsprozessmodul identisch.

Aus Projektsicht muss damit nur die Schnittstelle zum eingesetzten ERP-System angepasst werden. Die Prozessschritte Auftragseinlastung, Auftragsbearbeitung, Auftrags-Priorisierung und der daraus resultierende notwendige Nachschub, können als Module wie in Abbildung 5.17 „eins zu eins“ übernommen werden.

5.4.1.1 Geschäftsprozessmodul MSK

Die manuelle Sorter-Kommissionierung MSK sollte die oben aufgezählten Vorteile wie Flexibilität in der Versandabwicklung aufweisen. Dazu muss die MSK in der Anschaffung als auch im Unterhalt eine günstigere Alternative gegenüber dem, in Kapitel 5.3.3 ff beschriebenen Sorter-Einsatz, bieten.

Als Vorgaben zur Abwicklung wurde von folgenden Annahmen ausgegangen:

- Ein Batch-Sortiermodul und Packmodul verarbeitet jeweils 60 bis 100 Kundenaufträge
- Ein Kundenauftrag besteht durchschnittlich aus 3 Teilen
- 80 Kundenaufträge pro Sortier-, Packmodul entsprechen damit 240 Teile pro Modulbatch
- Das Bestellvolumen resultiert aus heterogener Sortimentbreite (z.B. Stiefel bis Textilien)

- Durchschnittlich 30 Teile pro Kommissionier-Wanne
- Einsatz von zwei Wannen pro Kommissionier-Rundgang
- Einsatz eines Wannenpuffer mit Einzelzugriff pro Kommissionier-Wanne

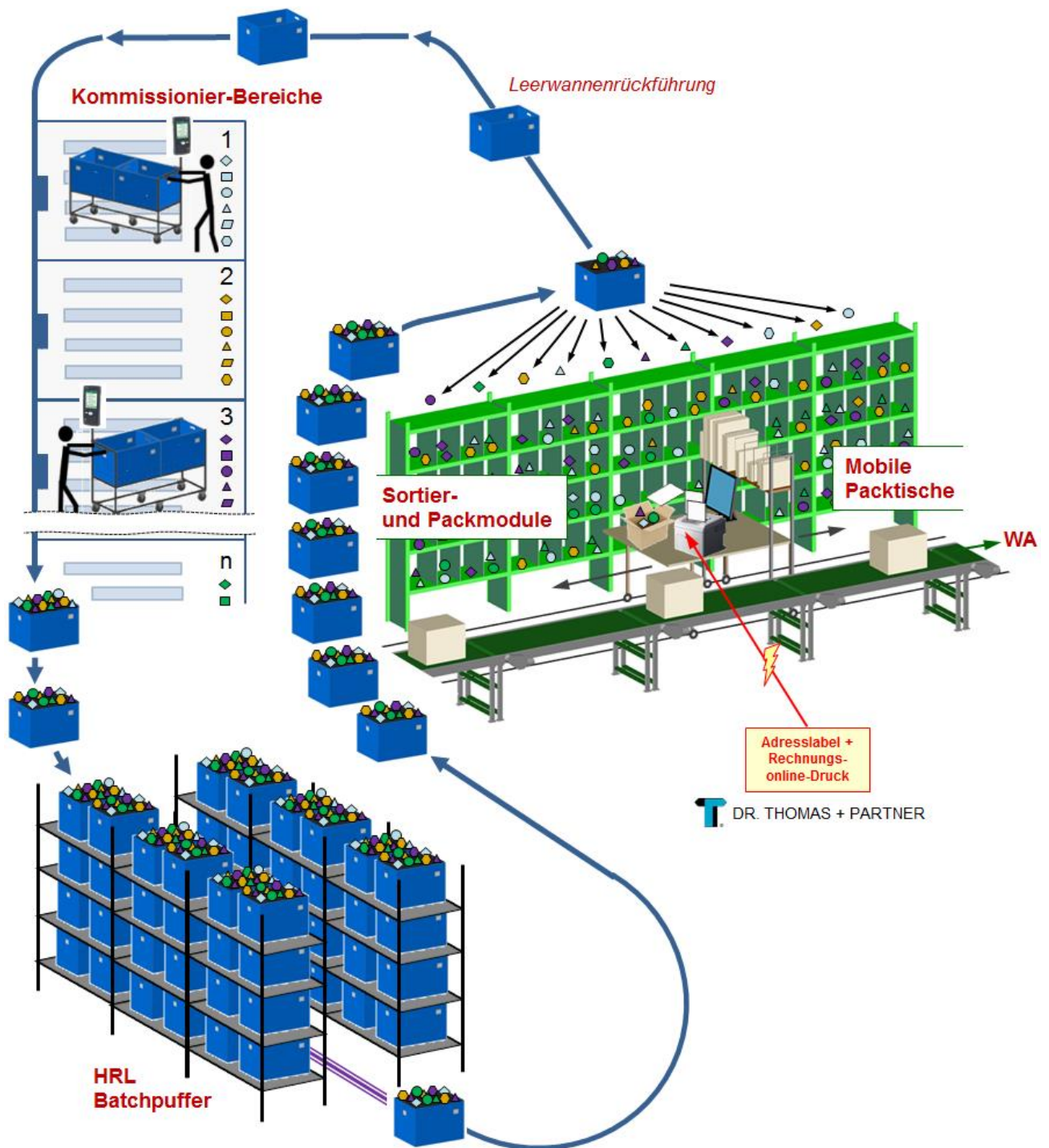


Abbildung 5.17: Prinzipskizze: Geschäftsprozess MSK mit dynamischen Packmodulen

5.4.1.2 Batchbildung Zielstellungen

Jede Batchbildung hat die Zielstellungen:

Zum einen den Mehrfachzugriff auf Artikel entlang des Kommissionier-Rundgangs möglichst oft zu erreichen und zum anderen die Pickdichte zu erhöhen und damit die Kommissionier-Wegzeit gering zu halten.

