

dhf

special

Flurförderzeuge

Staff



18-01	19-01	20-01
18-02	19-02	20-02
18-03	19-03	20-03
18-04	19-04	20-04
21-01	22-01	
21-02	22-02	
	22-03	
24-01		
24-02		

Hier geht es sportlich zu

Bei Amer Sports, einem der international führenden Sportartikelhersteller im saarländischen Überherrn nahe Saarlouis, entstand ein neues Logistikzentrum. Damit sollten folgende Ziele erreicht werden: Zentralisierung der Distribution, schnellerer Warenumsatz, europaweite Endkundenlieferung, Transportzeiten-Minimierung, höhere Flexibilität bei Lieferungen und frühzeitige, studiengestützte Bereitstellungsmaßnahmen für die EU-Osterweiterung.



Oftmals sind die Marken von Sportartikelherstellern bekannter als der Unternehmensname. So auch bei Amer Sports: Die Marke „Wilson“ steht für hochwertige Sportartikel für die Bereiche Tennis, Golf und Teamsport. „Atomic“ deckt den Artikelbedarf für den nordischen und alpinen Wintersport ab. „Suunto“

bietet exklusive elektronische Sportinstrumente zur präzisen Messung und Verarbeitung von Umgebungswerten für Cross-Sports, Golf, Segeln und den Wintersport. „Precor“ spielt den Part des Fitness-Equipment-Businesses.

Basis der Entscheidung zugunsten eines eigenen Zentrallagers waren die Erfah-

rungswerte, die seit 1995 aus der Zusammenarbeit mit drei diversen Outsourcing-Logistik-Providern resultierten. Das transparentere Kaufverhalten machte zudem deutlich, dass sich der Kunde nicht mehr nur an der Qualität des Produktes, sondern auch an der Servicestärke orientiert. Eine Ablaufanalyse ergab, dass ein kostengünstigeres Arbeiten bei direkter Einflussnahme auf alle Teilbereiche mittels Optimierungen möglich war. Dies sollte sowohl die Qualifizierung des Personals als auch die eigene Definition des Lagerverwaltungssystems betreffen.

Der richtige Standort

Die Standortwahl fiel auf die Grenze zwischen den beiden größten Sportartikelmärkten, Deutschland und Frankreich und damit ins Zentrum der zu bedienenden europäischen Länder. Die Vorkalkulation zeigte, dass die Nachlaufkosten bei Containerware vom Hafen bis zum neuen Zentrallager im Saarland durch die Transportkosten vom Zentrallager zum Kunden überkompensiert werden. Außer einem gewünschten hohen Servicegrad zum Kunden

spielten diese Überlegungen eine zentrale Rolle.

Die regionalpolitischen Rahmenbedingungen konnten vorteilhaft genutzt werden. Planen und Bauen in Rekordzeit wurde für alle Beteiligten eine Herausforderung. Die Kooperation zwischen den verantwortlichen Logistikern von Amer Sports und OM Pimespo begann in der Frühphase. Das Anforderungsprofil und die Gerätewahl wurden einvernehmlich zwischen Betreiber und Flurförderzeuglieferanten erarbeitet. Gute Koordination, und kurze Reaktionszeiten waren angesagt.

Heute steht das neue Lager auf einem Areal, das jederzeit eine Erweiterung, etwa durch Spiegelung des bestehenden Gebäudekomplexes, zulässt. Architektonisch wurde diese Möglichkeit bereits berücksichtigt. Das Hochregallager bietet mit 36 Regallinien in 18 Gassen Platz für 15 750 Paletten. In einer davor angeordneten Halle befinden sich das Blocklager für Tennisbälle, ein Schnelldreher-Bereich, ein extra gesichertes Hightech-Sportartikel-Lager, Kommissionier- und Packstationen mit Rollenförderern sowie die Verladetore für Warenein- und Warenausgang. Im attraktiven, dreistöckigen Verwaltungstrakt sind EDV, Archiv, Servicebereich, Showroom, Büro- und Konferenzräume, Kantine und Personalräume untergebracht.

