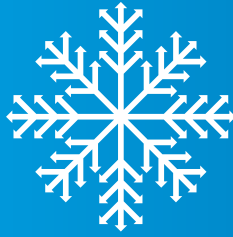


FRISCHE LOGISTIK



Fachmagazin für die gesamte Frische- & Tiefkühlkette

15. Jahrgang 2017 | Ausgabe 6/2017



Online-Handel

Software und Fahrzeuge für den Interspar-Onlineshop

Fulfillment für den Saffhersteller Kale & Me

Lager- und Regaltechnik

Modernisierte Kleinmengenlogistik bei Migrolino

Messen und Veranstaltungen

Rampenprobleme und Zukunftsthemen auf dem Kälteforum





Erfolgreiche Frische-Distribution: Schnell, flexibel, ergonomisch

Deshalb vertrauen zahlreiche Einzelhändler weltweit auf Logistiksysteme von WITRON.

Die Lagerung und Kommissionierung von Frische-Sortimenten stellt Logistiker oftmals vor große Herausforderungen. **Die Lösung: das neuentwickelte OFP (Optimal Fresh Picking) von WITRON**, welches sämtliche Anwendungsfälle **in einem System** vereint. Denn sowohl die filialgerechte Kommissionierung von Vollbehältern, als auch die Einzelstückkommissionierung werden aus einem integrierten System automatisiert abgewickelt: **wirtschaftlich, flexibel, mit kurzen Durchlaufzeiten, ergonomisch, platzsparend, skalierbar und kompakt.**



International, digital und nachhaltig

Messen bezeichnen sich gerne einmal als »international«, zeigt das doch, dass eine Veranstaltung Strahlkraft über das nähere Umfeld hinaus hat. Und das muss ja wohl irgendwie für die Qualität der Messe sprechen. Beim Lesen der Zahlen im Abschlussbericht der Anuga 2017 muss sich so mancher Marketingverantwortlicher anderer Messen als halber Hochstapler fühlen, wenn er das i-Wort verwendet: Die rund 165 000 Fachbesucher der Nahrungsmittelmesse in Köln kamen aus sage und schreibe 198 Ländern, selbst die Uno hat nur 193 Mitgliedsländer. Der Auslandsanteil lag bei den Besuchern damit bei 75 Prozent, was noch vom Auslandsanteil unter den 7405 Ausstellern übertroffen wurde – er lag bei 90 Prozent. Dass die Aussteller dabei aus 107 Ländern kamen, sei ein neuer Rekord gewesen, so die Koelnmesse. Interessant war die Anuga-Abschlussmeldung aber nicht nur wegen der beeindruckenden Zahlen, sondern auch weil sich der Lebensmittel-Onlinehandel darin als quasi etablierte Vertriebs-Säule wiederfand. So hieß es zur Besucherqualität: »So wurden die Geschäftsführer und Top-Einkäufer der weltweit führenden Handelsunternehmen registriert. Auch der Außer-Haus-Markt war mit internationalen Mannschaften nach Köln gereist ebenso wie Entscheider der großen Online-Händler.« Friedhelm Dornseifer, Präsident des Bundesverbandes Deutschen Lebensmittelhandels (BVLH), hob das Digitale in seinem Kommentar zur Messe besonders hervor: »Neben der Präsentation innovativer Produkte standen auch die neuesten Trends im Handel mit Lebensmitteln im Mittelpunkt der Messe. Und diese sind digital. Die Kunden werden mehr und mehr zu Omni-Shoppern. Sie erwarten

ein vernetztes Einkaufserlebnis, in dem stationärer Handel, Online-Medien und die Nutzung mobiler Geräte verschmelzen.« Dornseifer zeigte sich überzeugt von einem zukünftigen Nebeneinander der Vertriebskanäle: »Die Digitalisierung ist aber nicht das Ende des Supermarktes.«

Die Digitalisierung spielte auch eine zentrale Rolle im Vortrag von Thomas Pütter zu Zukunftstrends in der Lebensmittellogistik, gehalten auf dem Kälteforum in Bremerhaven (siehe S. 24). Der »Head of Corporate Operational Processdesign & Systems« der Nagel Group widmete sich dabei neben dem E-Commerce für temperaturgeführte Lebensmittel auch dem digitalen Frachtbrief e-CMR und dem modularen Transportbehälter als einem Baustein auf dem Weg zum Internet der Dinge, dem »physical internet«.

Von einem anderen, etwas leiseren Trend konnte man auf der Branchenveranstaltung von VDKL und dti ganz konkret hören: dem Kampf gegen die Lebensmittelverschwendung. Der Tagungsort, das Atlantic Hotel Sail City, ist Mitglied des Vereins »United against waste«, in dem auch dti-Geschäftsführerin Dr. Sabine Eichner im Vorstand sitzt. Küchenchef Dominik Flettner stellte auf dem Kälteforum die Aktivitäten seines Hauses im Rahmen der Initiative vor und zeigte zum Beispiel die transparenten Behälter des Abfall-Analyse-Tools. Mit ihnen kann jeder Küchenmitarbeiter sehen, was seine Kollegen wegschmeißen wollen und unter Umständen eine bes-



Küchenchef Dominik Flettner stellte auf dem Kälteforum die Aktivitäten seines Hauses im Rahmen der Initiative »United against waste« vor.

sere Verwertung vorschlagen. Auch der Tellerrücklauf wird in dem Haus gemessen, das liefert einen Anhaltspunkt, ob die Portionen zu groß sind und angepasst werden sollten. Wie bei so Vielem in der Nachhaltigkeitsfrage liegt der Nutzen dabei nicht nur bei der Umwelt: »Somit besteht auch die Chance, vielleicht noch ein Dessert zu verkaufen«, erklärte Flettner mit einem Augenzwinkern. Der Erfolg der Initiative ist auch in Bremerhaven messbar: Fielen zwischen Januar und September 2016 noch 312 Mülltonnen à 120 Liter Speiseabfälle im Hotel an, waren es im gleichen Zeitraum 2017 nur noch 301. Eine Lektüre dieser Frischelogistik mit vielen nachhaltigen Informationen wünscht

Dominik Flettner

Inhalt

Software

- Tourenplanungs-System für Onlineshop von Interspar 6
- Transgourmet Österreich senkt Logistikkosten mit Planungssystem 35
- Pabst Transport automatisiert Statusmeldungen und ETAs.....36
- Prozessautomatisierung unabhängig vom Telematik-System des Fahrzeugs42

Fahrzeuge, Aufbauten, Trailer

- Kieslings HD Flitzer im Einsatz für Interspars Onlineshop... 10
- 240 Iceland MT bei Transgourmet 18
- GDP-zertifizierte mobile Transcooler-Kühleinheit..... 21
- Launch der Hybrid-Sattelkältemaschine SLXi auf der Solutrans29
- Jubiläumsfeier und Jahreszahlen bei Schmitz Cargobull ...30
- Verkehrssicherheitsrat schlägt Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 vor43
- Transportkältemaschinen für Food-Großhändler Füß44

Lager- und Regaltechnik

- Modernisierte Kleinmengenlogistik bei Convenience-Shop-Betreiber Migrolino..... 12
- Italienischer Lebensmittelhändler Polo automatisiert Frische- und Tiefkühlager20
- Pick-by-Vision bei Kontraktlogistiker Weerts.....23
- Kamerasystem im Einsatz bei Spar in Ungarn28

Qualität und Hygiene

- Neuer CTO bei Messgerätehersteller Freshdetect 17



12
Migrolino



26
Pharma Zone



6
Onlineshop



36
Statusautomatik



LogiMAT 2018

16. Internationale Fachmesse für
Intralogistik-Lösungen und
Prozessmanagement

13. – 15. März 2018
Messe Stuttgart

Transport und Logistik

E-Commerce Fulfillment für Saffhersteller Kale & Me... 19
Sicherheit als Maxime des
Pharmalogistikers Frigo-Trans 32
Richtfest für Nordfrosts Tiefkühlhaus
in Wilhelmshaven 40

Messen und Veranstaltungen

Symposium Zukunft der Kälte- und Klimabranche ... 22
Kälteforum 2017: Rampenprobleme
und Zukunftsthemen 24

Luftfracht

Neue Pharma Zone von Virgin
Atlantic und Delta Cargo in Heathrow 26
Globale Partnerschaft zwischen
Vaqtec und Lufthansa Cargo 34

Verpackung und Kennzeichnung

Go stellt validierte Transportlösung für
temperatursensible Produkte vor 38

Lebensmitteltechnik und -produktion

Neues System für Marinieren von Fleisch,
Geflügel und Fisch 39

Supply Chain und Management

Mehr Transparenz durch digital
vernetzte SupplyChain 46

News ab 48
Inserentenverzeichnis 54
Bezugsquellen 55
Fröschellogistik/Impressum 56

VORSCHAU

Die nächste Frischellogistik erscheint
am 31.01.2018

Schwerpunktthemen
Lager- und Regaltechnik
Seetransport
Luftfracht
Identtechnik
Fruit Logistica, Berlin
Logimat, Stuttgart
EuroCIS, Düsseldorf
Transfrigoroute JHV, Mainz

Redaktions- und Anzeigenschluss
ist der 12.01.2018

INTRALOGISTIK AUS ERSTER HAND

Digital • Vernetzt • Innovativ



Im Rahmen der LogiMAT

TradeWorld
KOMPETENZ-PLATTFORM FÜR HANDELSPROZESSE 2018

Jetzt informieren und dabei sein!

13. KÄLTEFORUM – ein voller Erfolg

Rund 200 Fachleute und Entscheider der tiefgekühlten Logistik kamen am 14. November 2017 in Bremerhaven zusammen, um sich über die aktuellen Themen der Branche auszutauschen. Gleich der erste Vortrag sorgte für lebhafteste Diskussionen: »Schnell hin, schnell weg? Vom unerfüllten Traum an Deutschlands Rampen«. Eindrücklich und ungeschönt berichtete Stefan Krautwurst-Leister (Dachser) von den Zuständen an Deutschen Rampen und von den Problemen, denen sich Dienstleister und ihre Mitarbeiter zunehmend ausgesetzt sehen. Er warnte dabei ganz deutlich vor einem zunehmenden Fahrermangel, der in absehbarer Zeit auch die allgemeine Lieferpünktlichkeit gefährden werde. VDKL-Geschäftsführer Jan Peilsteiner: »Genau deshalb ist das KÄLTEFORUM auch im dreizehnten Jahr eine so erfolgreiche Veranstaltung: Weil hier die brennenden Themen der Branche präsentiert und dann im Laufe der Veranstaltung mit den relevanten Köpfen ausführlich besprochen werden können.«

Deutlich weniger dramatisch aber nicht weniger interessant gestaltete sich dann der Beitrag von Mark Vogt (Aberle) zur Logistik beim Lebensmittelunternehmen Lieken Brot. Anschließend erläuterte Jan A. Eggert (BGA Brüssel) die Auswirkungen des Brexit auf die Lebensmittelwirtschaft.





Am Nachmittag setzten sich die Teilnehmer mit der technischen Seite des Geschäfts auseinander. Thomas Pütter (Nagel Group) stellte zu verschiedenen Aspekten – beispielsweise modulare Transportbehälter oder digitale Frachtbriefe – Chancen und Risiken vor.

Beim letzten Vortrag des Tages sprach Dr. Florian Baumman (Frozen Fish International) dann über die Herausforderungen, denen sich das Qualitätsmanagement der TK-Wirtschaft gegenüber sieht. Damit schaffte er eine glatte Überleitung in den nächsten Tag, denn bei den Besichtigungen stand die Manufaktur des Fisch-Unternehmens Deutsche See auf dem Programm. Logistikleiter Wolfgang Zeitz hatte eine Einführung in das Unternehmen gegeben und vor Ort staunten die Besucher über die Artenvielfalt und das Ausmaß an Handarbeit. Ein anderer Teil der Gruppe besichtigte den BLG AutoTerminal Bremerhaven und den EUROGATE Containerterminal. Lüder Korff (Kloosterboer BLG Coldstore) hatte herzlich dazu eingeladen. Komplet

wurde das Besichtigungs-Angebot durch die »Tour de Wind«, die die KÄLTEFORUM-Teilnehmer unter anderem durch die Bremerhavener Produktionsbetriebe für Rotorblätter führte.

Der ungezwungene Austausch sollte natürlich auch bei diesem KÄLTEFORUM nicht zu kurz kommen. Am Abend des Vortrags-Tages trafen sich die Teilnehmer im direkt an das Hotel angrenzende Erlebnismuseum »Klimahaus«. Auf einer abwechslungsreichen Tour und begleitet durch korrespondierende Häppchen konnten sie am eigenen Leibe verschiedene Klimazonen erleben.

Zum Ende des KÄLTEFORUMS war der Himmel grau und wolkenverhangen, Teilnehmer und Veranstalter (VDKL und dti) aber sehr zufrieden mit dem Verlauf der Tagung. Und so wird es auch 2018 ein KÄLTEFORUM geben, wir informieren Sie hier über den jeweils aktuellen Stand der Planungen.

Wir informieren Sie gerne

Der Verband Deutscher Kühllhäuser und Kühllogistikunternehmen e.V. (VDKL) ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, die im Bereich temperaturgeführter Lagerung, Distribution und Logistik tätig sind (Logistikdienstleister, Industrie, Handel, Zulieferer).

Der VDKL vertritt ca. 85 % aller gewerblichen Kühllhäuser in Deutschland.

Fränkische Straße 1
53229 Bonn
Tel. (02 28) 2 01 66-0
Fax (02 28) 2 01 66-11
info@vdkl.de
www.vdkl.de



Viel Zeit für die Lieferung

Der österreichische Vollversorger Interspar organisiert die Logistik für den Online-Handel mit einer Softwarelösung von COS. Bei der Hausbelieferung können Kunden aus 50 Zeitfenstern im Zeitraum von zehn Tagen wählen.

Der Interspar-Hypermarkt im Wiener Donauzentrum bietet überraschende Einblicke in die Logistik: Zwischen den Verkaufsregalen bewegen sich nämlich nicht nur diverse Kundinnen und Kunden, sondern auch ein paar professionelle »Shopper« mit Kommissionierwagen. Die zweistöckigen Transportmittel sind mit vier grauen Kunststoffboxen bestückt, die von den Einkäufern flink mit Waren gefüllt werden.

Jeder Pick wird per Scan am Waren-Etikett bestätigt und das Display der mobilen Handgeräte zeigt dem wegeoptimiert geführten Shopper die nächsten Einkaufswünsche samt zugehöriger Regaladresse. Am Ende der Kommissionierung geht es jedoch nicht zur Kasse, sondern in den Versandbereich, wo

die gefüllten Boxen in Rollcontainern für die Verladung bereitgestellt werden.

Verbindliches Zeitfenster

Im Donauzentrum und drei weiteren Standorten in Wien und Salzburg werden so die regionalen Haushalte mit Waren aus dem Trocken-, Frische- und Tiefkühlsortiment versorgt. Hintergrund ist der im September 2016 gestartete Interspar-Onlineshop, mit dem sich die Einkäufe gegen eine Gebühr von 4,90 Euro ganz bequem via Internet erledigen lassen. Ab einem Bestellwert von 100 Euro entfallen die Zustellkosten komplett.

Zu Beginn des Bestellvorgangs am PC oder mobilen Endgerät können sich Kunden ein verbindliches Zwei-

tunden-Zeitfenster für die Lieferung aussuchen. Dabei haben sie die Wahl zwischen zehn Liefertagen mit jeweils bis zu fünf verfügbaren Zeitfenstern. Zur Wahl stehen Zeiträume zwischen 10 und 21 Uhr. Wer sich bis mittags für einen Online-Einkauf entscheidet, kann meistens auch noch einen Liefertermin am selben Tag buchen. »Die meisten Kundinnen und Kunden wünschen jedoch eine Anlieferung am Vormittag, während die Abendtermine ab 19 Uhr weniger beliebt sind«, berichtet Gerda Jechsmayr, die als eCommerce Supervisor den Bereich Onlineshopping der Interspar GmbH verantwortet. Das Liefergebiet konzentriert sich dabei auf die österreichischen Ballungsgebiete und wird kontinuierlich erweitert.



Tourübernahme für den Interspar-Onlineshop. Die Zahl der Bestellungen steigt nach Angaben des Einzelhändlers rapide.



Kommissioniert wird in einem echten Supermarkt. Im Interspar-Onlineshop können Waren aus dem Trocken-, Frische- und Tiefkühlsortiment bestellt werden.



Das Planen und Optimieren der Touren für den Interspar-Onlineshop übernimmt das Tourenplanungs-System Cosware.

Pufferzeit bringt Sicherheit

Das Planen und Optimieren der Touren übernimmt das Tourenplanungs-System Cosware, das im Großhandelsbereich der Spar Österreich-Gruppe bereits seit 2012 eingesetzt wird. Dort errechnet Cosware die günstigsten Fahrstrecken zum Beliefern der über 1600 Spar-, Eurospar- und Interspar-Märkte. »Für die Anwendung im eCommerce mussten wir in Kooperation mit COS einige Anpassungen vor-

Kurzinfo Spar ICS

Die Spar Business Services – Information and Communication Services GmbH, kurz Spar ICS, ist eine Tochtergesellschaft der Spar Österreichische Warenhandels-AG und leitet von ihrem Headquarter in Salzburg aus alle IT-Belange innerhalb der Spar Österreich-Gruppe in Norditalien, Slowenien, Tschechien, Ungarn, Kroatien, Rumänien, Bayern und der Schweiz. Mit 400 Mitarbeitern liefert sie Lösungen für 7000 User an 3000 Standorten.



Die verwendeten Bluebird-Smartphones fungieren auch als Navigationsgerät.

nehmen«, erklärt Peter Holleis von der Spar Business Services GmbH. Holleis ist innerhalb der Information & Communication Services (ICS) verantwortlicher Teamleiter für die IT der Logistiksysteme.

Für die Kundenbelieferung im Einzelhandel wurde Cosware mit dem Inter-

spar-Onlineshop verbunden, so dass jeder neue Auftrag mit ausgewähltem Zeitfenster, Lieferadresse und Sendungsgewichten sofort registriert wird. Bei jedem neuen Auftrag erstellt die Software ein neues Gesamtbild aller bereits vorliegenden Touren und gleicht diese mit den vorhandenen

Kapazitäten ab. Berücksichtigt werden dabei die Zahl der Stellplätze, Stand- und Fahrzeiten sowie die Nutzlast von 860 Kilogramm pro Sprinter (siehe S. 10). »Die tatsächlich verfügbare Kapazität pro Zeitfenster wird durch Cosware nicht vollständig verplant, so dass wir immer über einen Zeitpuffer verfügen«, betont Jechsmayr.



Das Display der mobilen Handgeräte zeigt dem »Shopper« die nächsten Einkaufswünsche des Online-Kunden.

Automatisierte Planung

Sobald die vorliegenden Aufträge den hinterlegten Wert erreichen, wird das betreffende Zeitfenster automatisch geschlossen und kann vom nächsten Online-Kunden nicht mehr ausgewählt werden. Manche Zeitfenster sind bereits zwei Tage vor dem Lieferzeitpunkt ausgebucht. Der gesamte Planungsvorgang kann unterdessen vom Disponenten am Leitstand jederzeit verfolgt werden. »Aktiv bedient werden muss Cosware jedoch nicht mehr, da sämtliche Planungsprozesse automatisiert ablaufen«, betont Holleis. »Wir stellen die Logistikanwendungen mit höchstmöglicher Prozessunterstützung bereit, sodass sich der Fachbereich vollständig auf die

organisatorische Abwicklung konzentrieren kann.«

Die erste Finalverplanung für das Zeitfenster zwischen 12 und 15 Uhr wird von der Software um 9:15 Uhr abgeschlossen, so dass die Shopper rechtzeitig mit der Kommissionierung im Markt beginnen können. Cosware übermittelt die Tourdaten dafür an das bei Spar eingesetzte Warehousemanagementsystem Wamas, das für die Steuerung des Pick-Prozesses verantwortlich ist.

Letzte Meile mit Schaufel und Besen

Sobald die fertig gepackten Kunststoffboxen in den Rollcontainern bereitstehen, werden sie von den Fahrern verladen. Die Tourdaten erhalten sie per Mobilfunk direkt aus Cosware auf die mitgeführten Bluebird-Smartphones, die über eine App verfügen und zugleich als Navigationsgerät fungieren.

Beim Aufrufen des ersten Auftrags wird die Zielführung automatisch gestartet.

Auch die Kundenquittungen werden per Unterschrift direkt auf dem Display der mobilen Endgeräte erbracht. Zusätzlich führen die Fahrer zwei kleine, mobile Terminals für die Online- beziehungsweise Offline-Bezahlung per Kreditkarte, Paypal, Bankomat, Sofort-Überweisung oder Gutschein-Code mit sich.

Außer High-Tech und den bestellten Waren führen die speziell geschulten Fahrer aber auch ein freundliches Lächeln mit sich und erkundigen sich vor dem Betreten jeder Wohnung, ob sie ihre Schuhe ausziehen sollen. »Das zuvorkommende und sympathische Auftreten unserer Fahrer gibt es bei uns gratis dazu«, sagt Jechsmayr, die diesen Punkt der Lieferkette besonders betont. Die Online-Managerin hat deshalb auch dafür gesorgt, dass jeder Fahrer Putzmittel mit sich führt, falls bei der Übergabe etwas zu Bruch

Kurzinfo COS GmbH

Die COS GmbH ist ein seit 1982 bestehendes Software- und Beratungshaus, das sich auf IT-Lösungen in den Bereichen Fuhrpark, Logistik und Tourenplanung, Objektverwaltung und Personal sowie Instandhaltung, Werkstatt und Betriebshofmanagement konzentriert. Sitz des Unternehmens ist Oberkirch bei Offenburg in Baden. Die nach eigenen Angaben mehr als 750 Kunden stammen aus den Bereichen Transport, Industrie, Handel, Dienstleistung, öffentlicher Verwaltung und ÖPNV. Die Software-Module der Marke »Cosware« werden täglich von über 12 500 Anwendern genutzt, mehr als 4 000 000 Fahrzeuge und Objekte werden mit der Software verwaltet, disponiert und instandgesetzt.

gehen sollte. Bei den Kunden kommt dieses Konzept offenbar sehr gut an: Die Zahl der Bestellungen im Interspar-Onlineshop steigt nach Angaben des Einzelhändlers rapide. ◀

Anzeige

**FRUIT
LOGIS
TICA** 2018
7|8|9 FEBRUAR BERLIN

fruitlogistica.de



FRUIT
LOGISTICA

FRUITNET
MEDIA INTERNATIONAL

Messe Berlin

E-Commerce-Glück in Austria

Interspar aus Österreich setzt auf Kiesling HD Flitzer, um frische Lebensmittel einfach schneller auszuliefern. Die Anforderungen im Lastenheft waren klar formuliert: Das Lieferfahrzeug sollte eine effiziente, schnelle Beladung sowie schnellste Entladung und Auslieferung beim Kunden ermöglichen und zudem wendig und »PKW-Parkplatz-tauglich« sein.

Um den Onlineshop bei der Interspar erfolgreich umzusetzen, war Matthias Kienzl, Projektleiter für Logistik des Food eCommerce bei Interspar, auf der Suche nach dem optimalen logistischen System, das seine Anforderungen erfüllt und außerdem einfach umgesetzt werden kann. Die Anforderungen im Lastenheft waren klar formuliert:

1. Effiziente, schnelle Beladung
2. Schnellste Entladung und Auslieferung beim Kunden
3. Wendig und »PKW-Parkplatz-tauglich«

Die Entscheidung fiel auf den HD Flitzer von Kiesling, ein Kühlfahrzeug, das mit einem neuen, außergewöhnlichen Konzept die Lösung versprach. Nicht umsonst steht die Abkürzung für Home Delivery Flitzer.

Inzwischen fährt eine kleine Flotte an HD Flitzern für den Interspar-Online-shop und seit nunmehr einem Jahr lassen sich Kunden in Wien und Umgebung und seit kurzem auch in Salzburg vom Heimdienst der Interspar beliefern.



