

Fachzeitschrift
für Lager, Logistik,
Transport und Verkehr

FRACHT DIENST

5/2006
Oktober

IAA

Nachlese

Nutzfahrzeuge:
Für uns alle unterwegs



Lastenheber nachträglich eingebaut...

Wie oft passiert es, dass zwischen Gebäudeabschnitten Höhendifferenzen vorhanden sind. So auch hier in einer Agentur für Arbeit. Um den Transport von Waren innerhalb des Gebäudes möglich zu machen, haben die Ingenieure von MBW eine so genannte Flachhebebühne und ein Podest in die vorhandene Treppe

integriert. So können bis 2 to Gewichte über 1m Höhendifferenz überwunden werden.

Diese Sonderhebebühne ist mit nur 80 mm Bauhöhe extrem flach. Durch die am Gerät angebrachte Auffahrschräge ist ein reibungsloser Warentransport möglich geworden.

Näheres erfahren Sie über:

MBW Maschinenbau GmbH
In der Weide 16 in
55411 Bingen-Sponheim
Tel.-Nr. 06721/9670
Fax-Nr. 06721/96799
Internet: www.mbwi.de
E-mail: info@mbwi.de



Foto: Agentur für Arbeit Schwandorf

Logistikdienstleister Schumacher auf Expansionskurs Flottenverband effizienter Logistik

„Visionäres Denken ist die Basis für zukunftsgerichtetes und praktisches Umsetzen von effizienten Logistik- und Dienstleistungskonzepten“, ist sich das Management der Schumacher-Unternehmensgruppe einig. Dem Zukunftsmarkt Logistik wurde in Europa ein Marktvolumen

von ca. 450 Mrd. Euro prognostiziert. Die Jahreszuwächse des grenzüberschreitenden Verkehrs sollen bei durchschnittlich 5% liegen. Die Globalisierung würde dem Containerverkehr bis zu 8 Prozent Wachstum bringen. Der Outsourcingtrend für Logistikleistungen von Unterneh-

men, die sich mehr auf ihre Kernkompetenz konzentrieren und Kostenbelastungen minimieren wollen hält ungebrochen an. Die Wachstumsrate liegt hier bei 13%. Der Logistikmarkt Deutschland belief sich 2005 auf 125 Mrd. Euro. Der Outsourcing-Anteil betrug mit 41 Mrd. Logistikvolumen branchenübergreifend ca. 30%. Das Ranking führen der Handel mit knapp 40% und die Konsumgüterindustrie mit über 50% an. Tendenz dynamisch steigend.

Um bei dieser rasanten Entwicklung seinen Vorsprung und seine Marktpositionierung auszubauen, betreibt das Schumacher-Management rechtzeitig Standortzentralisierung und machte Ennigerloh im Münsterland zum „Tor zu Europa“. Im Schnittpunkt der Häfen Rotterdam (NL), Hamburg (GER) und Antwerpen (B), an den internationalen Routen, Autobahn, Bahn und Flughäfen sowie am östlichen Rand des Industrieschwerpunktes Ruhrgebiet, fiel die Wahl auf die strategisch exponierte Lage im Herzen Europas. Im Umkreis von 120 km sind ca. 23 Mio. Verbraucher erreichbar. Das von Anja und Andreas Schumacher geführte mittelständische Spezial-Dienstleistungs- und Fullservice-Logistikunternehmen organisiert und bearbeitet die gesamte Logistik für Werbemaßnahmen, Marketing- und Sonderaktionen. Flexible Distribution von Informations- und Werbematerial, von Tiernahrung bis hochwertigen E-Gütern sowie Einkaufsabwicklung bis zur Betreuung am Markt und vieles mehr bilden das Leistungsspektrum (www.schumacher-online.de). Vier Betriebsstätten mit 14 diversen Hallenabschnitten bieten über 125.000qm Betriebsfläche für die Unternehmensgruppe. Im einzelnen sind dies: Die Schu-

macher Dienstleistungs & Logistik GmbH für Organisation, Technik, logistische Prozesse bis hin zum Zolllager. Die CLC, Container Logistik & Consulting für Containertransporte von und nach den EU-Seehäfen im Rundlaufverkehr sowie Export und Import. Die QLOG GmbH, Software-Projekte, IT all over Logistics für Infrastruktur und Software – Warehouse Management Systems, Dokumentation und Statistik sowie Tracking ex HUB. Die Sicherheitsfirma gewährleistet den Werkschutz der eigenen und von Fremdunternehmen.