Der jährliche Warentransport wird auf 80 000 Lieferungen mit insgesamt rund 2,3 bis 2,4 Millionen Teilen prognostiziert. Mit dem Server in München-Neuried sind alle europäischen Landesniederlassungen und das Zentrallager Überherrn vernetzt. Abfragen über Wa-



Die Blockbühne

Fahrerlose Transportsysteme!



www.mlr.de

renbestände, Verfügbarkeiten, Lieferzeiten und Wunschtermine werden mit einem SAP-Warenwirtschaftsprogramm abgearbeitet. In der Praxis bedeutet dies, dass bei Auftragsfassung bis 11.00 Uhr die Auslieferung zum Beispiel in Deutschland noch am selben Tag stattfindet. Günstige Nebeneffekte für Fachgeschäfte sind geringer Lagerhaltungsaufwand, schnelles Nachfüllen der Bestände und damit lückenlose Warenpräsentation. Selbst auf Urlaubbestellungen von Saisonwaren aus Touristikländern mit Sportaktivitäten kann kurzfristig reagiert werden.

Nach der Entladung der angedockten 20, 40 und 45 Fuß-Container im Wareneingang erfolgt die Palettierung in vorgegebene, handhabbare Größen von Hand. Im Wareneingangspuffer übernehmen XE-Dreiradstapler mit einer

Tragkraft von 1,2 Tonnen und einer Hubhöhe von 3000 mm sowie CT-X 14 Deichselhochhubwagen mit Fahrerplattform

mit einer Tragkraft von 1400 kg und einer Hubhöhe von 4300 mm den Transport je nach Warenart zum Crossdocking

in den HRL-Übergabebereich oder zur Verteilung in andere Lagerbereiche.



OM Pimespo-Flurförderzeuge im Wareneingang

Hochregalstapler werden induktiv geführt

Das Einlagern sowie das vertikale Umschichten der Paletten im Hochregal übernehmen Dual13-3 Hochregalstapler, die in den 70 Meter langen Gassen induktiv geführt werden. Da die bauseitigen Profile der Bodenanlage quer durch die Halle verlaufen, musste deren negative Beeinflussung auf die Induktivführung der Geräte neutralisiert werden. Dafür hat OM Pimespo eine spezielle technische Lösung entwickelt, die eine störungsfreie Funktion der Induktionsschleifen sicherstellt. Mit einer Tragkraft von 1,3 Tonnen und einer Hubhöhe von 11 Metern bewältigen die Duals alle Palettenbewegun-

Die Hochregalstapler werden induktiv geführt



Einlagerung der Ware ins Hochregallager





Beladung der Lkw-Koffer

gen schnell und sicher. Für die Erfassung sind sie jeweils mit einem Terminal und Hands scanner ausgerüstet.

Mit Gitterwagen werden die Kommissionen auf acht Packstationen und mit wendigen XE-Staplern auf mehrere Exportpackplätze für Großlieferungen verteilt. Das Ergebnis der Packplatzausstattung mit Tastaturscannern ist eine hohe Abfertigungsgeschwindigkeit mit Nullfehlerquote. Vom Wareneingang bis zum Warenausgang werden die Erfassungen mit Intermec 2435 Antaris Tracker-Modellen durchgeführt. Insgesamt sind 15 Hands scanner und zwei Staplerterminals im Einsatz. An den Packstationen findet eine Paketbündelung auf Endkundenebene statt. Durch die Standardisierung der Prozesse werden die Geschwindigkeiten erhöht. Die Kommissionierung wird länderunabhängig vorgenommen. Flexibilität beim Labeling lässt eine Umstellung von Normal- auf Expresssendung zu. Nach dem Wiegen und Etikettieren werden die Paketflüsse von Paketdiensten direkt von den Rollenbahnen aufgenommen und abtransportiert. Auf Paletten gepackte Großlieferungen stellt man in mehreren Parallel-Linien auf. XE-Stapler beladen damit bereitstehende Transportkoffer.

Durch intelligente Koordination der Einsätze können die XE-Stapler im Lager bereichsübergreifend im Warenausgang, im Wareneingang und zwischen den verschiedenen Pufferzonen sehr effizient arbeiten. Nahezu 98 Prozent des Warenversands werden mit externen Logistikdienstleistern wie Paketdiensten, Speditionen und Selbstab-

holern abgewickelt.

■ Lagererweiterung angedacht

Als nächste Innovation ist ein Zolllager angedacht, in dem die Waren zunächst unverzollt eingelagert werden können. Nach Genehmigung durch die Oberfinanzdirektion wäre eine differenzierte Behandlung auf-

geteilter Warenströme ins Inland, ins europäische Ausland oder für den Drittland-Transit im Warenwirtschaftssystem integriert möglich.

OM-Pimespo
Fördertechnik GmbH
74189 Weinsberg
Tel.: 07134/919-0
Fax: 07134/919-100
www.ompimespo.de