Voraussetzung für diese Zielstellungen ist eine Poolbildung mit ausreichenden Aufträgen in Abhängigkeit des Personaleinsatzes. Durch diese Organisationsform, erst wenn genügend Aufträge für eine Poolbildung vorhanden sind, werden globale Lösungsverfahren eingesetzt mit der Zielfunktion "wie findet man das globale Minimum".

Das globale Minimum ist erreicht, wenn eine abgeglichene Auftragseinlastung und die darauffolgende Abarbeitungszeit ähnlich einer Sägezahnkurve gelingen. Wobei die organisatorischen Maßnahmen durchaus auch eine zeitlich verschiebbare Pausenzeit vorsehen kann.

Batchbildung pro Sortier-, Packmodul

Alle Aufträge sind durch die Auftrags-Priorisierung, wie in Kapitel 5.3.2 ff beschrieben, nach den Cut-off-Zeiten eingereiht. Die Batchbildung pro Modul ist mit dem Ziel verbunden, die durchschnittlichen Wege je Pickposition zu verringern und die Kommissionier-Wannen optimal auszulasten. Pro Rundgang sind zwei Kommissionierwannen im Einsatz und pro Wanne können 30 Teile transportiert werden. In Abstimmung mit der Vorgabe, wie in Kapitel 5.3.3.1 ersichtlich, ist die Gesamtkommissionier-Fläche in einzelne Komm.-Bereiche unterteilt. Diese Vorgabe "zwei Wannen in einem Komm-Bereich" führt zu optimierten Rundgängen, da der Wegeanteil pro Bereich geringgehalten werden kann (Abbildung 5.17).

Rundgangsoptimierung

Die Rundgangsoptimierung jedes Kommissionier-Bereiches hat als Variable "welche Wanne bedient welches Sortiermodul" verbunden mit dem Ziel, die Kundenaufträge pro Komm-Bereich zu synchronisieren und somit die Cut-off-Zeiten einhalten zu können. Der Kommissionier-Rundgang startet mit der Personalisierung und Lokalisierung und der Wannenmeldung über MDE Scans. Diese erfassten Daten werden mit der Rundgangsoptimierung, die im Hintergrund gelaufen ist, verheiratet. Danach beginnt das Komm-Personal mit dem MDE geführten Rundgang. Jede Pickposition auf dem wegeoptimierten Rundgang wird gescannt und mit der vorgegebenen Wanne verheiratet. Am Ende des Rundgangs werden die Wannen gescannt und niveaugleich auf die Fördertechnik geschoben. Die Fördertechnik transportiert die vollen Wannen zum Wannenpuffer, einem Hochregal (HRL) mit Einzelzugriff, und führt Leerbehälter dem Kommissionier-Personal wieder zu.

Rundgangs-Abwicklung

Die Rundgangs-Abwicklung jedes einzelnen Komm.-Bereichs führt zu unterschiedlicher Durchlaufzeiten, dabei müssen auch Leistungsunterschiede des Personals berücksichtigt werden. Die Funktion des Batchpuffers (HRL) glättet durch seine Zwischenspeicher-Funktion, die zeitlichen Abhängigkeiten. Die Zwischenspeicher-Funktion gilt auch für den Abzug aus dem HRL. Sind alle Wannen für die Kundenaufträge eines Sortier-, und Packmodul im HRL zwischengespeichert und ein Modul hat freie Kapazität, d.h. der Sortierprozess ist abgeschlossen, werden die nächsten Wannen aus dem HRL abgezogen und zum Sortiermodul gefördert.

Sortierprozess und Packvorgang

Der Sortierprozess, der oben in der Annahme aus 80 Kundenaufträgen, aus durchschnittlich drei Teilen besteht, wird MDE-gesteuert in ein Waben-Regal händisch nach Kundenauftrag sortiert. Anfang und Ende des Sortiervorgangs werden erfasst. In diesem Beispiel soll das eingesetzte Personal die Kundenaufträge sortieren und im nächsten Prozessschritt verpacken. Der Packvorgang pro Kundenauftrag beginnt mit der Auswahl (der Verpackung, und dem Erfassen jedes Artikels). Den Abschluss bilden der automatisch angestoßene Online-Rechnungsdruck und der Druck des Adress-Labels, inklusive der Rückmeldung. Der verschlossene Versandkarton ist über das Adresslabel vom MFCS auf der Ausgangsfördertechnik identifiziert. Diese Information "die bestellte Ware ist versandfertig", kann dem Kunden als Service übermittelt werden. Entsprechend den Cut-Off-Zeiten werden die versandfertigen Kundenaufträge den KEP-Diensten zugefördert.