Bei der Auslieferung ermöglicht der HD Flitzer einen schnellen Zugriff über die Seitentüren.



Seit einem Jahr setzt Interspar in Österreich Kieslings HD Flitzer für seinen Onlineshop ein.

Vorkommissionierung in einem Supermarkt

Das Sortiment der Interspar ist umfassend und bietet eine große Auswahl. Getränke, Trockensortiment, Backwaren aus dem Backshop sowie frische und tiefgekühlte Waren werden online bestellt, um innerhalb des gewählten Zeitfensters an die Kunden ausgeliefert zu werden.

Die Vorkommissionierung der Ware erfolgt direkt im Supermarkt in Hallein, im Süden von Salzburg. Projektleiter Kienzl erläutert den Ablauf: »Wir entnehmen die Bestellungen direkt aus den Regalen und packen sie in Euroklappkisten beziehungsweise die Tiefkühlware in Kühlboxen. Unsere spezielle Software optimiert die Wege und sorgt dafür, dass die vorkommissionierten Kisten zügig in den Verladebereich kommen.«

Beladung mit System

Für jedes Fahrzeug werden nun jeweils insgesamt neun Rollcontainer mit den

Kisten bestückt und in der Verladezone bereitgestellt. Kühl- und Tiefkühlwaren kommen dabei wiederum in separate Rollcontainer. Alles wird beim Beladen über Scanner registriert, damit jede Kiste an ihrem vorgesehenen Platz kommt und bei der Entladung beim Kunden auch gleich gefunden wird.

Fahrer Mirko Andric beginnt jetzt mit dem Beladen seines HD Flitzers. Jeweils drei Rollcontainer werden über Magnete verbunden und können dadurch als »Zug« bewegt und direkt quer in den Laderaum geschoben werden. Die Kühlware sowie die Tiefkühlware in den Akku-Kühlboxen werden ganz vorne an der Stirnwand des Kühlaufbaus in den gekühlten Ladebereich verladen. »Durch die Trennwand erhalten wir zwei getrennte Temperaturbereiche im Laderaum. Vorne kühlen wir auf 4 °C, hinten temperieren wir über einen Lüfter den Raum auf circa 15 °C«, erklärt Andric.

Die Trennwand Cool Flap wird hinter dem Kühlbereich abgeklappt und die

Ladung durch eine Sperrstange sorgfältig gesichert. Zwei weitere Rollcontainer-Züge mit Bestellungen aus dem Trockensortiment werden auf diese Weise eingeladen und gesichert. Innerhalb von wenigen Minuten ist der HD Flitzer voll beladen und abfahrtbereit.

Der Punkt 1 des Lastenhefts ist somit erfüllt: Eine effiziente schnelle Beladung der kleinen Kühlflitzer ist möglich. Da die Rollcontainer bereits vorkommissioniert in der Ladezone bereitgestellt werden, ist die Beladung selbst in wenigen Minuten erledigt. Eine spezielle Software sorgt dafür, dass die Kisten und Rollcontainer am richtigen Platz stehen und beim Entladen schnell gefunden werden.

Auslieferungstour ohne in das Fahrzeug zu steigen

»Seit September läuft unser Online-Shop in Wien. In der kurzen Zeit konnten wir die Anzahl der Auslieferungen in der Stunde schon deutlich erhöhen«, freut sich Kienzl.

Mit fünf geladenen Online-Bestellungen startet die Tour von Mirko Andric an diesem Tag auf die erste Innenstadt-Tour Richtung Salzburg, und erreicht schon bald den ersten Kunden. Interspar liefert ab einem Bestellwert von 100 Euro gebührenfrei, daher geht der Trend auch in Richtung Wochenendeinkauf, der zum Teil aus mehreren Kisten besteht, die jetzt über die drei Seitentüren entladen werden. Fahrer Andric entlädt zunächst seine Sackkarre und stapelt dann die entladenen Kisten, bis zu sechs Stück pro Kunde, darauf. Die Rollcontainer fungieren beim Entladen als Regalsystem, über eine Seitentüre erreicht man drei hintereinander stehende Rollcontainer. »Ohne in das Fahrzeug einzusteigen habe ich einen direkten Zugriff auf alle geladenen Kisten und kann diese aus den hinteren Rollcontainern einfach durchziehen«, schildert der Fahrer sein Vorgehen. Die Auslieferung ist dadurch schnell erledigt, leere Kisten werden zusammengeklappt und in freie Regalfächer eingeschoben. Bei der heutigen Tour mit fünf Kunden sind die Rollcontainer nur bis zur Hälfte beladen. Der obere Bereich bleibt somit frei und wird zum Beispiel für Leergut verwendet.



Da die Rollcontainer bei Interspar bereits vorkommissioniert in der Ladezone bereitgestellt werden, ist die Beladung selbst in wenigen Minuten erledigt.

»Punkt 2, die schnellste Entladung und Auslieferung beim Kunden, erreichen wir hauptsächlich dadurch, dass unsere Fahrer nicht in das Fahrzeug einsteigen müssen, sondern einfach den seitlichen Zugriff auf alle geladenen Kisten haben«, erläutert Kienzl den Vorteil des Systems, »das spart Zeit und schont die Kräfte der Fahrer.« Dank der Software weiß der Fahrer genau, welche Seitentür er öffnen muss, unnötiges Suchen entfällt, was weitere Zeit einspart.

Kein Parkproblem

Seine Kunden kennt Mirko Andric zum Teil schon persönlich und weiß daher auch schon, wo er sein Fahrzeug am besten abstellt. Er schätzt den Mercedes-Benz Sprinter mit dem kurzen Radstand und kommt mit dem Fahrzeug in allen Liefersituationen gut zu Recht, sogar auf PKW-Parkplätzen kann er das Fahrzeug kurz abstellen und auch Wendemanöver in engeren Wohnstraßen sind problemlos. Damit wäre auch Punkt 3 des Lastenhefts abgehakt: Wendig und PKW-Parkplatz-tauglich ist der HD Flitzer und bietet laut Kiesling ein maximales Ladevolumen bei geringsten Außenmaßen.

System hat sich bewährt


Ein knappes Jahr sind die Kiesling-HD Flitzer nun für die Interspar im Einsatz. Das System hat sich laut Projektleiter Kienzl bewährt: »Wir können direkt an unserer Laderampe die Fahrzeuge für

die Auslieferung beladen und konnten den Heimdienst dadurch einfach umsetzen. Größere Umbauten waren hierfür nicht nötig. Die versprochene schnellste Be- und Entladung funktioniert gut, dies bestätigen uns auch die Fahrer.«

Trotz des ausgeklügelten Systems ist der HD Flitzer bis auf die drei Seitentüren ein gewöhnliches Kühlfahrzeug. Hersteller Kiesling betont, dass das Fahrzeug dadurch bezahlbar bleibt und auch als Gebrauchtfahrzeug verwertbar und restwertstabil ist, da es kein Sonderfahrzeug ist.

Das zum Patent angemeldete System HD Flitzer sei ideal im Bereich der Heimdienste einzusetzen, die Nutzung in anderen Branchen kann man sich aber durchaus vorstellen, so das auf die Herstellung von Kühlaufbauten spezialisierte Unternehmen mit Sitz in Dornstadt-Tomerdingen bei Ulm. Bei Anlieferungen in Filialen ohne Rampen spare zum Beispiel das Entladen ohne Einzusteigen dem Fahrer Kraft und Zeit. Über Mercedes-Benz Charterway sind entsprechende Fahrzeuge zur Miete erhältlich.

Anzeige



STARK
Mobile Waschanlage
 Neu: Selbstfahrend mit Wassertank
 Batterie · Benzin · Diesel · Strom
 Altgeräteücknahme

Neue Modelle

Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

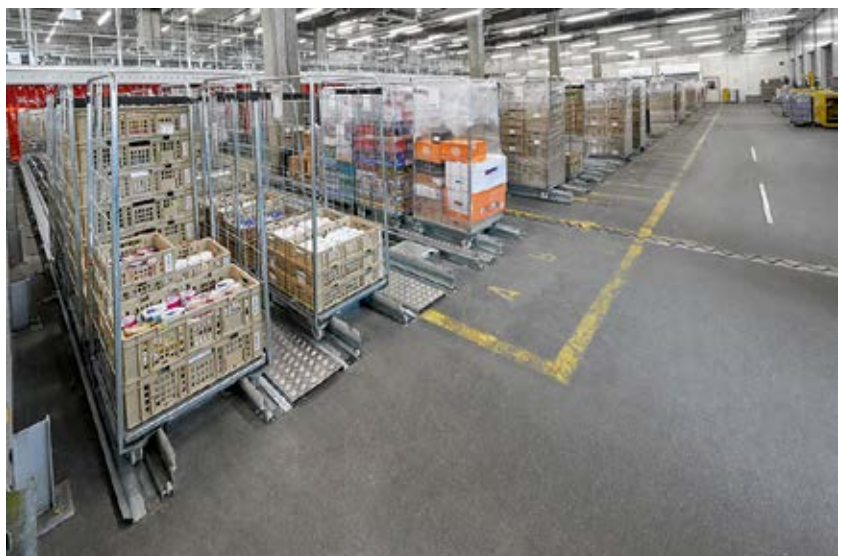
Kleine Mengen, komplexe Technik

Der Schweizer Convenience-Shop-Betreiber Migrolino modernisiert seine Kleinmen-
genlogistik und fusioniert dafür bewährte Witron-Module zu einer Gesamtlösung. Das
Parksteiner Unternehmen war im Verteilzentrum Suhr gesamtverantwortlicher Planer
und Realisierungspartner.

Im Jahr 2011 entschied der Mutterkonzern Migros das Migrolino-Geschäft von Zürich nach Suhr zu holen und in das dortige nationale »Migros Verteilzentrum Suhr (MVS)« für Trockensortiment zu integrieren. Im Rahmen der Integration wurde auch die Logistik zentralisiert. Es werden nun nicht nur Artikel aus dem Migros-Sortiment kommissioniert und verteilt, sondern auch zusätzliche Markenartikel sowie Alkohol und Tabak. Kommissioniert wurde mittels eines Witron-Datenfunksystems. Mit der neuen, jetzt umgesetzten, Lösung erfolgt die Kleinmengen-Kommissionierung automatisiert. Hierzu wurde – im bestehenden Gebäude, während des laufenden Betriebes – eine neue vollautomatische Lösung für Migrolino umgesetzt. Zudem wurden die Logistiksysteme des nationalen Migros-Geschäfts und Migrolino funktionell, IT- und datenbanktechnisch zu einem effizienten Gesamtsystem zusammengeführt, insbesondere um Spitzenbelastungen bei Bedarf effizient abdecken zu können. Die Belieferung beider Vertriebswege – Filialgeschäft und Kleinmengen-Kommissionierung – basiert nun auf der weltweit erfolgreichen Witron-Logistiklösung »Order Picking Machinery (OPM)« sowie dem »Dynamic Picking System (DPS)«.

Automatisierte Lösung deckt Mengensteigerungen effizient ab

Die mehr als 300 Migrolino-Shops verfügen typischerweise über eine Verkaufsfläche von 100 bis 160 Quadratmetern. Sie befinden sich vorwiegend an Bahnhöfen, in attraktiven Citylagen, Tankstellen oder Raststätten,



Ein automatisierter Warenausgangspuffer, modular aufgebaut in verschiedene Temperaturbereiche, stellt die Rollcontainer über Rollenbahnen sequenzgerecht, in der richtigen Reihenfolge, »Just-in-Time« im Versand zur Auslieferung zur Verfügung.

sind meist 365 Tage im Jahr geöffnet und versorgen Kunden schnell und bequem mit circa 3000 verschiedenen Artikeln für den täglichen Bedarf – Lebensmittel aus dem Trockensortiment, Nearfood-Produkte, Convenience, Frische, Obst, Gemüse, Tabak und Alkohol.

»Die geplante Mengensteigerung gemäß Businessplan der Migrolino AG – und insbesondere die Verdoppelung von 9 auf 20 Millionen Picks bis 2016 – gepaart mit den zukünftigen Logistikanforderungen und -prozessen im Kleinmengengeschäft, hat uns gezwungen, die Intralogistik auszubauen«, erklärt Alexander Schweizer, als Mitglied der erweiterten Unternehmensleitung bei MVS hauptverantwortlich für das Projekt. »Dies eröffne-

te uns die Chance, mittels intelligenter Mechanisierung und Vernetzung die Qualität, Produktivität und Flexibilität der logistischen Dienstleistung nachhaltig zu steigern.« Somit wurde auch die Grundlage für künftiges Wachstum in diesem Segment geschaffen – und das trotz Flächeneinschränkung am bestehenden MVS-Standort. Gleichzeitig erhöht es für das Migrolino-Geschäft die Flexibilität bezüglich der Kundensortimente sowie die Kommissioniergeschwindigkeit und -menge. Die Ergonomie für die Kommissionierer wird verbessert bei steigender Qualität und Produktivität der intralogistischen Abwicklung im Kleinmengengeschäft. Somit wird die gesamte Wirtschaftlichkeit entlang der Supply-Chain nachhaltig gesteigert.



Das exakte Gewicht von Fleisch-, Wurst- und Käsewaren kann zur korrekten Abrechnung mit den Stores an den DPS-Arbeitsplätzen direkt per Scan erfasst werden.

Flexibilisierung der einzelnen Logistikmodule

Aufgrund der langjährigen erfolgreichen Zusammenarbeit bei der automatisierten Logistik für das Migros-Geschäft entschied man sich bei Migrolino für bewährte Systemlösungen. »Da wir mit dem Hochleistungs-Logistiksystem »Future COM« von Witron im MVS sehr gute Erfahrungen gemacht haben, stand diese Entscheidung relativ schnell fest«, sagt Schweizer. »Wichtig für uns war, die beiden Geschäfte komplett miteinander zu vernetzen.« Denn die Erweiterung der bestehenden Zusammenarbeit bringe einige ganz wesentlichen Vorteile mit sich. So seien beispielsweise die entscheidenden Schnittstellen zum ERP-System bereits vorhanden, ebenso die dem System zugrundeliegende Palettenfördertechnik sowie das Palettenhochregallager. Und durch »Future COM« ist im Konzern auch ein hohes Know-how bezogen auf das OPM-System vorhanden – dies hat die Einführung bei Migrolino natürlich sehr erleichtert. »Aber auch im Produktivbetrieb ergeben sich für uns erhebliche Synergien aus der Kombination des klassischen Migros-Filialgeschäfts mit dem Kleinmengengeschäft von Migrolino«, so Schweizer. »Die Kommissionierung erfolgt aus einem einheitlichen Bestand, in Spitzenzeiten können wir sehr flexibel mit

der Gesamtanlage agieren.« Der Migrolino-Bereich könne in Geschäftsspitzen von Migros unterstützend agieren – und genauso umgekehrt. Einer der wichtigsten Schritte war die integrierte Verknüpfung nach dem Motto »Alles aus einem System« – in einem von Verdrängungswettbewerb geprägten Einzelhandelsmarkt wie der Schweiz ein großer Vorteil hinsichtlich Effizienz. Durch die Zentralisierung wurde die Anzahl der Anlieferungen pro Migrolino-Shop minimiert, zudem die LKW optimal befüllt, was die Transportkosten nochmals reduziert. Des Weiteren wurde das Lagerverwal-

tungssystem von MVS »aufgebohrt«, sodass nun weitere Kunden (wie jetzt Migrolino) mit der Gesamtanlage im MVS abgewickelt werden können. »In unserem sehr volatilen Geschäft mit enormen saisonalen Schwankungen müssen wir Ausweichszenarien implementieren«, erklärt Schweizer. »An Ostern, Weihnachten oder dem Schweizer Bundesfeiertag am 1. August mit einer Spitze von bis zu 400 Prozent zum Durchschnittstag wurde zum Beispiel das gekühlte Wechsellocksortiment manuell »in der Fläche« kommissioniert. Durch die Integration der verschiedenen Logistikmodule



Frische-Produkte wie Salatmenüs, Fertiggerichte, Fleisch- oder Wurstwaren werden im ATS vollautomatisch zu filialgerechten Einheiten zusammengestellt.



Über ein Kamera-Scan-System im Wareneingang wird der Inhalt der Behälter exakt verifiziert und dokumentiert.

sind wir hier jetzt sehr flexibel.« Eine gute Beziehung zum Kunden und zu den Lieferanten sei ebenfalls ein wichtiger Erfolgsfaktor. Nur gemeinsam könne das Supply-Chain-Management an speziellen Tages- beziehungsweise Wochenkonstellationen an Spitzen angepasst werden – solche Anpassungen müsse natürlich auch die Software entsprechend abbilden können.

Migrolino setzt einen Mix aus Witron-Systemlösungen ein

Zum Einsatz kommen bei Migrolino die Witron-Kommissioniermodule »Order Picking Machinery« zum vollautomatischen Kommissionieren von Handelseinheiten, »Dynamic Picking System« für kleinvolumige Artikel (bei Migrolino sogenannte Aufreißartikel, bei denen die Handelsverpackung aus dem Großmengengeschäft für die kleineren Bestellmengen aus dem Migrolino-Vertriebskanal aufgerissen werden müssen), »Automated Tote System (ATS)« für Gebinde (Kisten, Behälter) und der vollautomatische Warenausgangspuffer. »Auf diese Weise stellen wir bei Migrolino eine höchstmögliche Flexibilität auch in den logistischen Prozessabläufen sicher«, erklärt Witron-Projektleiter Rainer Mündlein. »Denn bei Bedarf ist es beispielsweise möglich, dass das OPM als Pufferlager für das DPS agiert und so Spitzenbelastun-

gen abfedert.« Die Anlage ist für eine tägliche Spitzenleistung von 118 000 Picks ausgelegt. Sie wurde in das Erdgeschoss und das Untergeschoss des MVS integriert. Das Layout des bestehenden MVS-Gebäudes hat Migrolino gezwungen, das ungekühlte Sortiment auf einem anderen Stockwerk als das gekühlte Sortiment abzuwickeln. Mit dem Case-Picking-System OPM, das im ungekühlten beziehungsweise klimatisierten Bereich des Verteilzentrums zum Einsatz kommt, ist es möglich, gut 95 Prozent des Artikel-

spektrums eines Vollsortimenters weitestgehend ohne Personaleinsatz filialgerecht und fehlerfrei auf Paletten oder Rollcontainer zu schichten – darunter auch Nostock-Produkte mit Anlieferung und Auslieferung am gleichen Tag, wie beispielsweise im Convenience-Sortiment üblich. Herzstück des Systems ist die Beladevorrichtung COM (Case Order Machine), welche Handelseinheiten hochdynamisch, produktschonend und »store-friendly« auf Ladungsträger kommissioniert. Im OPM werden mit fünf COM-Maschinen sowohl Handelseinheiten, verschiedenste Getränke-Formate und Behälter in unterschiedlichen Größen vollautomatisch auf Rollcontainer geschichtet. Ebenso Behälter mit Kundenaufträgen, die kleinvolumige Artikel enthalten und im DPS bereits vorkommissioniert wurden. Den COM-Maschinen vorgeschaltet ist ein insgesamt zehngasiges automatisches Kleinteilelager (AKL) mit 41 600 Stellplätzen.

Im DPS erfolgt die hochdynamische und automatische Kommissionierung von Kleinteilen, unterstützt durch ein Pick-by-Light-System. DPS arbeitet nach dem Prinzip »Ware-zum-Mann«/»Mann-zur-Ware«. Die Artikel befinden sich, abhängig von der Auftragsstruktur, entweder permanent oder bedarfsgerecht in der Pickfront, wodurch diese stets optimiert ist. DPS ermöglicht die direkte Lagerung und Kommissionierung in einem AKL. »Das DPS bei Migrolino ist in zwei Tempera-



Das DPS bei Migrolino ist in zwei Temperaturzonen aufgeteilt – ungekühlte Trockensortiments-Artikel und gekühlte Frische- beziehungsweise Mopro-Artikel.

turzonen aufgeteilt – ungekühlte Trockensortiments-Artikel und gekühlte Frische- beziehungsweise Mopro-Artikel (+ 2 °C)«, so Mündlein. »Es enthält in Summe 14 Kommissionierarbeitsplätze sowie 20 800 AKL-Behälterstellplätze.« Einen besonderen Kundenservice bietet hier die Funktion, dass das Gewicht von Fleisch-, Wurst- und Käsewaren an den Arbeitsplätzen exakt erfasst werden kann und der Migrolino-Shopbetreiber somit auch nach dem tatsächlichen Gewicht bezahlt, also nicht pauschal nach Menge oder Stück.

Optimierung nach verschiedenen Temperaturbereichen

Das ATS schließlich ermöglicht die vollautomatische Kommissionierung von Versandeinheiten, bestehend aus Behältern, welche bereits in der eigenen Produktion oder vom Lieferanten mit Ware gefüllt wurden. Diese werden im ATS komplett ohne Personaleinsatz und ID-Erfassung vereinnahmt, gepuffert, kommissioniert, filialgerecht auf eine Versandeinheit gestapelt und zur Auslieferung bereitgestellt. Darüber hinaus setzt ATS durch die vollständige Vermeidung von kraftraubendem Heben und Tragen schwerer Behälter und Kisten auch im Bereich Ergonomie neue Maßstäbe. Zum einen werden im ATS eingehende artikelreine Behälterstapel, gefüllt mit Frische-Produkten wie etwa

Salatmenüs, Fertiggerichten, Fleisch- oder Wurstwaren depalettiert, vereinzelt, eingelagert und abschließend vollautomatisch zu filialgerechten Einheiten zusammengestellt. Dies beinhaltet auch das Cross-Docking-Geschäft. Zum anderen werden durch ATS ebenso Auftragsbehälter shop- und tourengerecht gestapelt, die im Frische-DPS bereits vorkommissioniert wurden. Die Auslieferung an die Migrolino-Shops erfolgt jeweils auf Rollcontainern.

Ein automatisierter Warenausgangspuffer, modular aufgebaut in verschiedene Temperaturbereiche, optimiert den Versandbereich und stellt den Versandmitarbeitern die Rollcontainer nach ihrer Trennung von der Palette durch die automatischen Rollcontainer-Trennstationen über Rollenbahnen sequenzgerecht, in der richtigen Reihenfolge, »just-in-time« zur Auslieferung zur Verfügung. Bestehende Palettenlager wurden intelligent in den Prozess integriert. Dies hat den Vorteil, dass die fertig kommissionierten Rollcontainer im richtigen Temperaturbereich zwischengelagert werden können. Es sind somit keine zwei separaten Bereitstellflächen mehr notwendig. Der große Vorteil: ungekühlte und klimatisierte Ware kann mit sehr kurzer Vorlaufzeit in die kalte Zone zum Verladen gebracht werden. Empfindliche Ware, wie etwa Bananen, hält sich somit nur kurz im kalten Bereich auf, bis

zu ihrer endgültigen, nach Abladestellen bereits vorsortierten, Verladung.

Systeme optimieren sich weitestgehend selbst

Eine besondere Herausforderung im Migrolino-Prozess stellen die sogenannten Wechselblock-Artikel dar, welche just-in-time am Kommissioniertag aus verschiedenen Migros-Produktionsfirmen beziehungsweise externen Lieferanten in das Verteilzentrum Suhr geliefert werden. Dort werden sie anschließend gemeinsam mit Lagerware zu einem Kundenauftrag zusammengeführt. Da sich die Shop-Betreiber bis 8:30 Uhr des Auslieferungstages entscheiden können, welche Frische-ware (zum Beispiel Fertiggerichte, Salatmenüs) exakt benötigt wird und diese dann noch vom Lieferanten produziert werden muss, bedeutet dies in der Praxis, dass nicht exakt planbar ist, zu welcher Uhrzeit die Ware für die Kommissionierung zur Verfügung steht. Dieser Prozess benötigt daher eine sehr hohe Intelligenz und Dynamik des Gesamtsystems, da nach Vereinnahmung der Ware die Logistikprozesse sofort beginnen müssen, um die termingerechte und vollständige Auslieferung sicherzustellen. Für die Migrolino AG ist dieser flexible Ablauf ein weiteres Alleinstellungsmerkmal im Dienstleistungsportfolio für seine Kunden.