Die DS Münsterland – Spedition garantiert mit professioneller Steuerung und dem Einsatz einer modernen LKW-Flotte den schnellen und zuverlässigen Transport sämtlicher Warensendungen europä- und weltweit. Welche Innovationskraft durch das enge Zusammenwirken aller Firmen der Schumacher-Gruppe freigesetzt, als Lösungspotential auf die Kundenproblematik konzentriert werden kann um schließlich Ergebnisse mit Benchmark-Charakter zu erhalten, ist leicht nachvollziehbar. Da die Entscheidungen über Logistikprozesse in Handel und Industrie auf den höchsten Managementebenen fallen, finden auch die Leistungspräsentationen von Schumacher auf diesem Niveau statt. Die Inhalte bilden proaktives Handeln, die Erkennung neuer Leistungsfelder und innovative kundenorientierte Angebote mit spürbarer Effizienz. Durch dieses Exposé an die Wirtschaft konnte im Kundenportfolio kräftig zugelegt werden, worauf man sich zu weiteren baulichen Expansionsmaßnahmen veranlaßt sah.

Für Ennigerloh ist nun ein gigantischer Logistikpark geplant, der komplett hergestellt, auf einem Areal

Mehr Raumlösungen aus einer Hand

Drei führende Anbieter von **Systemhallen** bündeln ihr Know-how jetzt unter ein gemeinsames Dach. Ihr Vorteil: Mehr Auswahl, mehr Wirtschaftlichkeit, mehr Service, mehr Sicherheit. Kurz: **Mehr Leistung für Ihr Geld.** Losberger Raumkonzept. Der Name ist Programm.

Telefon: 07066 980-0
Raumkonzept@Losberger.com
www.Losberger.com





Text und Bilder:
Pronovas Prozessreport

von ca. 500.000 qm, mehr als 260.000 qm Lagerfläche in 9 Hallen bieten wird. Inzwischen realisierte Schumacher bis September 2005 hier die ersten Bauabschnitte des neuen LCE, Logistik Centrum Ennigerloh. Der moderne HRL-Hallenkomplex bietet eine Nutzfläche von über 30.000 qm. Inbegriffen sind alleine 6.000 qm individuell gestaltbare Flächen für die Abwicklung von spontanen Kunden-Einzelaktionen. Straffe Organisation und modernste Technik entlang der logistischen Ketten, Tempo sowie Liefertreue bei gleichzeitig hoher Vielfalt an Produkten verdeutlichen die Kompetenz des Unternehmens. Intelligente Optimierungen von Regallager, Blocklager und Cross Docking bringen Synergieeffekte. Die Auslastung der HRLs liegt aktuell bereits bei über 85%. Die Kommissionierstrecke im Mitteltrakt wird entsprechend stark belegt. Der tägliche Palettendurchsatz erreicht momentan Werte von bis zu 4000 Paletten. Die kummulierte Jahresspitze darf auf über 1,8 Millionen Paletten hochgerechnet werden. LKWs, primär der eigenen Spedition sowie anderer Transportunternehmen, versorgen den An- und Abtransport. Nach der täglichen LKW-Frequenz läßt sich die Anzahl auf bis zu 130 Ladungen beziffern.

Schnell und sicher agiert in verschiedenen Lagerbereichen, täglich bis zu dreischichtig, die OM-Staplerflotte. In der Andockzone des Wareneingangsbereichs unterstützen wendige XE-Stapler die Entladevorgänge. Nach Warenannahme und -eingangskontrolle sowie Erfassung mit selbstentwickeltem, hightechbestem Warenwirtschaftsprogramm (Echtzeitdoku und -analysewerte) greifen sowohl 6 XE-Stapler als auch CTX-Hochhub- und TL-Niederhubwagen zur Beschleunigung in die internen Warenverteilungsprozesse auf diverse HRL-Bereiche ein.