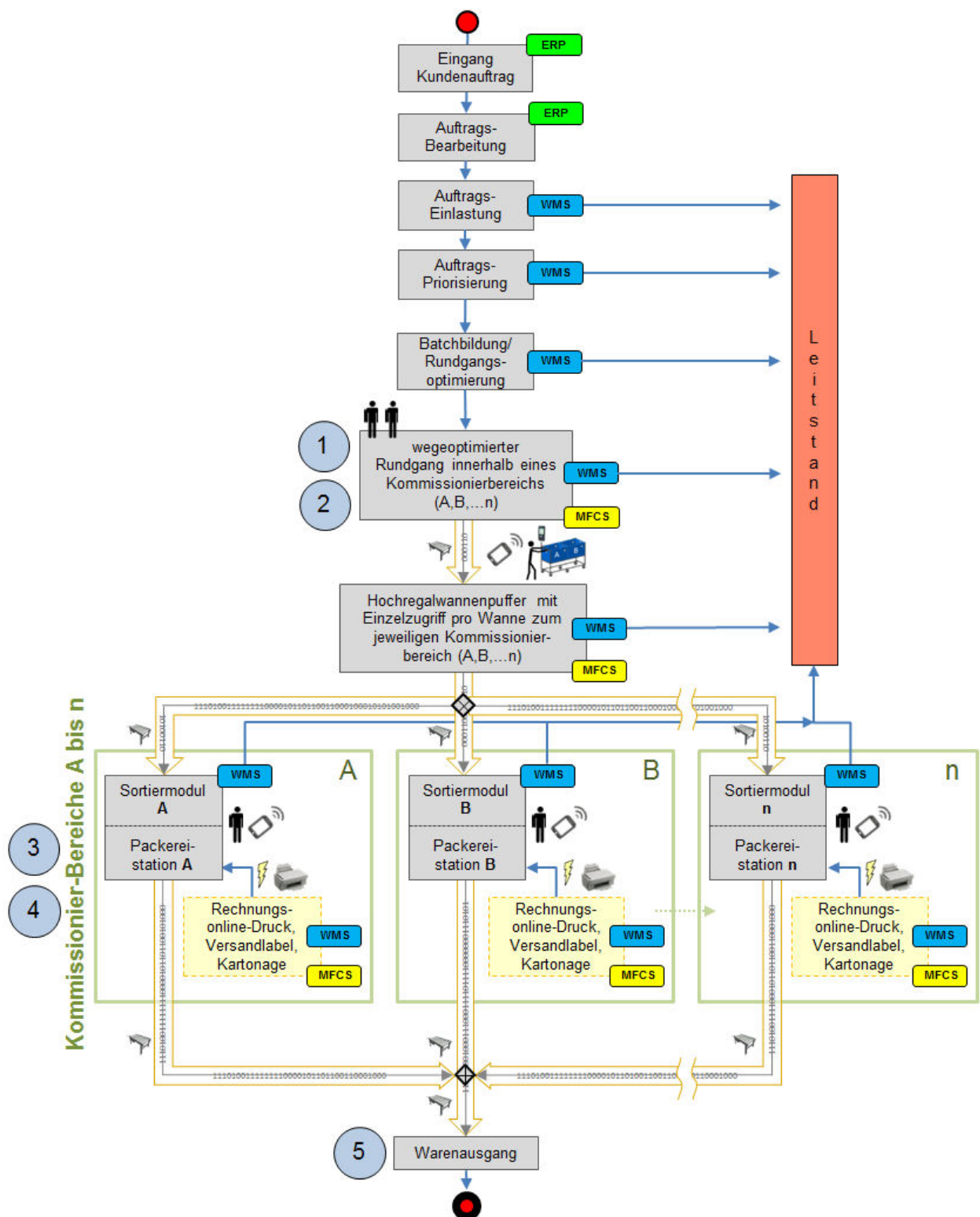


Abbildung 5.18: Geschäftsprozessmodul MSK
(Prozessinformationen 1-5 sind unter Kapitel 5.4.1.3 beschrieben)

5.4.1.3 Analysemodell für Geschäftsprozesse Manuelle Sorter-Kommissionierung „MSK“

Entlang der Prozess-Instanzen des Geschäftsprozessmoduls MSK in Abbildung 5.18 werden die, dem Leitstand übertragenen Daten zur Erstellung des Analysemodells für den Geschäftsprozess übertragen:

Information zur flexiblen Versandabwicklung

- Eingang Kundenaufträge + prognostizierte online Bestelleingänge
- Einlasten Anzahl der Aufträge pro Δt^* in Abhängigkeit der Cut-off-Zeit
- Abgeleiteter Personalaufwand nach Kommissionier-, Sortier-, und Packbereich pro Δt^*

** betrachteter Zeitraum z.B. im Schichtbetrieb*

Prozessziele

- Flexibilität bei der Versandabwicklung
- Flexibler Personaleinsatz z.B. Jahresarbeitszeitmodell
- Rundgangoptimierung abgestimmt mit Cut-off-Zeiten
- Prozesssicherheit
- Permanente Sicht auf die Kostentreiber