Anzeige

eCommerce
mit frischen Produkten?
Wir helfen beim Kühlen!



Sie betreiben eCommerce mit frischen oder tiefgekühlten Produkten? CARBOFRESH™ ist die Lösung zur Einhaltung der Kühlkette.

Das auf Trockeneis-Schnee basierende CARBOFRESH™ Kühlsystem von Air Liquide sorgt dafür, dass Sie Ihre Lebensmittel bei konstanter Temperatur über viele Stunden sicher transportieren und aufbewahren können. Die patentierte Software von Air Liquide berechnet exakt den erforderlichen Trockeneis-Bedarf, sodass Sie genau die Energie einsetzen, die Ihre Produkte für die Einhaltung der Kühlkette brauchen.

Kontakt: +49 2151379 9082 | www.airliquide.de



»Unabhängig vom Sortiment, Temperaturbereich, Artikelstruktur, Ladungsträger, Lagerware oder Nostock-Ware: alle Module und Prozesse sind förder- und datentechnisch miteinander vernetzt und unterstützen sich gegenseitig«, so Mündlein.

Denn die Charakteristika der einzelnen Tage sind völlig unterschiedlich. »An manchen Tagen wird sehr viel Trockensortiment kommissioniert, an anderen Tagen sehr viele Frischeprodukte. Ein Freitag hat 100 Prozent mehr Durchsatz als beispielsweise ein Mittwoch.« Dies habe natürlich Auswirkungen auf die Warenströme sowie die Auslastung der einzelnen Kommissioniermodule. »Daher haben wir Tools entwickelt, mit welchen wir ganz genau wissen, wo welche Ware gelagert wird, wo sie kommissioniert wird und womit sie konsolidiert wird. Nahe an der Philosophie von Industrie 4.0 optimieren sich die Systeme schon weitestgehend selbst«, ergänzt Schweizer. »Dies umfasst auch weitere Logistikprozesse, wie beispielsweise die Tourenplanung, welche schon während der bereits laufenden Kommissionierung erfolgt. Somit können die Shop-Betreiber bis wenige Stunden vor der Auslieferung noch Bestellungen platzieren, da Migrolino aufgrund innovativer Prozesse kurze Durchlaufzeiten gewährleisten kann.«

Mit dem Erreichten vollauf zufrieden

Trotz des anspruchsvollen Anforderungsprofils wurde das Projekt in weniger als zwei Jahren erfolgreich umgesetzt. Schon unmittelbar nach Produktivschaltung konnte das erste Weihnachtsgeschäft und das darauffolgende Ostergeschäft abgewickelt werden. Mit dem bisher Erreichten ist man bei Migrolino vollauf zufrieden. Mehr als 50 Mitarbeiter konnten aus der Kommissionierung abgezogen und in andere Unternehmensbereiche integriert werden. Und auch die reinen Leistungszahlen sprechen für sich. »Im OPM kommissionieren wir in der Spitze über 500 Picks pro COM in der Stunde, im ungekühlten Bereich des DPS in der Stunde rund 600 Picks pro Arbeitsplatz und im gekühlten DPS etwa 800 Picks«, zieht Schweizer eine positive Bilanz. »Darüber hinaus profitieren die Shops von der Store-friendly-Belieferung, einer hohen Qualität sowie zusätzlichen Dienstleistungen.« Für die Kommissionierer hat sich die Ergonomie deutlich verbessert und ihre Tätigkeit ist abwechslungsreicher geworden durch das angesprochene Job Enrichment. Die Automatisierung der Kleinmengen-Kommissionierung führt neben einer weiteren Erhöhung von Qualität, Produktivität und Durchsatz auch zu einer nochmaligen Steigerung des schon sehr hohen Servicelevels für die Migrolino AG.

»Unter dem Strich haben wir mit der geschaffenen Lösung einen entscheidenden Schritt in Richtung voller Flexibilität gemacht«, erklärt Schweizer. »Mit der Fusionierung der beiden vollautomatischen Kommissionierlösungen können wir nun für unterschiedliche Kunden Kommissionier- und Distributionslösungen anbieten – sei es auf den Transportträgern Europalette, Halbpalette oder Rollcontainer.« Auch die Kommissionierung von Ganzpaletten oder Aufreißartikeln ist nun problemlos möglich. »Je nach Kundenwunsch können Parameter konfiguriert werden, um das Optimum zwischen Qualität, Transport und Kommissionierung herauszuholen«, so Schweizer. »Damit sind wir in Bezug auf Mengenwachs-



Dynamische Behälterbereitstellung durch Regalbediengeräte in den temperaturgeführten Logistikbereichen.

tum und Artikelvielfalt für die Zukunft bestens gerüstet.« Und die nächsten gemeinsamen Folgeprojekte sind bereits in Planung. Neben einigen systemseitigen Ergänzungen will man in enger Abstimmung mit Witron einen »Masterplan 2025« entwickeln, der die Logistik für Migros und Migrolino strategisch an die kommenden Trends anpasst. »Denn es ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Artikel weiter steigen wird. Auch Sameday-Delivery rückt immer mehr in den Vordergrund. Ein flexibles, vernetztes System hilft bei diesen zukünftigen Herausforderungen«, so Schweizer. ◀

Thomas Wöhrle

Kurzinfo Migrolino

Die Migrolino AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft des Migros-Genossenschaftsbundes und gehört zu den führenden Anbietern im Schweizer Convenience-Markt mit Shops an Bahnhöfen, Tankstellen und weiteren gut frequentierten Orten. Rund die Hälfte der Shops werden von Franchisepartnern geführt, sei es als »Standalone« oder in Anbindung an eine Tankstelle. Die zweite Hälfte betreibt Migrolino zusammen mit den strategischen Partnern Migrol, Shell und Socar. Diese Shops werden alle zusammen mit einer Tankstelle geführt. Unter dem Namen Migrolino-Wholesale bietet die Migrolino AG seit 2014 ihre Logistik- und Servicedienstleistungen auch Partnern außerhalb der Migrolino-Familie an.

Freshdetect mit neuem Entwicklungsleiter

Die Pullacher Freshdetect GmbH hat Dr. Christoph Wienken zum neuen CTO bestellt. Er soll in Zukunft die Technologie- und Produktentwicklung im Dienste der Lebensmittelsicherheit verantworten.



Christoph Wienken

Die Freshdetect GmbH, Entwickler und Vermarkter von Messgeräten für die Qualitätskontrolle in der Lebensmittelindustrie, hat zum 15. Oktober Dr. Christoph Wienken zum Chief Technical Officer (CTO) berufen. Der 36-jährige Physiker übernimmt die Verantwortung für die strategische Weiterentwicklung der Freshdetect Technologie. Zudem ist er für das Produktmanagement der Messgeräte zur sekundenschnellen Bestimmung der Keimbelastung von Nahrungsmitteln zuständig. Oliver Dietrich, CEO des Unternehmens mit Sitz in Pullach bei München, freut sich auf die Zusammenarbeit: »Mit Dr. Christoph Wienken haben wir unser Führungsteam perfekt ergänzt. Er passt aufgrund seiner akademischen Vita und seiner Berufserfahrung hervorragend zu uns und seiner künftigen Aufgabe.«

Belastungs-Bestimmung durch Messung der Fluoreszenzspektren der Keimflora

»Die Technologie von Freshdetect ist faszinierend und ich freue mich darauf, ihr zum Durchbruch und zur breiten praktischen Anwendung zu verhelfen«, kommentiert Wienken. »Unsere Mission ist klar: Wir ermöglichen schnellere und engmaschigere Qualitätskontrollen in der Lebensmittelindustrie und wollen damit verhindern, dass beispielsweise belastetes Fleisch überhaupt in Verarbeitung und Verkauf gelangt.«

Das Verfahren von Freshdetect misst die durch das UV-Laserlicht des Geräts angeregten Fluoreszenzspektren der Keimflora auf Fleisch – und erlaubt so valide Rückschlüsse auf dessen Keimbelastung und Qualität. Mit dem Handmessgerät Freshdetect BFD-100 zur

Bestimmung der Gesamtkeimzahl auf Schweinefleisch ist bereits das erste Produkt des jungen Unternehmens auf dem Markt.

Experte für biophysikalische Testverfahren

Der Diplomphysiker Wienken promovierte an der LMU München zu biotechnischen Messverfahren und war Mitgründer von Nanotemper Technologies, die im Bereich der Proteinanalyse tätig ist. Wienken war außerdem Teamleiter im technischen Vertrieb bei Scanlab GmbH sowie Business Development Manager Medical bei der Eos GmbH. Der gebürtige Münchner ist verheiratet und Vater von drei Kindern. Freshdetect wird mit Dietrich und Wienken im März nächsten Jahres auf der Anuga Foodtec in Köln

Anzeige



Kühl- und Tiefkühlräume · Schlüsselfertige Bauten · Bananenreifeanlagen · CA+ULO Obstlagerräume

Nutzen Sie über 50 Jahre Erfahrung.
Führend in Europa in der Planung und der Ausführung.



Transgourmet ist motorlos glücklich

Der Großhändler Transgourmet erhält 240 elektrisch angetriebene Transportkühlmaschinen vom Typ Iceland MT von Carrier Transicold. Damit will das Unternehmen seine Nachhaltigkeitsstrategie weiter umsetzen

Transgourmet, Spezialist für die Belieferung von Großverbrauchern in Hotellerie, Gastronomie, Betriebsverpflegung, Krankenhäusern und sozialen Einrichtungen, hat sich bei der Teilerneuerung seines Fuhrparks für 240 Unterflur-Kühlaggregate des motorlosen Modells Iceland MT von Carrier Transicold entschieden, die MT ist die Multitemperatur-Variante der Kühlmaschine. Die Iceland Kühlmaschine ist besonders leise, leistungsstark und emissionsarm. Damit erfüllt sie die Nachhaltigkeitsanforderungen von Transgourmet, die das Unternehmen an eine umweltfreundliche Flotte hat. Über 800 Kühlfahrzeuge legen bei Transgourmet im Jahr in der Zustellung rund 26 Millionen Kilometer in Deutschland zurück. Daher ist ein qualitativ hochwertiges Kühlaggregat für Transgourmet besonders wichtig. »Wir wollen das nachhaltigste Unternehmen unserer Branche werden«, sagt Thomas Wallrabenstein, Leiter Services bei Transgourmet in Riedstadt. »Carrier Transicolds motorlose Kühlmaschine Iceland MT unterstützt uns dabei, unsere Vorgaben in Bezug auf Geräusch- und Emissionsausstoß zu erfüllen.«

Weniger Emissionen

Das Unterflur-Aggregat wird mittels hydro-elektrischer Energie angetrieben. Der Euro 6-Motor des LKW versorgt über den Nebenabtrieb eine Hydraulikpumpe, die wiederum den Eco-Drive-Generator antreibt. Ein eigener Motor ist so unnötig; Emissionen werden dadurch reduziert, betont Carrier. Das Kühlaggregat ist zudem mit zwei Scrollverdichtern ausgestattet. Damit ist für jeden Verdampfer ein separater Kompressor vorhanden. Die Scrollverdichter sind vollhermetisch gekapselt und werden elektrisch angetrieben. Das trägt zu einer hohen Dichtigkeit des Kältekreislaufs bei und reduziert den Wartungsaufwand durch weniger drehende Teile.

Mehr Effizienz und Power

Der Eco-Drive liefert konstant 400 Volt/50 Hertz, unabhängig von der Drehzahl des laufenden Fahrzeugmotors. Dadurch bringt die Iceland MT nach Angaben des Herstellers auch im dichten, oft stehenden Stadtverkehr immer die volle Leistung von bis zu 18 Kilowatt (0°C/30°C). Dies ist für Transgourmet enorm wichtig, denn im Extremfall kann es auf einer Tour bis zu 18 Entladestopps geben. Daher müssen Aufbau und Kühlmaschine für eine konstant hohe Kälteleistung geeignet sein, um auch sehr temperaturempfindliche Güter sicher zu transportieren.



Bei der Teilerneuerung seines Fuhrparks hat Transgourmet seine LKW mit 240 Iceland-Unterflur-Kühlaggregaten ausgestattet.

»Die Iceland MT hat uns überzeugt, weil sie technisch einmalig ist. Dadurch gelingt es uns, die Kühlkette für frische und Tiefkühlgüter noch besser einzuhalten und unseren Kunden einwandfreie Ware zu liefern«, sagt Sven Sauerwein, Leiter Logistik-Services bei Transgourmet. »Durch die beiden Kompressoren stellen wir sicher, dass nach dem Öffnen der Türen in jeder Kältekammer die gewünschte Temperatur schnell wieder erreicht wird.«

Zudem hat das Unterfluraggregat auch positive Auswirkungen auf den Aufbau. Die LKW sind jetzt 30 Zentimeter flacher als zuvor. Zudem wiegen sie über 195 Kilogramm weniger als die von Transgourmet bis dato verwendeten Kühlmaschinen; damit steigt die Nutzlast.

Leise unterwegs

Gleichzeitig ist die Iceland MT so leise, dass sie auch für nächtliche Fahrten durch Wohngebiete und Auslieferungen geeignet ist. Das ist für Transgourmet immens wichtig, denn auch das gehört für das Unternehmen zum nachhaltigen Handeln. Mit dem Ziel vor Augen, das nachhaltigste Unternehmen der Branche zu werden, denkt der Vollversorger darüber nach, künftig weiter in die Elektromobilität zu investieren. Damit folgt Transgourmet der Muttergesellschaft Coop, die von der Ratingagentur »Oekom Research« unter 148 internationalen Retailern als nachhaltigste Einzelhändlerin ausgezeichnet wurde. ◀

Kühllogistik für Saft-Start-up

B+S übernimmt das E-Commerce Fulfillment für den Saftersteller Kale & Me und damit die Konfektionierung von bis zu 800 Paketen am Tag. Sein E-Commerce-Engagement verstärkt der Borgholzhausener Logistiker damit weiter.

Die B+S GmbH Logistik und Dienstleistungen ist seit Oktober neuer Fulfillment-Partner der Kale & Me GmbH. Der Multi-Channel-Dienstleister übernimmt die komplette Lagerlogistik für das Online- und Filialgeschäft des Produzenten von kaltgepressten Säften. Bis zu 800 Pakete mit frischen Säften macht der Logistikspezialist am Tag versandfertig. Neben der gekühlten Lagerung übernimmt B+S mit der Warenannahme, Konfektionierung, Kommissionierung und Verpackung der Pakete sämtliche Fulfillmentaufgaben. Mit dem Auftrag für das Hamburger Start-Up baut B+S seine Aktivitäten im E-Commerce weiter aus.

Aus TV bekanntes Start-up

»Überzeugt hat uns B+S vor allem durch seine Erfahrung auf dem E-Food-Sektor sowie durch das individuelle Konzept, das exakt auf unsere Bedürfnisse zugeschnitten ist«, sagt Konstantin Timm, Mitgründer der Kale & Me GmbH, die durch die Fernsehsendung »Höhle der Löwen« bekannt wurde. Der Saftproduzent hat den Logistikspezialisten für unbegrenzte Zeit mit der Abwicklung der logistischen Prozesse des Filial- und Onlinegeschäfts betraut. Neben der Übernahme der logistischen Arbeitsschritte wie Warenannahme, temperaturgerechte Lagerung, Kommissionierung, Konfektionierung und Verpackung der einzelnen Pakete regelt B+S auch den reibungslosen Übergang zum Paketzusteller.

»Bei der Entwicklung unserer maßgeschneiderten Lösungen orientieren wir uns immer an den individuellen Rahmenbedingungen der Kunden«, sagt Manuel Unkel, Vertriebsleiter E-Commerce und Kontraktlogistik der B+S GmbH Logistik und Dienstleistungen. Für Kale & Me kommissionieren und palettieren die B+S-Mitarbeiter bis zu 800 Pakete am Tag. Die Säfte werden durchgängig kühl gelagert und verpackt,



Die B+S GmbH übernimmt das E-Commerce Fulfillment für die Kale & Me GmbH.

da bei der Herstellung auf den Pasteurisierungsprozess verzichtet wird, um den Nährstoffgehalt zu erhöhen.

Vorbereitet auf deutlichen Sendungsanstieg

Als zertifizierter Lebensmittellogistiker verfügt B+S über Kühlflächen sowie modernste Logistikanlagen. »Wir stehen für höchste Qualitätsstandards bei der Logistik für den Onlinehandel und haben als Multi-Channel-Dienstleister unsere Expertise schon mehrfach für namhafte Kunden aus verschiedenen Branchen unter Beweis gestellt«, sagt Unkel. Täglich werden E-Commerce-Kunden und ausgewählte Einzelhändler beliefert. »Das Onlinegeschäft von Kale & Me wächst stetig, so dass wir mit einem deutlichen Anstieg der Sendungszahlen rechnen. Die Rahmenbedingungen hierfür haben wir bereits geschaffen«, sagt Unkel. ◀

Anzeige

Mobile living made easy.

DOMETIC

HEAVY-DUTY KÜHLCONTAINER



DOMETIC FO800

Verwandeln Sie Ihren Lieferwagen in ein Kühlfahrzeug

- 12 Volt DC / 230 Volt AC
- Voreingestellte Fixtemperatur +4 °C / -18 °C umschaltbar
- Speziell entwickelt zur Aufrechterhaltung der Kühlkette in Profi-Anwendungen
- Heavy-Duty-Ausstattung: Scharniere und Verriegelungen aus Edelstahl

Mit
Anti-Frost-
Luftzirkulations-
system

dometic.com

Multishuttle fahren Polonaise

Der italienische Lebensmittelhändler Polo SpA automatisiert sein Frische- und Tiefkühlager und setzt dabei zum wiederholten Male auf Dematic. Zwei Multishuttle-Systeme sollen den Durchlauf maximieren.

Die Dematic GmbH automatisiert eine weitere Anlage des italienischen Unternehmens Polo SpA. Im Frische- und Tiefkühlager des Lebensmittelhändlers installiert der Intralogistikspezialist zwei Multishuttle-Systeme. Grund für die Automatisierung war der Anstieg des Auftragsvolumens. Mit der Dematic-Lösung wird der Durchlauf im Lager deutlich gesteigert, so dass Polo dem hohen Bestellaufkommen gerecht werden und seine Handling-Kosten pro Artikel senken kann.

Automatisiertes TK-Lager seit 2008

Vom norditalienischen Telo in der Region Veneto aus beliefert Polo Betriebe aus der Gastronomie und Hotellerie mit tiefgekühlten, frischen und trockenen Lebensmitteln. Bereits 2008 hatte der Händler Dematic mit der Entwicklung und Errichtung eines automatisierten Tiefkühlagers (-27°C) beauftragt. Mit der Fortsetzung der Automatisierungsstrategie verfolgte Polo nun drei Ziele: die Steigerung der Effizienz der intralogistischen Prozesse, die Verbesserung der Servicequalität und die Senkung der Stückkosten.

Dematic stattet das in die Temperaturzonen gefroren und gekühlt geteilte Lager mit zwei Multishuttle-Systemen aus. In separaten Gängen werden je 30 Regalebenen und 30 Dematic Multishuttles 2 Freeze installiert. Beide Gänge verfügen an ihren Enden über zwei vertikale Lifte, über die die Shuttles auf die Artikel verschiedener Ebenen zugreifen können. Dies wird Zwei-Kopf-Konfiguration genannt.

Einsatz bei Kommissionierung und Palettierung

Das Multishuttle-System setzt Polo beim Picking, bei der Kommissionierung und bei der Palettierung ein. So erfolgt die



Die italienische Polo SpA stattet ihr Kühl- und Tiefkühlager in Telo mit zwei Multishuttle-Anlagen aus, um die Lebensmittel automatisiert zu kommissionieren.

Auftragszusammenstellung künftig automatisiert nach dem Ware-zu-Mensch-Prinzip. Die Zwei-Kopf-Konfiguration soll dabei den Durchlauf maximieren und damit Engpässe im Warenausgang verhindern. Im Ergebnis steigt die Effizienz, so das Versprechen des Intralogistik-Unternehmens. Dadurch würden nicht nur die Stückkosten für Polo sinken, die schnelleren Prozesse verringern gleichzeitig die Lieferzeiten. Da die Ware bis zum Versand im temperierten Shuttle

bleibt, sei zudem eine Unterbrechung der temperaturgeführten Lieferkette ausgeschlossen, was der Qualität der Lebensmittel zugutekommt.

Auch das Personal im Lager profitiert laut Dematic von dem System: Einerseits wird es durch die Automatisierung bei der Auftragszusammenstellung entlastet. Andererseits wurde bei der Konzeption auch auf die Ergonomie geachtet, so dass die Lösung die Arbeitsplätze verbessert. ◀

Egemin und NDC werden in globale Dematic-Marke überführt

Dematic hat Ende Oktober den nächsten Schritt im Prozess der Integration von Egemin Automation und NDC Automation in das eigene Unternehmen angekündigt: die Überführung der beiden Marken in eine einzelne globale Dematic-Marke. Ab 2018 werden sämtliche Lagerautomationslösungen von Egemin und NDC auf allen Märkten weltweit unter der Marke Dematic verkauft.

Dematic umfasst das Segment für Lieferkettenlösungen innerhalb des Mutterunternehmens Kion Group, das End-to-End-Lösungen für die Automatisierung von Lieferketten anbietet, seien es High-End-Lagerautomatisierungen, Lösungen für die Lagerung, Sortierung und Förderung, fahrerlose Transportfahrzeuge (FTF) oder automatisierte Gabelstapler.

Dematic wird nach der Ankündigung die Produkte von NDC und Egemin FTF sowie die Unterflurkettenförderanlagen von Egemin weiterhin produzieren und Support für diese anbieten. Gleichzeitig will das Unternehmen diese Marken dabei unterstützen, eine neue, leistungsfähige Generation von fahrerlosen Transportfahrzeugen zu entwickeln. Dadurch will sich Dematic als führendes Unternehmen auf dem wachsenden Markt für mobile Lösungen zur Automatisierung der Materialabfertigung positionieren. »Wir freuen uns, von der Kompetenz und Erfahrung unserer Kollegen bei Egemin und NDC profitieren zu können und gemeinsam mit ihnen neue Lösungen zu finden, die den Ansprüchen unserer Kunden gerecht werden«, kommentierte Jim Stollberg, EVP Product and Solution Management bei Dematic.

Autonomer Lückenschluss

Seit August 2017 hat der Münchener Kühltransport- und Telematikspezialist SFTeumatik GmbH den Deutschlandvertrieb der mobilen Transcooler-Kühleinheiten von Wemo. Darunter ist auch eine GDP-zertifizierte Variante.

Der Transcooler schließt die Lücke zwischen Kühlfahrzeug und Kühlbox mit einer autonomen Kühleinheit zur Beiladung im regulären Stückguttransport. Gerade für kleinere Sendungen können somit bis zu 100 Stunden Transportzeit kostengünstig und effektiv überbrückt werden, erklärt die SFTeumatik GmbH, die die von der Wemo AG aus dem schweizerischen Schlatt bei Schaffhausen hergestellten mobilen Kühlsysteme seit August in Deutschland vertreibt. Während dem Transport wird von den Transcoolern keine Stromversorgung benötigt. Vor der Verladung muss die Kühleinheit über das eingebaute Netzteil rund zwölf Stunden geladen werden. Die Bedienelemente der Steuerung sind aus Sicherheitsgründen erst nach dem Öffnen der abschließbaren Tür zugänglich. Die Ausführung in Chromnickelstahl ermöglicht eine Reinigung mit Hochdruck- oder Dampfreiniger.