Die OM XE 18³ Elektro-Stapler sind für Hubhöhen bis max. 4.770 mm ausgelegt und mit Tragkräften bis max. 1,8 t ausgestattet.

Von der OM XE-Stapler-Serie sind XE 12³-XE 20³ (1,2t-2,0t / 3-Rad), XE 15-XE 20 (1,5t-2,0t / 4-Rad), wahlweise mit Joysticks ausgestattet. Der Fahrer kann mit einer Hand durch Bewegen des Joysticks

und Betätigen diverser Tasten am Joystick alle Funktionen des Hubgerüsts schnell, sicher und intuitiv ausführen. Das übersichtliche Display zeigt auf einen Blick Batterieladestand, Stundenzahl, Geschwindigkeit und effiziente Leistungsverteilung.

Modernste Elektronik mit CAN-BUS-Steuerung steht für präzises Ansprechverhalten. Die leichtgängige Servolenkung reagiert feinfühlig auf jede Bewegung. Die Konstruktion der Lenkachse hält jeder Belastung stand und ist gleichgewichtsstabilisierend. Leistungsstarke Motoren in Nebenschlußtechnik (SEM) forcieren das Tempo. OM bietet 3- oder 4-Rad-Elektro-Stapler von 0,8t bis 8,0t.

Das Palettenhandling von den HRL-Vorbereichen in die HRLs, das seitenrollengeführte Fahren in den engen und langen Hochregalgassen sowie das Bestücken und Entnehmen der palettierten Waren auf verschiedenen Regalebenen werden XNAac-Hochregalstapler von OM übernehmen.

Innovative Technik für absolut hohe Fahr- und Hubgeschwindigkeiten bei maximaler Sicherheit ermöglicht schnellere Arbeitsabläufe.

Die Konfiguration des XNA_ac wurde von den Systemberatern von OM in Zusammenarbeit mit dem OM-Händler Broeker genau auf die Aktionsbereiche abgestimmt. Als Ergebnis besitzt der für das LCE maßgeschneiderte XNA_ac eine Tragkraft von 1.000 kg und erreicht eine Hubhöhe von 8.000 mm. Die Maximalbelastung ist für 13-Stunden Schichten ausgelegt.

Der XNA_ac ist mit dem OM Master-Drive System ausgestattet, das mittels Lasterkennung die Fahrgeschwindigkeit in Abhängigkeit zu Gewicht und Hubhöhe automatisch regelt.

Hierbei setzt OM Master-Drive die Geschwindigkeit bei schweren Lasten in hohen Hubhöhen herab, ermöglicht aber auch bei niedrigem Gewicht eine schnellere Fahrgeschwindigkeit in hohe Hubhöhen. Der OM Master-Drive bringt im Zusammenspiel mit der Energierückgewinnung beim Bremsen und Senken der Last eine Produktivitätssteigerung um bis zu 20%.

Das Bedienercockpit ist zur Information und Überwachung aller Funktionen und der Sonderausstattungen mit einem Multifunktionsdisplay ausgerüstet und für die Installation eines Datenterminals mit Scanner vorbereitet.

Durch man up – Technik sitzt der Bediener stets auf Arbeitshöhe der Gabeln und hat die Bewegungsvorgänge in direktem Blickfeld. Die Feinabstimmung der Hub- und Senkvorgänge beim Einlagern und Entnehmen sowie das horizontale Drehen der Paletten in Fahrtrichtung werden funktionsgesichert vom Zusatzhub ausgeführt. Harmonisch in den Staplerkorpus integriert ist eine heck- und frontseitig angebrachte Personenschutzanlage mit Gangendkontrollsystem.