Kostentreiber

- Fehlende Organisationsvorgaben für den Personaleinsatz entlang der Bedarfs-, Poolbildungs-, Optimierungs-, Auftragseinlastung
- Abarbeitungszeit für die Zielstellungen "Kommissionierwege-Zeit zu optimieren" und "Mehrfachzugriff zu ermöglichen"

Prozessinformationen MDE ⇔ WMS/MFCS



MDE geführte MSK-Kommissionierung

- Personalisierung MDE
- Lokalisierung/Komm.-Bereich
- Verheiraten beider Wannen
- Zuweisung Rundgang im Bereich
- Anzeige nächste Pickposition
- Anzeigen Lagerfach ⇔ quittieren
- Artikel entnehmen ⇔ quittieren und mit vorgegebener Wanne verheiraten

2

- Fehlerbehandlung analog, Abbildung 5.16
 “Mensch-Maschine-Kommunikation während des Rundgangs“
- Anzeige “Rundgangsende“, Übergabe auf Fördertechnik
- Status “Kommissionier-Rundgänge pro Kommissionier-Bereich“
- Status “HRL Zwischenspeicherfunktion pro Rundgang“

3

- Informationsfreies Sortiermodul + alle Kundenaufträge für ein Modul, sind im HRL eingelagert
- Abzug der Kommissionier-Wannen zu dem freien Sortiermodul
- Personalisierung MDE
- Beginn “händischer Sortiervorgang“
- Artikel identifizieren und mit vorgegebenem Fach verheiraten, bis alle Kundenaufträge (in diesem Beispiel 80 Kundenaufträge) sortiert sind
- Ende Sortiervorgang

4

- Personal wechselt zum nächsten Prozessschritt “Packvorgang“
- Auswahl Verpackung
- Erfassung jedes Artikels pro Kundenauftrag
- Online Rechnungsdruck und Druck Adress-Labels
- Identifizierung über Adresslabel auf der Ausgangsfördertechnik

5

- Sortierung nach Cut-off-Zeit in Container bzw. LKW
- Info an den Kunden
 Versandstatus

Betriebsdatenauswertung aus den Prozessinformationen MDE ⇔ WMS/MFCS zur Leitstand- und Ressourcenplanung

- Arbeitsfortschritt - zeitlicher Gesamtüberblick der MSK zur Überwachung und Steuerung, sowohl der Einzelprozesse als auch des Gesamtprozesses
- Kennzahlen Soll/Ist entlang der Prozess-Instanzen vom Einlasten der Kundenaufträge, über den Kommissionier-Ablauf mit Auswirkung auf den Batchabschluss und den Sortier-,

und Verpackungsprozess und damit die Cut-off-Zeit sowie die Übergabe an den KEP-Dienst

-
- | | |
|---|--|
| Empfänger der Kennzahlen
z.B. zeitliche
Arbeitsfortschrittsgraphik | <ul style="list-style-type: none">• Logistik-Leitung• Komm-Leitung• Personal in der Logistik• Vertrieb• Geschäftsführung, z.B. Visualisierung in verdichteter Form: TUP-Apps |
|---|--|
-

- | | |
|---|--|
| Kennzahlen zur Messung
der Ziele
(Benchmark-Vergleich) | <ul style="list-style-type: none">• Personaleinsatz versus Bestellabwicklung• Auftragsstruktur "Aufträge pro Tag"• Kapazitätsauslastung• Ø Kommissionier-Zugriffe pro MA• Ø Sortier-, Puckleistung pro MA• Fehlmengen |
|---|--|

5.5 Prozesse Lagerverwaltung und Bestandsverwaltung

Unter dem Oberbegriff Lagerung sind die Prozesse Lagerplatzverwaltung, Bestandsverwaltung bis hin zu den Inventurfunktionen vermerkt. Unter der Lagerplatzverwaltung verbergen sind wiederum:

die **Lagerorganisation** mit den Unterpunkten

- ☐ Lager-Parametrierung für hohe Flexibilität in der Kapazitätsausnutzung
- ☐ Handling von qualitätsgestuften Waren
- ☐ Handling von Mischkartons, Retouren und kundenspezifischen Kartoninhalten
- ☐ Lagertopologie und Zonenstrategie

die **Belegungsstrategien/Platzvergabe Strategien** mit den Unterpunkten

- ☐ Artikel- und Lagerbereichs-bezogene Strategien für eine gute Platzausnutzung und kurze Wege bei der Ein- und Auslagerung
- ☐ Bedarfsgerechte Lagerplatz-Ordnung: von Festplatz-Zuordnung bis zur dynamischen Lagerplatzvergabe

die **Bewegungen** mit den Unterpunkten

- ☐ Optimierung durch Verdichtungsprozesse
- ☐ Transparente Prozesse im Bewegungsprotokoll

Unter dem Begriff **Bestandsverwaltung** subsumieren sich die:

Artikelstammpflege

- ☐ Erfassung und Verwaltung der Artikelstammdaten
- ☐ Pflege der logistischen Daten zum Artikel

Bestandsdisposition

- ☐ Optimale Bestandshaltung zur Erfüllung der geforderten Lieferfähigkeit
- ☐ Dispositionsstrategien auf Basis der Artikel-Logistikdaten
- ☐ Sicherung der Warenverfügbarkeit am Zugriffsort
- ☐ Standortübergreifende Nachschub-Strategien