Auch fester Einbau unter Erhalt des GDP-Zertifikats möglich

Die GDP-Zertifizierung ermöglicht nach Angaben der SFTeumatik GmbH den Einsatz des Transcoolers direkt ab Werk, es wird keine zusätzliche Abnahme vor dem Einsatz benötigt. Ohne den ACOS-Aufsatz, der die Batterien enthält, kann der Transcooler unter Erhalt des GDP-Zertifikates auch fest in geeignete Fahrzeuge wie VW Caddy oder Renault Kangoo verbaut werden. Durch die werksseitig verbaute Telematik fügt sich der Transcooler nahtlos in bestehende Flotten ein und erscheint als ein eigenständiges »Fahrzeug«.

Viele Größen und Ausführungen

Für anderen Transportbedarf stehen bei der in München ansässigen SFTeumatik Kühlboxen und Kühler in vielen Größen und Ausführungen bereit. Der Transcooler 200 zum Beispiel ist für den Einbau in Kombi-Fahrzeuge geeignet, der Transcooler 300 für ältere, größere Kombis oder viele Vans. Der Transcooler 210 passt bei Vans von hinten, teilweise bei Kleinlieferwagen von der Seite, die Variante 310 passt bei der Seitentüre von Kleinbussen und auch bei Kleinlieferwa-

gen wie dem Berlingo bei der Hecktür. Der Transcooler 8 kann acht E2-Kisten aufnehmen und passt laut SFTeumatik in alle Kleinlieferwagen, der Transcooler 25 kann entsprechend 25 E2-Kisten aufnehmen und passt in alle Lieferwagen. Bei den Modellen 1140 bis 1740 mit Secop BD 220 CN Kompressor wird das Kühlaggregat als »Rucksack« an die Stirnseite der in Plattenbauweise gefertigten Transportkühleinheiten montiert. Transcooler lassen sich nach Angaben des Unternehmens durch die verschiedenen Versorgungsspannungen von 12, 24 oder 230 Volt im PKW, LKW oder auch als »kleines Kühlhaus« im Betrieb mit Netzstrom betreiben. Auch der Betrieb eines Transcoolers in einem Kühlfahrzeug sei möglich, um zum Beispiel einen weiteren Temperaturbereich abzudecken; die Abwärme des mobile Kühlsystems sei so gering, dass sie von der Fahrzeugkühlanlage ohne weiteres abgeführt werden könne; sie entspreche dem, was zwei Personen an Wärme abgeben. Beim Transcooler seien drei bis vier Türöffnungen von je einer Minute pro Stunde möglich, so der Hersteller.



Der Transcooler GDP kann bis zu 100 Stunden Transportzeit überbrücken und verfügt über eine werksseitig verbaute Telematik.

Kurzinfo SFTeumatik GmbH

Die 2016 gegründete SFTeumatik GmbH sieht sich als Spezialist für angepasste Lösungen abseits der üblichen Pfade. In Zusammenarbeit mit den Herstellern setzt das in München ansässige Unternehmen Sonderwünsche seiner Kunden um, die in dieser Form oder Kombination von Funktionen oft nicht am Markt zu finden ist. Ein besonderer Schwerpunkt ist hierbei die Überwachung temperaturgeführter Transporte. Neben dem üblichen Weg über Kühltrailer oder Fahrzeuge mit Kühlhausbau setzt SFTeumatik auf mobile Kühlkammern, die in verschiedenen Größen für fast jedes Fahrzeug verfügbar sind. Neben dem niedrigeren Preis in der Erstanschaffung sieht das Unternehmen den größten Gewinn hierbei in der Weiterverwendung bei Fahrzeugwechsel. Die Kühlzellen seien teilweise bereits seit zehn Jahren im Einsatz und verrichten nach wie vor ihren Dienst. Geschäftsführer Stephan Feitzelmayer ist seit November 2007 im Telematik-Umfeld tätig, seit Juli 2015 als selbstständiger Consultant. In seiner Zeit bei einem deutschen Telematikanbieter war er auch Ansprechpartner für GDP-konforme Temperaturüberwachung im medizinischen Bereich und hat zwei GDP-Audits betreut und den Kunden bei der Erstellung der Unterlagen unterstützt.

Technische Daten Transcooler

Temperaturbereich: 2 bis 25 °C
 Nettovolumen: 562 Liter
 Anschluss: Autobatterie 24 V / 230 V
 Leistungsaufnahme: 150 Watt
 Kompressor: Danfoss BD 120
 Heizung: Flächenheizung 150 Watt
 Abmessung: 960 mm breit, 930 mm tief, 1500 mm hoch
 Gewicht: 270 Kilogramm

Der Weg zur neuen Eiszeit

Auf einem Symposium der Firma Bitzer diskutierten Experten die Zukunft der Kälte- und Klimabranche. Themen waren Niedrig-GWP-Kältemittel der Zukunft, die effizientere Nutzung der Energie und die sogenannten IQ-Produkte des Verdichterspezialisten mit intelligenten Komponenten.

Der Verdichterspezialist Bitzer hat im Oktober in seinem internationalen Schulungs- und Trainingszentrum einen vielbeachteten Kongress über den künftigen Weg und die Herausforderungen der Kälte- und Klimabranche abgehalten. Viele interessante Ansätze steuerten die drei Gastredner Andrea Voigt vom europäischen Verband der Kälte- und Klimabranche EPEE, Steffen Klein, Geschäftsführer der Firma Combitherm und Vorsitzender des baden-württembergischen Landesverbands Deutscher Kälte-Klima-Fachbetriebe (VDKF) sowie Harald Conrad vom Kältemittelproduzenten Westfalen AG bei. In ihren Vorträgen »Eine Branche im Umbruch« (Voigt), »Herausforderungen bei der Umsetzung der F-Gase-Verordnung« (Klein) und »Bedeutung gebrauchter Kältemittel« (Conrad) stellten sie die Herausforderungen der Kälte- und Klimatechnik prägnant dar. Einig waren sich die Experten, dass Kältemittel mit niedrigem Treibhauspotenzial (GWP) und effiziente Energienutzung große Auswirkungen auf die gesamte Branche haben werden.

Klare EU-Vorgaben

Denn mit der Ökodesign-Richtlinie und der F-Gase-Verordnung hat die Europäische Union klare Zielvorgaben im Hinblick auf Energieeffizienz und Kältemittel gemacht. Bis 2030 muss sich der Einsatz von F-Gasen schrittweise auf 21 Prozent des Durchschnittsverbrauchs der Jahre 2009 bis 2012 verringern, berechnet auf Grundlage des CO₂-Äquivalents (Produkt aus GWP und Kältemittelmenge). Ab 2018 reduziert sich die Quote auf nur noch 63 Prozent des Ausgangswertes. Unter Berück-



Die Kälte- und Klimaexperten auf dem Kongress »Quo vadis Kälte- und Klimatechnik« im Oktober in der Schaufler Academy in Rottenburg.

sichtigung der von außerhalb der EU importierten und mit Kältemittel befüllten Geräte bedeute dies aber eine tatsächliche Reduzierung von etwa 44 Prozent, so Bitzer. Das sei ein drastischer Einschnitt. Das Unternehmen mit Sitz in Sindelfingen setzt allerdings nach eigenen Angaben schon lange auf umweltfreundliche Lösungen wie die natürlichen Kältemittel CO₂, Ammoniak, Propan sowie auf HFO und HFO/HFKW Niedrig-GWP-Kältemittel und sieht sich deshalb sehr gut aufgestellt.

IQ-Produkte mit vielfältiger Leistungsregelung

Wie Bitzer die Herausforderung Energieeffizienz meistern will, legten die Referenten des Unternehmens ebenso dar. Ein entscheidender Baustein der Zukunft seien die intelligenten Lösungen; die sogenannten IQ-Produkte des Unternehmens würden Anwendern eine Vielzahl an Vorteilen bieten. Dazu gehören laut Bitzer erweiterte Einsatzgrenzen, die Bedienung von Verdichter-Funktionen, opti-

male Wirtschaftlichkeit und maximale Sicherheit. Bei Inbetriebnahme und Service unterstützt die eigens entwickelte Best Software. Im Hinblick auf hohe Energieeffizienz bieten die vielfältigen Methoden zur Leistungsregelung Vorteile: Sowohl in Voll- als auch in Teillast lässt sich nach Herstellerangaben die Kälteleistung gezielt und wirtschaftlich an die Erfordernisse anpassen. Mit der mechanischen Leistungsregelung CR11 für Hubkolbenverdichter, dem Varipack Frequenzumrichter sowie Varispeed Verdichtern sieht Bitzer bei sich für jede Anwendung eine passende Lösung. Ebenso bei Schraubenverdichtern mit der stufenlosen Schiebersteuerung oder Drehzahlregelung sowie bei Scrollverdichtern mit Verbundschaltung oder Frequenzumrichterbetrieb. Mit den verschiedenen Technologien sei man sehr gut auf die Anforderungen der verschiedenen Ökodesign-Verordnungen vorbereitet und könne in der realen Anwendung die Betriebskosten der Anwender spürbar senken. ◀

Schokolade fest im Blick

Der belgische Kontraktlogistiker Weerts erzielt durch den Einsatz von Datenbrillen in der Kommissionierung eine hohe Zeitersparnis. Die Pick-by-Vision in der Lebensmittellogistik sorgt unter anderem dafür, dass die Beneluxstaaten mit Milka versorgt werden.

Bei hoher Warenrotation muss es auch in der Lagerlogistik schnell gehen – besonders bei verderblichen Lebensmitteln. Der belgische Kontraktlogistiker Weerts Supply Chain S.A. vertraut deshalb seit dem Sommer auf die Pick-by-Vision-Lösung des Logistik-IT-Entwicklers Picavi: Im belgischen Zentrallager nahe Lüttich kommissioniert Weerts Produkte des amerikanischen Lebensmittelkonzerns Mondelēz International mit aktuell 15 Datenbrillen.

Das Kommissioniersystem von Picavi ermöglicht den Lageristen das Arbeiten mit freien Händen und beschleunigt durch eine konsequente, visuelle Benutzerführung alle Prozesse, so das Unternehmen. Im Vergleich zu den vorher genutzten MDE-Handhelds erzielt Weerts eine Zeitersparnis von zurzeit acht bis zwölf Prozent. Auf diese Weise wird unter anderem auch die pünktliche Belieferung der gesamten Beneluxstaaten mit Milka-Schokoladentafeln und anderen Mondelēz-Produkten gesichert.

Zusammen mit Ringscanner im Einsatz

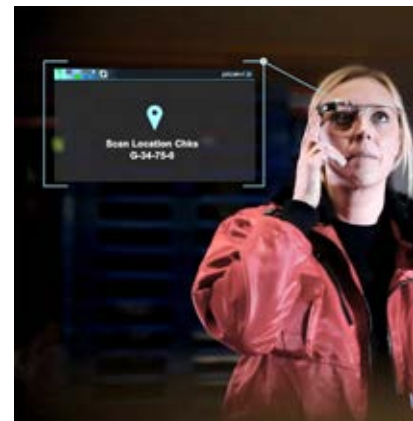
Das System funktioniert denkbar einfach (siehe Frischelogistik 3/2015): Mit einem Blick scannen die Lagerarbeiter den Barcode und verifizieren damit zugleich den Vorgang. Der Auftragsstatus wird in Echtzeit an das Lagerverwaltungssystem übermittelt. Dabei ist eine kombinierte Anwendung der Datenbrillen mit kleinen Ringscannern, welche am Zeigefinger befestigt werden, im Dauerbetrieb. So kann auch an ergonomisch herausfordernden Stellen, wie etwa am Fuß einer Palette, problemlos gescannt werden. Es besteht eine lückenlose Kommunikation zwischen Datenbrille und Ringscanner,

die per Bluetooth miteinander verbunden sind.

Auch wegen der einfachen Anbindung an das bestehende Lagerverwaltungssystem JDA Redprairie ist das Pick-by-Vision-System nach Angaben von Picavi schnell im effektiven Arbeitsablauf angekommen. »Dank seiner Skalierbarkeit können wir es flexibel einsetzen und auf weitere Prozesse ausdehnen«, berichtet Roger Kusters, Leiter des Weerts Distributionszentrums. Gesagt, getan: Neben der Kommissionierung per Gabelstapler werden die Datenbrillen zudem im Wareneingang und bei der Bereitstellung von vorkonfektionierten Wareneinheiten genutzt. Der Einsatz bei Inventur und Einlagerung ist bereits in Planung.

Praktisch und Zielführend

Durch ihr geringes Gewicht und ihre stetige Vernetzung ist die Datenbrille ein komfortables Werkzeug in der Intra-logistik, betont der Hersteller mit Sitz in Herzogenrath. Die neue Technologie sei einfach in die vorhandene IT



Mit einem Blick scannen die Lagerarbeiter bei Weerts den Barcode und verifizieren damit zugleich den Vorgang.

einzubinden und überzeuge mit ihrer intuitiven Bedienung und der übersichtlichen Benutzeroberfläche die Nutzer im belgischen Lager. »Die Präsentation der Informationen im oberen Sichtfeld empfinden unsere Lageristen als sehr praktisch und zielführend«, so Kusters über den Einsatz im Echtbetrieb. ◀

Anzeige

WANKO
INFORMATIONSLOGISTIK

**Machen Sie komplexe Dinge einfach.
Transport. Lager. Telematik.**

www.wanko.de
info@wanko.de
0049(0)8654 4830

Themen, die nicht kalt lassen

Der Rampenproblematik und drei Zukunftsthemen der Lebensmittellogistik waren zwei der Vorträge auf dem Kälteforum von VDKL und Deutschem Tiefkühlinstitut in Bremerhaven gewidmet.

Es sind viele aktuelle Themen, die die Sicherstellung der Qualität im Netzwerk eines Logistikdienstleisters beeinflussen. Einige von ihnen beeinflussen sich auch gegenseitig, so Stefan Krautwurst-Leister, Head of Sales Food Logistics der Dachser SE, und sind daher von Bedeutung für das Thema, zu dem er auf dem Kälteforum 2017 Mitte November in Bremerhaven referierte: der Situation an Deutschlands Rampen. »Dieses Thema ist nicht neu. Dieses Thema beschäftigt uns schon seit Jahren – es hat nur an Brisanz gewonnen, weil sich weitere Rahmenbedingungen im Markt deutlich verschlechtert haben«, erklärte er unter Verweis zum Beispiel auf Fahrermangel und Laderaumverknappung. »Vielleicht muss es erst so eskalieren, damit Bewegung in die Diskussion hereinkommt«, mutmaßte Krautwurst-Leister. Zur Illustrierung des Problems zeigte er Mercareon-Daten von Dachser aus 2016: Von den rund 69 Prozent der bewertbaren Zeitfenster habe es bei 42 eine pünktliche Zustellung gegeben, bei 26 aber eine zu späte Anlieferung, also zusätzliche Wartezeiten für die Fahrer. Über alle Händler habe in dem Jahr die Standzeit für Sammelgut-LKW im Durchschnitt im pünktlichen Fall bei 1:32 Stunde gelegen, im unpünktlichen bei 1:53 Stunde, zuzüglich rund 30 Minuten Vorlauf für die Anmeldung beim Leitstand und ohne Berücksichtigung des Packmitteltauschs. Aber, das betonte Krautwurst-Leister auf der Veranstaltung, von allen Stopps, die Dachser bei Zentrallägern macht, erhalte man nur bei 60 Prozent Zeitfenster.

Glättung der Standardwoche

Auch mögliche Lösungen der Rampenproblematik werden schon lange diskutiert. Eine Ursache sind die volatilen Volumina, die transportiert und an die Zentralläger geliefert werden müssen. »Warum muss ein Produkt, welches ein MHD zwischen 12 und 24 Monaten hat,



VDKL-Geschäftsführer Jan Peilnstener (links) und Stefan Krautwurst-Leister von Dachser.

innerhalb von 18 Stunden in Deutschland von A nach B gefahren werden?«, fragte Krautwurst-Leister angesichts des Trockenfracht-Anteils der Transporte. Die Durchschnittstonnage habe zum Beispiel bei Dachser im Food Logistics-Netzwerk 2016 zwischen 8785 an den Dienstagen und 9387 an den Mittwochen geschwankt. »Warum können Industrie und Handel nicht veranlassen, dass diese Ware im Einzelfall auch mal in 48 Stunden distribuiert wird, um dann nach Möglichkeit einen Logistikdienstleister in die Lage zu versetzen, innerhalb einer Standardwoche die Volumina mehr und mehr zu glätten? Das ist ein Wunsch – ich habe auch noch etliche Berufsjahre vor mir, die Hoffnung stirbt zuletzt!«, deutete er die Erwartung eines langen Wegs hin zu einer solchen Lösung an. Verschärft werde diese Problematik durch die saisonalen Mengenschwankungen. Die extremsten Probleme gibt es laut Krautwurst-Leister in den fünf Monaten, in denen es Vier-Tages-Wochen gibt, in die also Ostern, Pfingsten oder Weihnachten fallen. »Mein Lieblingsthema ist immer, wie auch diese

Ostern wieder, wenn man dann in den Vier-Tages-Wochen, alles sowieso angespannt, als Belohnung vom Händler 50 Full Truck Loads mit Schattenmorellen bekommt – warum auch immer...«, berichtete der Dachser-Manager.

Nicht mehr uneingeschränkte Verfügbarkeit

Relativ schonungslos malte Krautwurst-Leister auch die Zukunft der Handelsbelieferung aus. Auf die Frage nach Versorgungsengpässen erwiderte er: »So dramatisch würde ich es nicht betiteln, aber ich glaube schon, dass unser Selbstverständnis ein kleines bisschen aufzuweichen ist. Wir werden nicht mehr jedes Produkt unserer Wahl zu jeder Zeit bei jedem Händler im Regal vorfinden. Es wird punktuelle Lücken geben, weil die Versorgung von der Industrie Richtung Zentrallagerstufe nicht mehr uneingeschränkt, gerade zu saisonalen Peaks, zu leisten ist.« Laut Krautwurst-Leister habe in Teilen ein gewisses Umdenken beim Handel schon stattgefunden. Er spekulierte, dass Händler, die hier ihre Hausaufgaben nicht machen, vermutlich irgend-

wann am Ende der Liste an Kunden stehen würden, die Unternehmer überhaupt noch anfahren wollen.

E-Food wird fixer Bestandteil werden

Anhand von gleich drei Themen warf Thomas Pütter, Head of Corporate Operational Processdesign & Systems bei der Nagel Group, auf dem Kälteforum einen Blick in die Zukunft der Lebensmittellogistik: E-Commerce bei Lebensmitteln, elektronischer Frachtbrief e-CMR und modulare Transportbehälter. Zum Thema »E-Food« zeigte er durchaus widersprüchliche Pressemeldungen der letzten Zeit. »Eines ist relativ klar: Es wird sich etwas verändern!«, erteilte er Hoffnungen auf ein Weiter so eine Abfuhr. Nicht nur der »neue Konsument« werde die Veränderungen hier treiben, sondern definitiv auch die Faktoren Technologie und Wirtschaftlichkeit. »Auf Dauer ist ein nicht rentables Geschäft auch für einen Retailer kein Geschäft«, erinnerte Pütter. »Der klassische E-Food-Kunde mit dem höheren Kassenbon und den höherwertigen Produkten, der ist auch irgendwo nach oben begrenzt«, kommentierte er die mögliche Marktdurchdringung des Lebensmittel-E-Commerce. Wie sich die Anteile zwischen stationärem und onlinebasiertem Handel verschieben werden, wird aber aus seiner Sicht auch in fünf Jahren noch nicht beantwortet sein. »Sicher ist: Es wird wesentlich professioneller und es wird ein fixer Bestandteil bei allen Händlern, da bin ich mir sehr sicher!«

Mehr als nur eingespartes Papier

Pütter schaute in seinem Vortrag aber weit über die in den Medien vieldiskutierten E-Food-Aktivitäten hinaus und fragte, was die weitgehende Digitalisierung der Beziehungen zwischen Konsument, Handel und Produzent für die Logistik bedeuten kann. Unter diesem Blickwinkel betrachtete er auch den elektronischen internationalen Frachtbrief e-CMR. Im Januar wurde erstmals eine grenzüberschreitende Sendung mit dem elektronischen Frachtbrief durchgeführt, die spanische Spedition Primafrio transportierte Orangen rund 1300 Kilometer vom spanischen Huelva ins französische Perpignan mit Grenzübertritt in Le Perthus. »Es ging nicht darum ein Stück Papier einzusparen, es ging um die Basis für eine neue Supply-Chain-Transparenz«, erläuterte Pütter, um sicherer Daten, die immer lesbar und auch verknüpfbar sind, zum Beispiel mit der Navigation, mit Staumeldungen und in Zukunft auch mit »smarten« Verträgen. »Die wirkliche Effizienzsteigerung kommt nicht durch ein ausgetauschtes Papier, sondern durch das komplett ersetzte Papier«, hob Pütter hervor. In Deutschland fehle noch die Ratifizierung des bereits 2008 verabschiedeten e-CMR-Zusatzprotokolls, sie werde aber wahrscheinlich nächstes Jahr nach Aufnahme der Amtsgeschäfte durch eine neue Bundesregierung kommen, »das steht ziemlich weit oben auf der Liste«, schätzte der Nagel-Manager. Im Gegensatz zum elektronischen Frachtbrief sei Deutschland beim dritten Thema, dem modularen Transportbehälter, vorne mit dabei. Von der »Digitalisierung der Verpackung« sprach Pütter hier, einer Vorstufe des vielzitierten Internet der Dinge. So wie der Iso-Container die Logistik revolutioniert hat, könnten auch optimierte Sekundärverpackungen die Effizienz in Transport und Logistik erhöhen. Im Raum stehe eine durchschnittliche Auslastung der LKW und Container

momentan von 42,6 Prozent; unabhängig davon, ob diese Zahl zutrifft oder nicht, sie habe auf politischer Ebene eine Aufmerksamkeit erreicht, die Zugang zu Förder- und Investitionspöfen ermöglicht habe. Die modularisierten Behälter seien rasterfähig, miteinander verknüpfbar, durchgängig verwendbar, einzeln eindeutig identifizierbar und unterstützen die automatisierte Fördertechnik. Ein zentraler erster Anwendungspilot wurde von dm und Procter & Gamble unterstützt von GS1 durchgeführt, als Folge des EU-geförderten Projekts Modulushca, »erstaunlicherweise sind alle Beteiligten in diesem Projekt weiterhin aktiv, um diesen Gedanken weiterzuverfolgen, auch mit Investitionen«, betonte Pütter. Auch Rewe und Edeka seien in Diskussion über Testpilote zum modularen Transportbehälter.

Letzten Endes gehe es um die beiden Säulen Wettbewerbsfähigkeit und CO₂-Reduktion, erklärte der Prozessspezialist. Europa sei weltweit größter Exporteur, wachsende Märkte fänden sich vor allem außerhalb der EU, Transport und Logistik seien also bedeutsame Faktoren. Gleichzeitig sei der Transport für ein Viertel der Treibhausgas-Emissionen in Europa verantwortlich. Die zentrale Bedeutung dieser beiden Themen sei auch der Grund für die Fördermittel durch die öffentliche Hand. (ms) ◀

Einen weiteren Bericht...

...vom Kälteforum lesen Sie in Frischelogistik 1/2018.

Anzeige



„Intelligent angepackt:
Cool bleiben auf dem
Datenhighway.“

Jan Hermeling, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

Unser Cool Liner und KRONE Telematics sind ein perfektes Team, das Ihnen viele Transportsorgen abnimmt. Das intelligente Zusammenspiel von Trailer und KRONE Telematics ermöglicht Ihnen jederzeit ganz bequem online Position und Temperatur Ihrer Transporte zu erfassen und sogar direkt auf Ihre Kühlmaschine zuzugreifen, um Änderungen vorzunehmen. So können Sie stets dokumentieren, dass anspruchsvolle Güter bei Ihnen in besten Händen sind. Alles zusammen spart Ihnen Zeit und Geld. Und lässt Sie auch in heißen Phasen immer kühlen Kopf bewahren.