Die vielen Variationsmöglichkeiten des XNA_ac basieren auf seinem völlig neuen Baukastenprinzip, das ein „Zuschneiden“ jedes einzelnen Staplers auf die anwenderspezifischen Anforderungen ermöglicht. Die variabel kombinierbare Modul-Konfiguration erfolgt mittels spezieller Software. Dieses Prinzip brachte seine Vorteile für die Einsatzgebiete bei Schumacher voll zur Geltung. Da die Ausstattung mit den Hubgerüstvarianten, Duplex (Tele) oder Triple (Dreifach) wählbar ist, werden die XNA_ac für das LCE auf eine optimierte niedrige Bauhöhe angepasst. Um Umschlagsspitzen zu bewältigen kann Schumacher dadurch die XNA_acs problemlos hallenübergreifend einsetzen.

Die maximalen Leistungsdaten beziffern die Hubhöhen der XNA_ac-Stapler auf bis zu max. 15.885 mm und die Tragkraft auf bis 1,5 t.

Gepowert wird der neue Schmalgangstapler von einer 80-Volt-Hochleistungsanlage. Der Fahrmotor in wartungs-

armer Drehstromtechnik/ac-Technik bringt eine Leistung von 7kW. Die Standard-Version beschleunigt bis auf eine Höchstgeschwindigkeit von 9 km/h, die Heavy-Version bringt es auf stolze 12 km/h. CAN-BUS-Technologie für schnelle Datenübermittlung gewährleistet präzise Ausführungen von Steuerungsbefehlen. Die Hydraulik wird von Pumpenmotoren versorgt, deren Standard-Ausführung 20kW und deren Heavy-Ausführung 24kW Leistung erreicht. Zwischen Schienen- oder Induktivführung kann gewählt

werden. Weitere Automatisierungskomponenten sind optional.

Die auf verschiedenen Kommunikationswegen bei Schumacher eingehenden Auslieferungsaufträge werden an I-Punkt gesteuerten Kommissionierlinien für die Distribution an Kunden, Händler, Handelsketten und Endkunden für jeweils äquivalente Versandgrößen abgearbeitet. Dafür schleppen XE-Stapler und Hubwagen die sehr unterschiedlichen Waren aus den rechts und links der Kommissionshalle befindlichen Hallenflügeln zur Kommissionierstrecke. Die gleichen Stapler bewältigen auch die Wareneingangsbewegungen zu den Dockingstationen sowie das Beladen der LKWs.

Bei Schumacher werden verschiedene Hochhub- und Niederhubwagen von OM in allen Lagerbereichen eingesetzt. TL Niederhubwagen bieten eine Tragkraft von bis zu 2,0 t und sind mit MOSFET-Mikroprozessor-Steuerung für Fahren und Heben, Freigabeabbremsung mit Energierückgewinnung sowie Anti-Roll-Back-System ausgestattet. TSX 20 Deichsel-Niederhubwagen mit klappbarer Fahrerplattform für Lasten bis zu 2,0 t deren doppelange Gabeln 2 Paletten hintereinander aufnehmen, befinden sich im Testlauf. TSX zeichnen sich durch elektrische Lenkung sowie IntelliDrive, einem hydraulisch stabilisierenden Fahrwerk für hohe Fahrgeschwindigkeiten, aus. In Puffer-, Schnellreher und Zwischenlagerbereiche außerhalb der HRLs behaupten sich zusätzlich Deichsel-Hochhubwagen. Diese arbeiten mit MOSFET-Mikroprozessor-Steuerung für Fahren und Heben sowie Freigabeabbremsung mit Energierückgewinnung. Die Fahr- und Hubgeschwindigkeiten sind program-

Wir haben sie...

Gabelstapler von 1,5 to. bis 25 to.

Anbaugeräte aller Art:

- Drehgeräte bis 12 to.
- Kranarme bis 18 to.