Bestandsbewegungen

- ☐ Durchführen von Einzel- und Sammel-Umlagerungen
- ☐ Automatische und kontrollierte manuelle Korrektur der Bestände
- ☐ Sichtbarkeit aller Bewegungen im Bestandsprotokoll

Inventurfunktionen

- ☐ Permanente Aktualisierung inventurrelevanter Daten bei Bestandsbewegungen
- ☐ Zertifizierte Prozesse mit Wirtschaftsprüfer-Testat

Zollprozesse

- ☐ Rückverfolgbarkeit des Ursprungs

Begreift man durch die vorangegangene grobe Vereinfachung, dass die Prozesse Lagerplatzverwaltung und Bestandsverwaltung weiter detailliert werden können, hat man gedanklich zu dem Denken „in wiederverwendbaren Bausteinen“ (im IT-Sprachgebrauch als Module oder Services bezeichnet) die Brücke geschlagen.

Selbst bei diesem groben Detaillierungsgrad fällt auf, dass es eine Lagerplatzverwaltung und eine Bestandsverwaltung in unterschiedlicher Ausprägung je nach Anwendungsfall geben kann. Aber man erkennt auch, es gibt Grundfunktionen der Lagerverwaltung und der Bestandsverwaltung, die in jedem Distributionszentrum abgebildet werden müssen.

Konsequenterweise werden die Grundfunktionen als wiederverwendbare Bausteine ausgeführt und können damit projektspezifisch angepasst oder erweitert werden. Die Grundlagen für die Erstellung dieser modular konzipierten, wiederverwendbaren Software-Bausteine werden in Kapitel 6 beschrieben.

6 SOFTWARE FOLLOWS FUNCTION - SOFTWAREENTWICKLUNG NACH INDUSTRIELLEN MAßSTÄBEN

7 NEUE ANSÄTZE ZUM GENERIEREN VON INNOVATIONEN

8 LITERATUR UND QUELLEN

Literaturnachweise:

Arnold, Dieter. 2006. *Intralogistik: Potentiale, Perspektiven, Prognosen.* VDI-Buch. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag GmbH.
<http://site.ebrary.com/lib/alltitles/docDetail.action?docID=10187673>.

Balzert Helmut et al. 2009. *Lehrbuch der Softwaretechnik. Basiskonzepte und Requirements Engineering.*

Buxmann, Peter und Holger Schmidt. Hg. 2019. *Künstliche Intelligenz: Mit Algorithmen zum wirtschaftlichen Erfolg.* Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg.

Domschke, Wolfgang, Andreas Drexl, Robert Klein und Armin Scholl. 2015. *Einführung in Operations-Research.* Springer Berlin Heidelberg.

Ertel, Wolfgang. 2008. *Grundkurs Künstliche Intelligenz: Eine praxisorientierte Einführung.* 1. Aufl. Wiesbaden: Vieweg + Teubner Verlag / GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden.

Fischer, Sophie-Charlotte. 2018. Künstliche Intelligenz: Chinas Hightech-Ambitionen.“ CSS-Analysen zur Sicherheitspolitik (220).

Gadatsch Andreas. 2012. *Grundkurs Geschäftsprozess-Management: Methoden und Werkzeuge für die IT-Praxis: Eine Einführung für Studenten und Praktiker,* 7. Auflage, 2012.

Gamma Erich et al. 2004. *Entwurfsmuster der Brücke.*

Gamma Erich et al. 2004. *Facade-Entwurfsmuster.*

Görz, Günther, Josef Schneeberger und Ute Schmid. 2014. *Handbuch der künstlichen Intelligenz.* 5., überarbeitete und aktualisierte Aufl. München: Oldenbourg.

Ho et al. 2008 and Ho & Tseng. 2006. *Feed Algorithmen.*

Hofstedt, Petra und Armin Wolf. 2007. *Einführung in die Constraint-Programmierung: Grundlagen, Methoden, Sprachen, Anwendungen.* eXamen.press. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag Berlin Heidelberg.

Hombberger, Jörg, Gabi Preissler und Harald Bauer. 2019. *Operations-Research und Künstliche Intelligenz.* UTB 4620. München: UVK Verlag.

Irrgang, Bernhard und Jörg Klawitter. 1990. *Künstliche Intelligenz: Technologischer Traum oder gesellschaftliches Trauma?* In *Künstliche Intelligenz*, hg. v. Bernhard Irrgang, Jörg Klawitter und M. Broy, 7–54. Edition Universität. Stuttgart: S. Hirzel.

Johnson Ralph E. 1997. *Frameworks = Components + Pattern.*

Johnson Ralph E. and Foote Brian. 1998. *Framework.*

[Koop, Andreas und Hardy Mook.](#) 2018. *Lineare Optimierung – eine anwendungsorientierte Einführung in Operations-Research*. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg.

[Kurose James F., Ross Keith W., Pearson.](#) 2014. *Computernetzwerke: Der Top-Down-Ansatz*, 6. aktualisierte Auflage.

[Meyer Bertrand.](#) 1997. *Fünf Kriterien der Modularität*.

[Müller-Wondorf, Rolf.](#) 2019. *Logistik ist für Einsatz künstlicher Intelligenz prädestiniert*. VDI-Nachrichten vom 10. Mai 2019.