Partner in Pharma

Am 2. Oktober haben die Fluglinien Virgin Atlantic Cargo und Delta Cargo ihre neue »Pharma Zone« am Londoner Flughafen Heathrow eröffnet. Damit wollen die Joint-Venture-Partner die nach ihren Angaben weltweit größte Handelsschiene für Pharmaprodukte bedienen, die zwischen den USA und Großbritannien.

Die Joint-Venture-Partner Virgin Atlantic Cargo und Delta Cargo haben an ihrem gemeinsamen Standort in London Heathrow eine neue »Pharma Zone« errichtet. Sie soll bei den wachsenden Volumina an temperaturgeführte transportierten Gesundheits- und Life-Science-Produkten helfen, die beide Fluglinien befördern, und die Fähigkeit erweitern, strenge Qualitäts- und Serviceanforderungen der Pharmaunternehmen und ihrer Transportpartner zu erfüllen. Eröffnet wurde die Pharma Zone am 2. Oktober. Es handelt sich dabei um einen vollkommen abgetrennten Bereich in der »Cargo Point« Anlage der beiden Unternehmen, der dem Handling und

der Lagerung von pharmazeutischen Sendungen unter streng kontrollierten Temperaturbedingungen gewidmet ist. »Die Eröffnung der Pharma Zone ist die neueste Erweiterung der Pharmaprodukte beider Fluglinien«, erklärte Darren Sherlock, Manager Products & Partnerships bei Virgin Atlantic Cargo. In dem Bereich sei in letzter Zeit einiges in Bewegung, so habe kürzlich Delta Cargo als erste weltweit agierende US-Passagierfluglinie die CEIV-Pharmalogistik-Zertifizierung der IATA erhalten, sowohl für ihr Hub in Atlanta als auch für die Gesamtorganisation, ergänzte der Leiter des Pharma-Zone-Projekts. Virgin Atlantic Cargo sei auf bestem Weg, bis Ende des Jahres die

britische Zertifizierung der Wholesale Distribution Authorisation (WDA) zu erhalten, was die GDP-Compliance der Fluglinie bestätigen würde. »Dies zeigt unser gemeinsames Engagement, den passenden Servicelevel für temperaturgeführte Pharmaprodukte sowohl am Start- wie auch am Zielpunkt in unserem gesamten Netzwerk zu liefern«, betonte Sherlock. »Diese spezielle Pharma-Anlage in London Heathrow ist eine wichtige Ergänzung für unser globales Pharma-Netzwerk und, das ist am allerwichtigsten, bietet unseren Kunden und Pharmaherstellern Zugang zu einem weiteren wichtigen internationalen Gateway«, kommentierte Shawn



Teil der neuen Pharmaanlage sind zwei begehbare Kammern, die die Temperaturbereiche 2 bis 8°C und 15 bis 25°C einhalten können.



Die Pharma Zone ist ein vollkommen abgetrennter Bereich in der »Cargo Point« Anlage von Virgin Atlantic und Delta Cargo in Heathrow.

Cole, Vice President von Delta Cargo, die Eröffnung. »Delta Cargo hat erfolgreich die CEIV-Zertifizierung in Atlanta und für Deltas Hauptquartier erreicht. Im Laufe des nächsten Jahres wollen wir unsere anderen zentralen Hubs zu dem Netzwerk hinzufügen, angefangen mit New York-JFK und Los Angeles«, kündigte er an.

Lager für 24 Paletten, zehn Ladestationen

Teil der neuen Pharmaanlage sind zwei begehbare Kammern, die in der Lage sind die Temperaturbereiche 2 bis 8°C und 15 bis 25°C für lose Pharmasendungen einzuhalten. Aus Sicherheitsgründen hoch über dem Boden der »Pharma Zone« befindet sich ein temperaturkontrolliertes Lagersystem für 24 Paletten, aufgeteilt in sechs getrennte Kammern, jede kann sicher in den Temperaturbereichen 2 bis 8°C oder 15 bis 25°C gehalten werden. Als weitere besondere Feature der Anlage

nennen Virgin und Delta ein Frachttor, das speziell für die Pharmasendungen reserviert ist, was den Fluss dieser Waren durch das Lager beschleunigen und dafür sorgen soll, dass die Zeit die die Produkte außerhalb einer temperaturgeführten Umgebung verbringen, reduziert wird. Weiterhin verfügt die Pharma Zone über zehn Ladestationen für aktive Kühlcontainer.

Die in der Anlage arbeitenden Spezialisten haben nach Angaben der Fluglinien ein GDP-Training erhalten.

Plus 20 Prozent bei Pharma

Virgin Atlantic Cargo und Delta Cargo bieten nach eigenen Angaben rund 24 Prozent der gesamten Luftfrachtkapazität zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten an, diese Relation sei die weltweit größte Handelschienen für Pharmaprodukte. »Unsere Pharmatonnage ist in der ersten Hälfte 2017 um 20 Prozent gewachsen«, erklärte Dominic Kennedy, Geschäftsführer von Virgin

Atlantic Cargo, anlässlich der Eröffnung. »Wir erwarten eine weitere Steigerung und investieren in und entwickeln Anlagen wie unsere neue Pharma Zone sowie GDP-Prozesse und Training im gesamten Netzwerk«, sagte er weiter. Im Bereich Pharma und Life Sciences sieht Kennedy neben der direkten Aufsicht durch Virgin an jeder einzelnen Station die Größe als einen Vorteil hinsichtlich Flexibilität und Beweglichkeit, »unsere wachsenden Volumina zeigen, dass unsere Kunden diese Ansicht teilen«, so der Geschäftsführer. Er zollte auch Dnata als Handlingpartner von Virgin in Heathrow Anerkennung für deren starkes Engagement in Bezug auf die »Pharma Zone«.

Anzeige



Alles im Blick

Spar steigert im ungarischen Großlager Üllö die Qualität der Lagerlogistik durch den Einsatz des Kamerasystems »Kombikam« von Barcotec.

Das 42 000 Quadratmeter große Lager des österreichischen Einzelhändlers Spar in der ungarischen Kleinstadt Üllö, unweit von Budapest, verlassen tagtäglich hunderte Fuhren. Aus den Hochregallägern werden im Auftragsabwicklungsprozess Waren aus dem Trockensortiment, Frischedienst und Tiefkühlbereich entnommen und auf separaten Ausliefer-Trolleys zusammengestellt. An diesem kritischen Punkt kommt es vor allem auf die Faktoren Vollständigkeit der Waren sowie die Schichtungsqualität an. Das Gewicht ist dabei entscheidend für die Stabilität des Trolleys. Weiterhin muss der Kommissionierer auch zu 100 Prozent gewährleisten, dass alles sicher und bereit für den Transportweg ist.

Um eine hohe Qualität gewährleisten zu können, setzt man hier auf eine Dokumentation durch das neu entwickelte Kamera-System von Barcotec namens Kombikam. Nachdem der fertig gepackte Trolley an den Checkpoint

in Position gebracht wurde, scannt der Kommissionierer zuerst den EAN Code am Tor vor der Beladung und anschließend den am Trolley angebrachten Code mit einem Barcode Handy Terminal (BHT-800) von Denso.

Durch einen eigenen »Foto-Button« werden hochauflösende Industriekameras ausgelöst, welche die Daten verheiraten und am kundeneigenen Server sicher hinterlegen. Sofort erhält die Person am Display des Barcode Handy Terminals die Bestätigung, dass das Bild verarbeitet wurde und die Trolleys können die Reise antreten.

Kombikam läuft auf Denso-Gerät

Die industriellen Netzwerk-Kameras sind RTSP-kompatibel (Echtzeitstreaming-fähig) und mit maximal drei Stück pro Checkpoint ist ein 360 Grad Bild möglich. Dadurch bleibt die Netzwerkbelastung gering. Der BHT-800 mit Trigger-Software wurde von Barcotec als ideales Gerät für die Kombikam-Anwendung auserkoren: Neben

dem textorientierten Betriebssystem sprechen aus Sicht der Auto-ID-Experten aus Salzburg das integrierte W-Lan sowie die lange Akkulaufzeit für sich. Der abgewinkelte Scankopf dient der Ergonomie, da das Display zu jeder Zeit sichtbar ist und somit keine Drehungen des Terminals erfordert. Zudem sei das Gerät auch stoßfest mit stabilen, abriebfesten Tasten und daher den rauen Bedingungen im Lager gewachsen. »Mit Kombikam ist eine professionelle und lückenlose Dokumentation sichergestellt, welche auf Knopfdruck im Falle einer Reklamation aufgerufen werden kann.«, bringt der Logistik-Verantwortliche die fertige Lösung von Barcotec auf den Punkt.

»Qualitätssicherung bei der Auslieferung ist für viele unserer Kunden ein Thema«, erörtert Alexander Rainsberger, Geschäftsführer von Barcotec, die Gründe für die Neuentwicklung. »Die Bilddokumentation am Versand spart Kunden nachträgliche Recherche und im Versicherungsfall auch Geld«. ◀



Am Checkpoint werden die Daten verheiratet und auf Knopfdruck ins System samt Bilddokumentation übertragen.



Der abgewinkelte Scankopf des Barcode Handy Terminals (BHT-800) ermöglicht zu jeder Zeit eine freie Sicht auf das Display.

Hallo Hybrid!

Der Launch der Hybrid-Sattelkältemaschine SLXi sowie deren vollständige Telematikfähigkeit und die dadurch möglichen Effizienzmaßnahmen stehen im Mittelpunkt des Messeauftritts von Thermo King und Frigoblock auf der Solutrans in Lyon.

Das Highlight am Stand von Thermo King und Frigoblock auf der Solutrans in Lyon wird die offizielle Vorstellung der SLXi Hybrid-Sattelauflegerkühlgeräte sein, die auf der bewährten Fachkenntnis und den Technologien beider Unternehmen der Ingersoll Rand Gruppe basieren. Die internationale Transportfachmesse findet vom 21. bis 25. November in der südostfranzösischen Metropole statt. Das neue SLXi Hybrid wurde für Semi-Sattelaufleger konzipiert und soll dank niedriger Emissionen und Geräuschpegel die Umweltbelastung des Kunden verringern. Zudem senke es die Gesamtkosten durch messbare Einsparungen bei Kraftstoffverbrauch und Betriebskosten. »Auf der Solutrans möchten wir unsere Führungsrolle demonstrieren und unsere Lösungen zur Bewältigung der aktuellen und zukünftigen Herausforderungen des Kühltransportmarktes vorstellen«, kündigte Laurent Debias, Produktmanagementleiter bei Thermo King und Frigoblock, im Vorfeld an. »Thermo King und Frigoblock sind in der einzigartigen Position, ein Portfolio an Geräten mit Diesel- und Hybridantrieb sowie emissionsfreie, rein elektrische Lösungen für alle Kühltransportanwendungen anbieten zu können, von LKW über Sattelaufleger bis hin zu

Lieferwagen. Dank dieses Portfolios von nachhaltigen und intelligenten Produkten können unsere Kunden einen effizienten Kühltransport in die Innenstadt und Gebiete mit Emissions- sowie Lärmschutzbeschränkungen bereitstellen.«

Vollständig telematikfähig

Die Geräte bieten Betreibern von Kühltransportflotten nach Angaben des Herstellers eine hohe Flexibilität, da das SLXi Hybrid sowohl beim Anschluss an eine Dreiphasen-Stromquelle am Ladedock als auch während der Fahrt im Netzbetrieb laufen kann. Der am Motor der Zugmaschine installierte Generator von Frigoblock stellt gemeinsam mit einem Inverter-Antriebssystem eine konstante Stromzufuhr sicher, die eine vollständige Unabhängigkeit vom Dieselmotor ermöglicht, der jederzeit bei Bedarf neu gestartet werden kann.

Die SLXi-Einfach- und Mehrfachtemperaturgeräte von Thermo King sind nach Angaben des Unternehmens die ersten vollständig telematikfähigen Sattelauflegerkühlgerät auf dem Markt und bieten umfassende Transparenz über das Gerät und den Zustand der Fracht. Die Verbindung erfolgt über das TK Bluebox-Kommunikationsgerät und Bluetooth. Über das SLXi haben

Fahrer und Flottenmanager einfachen Fernzugriff auf die wichtige Datenübertragung, die zur proaktiven Flottenwartung, Erhöhung der Betriebszeit und Verbesserung der Effizienz genutzt werden kann.

R-452A als Standard

Die Besucher der Solutrans haben am Stand von Thermo King und Frigoblock auch die Möglichkeit zu diskutieren, wie Betreiber von Kühlfahrzeugflotten mit der Marktgegebenheit und den sich ändernden Anforderungen zur Senkung des Treibhauspotenzials von in Transportprodukten eingesetzten Kältemitteln umgehen können.

In allen Thermo King Geräten für LKW, Sattelaufleger, Lieferwagen und in Geräten mit Eigenantrieb oder Fahrzeugantrieb wird R-452A als Standard eingesetzt. Das Kältemittel verfüge über ein niedriges Treibhauspotenzial und halte bereits jetzt die F-Gas-Verordnung 2020 ein, betont der Hersteller. Für Kunden aus der Transportbranche, die Ihre aktuellen Geräte umstellen möchten, könne R-452A ganz einfach in ein bestehendes System eingeführt werden. Thermo King bietet einen Kältemittel-Austauschservice durch sein Händlernetzwerk. ◀

Thermo King ist auf der Solutrans in Lyon, Stand 5 U 089.

Anzeige

KÜHLFAHRZEUGTECHNOLOGIE FÜR ALLE PROFIS.



1→100m³



Kontaktieren Sie uns!

LAMBERET Deutschland GmbH
+49(0)731/94617-0

info@lamberet.de

www.lamberet.de

YouTube f

Kerstner

LAMBERET

Party und Powerpoint

Mit einer spektakulären Jubiläumsfeier zum 125. Geburtstag und nicht weniger erfreulichen Zahlen für das Geschäftsjahr 2016/17 hat sich Schmitz Cargobull den Herbst verschönert. Das Unternehmen hat 10 000 Fahrzeuge mehr produziert als geplant und seinen Umsatz auf mehr als zwei Milliarden Euro gesteigert.

Anlässlich der Vorstellung des Geschäftsjahreszahlen 2016/17 konnte der Vorstandsvorsitzende von Schmitz Cargobull Andreas Schmitz ein starkes Fazit ziehen: »Wir haben 57 982 Fahrzeuge produziert – also gut 10 000 mehr als geplant«, berichtete er. Man baue seine Position in Europa und weltweit weiter aus, so der Fahrzeugbauer im Oktober. »Der Umsatz übersprang die Zwei-Milliarden-Euro-Marke und der Auftragseingang im Geschäftsjahr summierte sich sogar auf 61 000 Einheiten«, erläuterte Andreas Busacker, Finanzvorstand der Schmitz Cargobull AG. Konsequente Kundenorientierung, qualifizierte Mitarbeiter und technologische Führung zählte er zu den Erfolgsfaktoren des Familienunternehmens.



Mitte September feierte Schmitz Cargobull mit über 2500 Gästen seinen 125. Geburtstag.

Fast 50 Millionen investiert

Mit dem Umbau des Werkes in Berlin zum Standort für die neue Fahrzeugklasse Van Bodies (3,5 bis 6 Tonnen) und dem Aufbau eines Multi Production Plant (MPP) in der Türkei seien im Geschäftsjahr wesentliche Zukunftsinvestitionen verwirklicht worden, so der Konzern. »Insgesamt haben wir 48,1 Millionen Euro in Sachanlagen investiert«, erklärte Busacker. Der Umsatz erhöhte sich im Berichtszeitraum vom 1. April 2016 bis 31. März 2017 um mehr als 14 Prozent auf 2,026 Milliarden Euro, im Vorjahr waren es 1,779 Milliarden Euro. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern erreichte etwa 104 Millionen Euro. Damit kletterte die Umsatzrendite vor Steuern auf fünf Prozent. Die Eigenkapitalquote blieb trotz des Wachstums stabil bei rund 54 Prozent, berichtet Schmitz Cargobull. Im klassischen Trailer-Markt der Planen- und Kofferverfahrzeuge stehen die Zeichen nach Angaben des Marktführers auf Wachstum. Besonders stark

habe die Curtainsider-Produktion zugelegt. Der Fahrzeugausstoß der Sattelcurtainsider S.CS stieg um mehr als 15 Prozent auf fast 31 700 Einheiten. Bei den Sattelkoffern S.KO belief sich die Produktionssteigerung im zweiten Jahr in Folge auf etwa 15 Prozent. Im Ergebnis waren im abgelaufenen Geschäftsjahr circa 19 000 neue Einheiten abholbereit, verglichen mit rund 16 500 im Vorjahr.

Die eigene Achsenproduktion im Werk Altenberge erreichte mit mehr als 156 000 produzierten Einheiten im Geschäftsjahr einen Rekordstand. Insgesamt summiert sich die Zahl der produzierten Achsen auf mehr als eine Million Stück.

Stark nachgefragte Van Body-Kofferaufbauten

Der Einstieg in das Segment der Van Body-Kofferaufbauten V.KO rundet die Produktpalette von Schmitz Cargobull nach unten ab. Der neue V.KO wird in standardisierten Größen angeboten

und lässt sich so auf die Vorgaben der Motorwagen-Hersteller anpassen. Die neue Fertigungslinie in Berlin sei derzeit auf eine Jahresproduktion von 7500 Van-Kofferbauten ausgelegt, erklärt Schmitz Cargobull. Mit der neuen Produktlinie, die vor allem durch den wachsenden Onlinehandel stark nachgefragt werde, komplettiert Schmitz Cargobull das Angebot nach hochwertigen und nachhaltigen Transporteinheiten bis hin zur »letzten Meile«.

Auf Basis der guten Produktionszahlen hat sich auch die Zahl der Beschäftigten im Konzern um 375 erhöht. Zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres waren fast 5800 Mitarbeiter bei Schmitz Cargobull beschäftigt, darunter etwa ein Fünftel Leiharbeiter. Im zyklisch schwankenden Trailermarkt werden diese flexiblen Arbeitskräfte eingesetzt, um in der Produktion Schwankungen von bis zu 35 Prozent ausgleichen zu können, erklärt das Unternehmen.



Gastgeber auf der Jubiläumsfeier in Altenberge: Boris Billich, Dirk Hoffmann, Bernhard Schmitz und Andreas Schmitz.

Die stark steigenden Materialkosten bereiten Schmitz Cargobull nach eigener Darstellung für das aktuelle Geschäftsjahr 2017/18 Sorgen, der Vorstand rechnet dennoch mit einer stabilen Nachfrage auf hohem Niveau. »Im Jahr des 125-jährigen Bestehens wollen wir den bisherigen Rekordumsatz von fast 2,2 Milliarden Euro aus dem Jahr 2007/08 übertreffen«, kündigt der Vorstandsvorsitzende Schmitz an.

125 Jahr Schmitz Cargobull an zwei Tagen gefeiert

Im Mittelpunkt der Feierlichkeiten zu diesem 125jährigen Jubiläum standen die Kundenveranstaltungen am Gründungsstandort im Werk Altenberge am 13. und 14. September. Mehr als 2500 Gäste aus der Branche, Verbänden, Politik und Presse aus ganz Europa kamen ins Münsterland. Ein informatives Tagesprogramm mit Fachvorträgen und Werksführungen bot einen interessanten Einblick in die aktuellen Produktlinien. Bei der anschließenden Abendveranstaltung mit einem mitreißenden Showprogramm wurde die Geschichte von Schmitz Cargobull nachgezeichnet. Begrüßt wurden die Gäste von den Mitgliedern des Familienrates, neben Andreas Schmitz, der auch Vorsitzender des Familienrates ist, auch von Bernhard Schmitz und Dirk Hoffmann. Ebenfalls begrüßte der Vertriebsvorstand Boris Billich anlässlich der 125 Jahr-Feier die internationalen Gäste und stimmte sie auf die zukünftigen Produkt- und Servicepläne von Schmitz Cargobull ein. Weitere Veranstaltungen in verschiedenen Ländern sind für die nächsten Wochen geplant. ▶

Anzeige

SICHERE LÖSUNGEN FÜR
TEMPERATURSENSIBLE LOGISTIK

ECO°COOL

ECOCOOL Kühlverpackungen und Verpackungskomponenten sind die sichere Lösung für den Transport temperatursensibler Produkte.

**PHARMA- UND
HEALTHCARELOGISTIK**

KÜHLELEMENTE

ONLINE-LEBENS- MITTELHANDEL **DATEN-
LOGGER**

BERATUNG UND ENTWICKLUNG

**FROSTSCHUTZ /
THERMOHAUBEN**

ecocool.de

Doppelt sicher

Mehr Sicherheit geht nicht, das ist die Maxime des Pharmalogistikers Frigo-Trans. Das bezieht das bei Ludwigshafen ansässige Unternehmen ausdrücklich sowohl auf die Temperatursicherheit wie auch auf den Schutz vor kriminellen Risiken für die Waren.

Pharmaprodukte sind begehrte Güter – für Patienten, die sie brauchen, und für Kriminelle, die sie stehlen. Sicherheit spielt also die alles entscheidende Rolle beim Transport und bei der Lagerung von Pharmazeutika. Geschützt werden muss die wertvolle Ware dabei aber nicht nur vor äußeren Gefahren, sondern auch vor Temperaturschwankungen. Ein Unternehmen, das offenbar weder beim einen noch beim anderen Kompromisse macht, ist der Speziallogistiker Frigo-Trans: Bereits dreimal hat das 1988 gegründete Unternehmen den internationalen »Cool Chain Excellence Award«, einen in der Pharmabranche hoch angesehenen Preis, gewonnen. »Das ist noch niemand anderem gelungen«, betont Geschäftsführer Peter Norheimer. 2011 wurden die in Eigenregie entwickelten Pharma-Liner, hochgesicherte Zwei-Kammer-Auflieger mit

modernster Mess- und Regeltechnik, ausgezeichnet. Zwei Jahre später wurde das »Cool Chain Control System« prämiert: Es umfasst neben bestens ausgebildeten und laufend geschulten Mitarbeitern die GDP-qualifizierte Flotte von 85 Hightech-Trailer sowie eine bis ins Detail ausgeklügelte Telematik. Erneut bestes temperaturgeführtes Logistikprojekt war 2015 das damals eröffnete »Cool Chain Control Pharmacenter«. Hier lagern auf derzeit 9000 Quadratmetern viele Tonnen temperatursensible Pharmazeutika – und zwar in allen pharma-relevanten Temperaturzonen (–25 °C, +2 °C bis +8 °C und +15 °C bis +25 °C).

Vision Europas modernstes Pharmalager

Beim Bau des 19,7-Millionen-Projekts haben Norheimer und sein Kompagnon,

Walter Buchholz, weder Kosten noch Mühen gescheut. Ihre Vision? Am neuen Firmensitz in Fußgönheim bei Ludwigshafen Europas modernstes Pharmalager entstehen zu lassen. So setzt Frigo-Trans als nach eigenen Angaben erster Logistiker in Europa modernste Rampentechnik mit US-Andockstationen ein. Sie soll dafür sorgen, dass die Kühlkette auch beim Be- und Entladen der Trailer lückenlos gewahrt bleibt. 100 Prozent Redundanz im Kühl- und Heizsystem, ein Notstromaggregat für mindestens 72 Stunden, Videosysteme sowie eine hochmoderne Warenfluss-Software sind weitere Elemente einer ausgetüftelten Lagertechnik. Validierte, redundante Sensoren überwachen ständig die Temperatur der eingelagerten Produkte und zeichnen sie laufend auf. Die Kombination dieser Sicherheits-Features kommt an.



Als Europas modernstes Pharmalager bezeichnet Frigo-Trans seinen Komplex am Firmensitz in Fußgönheim bei Ludwigshafen. Hier lagern auf bald 12 800 Quadratmetern viele Tonnen temperatursensibler Pharmazeutika.



Über die TAPA-Doppelzertifizierung freuen sich (von links) Geschäftsführer Peter Norheimer und der Leiter Qualitätsmanagement Klaus Kauer.

Bereits nach kurzer Zeit waren sämtliche Lagerplätze vergeben und auch die Erweiterung des Lagers um einen 3800-Quadratmeter-Hallenabschnitt bis Ende des Jahres ist bereits ausgebucht, berichtet das Unternehmen.