Ein starkes Team

Sigrid Vetter Gabelstapler Stuttgarter Str. 142 73066 Uhlingen Telefon: 0 71 64 / 80 18 87 Mobil: 01 70 / 9 66 81 85	Vetter Gabelstapler GmbH Reustadt 41 73110 Hattenhofen Telefon: 0 71 64 / 80 08 0 Telefax: 0 71 64 / 80 08 55
--	---

www.vetter-stapler.de

mierbar. Als Hubgerüstvarianten stehen Simplex, Duplex und Triplex zur Verfügung. CTX 14 Hochhubwagen mit klappbarer Fahrerplattform sind mit elektrischer Lenkung ausgestattet und bewegen Lasten bis 1,4 t auf eine Hubhöhe von 5.390 mm. CN 14 Hochhubwagen bewegen Lasten bis 1,4 t und bieten ein kurzes L2-Maß für beste Manövrierbarkeit. Die Deichsel ist die zentrale Steuereinheit der Niederhubwagen TL und TSX sowie der Hochhubwagen CN und CTX.

Hier hat der Fahrer alle Funktionen fest in der Hand. Durch den ergonomischen Griff und die optimierte Anordnung der Bedienelemente lassen sich die Hubwagen in jeder Situation präzise lenken. Die Bedienung erfolgt über moderne Drucktasten, d. h. die Reaktion der Hubwagen wird elektronisch ausgelöst. Die leichtgängigen Lenkbewegungen sind elektrisch unterstützt.

Als Fahrersitz-Niederhubwagen bietet der TLR 20 von OM eine Sitzoption und bewegt Lasten bis 2,0 t.

Bei Schumacher erfüllt der TLR die Funktion Waren über lange Strecken zu transportieren. Hierzu ist er mit automatischem Niveaueingleich, mit der 4-Punktauflage für höchste Stabilität und der Umkehrlenkung bestens gerüstet. Weitere technische Spezifikationen sind Impulssteuerung, elektrische Lenkung, 24V-Anlage und Radstandsanzeige.

Das Team um Anke Strüwe, GF des OM-Vertragshändlers Broeker in Münster, bietet im Schumacher-Logistikforum Beratung- und Servi-

cestarke und garantiert die Funktionsfähigkeit der Staplerflotte, www.gabelstapler.net.

Für die Mobilität der Schumacher-Angestellten stehen vor den großdimensionierten Hallen des LCE mehrere betriebseigene Kleinautomobile der Marke Smart bereit. Auch mit dieser Geste wird heute demonstriert, wie man sich die Unternehmensgruppe Schumacher in der Zielgeraden der Expansion vorzustellen hat, www.ompimespo.de.

Neue Technologien

Atlas-Zollausfuhr

Spedition stellt auf „Abfertigung im Sitzen“ um

Die praktische Umsetzung des elektronischen EU-Zollabfertigungsprojektes ECS/AES (Export Control System/-Automated Export System) schreitet langsamer voran als geplant – Berlin drängt jedoch zur Eile. Nachdem der Echtbetriebsstart des computerisierten Zollabfertigungssystems Atlas-Ausfuhr in Deutschland am 1. August erfolgte, plant die EU-Kommission eine europaweite Verbindlichkeit des elektronischen ECS-Datenaustausches zwischen den Beteiligten sowie den Ausfuhr- und Ausgangszollstellen ab 1. Juli 2009. Hierauf wies Jan Christian Kausek, Atlas-Beauftragter der Oberfinanzdirektion (OFD) Hamburg, auf einer Informationsver-

anstaltung der Zollsoftwarespezialisten CSF in Hamburg hin. Wie er weiter ausführte, dränge national unter anderem das Bundesfinanzministerium auf eine Verpflichtung ab 1. Januar 2008. Danach ist dann laut Kausek „definitiv keine papiergestützte Anmeldung mehr möglich“.

Viele Staaten hinkten jedoch hinterher. Während Deutschland, Spanien und Tschechien bereits jetzt die entsprechenden Anforderungen erfüllten, würden mit Estland, Italien und Ungarn drei weitere Länder die Voraussetzungen noch in diesem Jahr schaffen. Alle anderen 15 EU-Mitgliedstaaten verschoben die Umsetzung auf Anfang bis Ende 2007. Die ECS-Implementierung sei die erste Phase des innerbehördlichen Aufbaus des elektronischen Arbeitsumfelds zum Datenaustausch zwischen den verschiedenen Zollbehörden bis 2009.