[Osman, I. H.](#) 1993. *Metastrategy simulated annealing and tabu search algorithms for the vehicle routing problem*. Annals of Operations Res. (41): 421–51.

[Pitschke Jürgen.](#) 2012. *Architektur, Methode, Prozess: Ein Business Analysis Framework*.

[Schwaber Ken, Sutherland Jeff.](#) 2015. *The Scrum Guide*.

[SEW Eurodrive:](#) Auszug aus einem Firmenprospekt der Firma SEW vom 2012.

[Standard IEEE 802.1.5.1:](#) *Bluetooth-Netzwerkszugangstechnik*.

[Standard IEEE 802.11:](#) *Netzwerkszugangstechnik über WLAN*.

[Standard IEEE 802.2:](#) *OSI-Schichtenmodell*.

[Standard IEEE 802.3:](#) *Ethernet*.

[Stern, William.](#) 1912. *Die psychologischen Methoden der Intelligenzprüfung und deren Anwendung an Schulkindern*: Sonderabdruck aus: *Bericht über den V. Kongress für experimentelle Psychologie* / Berlin 1912. Leipzig: Verlag von Johann Ambrosius Barth.

[VDI/VDMA 5100:](#) *Funktionen, Komponenten und Schnittstellen eines Systems*.

[VDI/VDMA 5100:](#) *Mindestanforderungen für den Informationsaustausch zwischen den SAIL-Komponenten*.

[Vicinty Standard der ISO 15693:](#) *Smart Label*.

[Wittpahl, Volker.](#) Hg. 2019. *Künstliche Intelligenz: Technologie, Anwendung, Gesellschaft*. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg.

[Zimmermann, Hans-Jürgen.](#) 2008. *Operations Research: Methoden und Modelle: für Wirtschaftsingenieure, Betriebswirte, Informatiker*. 2., aktualisierte Aufl. Aus dem Programm Mathematik für Wirtschaftswissenschaftler. Wiesbaden: Vieweg.
<http://dx.doi.org/10.1007/978-3-8348-9461-8>.

Abbildungsnachweise:

Abbildung 3.14: „Smart Labels mit Barcodes auf Rolle“.

Bildquelle: www.rfid.bg/en, 2019.

Abbildung 3.17: „Gedruckte Tags“.

Bildquelle: www.polyic.de, 2015.

Abbildung 4.9: „Smartwatch projiziert Information auf die Handfläche“.

Bildquelle: www.a-su.com.cn, 2016.

Abbildung 6.11: „Komponenten des Frameworks. Struktureller Aufbau/Beziehungen“

Bildquelle aus [Johnson Ralph E.](#), 1997.

Abbildung 6.13: „Subsystem ohne und mit Facade. Facade-Entwurfsmuster“

Bildquelle aus [Gamma Erich](#), 2004.

9 VERZEICHNISSE

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1.1: Die Anlagenkomponenten nach SAIL	2
Abbildung 1.2: Anlagenkomponenten einer Förderanlage.....	5
Abbildung 1.3: Förderkomponenten, die Anlagefunktionen in wiederverwendbare Einheiten kapseln	6
Abbildung 1.4: Klassische Aufgabenzuordnung zwischen dem MFCS und dem TSS	7
Abbildung 1.5: Gewerkeübergreifende Materialflusssteuerung (Klassische Aufgabenzuordnung, vergleiche Kapitel 2.2.1)	9
Abbildung 1.6: Schnittstellen-Problematik	10
Abbildung 2.1: Aufgabenzuordnung des MFCS	13
Abbildung 2.2: Neue Aufgabenzuordnung zwischen dem MFCS und dem TSS.....	15
Abbildung 2.3: Anlagenabbild (Teilansicht). Mit Hilfe einer graphischen Oberfläche wird das Anlagenbild im MFCS abgelegt.....	16
Abbildung 2.4: Praxisbeispiel: Groblayout eines Distributionszentrums	19
Abbildung 2.5: Neue Funktionskonfiguration (MFCS ist über TP-RADT mit den Förderelementen verbunden)	23
Abbildung 2.6: Die Vorteile der Schaltschranklosen Fabrik	25
Abbildung 2.7: Adaptiver Prozessbaustein MFCS.....	26
Abbildung 2.8: Komponenten-Architektur adaptiver MFC-Systeme.....	27
Abbildung 3.1: Applizierung des OCL im Wareneingang (Inbound).....	29
Abbildung 3.2: Zusammensetzung des GS1-Datenträgers.....	30
Abbildung 3.3: GTIN/EAN 13	31
Abbildung 3.4: Übersicht der wichtigsten Bezeichner nach GS1 zur automatischen WE-Abwicklung.....	31
Abbildung 3.5: Codeaufbau und Beschreibung eines SSCC (GS1-128).....	32
Abbildung 3.6: GLN, GTIN und SSCC im Verband GS1	33
Abbildung 3.7: Datenbezeichner-Tabelle (Auszug)	33
Abbildung 3.8: Stationärer Scanner an Verzweige-Punkt an Fördertechnik	34
Abbildung 3.9: Mobile Datenerfassung im Ersatzteilbereich Aviation	35
Abbildung 3.10: Smart Mobile-Logistik.....	35
Abbildung 3.11: Prinzip-Skizze eines CCD-Scanners mit 8k CCD-Zeile.....	36