Top gesichert im Lager und auf der Straße

Wird die Kühltette unterbrochen, müssen Pharmazeutika vernichtet werden und sind in der Folge am Markt nicht verfügbar. Noch riskanter jedoch ist für Pharmaunternehmen die Bedrohung ihrer Produkte durch Diebstahl oder Fälschung. Die Gefahr ist durchaus real, denn europaweit verzeichnen Strafverfolgungsbehörden seit Jahren gravierende Steigerungen der Überfall- und Diebstahlraten. Grund genug

für Frigo-Trans, das eigene Sicherungskonzept auf Risiken zu kontrollieren und von der weltweit anerkannten Transported Asset Protection Association (TAPA) im Mai 2017 überprüfen zu lassen. Mit Erfolg: Der TAPA-FSR-Standard (Facility Security Requirements, also Gebäudesicherheit) der Stufe A bescheinigt dem Unternehmen, dass die Sicherheit der im Fußgönheimer Pharmazentrum gelagerten Produkte auf dem höchsten Level ist.

Das Gleiche gilt für die Straße; dort garantiert der internationale TAPA-TSR-Standard (Trucking Security Requirements, also Fahrzeugsicherheit) der Stufe 1 der LKW-Flotte von Frigo-Trans maximale Sicherheit. Dafür sorgen zum Beispiel ein Panikknopf, Tür-, Geokreis-, Einbruch- und Routen-

alarme sowie eine Gasschnüffelanlage, Solarpanels auf dem Dach und Volledelstahl-Bolzen, die ins Chassis einfahren und so die Türen sichern. Hinzu kommt ein sorgfältiges Routenmanagement, das Eskalationsverfahren, Sicherheitssparkplätze, Abfahrtskontrollen und Black-Spot-Analysen vor der Abfahrt umfasst. »Alle fünf Minuten übermittelt die Telematik per GPRS verschiedene Daten wie Position, Temperatur der Fracht oder Dieselfüllstand des Aggregats an die Zentrale. Weicht das Fahrzeug von der geplanten Route ab, stellen Disponenten sofort einen Kontakt zum Fahrer oder im Ernstfall zu lokalen Strafverfolgungsbehörden her«, erklärt Gesellschafter Buchholz.

Frigo-Trans jetzt reglementierter Beauftragter

Noch einen Schritt weiter geht die Akkreditierung zum reglementierten Beauftragten (regB) durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) im März 2017, denn sie beschäftigt sich mit der Abwehr von Terrorgefahr. Damit ist Frigo-Trans in der Lage, die Lieferkette für per Luftfracht zu verschickende Pharmaprodukte zu gewährleisten. Konkret bedeutet dies: Als regB darf Frigo-Trans eine vom Versender als sicher übergebene Fracht einlagern, zwischenlagern, kommissionieren und zur Distribution vorbereiten, ohne dass sie bei Übergabe an die Fluggesellschaft erneut auf ihre Sicherheit hin geprüft werden muss. Die Investitionskosten für TAPA-Zulassung und die regB-Akkreditierung beziffert Norheimer auf rund 470 000 Euro. Sein Resümee? »Mehr Sicherheit geht nicht.« ◀



Die Flotte von Frigo-Trans besteht aus Fahrzeugen verschiedenster Größe mit modernster Mess-, Regel- und Sicherheitstechnik.

Kooperation mit dem Kranich

Eine globale Partnerschaft ermöglicht die Miete der passiven Vaqtec Kühlcontainer durch Lufthansa Cargo. Der Frachtflieger reagiert damit auch auf die hohe Nachfrage aus Deutschland an temperaturkontrollierten Transporten.

Der Würzburger Thermocontainer-Anbieter Vaqtec und Lufthansa Cargo kooperieren künftig im Passivkühlsegment. Durch die neue Kooperation sind die passiven Container ab sofort weltweit an zahlreichen Stationen der Frachtfluglinie erhältlich. So sollen insbesondere Kunden mit pharmazeutischen Gütern von der Kombination des engmaschigen und weitreichenden Netzwerks von Lufthansa Cargo mit dem Container-Mietservice von Vaqtec profitieren. »Wir freuen uns, dass wir unseren Kunden künftig die innovativen Vaqtainer direkt anbieten können. Das breite Portfolio von Lufthansa Cargo wird damit um eine hervorragende Wahl im Passivkühlsegment ergänzt«, sagte Dr. Alexis von Hoensbroech, Vorstand Produkt und Vertrieb von Lufthansa Cargo, bei der Unterzeichnung des Vertrags. Dr. Joachim Kuhn, CEO von Vaqtec, fügte hinzu: »Unsere thermischen Container mit ihrer überragenden Leistung von fünf Tagen Temperaturkonstanz unter allen realistisch denkbaren Bedingungen sind nun direkt über Lufthansa Cargo erhältlich. Das wirkt sich sehr positiv auf Deutschland als viertgrößtem Pharmamarkt der Welt aus. Wir sind sehr stolz, Lufthansa Cargo als Partner zu gewinnen, der nicht nur stark in Deutschland, sondern auch in Asien, Indien, den USA und Südamerika ist.«

Offensive im Kühlfrachtbereich

Bei den Vaqtainern handelt es sich um hochwertige Transportcontainer, die temperaturkontrollierte Lösungen für sechs Temperaturbereiche von -70 °C bis +25 °C ermöglichen und in fünf Größen für bis zu zwei US-Paletten erhältlich sind. Die passiven thermischen Container bieten laut Vaqtec eine konstante Temperaturkontrolle über mehrere Tage hinweg, ohne dass externe Energiequellen nötig sind. Die preisgekrönte Technologie ermögliche den sicheren Transport von temperaturempfindlichen Gütern in die ganze Welt, so der im Jahr 2001 gegründete Hersteller.

Mit diesem neuen Angebot setzt Europas führende Frachtfluglinie nach dem Beginn der Erweiterung ihres Cool Centers, der Vorstellung der Weltneuheit »Road Feeder Service Cool« und der Einführung einer sonnenreflektierenden Spezialfolie für



Vaqtainer sind nun im Angebot von Lufthansa Cargo erhältlich.

alle temperatursensiblen Sendungen ihre Offensive im Bereich der Kühlfracht weiter fort. Lufthansa Cargo bietet ihren Kunden langjährige Erfahrung im Transport von temperatursensibler Fracht. Kunden der Airline profitieren vom hauseigenen Cool Center am Heimatdrehkreuz Frankfurt mit modernster Infrastruktur, unterschiedlich temperierten Kühlräumen, einer Tiefkühlzelle sowie einem direkten Zugang auf das Vorfeld für eine schnellstmögliche Verladung. Durch die neue Kooperation sind nun auch die Vaqtainer dort erhältlich. ◀



Alexis von Hoensbroech (links) und Joachim Kuhn während der Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung in Frankfurt.

Ergebnisverbesserung dank dezentraler Planung

Die Transgourmet Österreich GmbH senkt die Logistikkosten mit IBM Cognos Planning Analytics nach Angaben des Unternehmens um 1,9 Millionen Euro pro Jahr. Der Großhändler optimiert die Kundendeckungsbeiträge durch dezentrale, workflowgesteuerte Planung.

Transgourmet Österreich ist ein Lieferant für die Gastronomie und Hotellerie sowie für den Lebensmitteleinzelhandel in Österreich. Seit Beginn des Jahres 2016 ist das bis April 2016 als C+C Pfeiffer firmierende Unternehmen Bestandteil der Transgourmet Holding. Im Lebensmittelgroßhandel für die Gastronomie ist das Unternehmen nach eigenen Angaben mit einem Anteil von 22,3 Prozent Marktführer in Österreich. Mit einem Sortiment von 25 000 Artikeln und mehr als 15 000 betreuten Kunden sind die Logistikkosten eine wesentliche Position in der Deckungsbeitragsrechnung. Um die Logistikkosten zu optimieren, bindet Transgourmet die Verkaufsberater, Key Account Manager und Verkaufsleiter in den Planungsprozess ein und hat nach intensiver Recherche die SIS Informatik GmbH mit der Einrichtung eines dezentralen, workflowgesteuerten Planungssystem beauftragt.

Stimmt der Konditionsmix je Kunde?

Der Verkaufsberater hat eine ganze Reihe von Handlungshebeln, um die Konditionen an die Ertragskraft des Kunden anzupassen: Rabatte, Werbekostenzuschüsse, Anzahl der Liefertage, Mindermengengebühren, Kommissionslieferungen können variiert werden. Bestellungen über den Web-Shop, Vereinbarungen über Rollbehältertausch und größere Bestellmengen beeinflussen ebenfalls die Deckungsbeiträge je Kunde.

Bevor sich Transgourmet für SIS und Cognos entschied, arbeitete der Großhändler mit Excel. Dies konnte bei einem immer weiter wachsenden Unternehmen aber keine langfristige Lösung sein. »Durch das Wachstum der letzten Jahre und den Wunsch, die Mitarbeiter stärker in den Planungsprozess einzubinden, ist Transgourmet dem reinen Excel-basierten Arbeiten entwachsen.« so Andreas Rendl, Bereichsleiter Controlling.

Jährliche Ergebnisverbesserung von 1,9 Millionen Euro

Die Einführung der Kundendeckungsbeitragsrechnung und der dezentralen Planung hat die Logistikkosten bei Transgourmet Österreich signifikant verringert. »Seit Einführung des neuen Systems sehen wir eine deutliche Reduktion der Logistikkosten und damit Ergebnisverbesserung.« bestätigt Herr Rendl die Richtigkeit der Entscheidung für SIS und IBM Cognos. Für Transgourmet gilt es, jederzeit den Überblick im Planungsprozess bei einer großen Anzahl von Kunden und Anwendern zu haben, die Freigabe der Planung durch die Verkaufsleiter mittels Workflow zu organisieren und auf Änderungen im Planungsmodell rasch und flexibel reagieren zu können. ◀

Kurzinfo Transgourmet Österreich

Transgourmet Österreich bietet seit mehr als 50 Jahren Waren für die Gastronomie, Hotellerie und Gewerbetreibende. Acht Transgourmet-Standorte sowie vier mein c+c Märkte kombinieren Abholmarkt und Zustellservice. Zu dem Gastronomie-Großhändler gehören auch die Premium Kaffeerösterei Javarei aus der Steiermark und der Wein- und Getränkefachgroßhandel Trinkwerk sowie die Premiummarke Cook2.o, die exquisite Lebensmittel anbietet.

Anzeige

S.KO COOL COMPLETE
mit K-Wert = 0,33 W/m²K

Pole.Position.

S.KO COOL COMPLETE für ihre temperierte Fracht inkl. Kühlgerät ab Werk.
Mit dieser Isolierung K = 0,33 W/m²K fahren Sie am wirtschaftlichsten.
Mehr unter www.cargobull.com

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

Ohne Klick auf einen Blick

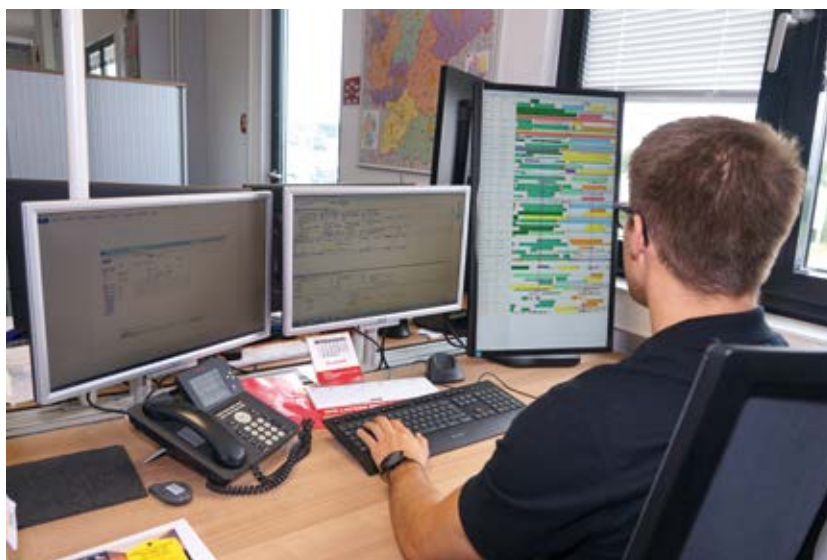
Mit der M3 App von Dr. Malek Software erhält Pabst Transport automatisierte Statusmeldungen sowie die aktuellen voraussichtlichen Ankunftszeiten und entlastet damit Fahrer und Disponenten.

Ankunft Kunde, Laden fertig: So oder ähnlich klingen typische Statusmeldungen, die von Telematiksystemen vorgegeben und vom Fahrer am jeweiligen Bordrechner oder Smartphone »nur noch« angeklickt werden sollen. Wird jeder neue Status aktiv gemeldet, dann haben Disponenten den perfekten Überblick über die laufenden Touren. Soweit die Theorie. In der Praxis tun sich Trucker jedoch schwer, jede Zustandsveränderung gewissenhaft per Touchscreen oder Mini-Tastatur zu dokumentieren.

Fahrerbelange ernst genommen

Diese Erfahrung machte auch die Pabst Transport GmbH & Co. KG aus Gochsheim, die seit 2012 schon mehrere Telematiklösungen getestet hat. »Unsere Fahrer wollen sich auf das Fahren und weniger auf unsere internen Datensysteme konzentrieren«, berichtet Andreas Wagner, der bei Pabst den Bereich IT und Organisation verantwortet. Im Interesse eines guten Betriebsklimas nimmt der fränkische Logistikdienstleister die Belange seiner über 300 Fahrer sehr ernst und reagiert mit Verständnis auf die eher ablehnende Haltung gegenüber den zusätzlichen manuellen Eingaben.

Dennoch wollte man bei Pabst nicht auf aktuelle Statusmeldungen verzichten und wandte sich an den langjährigen Softwarelieferanten Dr. Malek Software. So entstand die Idee einer vollautomatischen Lösung für das Übermitteln von Statusänderungen, die ohne Fahrereingriff funktioniert. Das neue System sollte sich nahtlos in die vorhandene Softwarelandschaft einfügen. Seit 2009 nutzt Pabst das Transportmanagementsystem M3 von Dr. Malek Software, das vor vier Jahren um die Telematiklösung M3 App ergänzt wurde. »Wir wollten die M3 App mit Automatik-Modus«, so Wagner, der seine Software- und Systemlieferanten



Der grafische Fahrzeugeinsatzplan von M3 differenziert die verschiedenen Sendungsstatus auf dem Hochkant-Display mit unterschiedlichen Farben.

schon oft vor neue Herausforderungen gestellt hat.

M3 App als gute Basis

Die M3 App verfügt mit der integrierten Navigation, Spurverfolgung und Geofencing schon von Haus aus über die Voraussetzungen für die gewünschte Weiterentwicklung. Die für Android-Tablets oder -Smartphones konzipierte Software bietet eine mobile und standardisierte Auftragsabwicklung für alle Arten des Straßengütertransports. Die Telematiklösung stellt auf Basis individueller Prozesse den Austausch aller relevanten Daten zwischen Auftraggeber, Disponent und Fahrer sicher. Im Sammelgut- und Kurierdienstbereich bietet sie eine packstückgenaue Vorholung und Zustellung, die wahlweise mit oder ohne Barcodescannung funktioniert. Verwaltet werden die M3 Apps zentral über die M3 Plattform.

Der neu entwickelte Automatik-Modus für die M3 App nutzt das im Tablet integrierte GPS-Modul, das kontinuierlich die aktuellen Fahrzeugpositionen

liefert und somit eine durchgängige Spurverfolgung auf der M3 Plattform ermöglicht. Die Positionsdaten werden mit den Tourdaten verknüpft, die aus dem Transportmanagementsystem M3 an die Fahrer-Tablets übertragen werden.

Status nach Farben

Lediglich das Eintreffen der Tourdaten auf dem Tablet muss jetzt noch manuell vom Fahrer bestätigt werden. Von da an funktioniert der Ablauf automatisch: Der Fahrer sieht am Display eine Liste aller Stationen mit der geplanten Reihenfolge und startet mit dem ersten Auftrag. »Auf die Navigationsfunktion der M3 App haben wir verzichtet, weil unsere Fahrer ihre eigenen Systeme bevorzugen«, erklärt Wagner. Vor diesem Hintergrund muss die Automatikfunktion der M3 App auch völlig unabhängig von der Navigationslösung funktionieren.

Sobald der LKW die erste Be- oder Entladestelle erreicht, wird dies durch die integrierte Geofencing-Funktion er-

kannt. Der Sendungsstatus wechselt dann automatisch auf »Ankunft«, was nicht nur dem Fahrer, sondern auch dem Disponenten unmittelbar angezeigt wird. Dieser verfügt über einen hochkant installierten 24-Zoll-Kontrollbildschirm, an dem er bis zu 60 Touren überblicken kann. Der grafische Fahrzeugeinsatzplan von M3 differenziert die verschiedenen Sendungsstatus mit unterschiedlichen Farben.

Bewusst ausgeblendet

Parallel dazu berechnet und überwacht M3 die voraussichtliche Ankunftszeit (ETA), indem die aktuelle Position mit den Tourdaten abgeglichen wird. Zusätzlich wird die ETA dem Disponenten im M3 Monitor angezeigt. Gerät der Plan durch ein Überschreiten der Fahr- oder Wartezeiten in Gefahr, generiert M3 automatisch einen Alarm. »Gemeldet werden ausschließlich die drohenden Verspätungen bei der unmittelbar folgenden Be- oder Entladestelle, damit sich die Disponenten auf die relevanten Vorkommnisse konzentrieren und frühzeitig reagieren können«, betont Wagner. Die weiteren möglichen Auswirkungen auf den späteren Tourverlauf werden bei Pabst bewusst ausgeblendet. Es komme schließlich immer wieder vor, dass Verspätungen im Laufe des Tages wieder aufgeholt werden können.

Sobald der Fahrer die aktuelle Be- oder Entladestelle verlässt, wird die jeweilige Tourposition zuverlässig und automatisch als »erledigt« gekennzeichnet. Der Status wechselt dann ohne manuellen Eingriff auf »Abfahrt«, so dass die gesamte Verweildauer bei der Be- oder Entladestelle erfasst und archiviert wird. Somit dienen die Daten nicht nur der Disposition, sondern auch für spätere statistische Auswertungen. »Neben den vielen Vorteilen der digitalen Auftragsabwicklung entsteht auch ein deutlicher Mehrwert durch die Analyse der gesammelten Daten«, stellt Wagner fest.

Weiteres Potenzial bei Standgeldern

Sichtbar werden die Auswirkungen der neuen Lösung aber vor allem in der täglichen Zusammenarbeit: »Durch die Automatikfunktion der M3 App werden unsere Fahrer und Disponenten spürbar entlastet«, berichtet Wagner. Durch



Im neu entwickelten Automatik-Modus der M3 App muss lediglich das Eintreffen der Tourdaten auf dem Tablet noch manuell vom Fahrer bestätigt werden.

die zuverlässiger Arbeitsweise der Technik könne »auf viele telefonische Nachfragen verzichtet werden«. Dadurch hätten die Disponenten wieder mehr Zeit für die persönliche Kontaktpflege mit den Fahrern, was sich positiv auf das Betriebsklima auswirke.

Auf zusätzliche Statusmeldungen für Beginn und Ende der Be- oder Entladung verzichtet Pabst. Diese müssten von den Fahrern manuell erfasst werden, denn diese Ereignisse können durch Geofencing nicht automatisch erkannt werden. »Zur Zeit würde sich dieser Aufwand nicht lohnen, weil lange Wartezeiten an den Rampen kein Thema bei uns sind. Sollte sich dies ändern, würden wir mit den entsprechenden Kunden Standgelder vereinbaren und deren Berechnung mit der M3 App automatisieren«, sagt Wagner, der die Prozessschritte mit Dr. Malek Software bereits definiert hat. »Wenn wir zum Beispiel ein Standgeld ab einer Wartezeit von 30 Minuten berechnen, würde das System zehn Minuten vorher den Kunden benachrichtigen, so dass dieser noch reagieren kann«, plant Wagner. Die M3 App bietet somit auch für die Zukunft noch weiteres Verbesserungs-Potenzial. ◀

Kurzinfo Pabst Transport

Pabst Transport ist ein im Jahr 1953 gegründetes Familienunternehmen, das bereits in der dritten Generation inhabergeführt ist. Der Logistikdienstleister verfügt über rund 25 000 Quadratmeter überdachte Lagerfläche und einen eigenen Fuhrpark mit aktuell rund 300 LKW, darunter Kühlfahrzeuge mit Mehrkammersystem. Die Leistungen decken alle Teilbereiche der Logistikkette ab, angefangen bei der Beschaffungslogistik über die Distributionslogistik bis hin zur Lagerung, unter anderem Transporte in verschiedensten Temperaturbereichen. Das Unternehmen mit Sitz im unterfränkischen Gochsheim beschäftigt 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die einen jährlichen Umsatz von rund 60 Millionen Euro erwirtschaften.



Einweglösung für GDP

Der Logistikdienstleister Go hat auf der Messe Expopharm eine validierte Transportlösung für temperatursensible Produkte neu vorgestellt. Die Einwegverpackungslösung ist qualifiziert für den Versand im Go Netzwerk und sei einfach zu handhaben und zu entsorgen.

Der zertifizierte pharmazeutische Großhändler Teccom hat gemeinsam mit dem Verpackungsspezialisten Ecocool eine Einwegverpackung für den Temperaturbereich von 2 bis 8°C entwickelt (siehe Frischelogistik 4/2017). Gemeinsam mit dem Express- und Logistikdienstleister Go wurde die Transportlösung Go Cool Mitte September auf der Düsseldorfer Messe Expopharm präsentiert. Die GDP-fähige Verpackung für den passiv temperierten Versand wurde zuvor in mehrjährigen Messreihen im System des Logistikdienstleisters getestet und exklusiv für den Versand mit Go im Temperaturbereich von 2 bis 8°C validiert. Dank Winter- und Sommerkonfiguration ist die neue Lösung nach Angaben des Bonner Unternehmens ganzjährig und unabhängig von den Außentemperaturen einsetzbar. Die Einhaltung des Temperaturbereichs sei für 24 Stunden gewährleistet und kann optional durch Temperaturlogger dokumentiert werden.

Die Bestandteile der Einwegverpackung für den Temperaturbereich von 2 bis 8°C, die Teccom und Ecocool entwickelt haben.



Die Zustellung erfolgt per Overnight-Express, laut Go in der Regel bereits am nächsten Tag vor 10 Uhr. »Dank unseres dichten Netzwerks gewährleisten wir schnelle Zustellungen und verlässliche Zeiten bei gleichzeitig höchsten Qualitäts- und Sicherheitsstandards auch über Landesgrenzen hinaus«, erläutert Ulrich Nolte, Geschäftsführer der Go Express & Logistics (Deutschland) GmbH. »Die von Teccom entwickelte qualifizierte Verpackungslösung und unsere validierte Transportdienstleistung sind perfekt aufeinander abgestimmt. Wir bieten unseren Kunden damit eine einzigartige Komplettlösung mit optimalem Kosten-Nutzen-Verhältnis für temperatursensible Produkte, da die Lösung Arbeitsabläufe vereinfacht«, so Nolte weiter.

bestückt wird. Der laut Go einfache und schnelle Aufbau erfolgt erst bei Gebrauch. Das ermöglicht eine Lieferung der Verpackung auf Europaletten und eine platzsparende Lagerung von sehr großen Mengen. Die Entsorgung der Komponenten der umweltzertifizierten Verpackung erfolge über den Hausmüll. Die Einweg-Verpackungslösung ist in vier Regelgrößen erhältlich, die alle für den Temperaturbereich von 2 bis 8°C qualifiziert sind. Darüber hinaus bietet Go den temperierten Versand im Temperaturkorridor von 15 bis 25°C an, dem sogenannten Ambient-Bereich. ◀



Die Einwegverpackung kann im Netz von Go GDP-konform transportiert werden.