Wie der OFD-Zollexperte weiter mitteilte, ist mit dem Atlas-Ausfuhr Release 2.0 voraussichtlich zum 1. Januar 2008 zu rechnen. Wobei die frühere Umsetzung einzelner Release-Teile geprüft werde. Hierbei handle es sich um Auskunftssystem, Langzeitarchiv, Berechnung eventuell anfallender Ausfuhrabgaben und Verwendung der Umsatzsteuer-Identifikationsnummer ergänzend

zur Zollnummer. Dass der Antiterror-Kampf längst auch das Supply-Chain-Management erreicht hat, verdeutlichte in Hamburg Rechtsanwältin Jutta Knell vom Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSL). So solle zum 1. Januar 2007 die Zoll-Sicherheitsinitiative zum Schutz der EU-Außengrenzen und zur Sicherung der internationalen Lieferketten in Kraft treten. Neben der elektronischen Voranmeldspflicht vor Wareneingang in der EU beziehungsweise vor Verlassen der EU sollten Unternehmen sich zu „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (ZWB)“ mausern.

Dafür müssten sie die Kriterien Zahlungsfähigkeit, angemessene Einhaltung der Zollvorschriften, zufriedenstellende Buchführung und angemessene Sicherheitsstandards erfüllen. Wie diese konkret aussehen werden, steht gegenwärtig noch nicht fest. Ziel dieser Auflagen sei eine Erhöhung der Grenzsicherheit und Verhinderung von Terroranschlägen. Ursprünglich sollten Firmen laut EU mit umfangreichen Erleichterungen und Vereinfachungen belohnt werden, wenn sie ZWB seien. Übrig geblieben sei davon nur noch die vorrangige Voranmeldung angeordneter Zollprüfungen sowie ein reduzierter Datenkranz für die Vorabanmeldung.

Obwohl die Zertifizierung zum ZWB freiwillig sei, versuchten Industrie und Handel schon jetzt, ihre Logistikpartner zu verpflichten, künftig nur noch zertifizierte Subunternehmer einzusetzen, so Knell. Um die internationale Lieferkette zu sichern, müsse jeder Frachtführer oder Lagerhalter, der Zoll-

gut transportiere oder lagere, ZWB sein. Der DSVL halte diese Sicherheitskriterien allerdings für „völlig überzogen“.

Kritik an der Einführungspraxis der Atlas-Ausfuhrsystems übte Hans-Peter Grage von Hellmann Worldwide Logistics. Die jetzt mögliche „Zollabfertigung im Sitzen“ erleichtere trotz zu kurzer Umstellungszeit bei Inhouse-Lösungen zwar die tägliche Arbeit. Die von den meisten Speditionen gewünschten Testläufe im Ausfuhrbereich ließen sich offiziell jedoch nicht durchführen. Sie könnten sogar als Steuerordnungswidrigkeit geahndet werden. Das ist nach OFD-Angaben darauf zurückzuführen, dass „Testeingaben“ sofort im System stünden und eine Ausfuhrbescheinigung für Umsatzsteuerzwecke nach sich zögen.

Dass in der elektronischen Abfertigung ein nachhaltiger Umdenkprozess stattgefunden hat, unterstrich CSF-Geschäftsführer Wolfgang Schwab: „Früher wurde erst umgestellt, wenn manuell nichts mehr ging.“ Die AES-Akzeptanz sei deutlich höher sei bei bisherigen elektronischen Verfahren. Um für ihre Kunden fit zu sein, sollten sich Spediteure schnellstens auf die neuen Abläufe umstellen. Die zur Londoner Kewill plc gehörende CSF habe ihre Marktposition ausbauen können. 2005 seien über den CSF-Zentralrechner 3,85 von bundesweit 7,5 Mio. Abfertigungen zum freien Verkehr erfolgt.

ALTEC

Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str. 7
D-78224 Singen, Tel 077 31/87 11-0
Fax 077 31/87 11-11

Internet: <http://www.altec-singen.de>
E-Mail: altec-singen@t-online.de



VERLADETECHNIK

www.csf.de