Abbildung 3.12: CCD-Kameras im Einsatz: Mehrseiten-Warenidentifikation, Wägung und Vermessung von Paketen im Wareneingang.....	37
Abbildung 3.13: Übersicht über die Frequenzbereiche	38
Abbildung 3.14: Smart Labels mit Barcodes auf Rolle (Quelle: www.rfid.bg/en).....	39
Abbildung 3.15: Kompatibilität GS1 und EPC	40
Abbildung 3.16: RFID-Einsatz entlang der Supply Chain	41
Abbildung 3.17: Gedruckte Tags (Bildquelle: www.polyic.de , 2015).....	41
Abbildung 4.1: Bedeutung von Information in der Logistik.....	42
Abbildung 4.2: ECR - Efficient Consumer Response.....	44
Abbildung 4.3: Liefer-Avisierung per EDI	45
Abbildung 4.4: Das ISO/OSI-Protokoll	46
Abbildung 4.5: Shake-Hand-Verfahren beim Rechnungsonline-Druck	48
Abbildung 4.6: Übertragungssystem TCP/IP und TP-RADT.....	52
Abbildung 4.7: Fremdsystemkopplung über die gesicherte Kopplungsschicht TP-RADT	54
Abbildung 4.8: Smart Mobile Logistics	56
Abbildung 4.9: Smartwatch projiziert Information auf die Handfläche (www.a-su.com.cn)....	57
Abbildung 5.1: Entwicklung der digitalen Transformation in der Logistik	58
Abbildung 5.2: Prozesskette einer WMS-Lösung	60
Abbildung 5.3: Bestandteile der Softwarearchitektur einer adaptiven IT-Lösung.....	61
Abbildung 5.4: Interdisziplinäres Team	63
Abbildung 5.5: Legende und Erweiterung der Modulierungssymbole für die folgenden Abbildungen.....	64
Abbildung 5.6: Geschäftsprozessmodul Wareneingang	65
Abbildung 5.7: Electronic Data Interchange (EDI), LE-Avisierung im Warenfluss.....	65
Abbildung 5.8: LE-Avisierung und automatisierte Wareneingangs-Abwicklung	66
Abbildung 5.9: Teilautonomes Geschäftsprozessmodul „Wareneingang“(Best-Practice-Komponente)	68
Abbildung 5.10: Geschäftsprozessmodul: Wareneingang ohne Daten-Avisierung und ohne Bezeichner nach GS1. Sehr Kosten-, Zeit- und Ressourcenaufwendig (siehe Folgeseite).	70
Abbildung 5.11: Integriertes Geschäftsprozessmodul Wareneingang	73
Abbildung 5.12: Prinzipskizze: „Zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer, Sorter, Rechnungs-Online-Druck und Sorterpackerei“	81
Abbildung 5.13: Geschäftsprozessmodul „Zweistufige Kommissionierung mit Batchpuffer, Sorter, Rechnungsonline-Druck und Sorterpackerei.....	83

Abbildung 5.14: Ablauf der Wannen-Befüllung und Rundgangsbildung	85
Abbildung 5.15: Mensch-Maschine-Kommunikation während des Kommissionier-Rundgangs	86
Abbildung 5.16: Arbeitsfortschritts-Überwachung im Leitstand (roter Pfeil)	87
Abbildung 5.17: Prinzipskizze: Geschäftsprozess MSK mit dynamischen Packmodulen.....	91
Abbildung 5.18: Geschäftsprozessmodul MSK (Prozessinformationen 1-5 sind unter Kapitel 5.4.1.3 beschrieben).....	94
Abbildung 6.1: Präferierte Zielvorstellung für ein Lauffähiges Kundensystem	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.2: Iteratives Vorgehensmodell	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.3: Zusammenhang zwischen Lastenheft (Anforderungsdefinition) und Pflichtenheft (Anforderungserfüllung)	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.4: Prinzip der agilen Methoden.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.5: Klassendiagramm - Anwendung des Brückenmusters in der Transportverwaltung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.6: Zentrale Klasse LTG	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.7: Verbindung von Transport- und Platzverwaltung über die Klasse LTG ..	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.8: Teilaspekte einer Anwendungsdomäne.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.9: Einordnung des MFCS in die Systemlandschaft (Innovativer Ansatz) ..	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.10: Abstraktes Fabrik-Muster angewendet auf die Lagerplatzverwaltung (spezielle Einlagervorgabe).....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.11: Framework: Abstrakte Fabrik - angewendet auf die Lagerplatzverwaltung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.12: Komponenten des Frameworks. Struktureller Aufbau / Beziehungen (Johnson 1997)	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.13: Klassenbibliothek versus Framework	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.14: Subsystem ohne und mit Facade (Gamma, 2004)..	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.15: Aufteilung in Anwendungsdomäne und Middleware	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.16: Middleware.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.17: TWS - Übersicht.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 6.18: Hollywood-Prinzip: Veredelung Auftragsdaten.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.