Platzsparende Lagerung durch faltbares System

Als weiteren Vorteil für Kunden bezeichnet der Logistiker, dass die qualifizierte Einwegverpackung aus einem Automatikfaltkarton besteht, der mit einer Isolationsschicht sowie Kühllementen, sogenannten Foambricks,

Good Gambas

Der bayrische Salzwassergarnelen-Züchter Crusta Nova plant, schon bald auch Kunden in den Benelux-Staaten zu beliefern. Logistikpartner soll auch hier Go werden; seit Gründung von Crusta Nova im März 2016 liefert das Unternehmen die Aquakultur-Gambas bereits in gekühlten Transportboxen deutschlandweit am Folgetag der Bestellung aus, Tiefkühlung ist nicht nötig.

Marinade nur da wo sie hinsoll

Einen reduzierten Marinadeverbrauch und optimierte Prozesse nennt Ishida als Vorteile seines neuen Systems Orbicote für das Marinieren von Fleisch, Geflügel und Fisch.

Ishidas neue Maschine für das Marinieren von Fleisch, Geflügel und Fisch namens Orbicote kombiniert eine Mehrkopfwaage mit einem neuentwickelten Mariniersystem im Anschluss an die Verwiegung. Sie senkt nach Angaben des Herstellers den Marinadeverbrauch und ermöglicht wirtschaftlichere Abläufe.

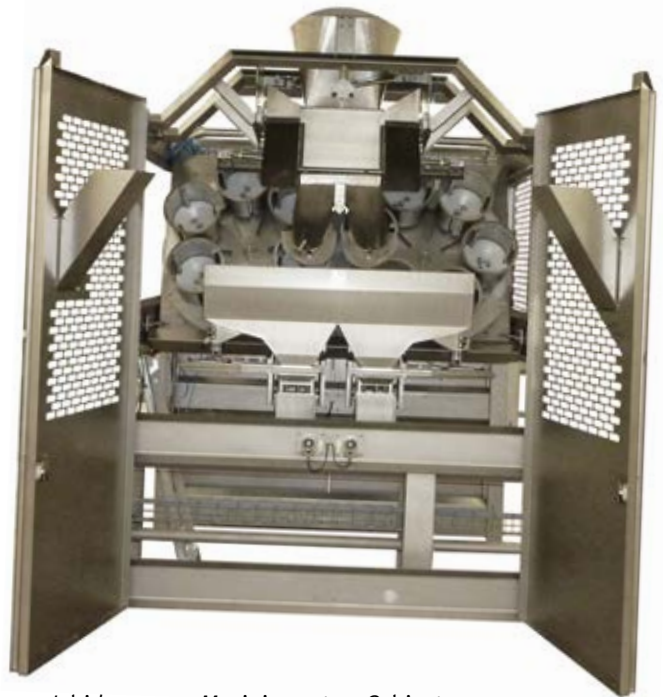
Auszeichnung von der britischen PPMA

Orbicote wurde im September ausgezeichnet mit dem Award der britischen Processing and Packaging Machinery Association PPMA. Im Unterschied zu herkömmlichen Anlagen mariniert Orbicote nach der Verwiegung. Die präzise dosierten Produktportionen werden verteilt in zwölf Mini-Behälter montiert auf zwei Zahnrädern. Erst darin werden sie mit der Marinade durchmischt, welche ein volumetrisches System hinzugefüllt hat. Die kreisförmig arrangierten Behälter sind genau synchronisiert mit der Mehrkopfwaage und dem Verpackungssystem, zum Beispiel einem Traysealer. Das Resultat sind laut Ishida rundum marinierte Fleisch-, Geflügel- und Fischprodukte, die sauber abgepackt werden können.

Bis zu acht Prozent weniger Marinade

Ishida Orbicote arbeitet sehr produktschonend und erreicht nach Herstellerangaben typischerweise eine Geschwindigkeit von 55 Verpackungen pro Minute. Anders als beim »nassen« Verwiegen bleibt die Mehrkopfwaage frei von Marinadeanhaftungen, was Einsparungen von bis zu acht Prozent bedeute. Zur zusätzlichen Verbrauchsreduzierung verfügt die Mehrkopfwaage über eine patentierte Funktion, die Fehlgewichte erkennt und zurückweist, bevor sie in das Mariniersystem gelangen. Bei Linienstopps verursacht durch vor- oder nachgeschaltete Anlagen kann Orbicote als Puffer dienen und anschließend ohne Reset sofort weiterarbeiten. So lässt sich laut Ishida beispielsweise vermeiden, dass leere Schalen zur Versiegelung befördert werden. Ein weiterer Pluspunkt: Mit Orbicote können Anwender gleichzeitig zwei verschiedene marinierte Produkte verarbeiten.

Das Prinzip »Erst verwiegen, dann marinieren« sorgt nach Angaben des japanischen Unternehmens mit deutscher Niederlassung in Schwäbisch Hall auch für eine hohe Verfügbarkeit der Anlage, weil die Mehrkopfwaage nicht mit Marinade behaftet wird. Alle Kontaktflächen inklusive der



Ishidas neues Mariniersystem Orbicote.

Mini-Behälter des Mariniersystems seien für die Reinigung leicht demontierbar, für einen Produktwechsel bedarf es nur 15 Minuten. ◀

Anzeige

Kältetechnik und Isolierpaneele für Kühllhäuser

Die Komplettlösung von HAUSER

HAUSER GmbH | Am Hartmayrgut 4-6 | 4040 Linz | Austria | www.hauser.com

Freshness. Our focus.

HAUSER

Sämtliche Services, sämtliche Warenarten

Mit einer Feier im gerade heranwachsenden Tiefkühlhaus hat Nordfrost auch den Bau der General Cargo Division in Wilhelmshaven gestartet. Rund 140 Millionen Euro wird das Unternehmen dann bis Mitte 2019 am Jade Weser Port investiert haben.

Die gedeckten Lagerflächen im Containerhafen Wilhelmshaven vergrößern sich. Das im Bau befindliche Tiefkühlhaus am Nordfrost Seehafen-Terminal erweitert die überbaute Fläche des bisherigen Frische- und Trockengut-Terminals von 23 000 Quadratmeter um weitere 17 000 auf jetzt 40 000 Quadratmeter. Zeitgleich mit dem Richtfest des TK-Hauses Mitte September sind auf einer Fläche von 30 000 Quadratmeter die Bauarbeiten der General Cargo Division für Trocken-, Schwer- und Gefahrgut

gestartet. »Auf einem Grundstück von 32 Hektar entwickeln wir den Containerhafen Wilhelmshaven«, verkündete Firmenchef Horst Bartels auf dem Richtfest. Denn Verlader und Spediteure sowie Reedereien wollen effiziente Lieferketten, so die Rationale hinter der Erweiterung. Zur Nutzung eines Hafensplatzes brauchen sie Dienstleister, die Verteillager betreiben und Waren aller Art aus dem Container auspacken und zwischenlagern, montieren und an Empfänger versenden oder für die Seereise gut gesichert in Container

stauen. Bartels sieht sich im Bereich der Servicedienstleistungen mit seiner Nordfrost schon jetzt im Hafen gut aufgestellt: »Künftig werden wir darüber hinaus alle weiteren Anforderungen erfüllen«, sagte er.

Nordfrosts Seehafen-Terminal ist bereits seit August 2012 als eine leistungsstarke »Container Freight Station« in der Logistikzone des Containerhafens Wilhelmshaven in Betrieb. Sie befindet sich direkt neben dem Hafenumschlagsterminal und besteht seitdem aus zwei je 10 000 Quadrat-



Beim Richtfest des neuen Nordfrost Tiefkühlhauses im Containerhafen Wilhelmshaven (von links): Britta Heine (Nordfrost), Jan Peilnstainer (VDKL), Horst Bartels (Nordfrost), Dr. Falk Bartels (Nordfrost), Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, sowie Oliver Leinert, Stadtrat der Stadt Wilhelmshaven.

meter großen Frischiehallen, die mit spezialisierten Einrichtungen für die Lagerung von frischem Obst und Gemüse ausgestattet sind. Eine der beiden Hallen wurde bisher für die Lagerung und den Umschlag von General Cargo genutzt.

Lies: Gemeinsame Anstrengungen zahlen sich aus

Die Dimensionen des entstehenden Tiefkühlhauses und der angegliederten Räumlichkeiten für die Lebensmittelbearbeitung beeindruckten bei der Besichtigung des Rohbaus die zahlreichen geladenen Gäste des Richtfestes. Unter ihnen war auch der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Olaf Lies. Er sagte: »Durch die Entscheidung des Unternehmens Nordfrost, künftig im Jade Weser Port in einem neuen Tiefkühlhaus wichtige Dienstleistungen für die Lebensmittelbearbeitung anzubieten, werden nicht nur weitere Arbeitsplätze geschaffen, sondern auch das Leistungsportfolio des Hafens insgesamt erweitert. Kurzum: Sie helfen mit Ihrer eigenen, unternehmerischen und anpackenden Art mit, den Jade Weser Port zu einer Logistikdrehscheibe der nationalen und internationalen Lebensmittelindustrie zu entwickeln. Und es geht noch weiter. Erst kürzlich habe ich im Aufsichtsrat der Jade Weser Port-Marketinggesellschaft zugestimmt, eine erweiterte Grundstücksfläche von knapp zwölf Hektar für Nordfrost unter Vertrag zu nehmen. Unsere gemeinsamen Anstrengungen zahlen sich aus. Knapp fünf Jahre nach dem Start des Jade Weser Ports ist der Hafen mit inzwischen acht Reedereien als starker Partner in der weltweiten Logistik platziert«, freute sich der Minister. Die Glückwünsche des Verbands Deutscher Kühlhäuser und Kühllogistikunternehmen VDKL

brachte dessen Geschäftsführer Jan Peilnsteiner nach Wilhelmshaven.

25 Millionen in Tiefkühlhaus investiert

Im Januar 2018 soll das Tiefkühlhaus seinen Betrieb aufnehmen. Es bietet 35.000 Stellplätze, Schockfroster und die Bearbeitung von Lebensmitteln, zum Beispiel für das Verpacken und Schockfrosten frischer Ware, die dann nach Zwischenlagerung in Seecontainer gestaut und ohne Gewichtsbeschränkung für die Schiffsverladung zum Containerhafen Wilhelmshaven transportiert werden. In Gebäude, Kältetechnik und Ausstattung wie Regalanlagen wurden nach Angaben von Nordfrost insgesamt 25 Millionen Euro investiert. Die ausführenden Generalunternehmer sind Ludwig Freytag aus Oldenburg und die MBN Bau aus Georgsmarienhütte, die weitere, auch regionale Unternehmen in den Bau einbinden. Geplant wurde das Projekt in Zusammenarbeit zwischen der Assmann Gruppe aus Dortmund und der zentralen Technik der Nordfrost.

Mitte 2018 sollen General Cargo und Schwergut-Hallen stehen

Während des Richtfestes überreichte der Wilhelmshavener Stadtrat Oliver Leinert eine weitere Baugenehmigung. Denn zeitgleich mit dem Richtfest sind die Bauarbeiten für die General Cargo Division gestartet, die Nordfrost als neuen Geschäftsbereich entwickelt. Zwei Cargo-Hallen in einer Größe von je 10.000 Quadratmeter und eine 10.000 Quadratmeter große Schwerguthalle sollen bis Mitte 2018 fertiggestellt werden, womit dann bis dahin rund 70.000 Quadratmeter gedeckte Lagerfläche zur Verfügung stehen. In der Schwerguthalle werden Deckenkräne mit einer Gesamthubkraft von 500

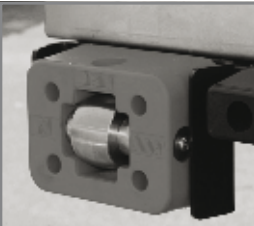


Tonnen zum Einsatz kommen, das sei einzigartig in deutschen Seehäfen, so Nordfrost. Alle Kundenanforderungen im Rahmen anspruchsvoller Projektlogistik inklusive der fachmännischen Fertigung und Produktion warenspezifischer Exportverpackungen seien damit in Wilhelmshaven bedienbar.

Das 32 Hektar große Grundstück der Container Freight Station verfügt auch über einen eigenen, jetzt auszubauenden Bahnanschluss und bietet zudem Freilagerflächen sowie Platz für Containerlogistik. Ein Leercontainerdepot der Nordfrost befindet sich im Aufbau. Hier werden künftig die im Zulauf befindlichen Container zunächst inspiziert, um dann nach Bedarf repariert oder gewaschen und anschließend zwischengelagert zu werden. Vor Auslieferung der Container werden Kühlcontainer einer Pre-Trip-Inspektion (PTI) unterzogen, also die Kühlaggregate auf Funktionsfähigkeit geprüft. Reachstacker für die Containerverwiegung hat Nordfrost nach eigenen Angaben bereits angeschafft.

Sämtliche Transportleistungen werden schon heute in Eigenregie mit Container-Trucks, Planen-LKW oder Koffern erbracht. Im Container-Tiefwasserhafen Wilhelmshaven stehen Kunden aller Branchen somit neben der Hinterlandanbindung direkt im Hafen sämtliche Services rund um Container, Lager und Transport, zur Verfügung, betont Nordfrost. Und zwar für alle Warenarten, also für temperaturgeführte Lebensmittel und General Cargo ebenso wie für Schwergut und Gefahrstoffe.

Bis Mitte 2019 plant der im rund 15 Kilometer entfernten Schortens ansässige Logistier, insgesamt rund 140 Millionen Euro in den Containerhafen Wilhelmshaven investiert zu haben und bis dahin etwa 500 Mitarbeiter dort zu beschäftigen. ◀

Anzeige

	Innovationen für Kühlfahrzeuge		
	<ul style="list-style-type: none"> - Stabilität & Hygiene - Sicherheit & Ergonomie - Effizienz 		
www.kiesling.de			

Lückenloser Bericht über alle Stufen

Mit TMS Connect und Supply Chain Connect vom Softwarespezialisten Kasasi aus Kempten können Verlager, Speditionen und Fuhrunternehmen unabhängig vom Telematik-System des Fahrzeugs ihre Prozesse weiter automatisieren.

Für Produktion und Handel wird eine lückenlose Transparenz der Lieferkette immer wichtiger. Sie sorgt dafür, dass Hersteller, Transportunternehmen sowie Handelsunternehmen ihre Prozesse besser planen können. Lösungen für eine automatisierte Überwachung und lückenlose Dokumentation der Lieferungen will jetzt der Softwarehersteller Kasasi mit seinen Produkten TMS Connect und Supply Chain Connect bieten. Unabhängig davon, ob eigene Fahrzeuge oder Einheiten von Subunternehmern im Einsatz sind, kann das Kemptener Softwarehaus nach eigener Darstellung ein automatisches Monitoring von temperatur- und sicherheitssensiblen Transporten gewährleisten und abschließend einen lückenlosen Bericht auf Sendungsebene, über alle Transportstufen hinweg, erzeugen.

TMS Connect verknüpft TMS und NIC-base

Einen eleganten Weg für die Automatisierung von Überwachungsprozessen verspricht Kasasi mit TMS Connect: Die Anwendung übernimmt alle Touren automatisch aus dem Transportmanagementsystem (TMS) in die offene Plattform Nic-base und überwacht diese permanent. Zusätzlich schafft TMS Connect für den Disponent enorme Transparenz, denn alle in Nic-base generierten Informationen werden an das TMS zurückgespielt. Der Disponent hat nun gebündelt in nur einer Anwendung alle relevanten Tourendaten, ergänzt um Live-Daten aus der Telematik. Sowohl eigene Fahrzeuge, Mietfahrzeuge oder Einheiten von Subunternehmern können integriert werden. »Die Informationen über Tour- und Sendungs-



Beispiel für einen lückenlos dokumentierten Temperaturverlauf mit der Kasasi-Software.

daten von Fremdfahrzeugen werden dabei nur für den jeweiligen tatsächlichen Transport freigegeben«, betont Markus Lechner, Geschäftsführer von Kasasi.

Nic-base hinterlegt passende Monitoring-Parameter basierend auf den übernommenen Informationen aus dem führenden TMS, welche der Nutzer zuvor definiert hat. Start-, Zwischen- und Endziele sowie Kriterien für die eigentliche Überwachung der transportierten Ware werden festgelegt, wie beispielsweise Soll-Setpoints, Türöffnungen, Beladungszustand und Dieselfüllstände, und mit entsprechenden Alarmen versehen. Sobald die Tour am Ladeort gestartet wird, überwacht Nic-base den gesamten Transport und eskaliert automatisch Abweichungen vom Soll in Bezug auf Live-Tracking, Temperaturen und Sicherheit nach einem definierten Muster an alle Beteiligten.

Für mehr Transparenz sorgt darüber hinaus die Berechnung der voraussichtlichen Ankunftszeit in Nic-base. Das System greift für die Berechnung auch auf aktuelle Verkehrs- und Wetterdaten zu und kann weitere externe Kriterien wie Restlenkzeiten berücksichtigen. Anschließend spielt Nic-base die errechnete Zeit an das TMS zurück, damit Folgeprozesse angestoßen werden können.

Lückenlose Dokumentation mit Supply Chain Connect

Nach Einfahrt in den bekannten Ablade-Geokreis endet das Monitoring von Nic-base automatisch. Die Überwachung kann mittels Supply Chain Connect durch einen lückenlosen Verlauf auf Sendungsebene, der automatisch an das Leitsystem zurückgespielt wird, komplettiert werden. So erstellt die Lösung beispielsweise einen Temperaturverlauf, der übergreifend alle Transportstufen und Assets darstellt.

Alternativ kann Supply Chain Connect auch ohne TMS Connect zum Einsatz kommen. Die Lieferkette wird in diesem Fall mittels eines Scan-Prozesses transparent. Hierbei ist es notwendig, die Sendung bei jedem Be- und Entladen manuell zu scannen. Das Gerät übermittelt dann jeweils über einen Provider einen exakten Zeitpunkt an Nic-base. Parallel dazu erhält die Software wie auch beim TMS Connect über die verbauten Telematiksysteme in den Einheiten für den Transport wesentliche Daten wie die GPS-Positionen, eingehaltene Temperaturen der Kühlaggregate, Türöffnungen und den Diesellstand und kombiniert diese abschließend mit den übermittelten Scan-Informationen zu einem lückenlosen Verlauf. ◀

Begleitung für Profis

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat die Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren (BF17) im LKW empfohlen. Die Zahl der Berufskraftfahrer könne so erhöht werden.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat im Juli die Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren (BF17) im LKW empfohlen. Dies sei eine geeignete Maßnahme in der Fahrerlaubnisklasse C/CE (Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen), die duale Ausbildung zum Berufskraftfahrer deutlich zu verbessern. Dazu sollten das Mindestalter zum Erwerb dieser Fahrerlaubnisklassen gesenkt und dafür die Voraussetzungen auf europäischer Ebene geschaffen werden. Eine entsprechende Initiative sei durch die Bundesregierung anzustreben, fordert das Gremium. »Bei der Ausbildung kommt es darauf an, eine möglichst lange Begleitphase zu erreichen. Die jungen Fahrer könnten intensiver von der Berufs- und Fahrerfahrung ihrer Kollegen profitieren«, begründete DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Die theoretischen Ausbildungsinhalte müssten enger mit dem Erwerb praktischer Fahrerfahrung verzahnt werden. Ferner sollte über ein medizinisch-psychologisches Gutachten nachgewiesen werden, ob die jungen Leute körperlich und geistig geeignet sind, einen LKW unter Begleitung zu lenken. »Sowohl die zusätzliche Fahrerfahrung als auch die dadurch mögliche Verbesserung der Ausbildungsqualität lassen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit der Berufskraftfahrer und eine Verringerung der Unfallzahlen erwarten«, zeigte sich der DVR-Präsident optimistisch. Gleichzeitig sei es durch BF17 im LKW möglich, geeignete Jugendliche für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer anzusprechen und damit dem Nachwuchsmangel in der Branche zu begegnen.

Bedenkliche Unfallrate

In Deutschland wurden laut DVR im Jahr 2015 knapp 20000 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung



Beim PKW hat das begleitete Fahren 20 Prozent weniger Verkehrsauffälligkeiten gebracht. Jetzt fordert der Deutsche Verkehrsrat auch für LKW-Fahrer »BF17«.

von Güterkraftfahrzeugen im Straßenverkehr verursacht. Unfälle mit LKW seien aufgrund der hohen Fahrzeuggewichte und der Konstruktion dieser Fahrzeuge für die Unfallbeteiligten mit einer besonders hohen Verletzungsschwere verbunden. »Es ist bedenklich, dass professionelle Berufskraftfahrer bei über der Hälfte ihrer Unfälle die Hauptverursacher sind. In den vergangenen zehn Jahren ist dieser Anteil um vier Prozent gewachsen«, mahnte Eichendorf.

Für Fahranfänger im PKW wurde mit BF17 die Möglichkeit geschaffen, zu-

sätzliche Fahrerfahrung vor dem Beginn des Alleinfahrens innerhalb eines geschützten Rahmens zu gewinnen. Dadurch konnte laut DVR bei den Teilnehmern sowohl ein Rückgang der Unfälle als auch der Verkehrsauffälligkeiten um rund 20 Prozent erreicht werden, während in der Begleitphase kaum Unfälle zu verzeichnen sind. »Es bietet sich daher an, diese positiven Erfahrungen auf die Gruppe der Berufskraftfahrer zu übertragen, um das Anfängerrisiko zu reduzieren«, erklärte der DVR-Präsident. ◀

Anzeige

Füß fährt hoch hinaus

Der Food-Großhändler Füß setzt auf das Thermo King-Servicenetzt bei der Belieferung seiner Kunden im Allgäu und darüber hinaus. Neben der reinen Wartung der Transportkältemaschinen freut sich Füß auch über Beratung bei der Anschaffung und der Umstellung auf alternative Kältemittel.

Vom Bodensee-Restaurant bis zum Berghotel auf 1300 Meter Höhe: Füß Gastro Service beliefert Hotellerie und Gastronomie im gesamten Allgäu mit eigenen Kühlfahrzeugen und einem breiten Sortiment an hochwertigen, gekühlten Lebensmitteln. Die Berglandschaft im Alpenraum stellt den Food-Logistiker dabei vor besondere Herausforderungen, denn Schnee und Eis auf den Bergrounten sowie ganzjährig große Schwankungen der Tagestemperaturen erfordern bestens ausgerüstete und gepflegte Fahrzeuge. Hier setzt die Füß GmbH auf die Kühlaggregate von Thermo King, verbunden mit dem ganzheitlichen Transportkälte-Service des regionalen Dienstleisters tkv Thermo King Süd. Das tkv-Team verbaut Kühlaggregate in Neufahrzeugen, übernimmt die LKW-Wartung sowie -Reparatur, führt bei Bedarf die HACCP-Innenreinigung durch und berät bei allen Fragen der Kühllogistik. »Dieses regionale Beispiel verdeutlicht die große Bandbreite unserer Transportkälte-Dienstleistungen, die wir mit den Servicepartnern bundesweit abbilden können«, erklärt Katrin Koch, Sprecherin des deutschen Thermo King-Händlernetzes.



Die LKW von Füß sind mit Multitemp-Kühlaggregaten von Thermo King ausgestattet.