Abbildung 6.19: Hollywood-Prinzip: Lagerplatzverwaltung/Bestandsverwaltung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 7.1: Entwicklung der Digitalen Transformation .	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 7.2: Anwendung und Technologie der Bereiche KI und OR. Neue Ansätze zum Generieren von Innovationen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 7.3: Ablaufdiagramm Metaheuristik Simulated Annealing bei der Anwendung der MSK.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 7.4: Verbesserung des Zielfunktionswertes über der Zeit (TUP-Solverlösung)	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 7.5: Einordnung der Solver-Anwendung in die Systemlandschaft.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 7.6: Solver- und Metaheuristiken.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 7.7: Minimal- und Maximal-Prinzip.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 7.8: An den richtigen Stellschrauben drehen (Beitrag)	Fehler! Textmarke nicht definiert.

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 4.1: TP-RADT (Reliable Application Data Transfer - Header und Datenblock).....	55
Tabelle 5.1: Schwankungsbreiten in den Auftragsstrukturen (Praxisbezogene Werte der Firma Dr. Thomas + Partner)	77

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

In alphabetischer Reihenfolge:

A:FB	=	Anlagenkomponente: Förderbereich
A:FE	=	Anlagenkomponente: Förderelement
A:FG	=	Anlagenkomponente: Fördergruppe
A:FS	=	Anlagenkomponente: Fördersegment
AI / KI	=	Artificial Intelligence / Künstliche Intelligenz
AKL	=	Automatisches Kleinteilelager
AV	=	Anlagenverwaltung
BV	=	Bestandsverwaltung
C:CA	=	Component: Conveying Area
C:CE	=	Component: Conveying Element
C:CG	=	Component: Conveying Group
C:CS	=	Component: Conveying Segment

CCD	=	charge-coupled device (ladungsgekoppeltes Bauteil)
DC	=	Data Confirmation
DENA	=	Deutsche Energie-Agentur
DT	=	Data Transfer
EAN-UCC	=	European Article Numbering - Uniform Code Council
ECR	=	Efficient Consumer Response
EDI	=	Electronic Data Interchange
EPC	=	Electronic Product Code
ERP	=	Enterprise Resource Planning
F:AS	=	Funktion: Anlagensteuerung
F:DC	=	Function: Direction Control
F:FA	=	Funktion: Fahrauftragsverwaltung
F:FC	=	Function: Facility Control
F:MM	=	Function: Mission Management
F:RE	=	Funktion: Richtungsentscheidung
F:RN	=	Funktion: Ressourcennutzung
F:RU	=	Funktion: Ressource Utilisation
F:TA	=	Funktion: Transportauftrag
F:TC	=	Function: Transport Coordination
F:TK	=	Funktion: Transportkoordination
F:TV	=	Funktion: Transportverwaltung
FIFO	=	First-in-first-out
FNC1	=	Function Code One
GLN	=	Global Location Number
GS	=	Global Standard
GS1	=	Global Standards One
GTIN	=	Global Trade Item Number
GV	=	Geräteverwaltung
HRL	=	Hochregallager
I/O	=	Ein-/Ausgabe (input/output)
IE1 - IE4	=	Neue Energieeffizienzklassen (1 bis 4)
IEC	=	International Electrotechnical Commission
IEEE	=	Institute of Electrical and Electronics Engineers
IL	=	Implementierungsleiter
IP	=	Internet Protocol
ISO	=	International Organization for Standardization (Internationale Organisation für Normung)
IT	=	Informationstechnologie
JJMMTT	=	"Datumsformat"
KEP	=	Kurier-, Express- und Paketdienste
KI / AI	=	Künstliche Intelligenz / Artificial Intelligence
KOLA	=	Kommissionier-Lager
LAN	=	Local Area Network
LE	=	Lagereinheit
LHM	=	Lagerhilfsmittel
LTG	=	Lager Transport Gut
MDE	=	Mobiles Daten-Erfassungsgerät
MFCS	=	Material Flow Control System
MP	=	mehrpöstig
EP	=	einpöstig
MSK	=	Manuelle Sorter Kommissionierung
OCL	=	Over Corner Label
OCL	=	Over Corner Label

OOP	=	Objektorientierte Programmierung
OR	=	Operations-Research
OSI	=	Open System Interconnection (Offenes System für Kommunikationsverbindungen)
PC	=	Ping Confirmation
PRIQ	=	Prioritätssteuerung
PRL	=	Palettenregal Lager
PT	=	Ping Transfer
PV	=	Platzverwaltung
QR-Code	=	Quick Response-Code
RBG	=	Regalbediengerät
RFID	=	Radio Frequency Identification Device
SAIL	=	Systemarchitektur Intralogistik
SKU	=	Stock Keeping Unit
SPS	=	Speicherprogrammierbare Steuerung
SQL	=	Structured Query Language
SSCC	=	Serial Shipping Container Code
TA	=	Transportauftrag
TCP/IP	=	Transmission Control Protocol/Internet Protocol
TP-RADT	=	DR. THOMAS + PARTNER – Reliable Application Data Transfer
TSS	=	Transportsteuerungssystemen / Transportsteuerungsschicht
TV	=	Transportverwaltung
TWS	=	Warehouse Solutions by DR. THOMAS + PARTNER
UCC	=	Uniform Code Council
VDI	=	Verein Deutscher Ingenieure
VDMA	=	Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
VE	=	Verpackungseinheit
WA	=	Warenausgang
WE	=	Wareneingang
WMS	=	Warehouse Management System
XML	=	Extensible Markup Language
ZVEI	=	Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V.