In den 45 Jahren seit der Gründung hat sich die Füß GmbH einen hervorragenden Ruf in der Region erarbeitet. Zahlreiche renommierte Hotels und Restaurants im Allgäu, Kleinwalsertal und dem nahen Tirol vertrauen auf den Service des Immenstädter Lebensmittelgroßhändlers. Das vielfältige Sortiment reicht von Fleisch, Fisch und Geflügel über Feinkost, Gemüse und Salate bis hin zu Backwaren, Süßspeisen, Molkerei- und Trockenprodukten. Die Lebensmittel werden von nationalen und internationalen, namhaften Produzenten bezogen

– zum Teil sogar exklusiv wie bei Kugler Feinkost aus dem bayrischen Parsdorf und der Traditionsmetzgerei Bauch aus München. »Wir legen Wert auf qualitativ hochwertige Lebensmittel und bevorzugen, wann immer möglich, regionale Produkte von regionalen Produzenten«, erklärt Herbert Füß, Geschäftsführer und Inhaber der Füß GmbH. »Damit erfüllen wir den hohen Qualitätsanspruch unserer Kunden und stärken ganz bewusst die regionale Wirtschaft – denn für uns ist das Allgäu weit mehr als eine der schönsten Regionen Deutschlands, es ist unser Lebensmittelpunkt, unsere Heimat. Kurze Wege in der Lieferkette entlasten zudem die Umwelt, was uns ebenfalls sehr am Herzen liegt.« Hierfür wurde das im Jahr 2011 neu errichtete moderne Betriebsgebäude mit Lager-, Büro- und Logistikflächen gezielt von Sonthofen nach Immenstadt verlegt. Es liegt damit verkehrsgünstig, direkt an der B19, über welche die Autobahnen A7 und A96 als »Hauptschlagadern« der Region gut zu erreichen sind.



Blick ins Kühllager von Füß.

Sämtliche Fahrzeuge mit Multitemp-Kühlaggregaten

An sechs Tagen pro Woche rücken die neun Kühlfahrzeuge von Füß Gastro

Bestmögliche Arbeitsbedingungen

Die Füß GmbH weiß um die Bedeutung ihrer Mitarbeiter, um täglich Höchstleistungen für ihre Kunden zu erbringen. Angefangen beim Vertriebsteam, das den Kunden von Montag bis Freitag von 7 bis 19 Uhr für Bestellungen, Fragen und Wünsche zur Verfügung steht, über die Mitarbeiter im Kühllager, die im Drei-Schicht-Betrieb an sechs Tagen in der Woche die einwandfreie und fachgerechte Lagerung und Kommissionierung der Lebensmittel sicherstellen bis hin zu den Mitarbeitern im Fuhrpark, die die bestellten Waren zuverlässig und pünktlich zustellen. »Das gesamte Team leistet täglich viel um höchste Qualität und Frische zu gewährleisten – und unsere Kunden wissen das zu schätzen«, betont Geschäftsführer Herbert Füß. »Für beste Leistungen sorgen wir gemeinsam für ein gutes Miteinander und bestmögliche Arbeitsbedingungen.« Dazu gehört, dass die Mitarbeiter im Kühl- und Tiefkühllager mit vorgewärmter Arbeitskleidung aus einem Wärmeschrank versorgt werden, die Fahrer auf festen Stammtouren fahren, um Belastungen zu minimieren und einen guten, persönlichen Kundenkontakt zu gewährleisten. Darüber hinaus kümmert sich eine Team-Managerin um die Belange der Mitarbeiter und bereitet zweimal pro Woche gemeinsame Mittagessen zu. Kostenloses frisches Obst und Erfrischungsgetränke ergänzen das Angebot.

Service aus, um die Tourismus-Betriebe im Umkreis von rund 70 Kilometern zu versorgen. Der Lebensmittel-Logistiker hat sechs 12-Tonner-LKW, zwei 7,5-Tonner-LKW und einen 3,5-Tonner-Transporter im Einsatz. Sämtliche Fahrzeuge sind bestückt mit Multitemp-Kühlaggregaten von Thermo King, um Produkte in mehreren Temperaturzonen fahren zu können. Diese reichen von der 2 bis 7°C-Klasse, über die 0 bis 2°C-Klasse bis zu den Tiefkühl-Zellen mit -18°C.

Alpenraum als Herausforderung für die Transportlogistik

Doch trotz der engen Radien in der Beschaffungs- und Distributionslogistik stellt die Berglandschaft das Team vor allem im Winterhalbjahr vor Herausforderungen, weiß Logistik-Leiter Hubertus Müller zu berichten: »Bei der morgendlichen Belieferung von Häusern in Hochlagen von bis zum 1300 Metern gehören Schneeketten am LKW zum Standard – genauso wie die Heizfunktion der Thermo King Aggregate, die wir aufgrund oft extremer Wetterlagen mit Minusgraden benötigen.« Doch selbst das beste Fahr-

zeug-Equipment müsse stets bestens gewartet sein, denn technische Ausfälle gilt es in den teils entlegenen Bergregionen unbedingt zu vermeiden. »Hierfür setzen wir auf die präventive Wartung von tkv Thermo King Süd, die nicht nur die Kühlmaschine, sondern das gesamte Fahrzeug einbezieht. Der tkv-Mobilservice kümmert sich in regelmäßigen Abständen um unsere Fahrzeuge und ist bei Bedarf auch unterwegs und kurzfristig vor Ort.« Das Service-Team des Dienstleisters aus Ulm-Nord kümmert sich zudem um die gesetzlich vorgeschriebene HACCP-Reinigung der Fahrzeuge – gemäß den von Füß Gastro Service aufgestellten Reinigungsplänen.

Umfassende Kühllogistik-Beratung

Füß Gastro Service schätzt nicht nur den Feldservice des Transportkälte-Profis, sondern auch die technische Beratung des Thermo King-Netzwerkes. »Bei jeder Neuanschaffung von Kühlfahrzeugen werden wir vom Thermo King-Partner explizit nach den Praxisanforderungen gefragt, vor allem nach der Anzahl der Lieferpunkte



Die Kommissionier-Zone im Lager in Immenstadt.

und Türöffnungen pro Route«, erläutert Müller. Auf Grundlage dieser Angaben erfolgt die Auslegung der Anlagen gemäß der benötigten Kälteleistung inklusive Sicherheitspuffer. So wurden die 7,5-Tonner-LKW mit T800er Mehrkammer-Aggregaten von Thermo King bestückt, die 12-Tonner mit T1000-Mehrkammer-Maschinen. »Mit diesen Varianten verfügen wir über gute Leistungsreserven«, so der Logistikleiter.

Umstellung auf das alternative Kältemittel R452A

Ein weiteres wichtiges Thema in der Beratung ist die sukzessive Umstellung des Fuhrparks auf alternative Kältemittel, die aufgrund der Vorgaben der F-Gase-Verordnung ansteht. Denn dieses EU-Regelwerk untersagt ab dem 1. Januar 2020 die Verwendung des herkömmlichen Kältemittels R404 als Frischware in Neuanlagen. Deshalb hat Füß Gastro Service 2017 bereits zwei Neufahrzeuge mit Thermo King-Aggregaten bezogen, die mit der umweltschonenderen Kältemittel-Alternative R452A arbeiten. »Über unseren Vollwartungsvertrag kümmert sich das Service-Team von tkv Thermo King Süd automatisch um die gesetzeskonforme Ausstattung unseres Fuhrparks – wir werden hier umfassend beraten und betreut«, freut sich Müller. ◀

Thermo King-Dienstleister wollen ab 2018 bundesweiten Basis-Service für Frigoblock bieten

Die autorisierten deutschen Thermo King-Dienstleister übernehmen seit der zweiten Jahreshälfte 2017 schrittweise die Wartung und Reparatur von Frigoblock-Kühlaggregaten. Hierfür haben Werkstatt-Techniker aller Thermo King-Partner bundesweit bereits Grundschulungen absolviert. Derzeit werden Mitarbeiter zudem sukzessive für den Service an Mehrkammer- und Inverteranlagen speziell geschult. Darüber hinaus binden die Thermo King-Dienstleister auch Frigoblock-Partner aktiv mit ein, um deren langjährige Erfahrung mit den Anlagen zu nutzen. Ziel der Thermo King-Dienst-

leister ist es, ab 1. Januar 2018 bundesweit einen Basis-Service für Frigoblock anbieten zu können. Hintergrund ist die vor gut zwei Jahren erfolgte Zusammenführung der beiden führenden Marken Thermo King und Frigoblock unter dem Dach der gemeinsamen Muttergesellschaft Ingersoll Rand. Geschult wird nach Angaben der Dienstleister nicht nur das stationäre Service-Personal, sondern zum Teil auch Mitarbeiter, die im Mobilservice tätig sind. Das deutsche Thermo King-Servicenetzt verfügt derzeit über mehr als 70 Standorte und ist bundesweit flächendeckend vertreten.

Henne und Ei digital aufspüren

Dieses Mal waren es also Fipronil-Eier. Unser Autor Sébastien Sliski erklärt wie wichtig es ist, dass Händler über die Vorgänge innerhalb der Lieferkette informiert sind – und das nahezu in Echtzeit. Und wie sie durch Überarbeitung ihrer Prozesse und eine digital vernetzte Supply Chain zu einer größeren Transparenz und besseren Kontrolle über ihren Warenfluss gelangen.

Lebensmittelhändler, Lieferanten und Behörden sind nach mehreren Rückrufaktionen von Hähnchenfleisch über Fisch bis zu Eiern erneut in den Nachrichten. Das Image der Branche wird im Fokus der Kunden und Medien weiter infrage gestellt. Dabei beziehen sich die Rückrufaktionen nicht nur auf frische Lebensmittel, sondern auch auf belastete Fertiggerichte, Fehler durch falsche Verpackung und Maschinenfehler wie eine fehlerhafte Kühlung.

Aufgrund von Problemen, die möglicherweise auf die ursprüngliche Lebensmittelquelle und verschiedene Zwischenstationen in der Produktionskette zurückzuführen sind, stellt sich die Frage, inwieweit Lieferanten und Händler Verantwortung für die Lebensmittelsicherheit in der Lieferkette übernehmen sollten. Wie kann gewährleistet werden, dass sie über Probleme informiert sind, bevor Produkte in den Ladenregalen landen? Auch wenn die Ursache nicht beim Händler liegt, stehen sie bei Rückrufaktionen im Rampenlicht, was sich auf ihre Marke und die Kundentreue auswirkt.

Es ist wichtig, dass Händler über die Vorgänge innerhalb der Lieferkette informiert sind – und das nahezu in Echtzeit. Sie könnten durch Überarbeitung ihrer Prozesse und eine digital vernetzte Supply Chain zu einer größeren Transparenz und besseren Kontrolle über ihren Warenfluss gelangen. Gerade in Situationen, die zu einem Rückruf von Produkten führen, ist dies für Händler und ihre Lieferanten entscheidend. Nur so können sie schneller reagieren und Verzögerungen vermeiden sowie die Ursache, und die Anzahl der



Mit Fipronil belastete Eier waren nur der letzte Anlass für einen großen, die Verbraucher verunsichernden Rückruf.

betroffenen Produkte feststellen, damit das mögliche Risiko für den Endverbraucher drastisch reduziert wird.

Von der Erzeugung auf den Teller – hier geht es um Rückverfolgbarkeit

Die Verbraucher fordern soziale Verantwortung und Geschäftstätigkeit nach ethischen Grundsätzen. Unternehmen benötigen daher eine bessere Kontrolle und höhere Transparenz für die Quellen ihrer Produkte. Auch wenn die EU-Sicherheitsvorschriften Händler generell absichern, solange diese ihre Lieferanten eine Station vor und nach ihnen rückverfolgen können, bleiben Risiken, die sich der Handel kaum leisten kann. Eine digitale Integration von Lieferanten und ihren Zulieferern ist daher unumgänglich, wenn ein Händler mehr Kontrolle über seine Lieferkette haben möchte.

Für die meisten Händler ist es gängige Praxis, alten wie neuen Lieferanten ihre eigenen Richtlinien zur Lebensmittelsicherheit aufzuerlegen. Diese beinhalten in der Regel, dass die Quelle und die Lebensdauer von Produkten nachgewiesen werden müssen. Dazu zählen Tierhaltung, verabreichtes Futter und Injektionen sowie die Lagerung von Produkten und deren Transport von A nach B. An dieser Stelle muss sicherlich mehr getan werden, um eine vollständige Rückverfolgbarkeit zu gewährleisten und negativen Schlagzeilen zukünftig entgegenzuwirken.

Die digital vernetzte Lieferkette

Es gibt viele Gründe, warum ein Produkt als ungeeignet für den menschlichen Verzehr erachtet wird, wobei gewisse Risiken niemals wirklich ausgeschlossen werden können. Forschungen zeigen, dass sich an Fleisch und Geflügel,

insbesondere an Hähnchenfleisch (etwa 65 bis 70 Prozent) häufig potenziell schädliche Bakterien finden. Bei einigen Fischarten können auch hohe Werte des Toxins Histamin vorkommen. Probleme entstehen jedoch erst, wenn Lebensmittel nicht ausreichend gegart werden. So wird das Bakterium *Campylobacter* beispielsweise abgetötet, wenn Fleisch bei Temperaturen über 70°C entsprechend seinem Gewicht lange genug gekocht wird.

Immer mehr Lebensmittelproduzenten beschäftigen sich mit IoT-Sensoren und Geräten, die mit dem Internet kommunizieren, sodass sie Echtzeitübersichten über die Aktivitäten entlang der Produktionslinie erhalten.

Durch die Nutzung der Cloud-Technologie sind Händler in der Lage, auch ihre Lieferkette zu vernetzen, Daten zu analysieren und eine bessere Zustandsüberwachung der Produkte, beispielsweise für verderbliche Waren, zu erhalten. Des Weiteren können sie bei einer möglichen Verunreinigung von Lebensmitteln benachrichtigt werden, unabhängig davon, ob es sich dabei um Probleme mit Vieh, Temperaturschwankungen während des Transports, falschen Garmethoden oder Kühlproblemen handelt. Sensoren in Maschinen, beispielsweise Öfen, helfen bei der Überwachung von Temperaturen. Sensoren in LKW oder an Geräten bei der Überwachung von Transportbedingungen. So kann genau gesagt werden, wo ein Produkt zu welchem Zeitpunkt war und bei welcher Temperatur es über den gesamten Transport gelagert wurde. Durch diese Art der Datenerfassung zu Produkten kann die Einhaltung der Richtlinien zur Lebensmittelsicherheit in der Branche zum Beispiel hinsichtlich der Kontrolle von Toxinen wie Histamin während der Produktion oder sachgerechter Lagerung von Fisch während der Kühlung kontrolliert werden.

Mit diesen Daten erhalten Händler einen lückenlosen Prüfpfad an die Hand und können so vermeiden, dass verunreinigte Produkte in die Regale gelangen.

Lückenlose Kontrolle und Transparenz für kompletten Rückruf

Mit einer Zunahme von Rückrufaktionen muss die Branche sofort Maßnahmen ergreifen. Wenn sie noch länger

wartet, setzt sie sich weiteren Hinterfragungen aus und provoziert einen weiteren Verlust des Verbrauchervertrauens, das in den letzten Jahren ohnehin bereits gesunken ist.

Einer der Hauptvorteile vollständiger Transparenz und Kontrolle über die Lieferkette eines Händlers und aller Beteiligten besteht im Zugriff auf sehr viele Daten, mit denen Kontaminationsquellen sofort vorhergesagt, identifiziert und isoliert werden können, wodurch gezielte und proaktive Rückrufaktionen möglich sind. Sollten kontaminierte Produkte in die Ladenregale gelangt sein, kommt es im Handel in der Tat auf die Geschwindigkeit an, mit der er reagiert. Derzeit gibt es keine Gesetze auf europäischer Ebene, die von Lebensmittelunternehmen die Einführung einer globalen Rückverfolgbarkeit fordern. Regulierungsbehörden sind sich jedoch darüber einig, dass derartige Systeme Kosten für die Zeit bis zur erfolgreichen Durchführung einer Rückrufaktion sparen und größere Probleme verhindern würden.

Wenn Händler umgehend die Quelle eines kontaminierten Produkts erkennen sowie feststellen können, ob sich noch weitere in der Lieferkette befinden, kann umgehend eine vollständige Rückrufaktion durchgeführt und der Schutz von Verbraucher und Ruf der Marke gesichert werden.

Bis heute scheint die Lebensmittelbranche häufig einen Schritt nach vorne und wieder einen zurückzugehen. Durch Nutzung der Cloud-Technologie und der Zusammenarbeit von allen Beteiligten entlang der gesamten Lieferkette hat sie wie andere Branchen auch die Chance, die Auswirkungen von Lebensmittelskandalen möglichst gering zu halten und ihre Beziehungen mit Lieferanten und vor allem ihren Kunden zu schützen und damit das Vertrauen in die Branche wieder aufzubauen. ◀

Sébastien Sliski

Unser Autor

...Sébastien Sliski ist Geschäftsleiter für Supply Chain-Lösungen bei Zetes in Paris.

Anzeige

TEMAX[®]

Hersteller Kühlverkehrlösungen



Thermohauben



Isolierverpackungen



Seecontainer Isolierung



Isolierte Trennwände



Pharmazeutika
Lebensmittel
Chemie

☎ 0241 / 41 34 27 3

✉ info@krautz.org

www.krautz.org

Aldi Süd testet 2018 alternative Antriebe in der Logistik

Die Unternehmensgruppe Aldi Süd testet alternative Antriebstechnologien für Warentransporte in der Logistik. Sowohl Erdgas-LKW als auch Elektro-LKW sollen 2018 für den Transport von Produkten zunächst testweise in einzelnen Regionalgesellschaften eingesetzt werden, so das Unternehmen Anfang November. Für das Logistik-Projekt arbeitet Aldi Süd mit den Fahrzeugherstellern Iveco im Bereich Erdgas- und mit Framo

im Bereich Elektro-Technologie zusammen. Ab Frühjahr 2018 wird nach den Plänen jeweils ein Erdgas-LKW in den Regionalgesellschaften mit Sitz in Butzbach, Ebersberg, Aichtal und Langenfeld unterwegs sein. Die Einsatzgebiete liegen damit im Umland von Frankfurt, im Großraum München, Stuttgart sowie Düsseldorf. Im Sommer soll dann ein Elektro-LKW folgen, dessen Einsatz für Mülheim an der Ruhr und Umland

geplant ist. »Mit diesem Test setzt Aldi Süd konsequent seine Klimaschutzpolitik fort und engagiert sich für die Einsparung von CO₂-Emissionen im eigenen Betrieb«, erklärte Andreas Kremer, Leiter Logistikmanagement bei dem Discounter. Klimaschutz spiele als wesentlicher Bestandteil der Corporate-Responsibility-Grundsätze eine zentrale Rolle bei den Nachhaltigkeitsaktivitäten des Unternehmens, so Aldi Süd.

Klimakammer für Pharma-Stabilitätstests

Der Karlsruher Qualitätssicherungs-Experte Cik hat Klimakammern der Serie STKK des slowenischen Herstellers Kambic neu im Programm. Sie wurden speziell für Stabilitätstests in der Pharma-Industrie entwickelt. Die Kammern folgen den Leitlinien des International Council for Harmonisation of Technical Requirements for Pharmaceuticals for Human Use (ICH) und seien an allen von der ICH vorgeschriebenen Punkten

kalibriert. Sie sind in fünf verschiedenen Größen und Kammervolumina erhältlich. Laut Cik zeichnen eine herausragende Temperaturstabilität und -gleichförmigkeit diese Kammern aus. Der Temperaturbereich reiche von +5 °C bis +80 °C, die relative Feuchte von 10 bis 90 Prozent. Die Klimakammern würden mit umfangreichem Zubehör wie einem GMP Qualifizierungspaket und Software geliefert.



Klimakammer der Serie STKK von Kambic.

Europäischer Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge an Scania-Ingenieur

Fredrich Claezon ist mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge ausgezeichnet worden. Der 39-Jährige Scania-Ingenieur wurde im Rahmen des Dekra Zukunftskongresses Nutzfahrzeuge in Berlin für seine wertvollen Beiträge zur Steigerung der Sicherheit von Nutzfahrzeugen geehrt. »Fredrich Claezon erhält die Ehrung für seine exzellenten Ingenieurleistungen auf dem Gebiet der Elektronik, die zu einer intensiven Steigerung der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit von Nutzfahrzeugen im Straßenverkehr beigetragen haben«, sagte Prof. Dr. Egon-Christian von Glasner, Ehrenmitglied des Präsidialrats der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), in seiner Lau-

datio. Der Preis wurde in diesem Jahr zum 28. Mal von der EVU, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und Dekra für herausragende technische Innovationen oder für ein herausragendes Gesamtwerk an Personen vergeben, die sich in besonderer Weise um die Sicherheit des Nutzfahrzeuges verdient gemacht haben. Claezon kam 2008 zu Scania und wurde 2011 zum Senior Engineer ernannt, mit der Verantwortung für die Entwicklung des »Rollover Airbag Control System« für Nutzfahrzeugkabinen und für die serienmäßige Einführung eines MobilEye-basierten Kamerasystems, das für das Spurhaltungs- und Notbremsystem eingesetzt wird. Dafür definierte er die Grundlagen und ent-



Fredrich Claezon

wickelte die entsprechende Software. Derzeit beschäftigt er sich intensiv mit dem autonomen Fahren von schweren Nutzfahrzeugen.

Amazon Fresh nun auch in München

Der Onlinehändler Amazon hat Anfang November seinen Lebensmittel-Lieferdienst Fresh auch auf das Münchener Stadtgebiet ausgedehnt. Zur Auswahl stünden über 300 000 Artikel, darunter Produkte von mehr als 20 Münchener Läden wie Dallmayr, Elly Seidl, Zimtschneckenfabrik, Frischeparadies und verschiedenen Viktualienmarkt-Ständen wie Gewürzwerk oder Tölzer Kasladen. Laut Amazon sind darunter neben frischem Obst und Gemüse, Fleisch und Fisch, Milch- und Kühlprodukten sowie frischen Backwaren aber auch rund 200 000 Non-Food Produkte. In Berlin und Potsdam ist der Service seit Mai verfügbar, in Hamburg seit Juli.

»Lokale Einzelhändler sind ein sehr wichtiger Bestandteil von Amazon Fresh. Wir sind uns sicher, dass die Feinkostartikel von Dallmayr, die Gewürzwerk-Mischungen vom Viktualienmarkt sowie das Angebot weiterer Lieblingsläden den Geschmack der Münchener treffen«, sagte Florian Baumgartner, Director Amazon Fresh Deutschland, anlässlich der Erwei-



Eine Mitarbeiterin im Depot von Amazon Fresh scannt frische Milch der Marke Berchtesgardenener Land.

terung. Auch Florian Randlkofer, geschäftsführender Gesellschafter der Alois Dallmayr KG, äußerte sich erfreut über die Zusammenarbeit: »Mit Amazon Fresh können wir unseren Kunden einen völlig neuen Service bieten. Kunden können beispielsweise unsere frischen Feinkostsalate oder auch

Räucherlachs aus unserer Manufaktur schnell, bequem und zuverlässig von zuhause oder auch von unterwegs per App bestellen. Sie bekommen dann unsere Spitzenqualität mit der gewohnten Zuverlässigkeit von Amazon geliefert – das ist wirklich ein großer Vorteil.«

Vito mit Kühlausbau jetzt auch mit 7G-Tronic Plus

Der Vito mit Kühlausbau des Vansolution Partners Kerstner ist ab sofort auch mit der neuesten Version des 7-Gang-Automatikgetriebes, dem 7G-Tronic Plus verfügbar. Es soll die Kraft noch ruhiger auf die Straße bringen und mit erhöhtem Schaltkomfort und geringerem Kraftstoffverbrauch überzeugen, so Hersteller Mercedes-Benz. Das Getriebe ist serienmäßig mit der Eco Start-Stopp-Funktion ausgestattet. Mercedes-Benz Vans will mit dem Vansolution Programm für jede Frischdienst-Anwendung das passende Fahrzeug bieten, ganz gleich ob Metzger, Bäcker oder Partyservice, Lieferungen von Blumen, Lebensmitteln, Medikamenten oder Obst und Gemüse. Partner Kerstner nutzt für

seinen Vito Frischdienstfahrzeug mit 7G-Tronic Plus die lange Ausführung des Kastenwagens. Als Vansolution Ausbaulösung stehen die Modelle des Vito mit 7G-Tronic Plus und Kühlausbau von Kerstner in den Preislisten von Mercedes-Benz Vans. Sie werden im Einrechnungs-Geschäft angeboten, finanziert und verkauft. Aus- und Aufbau werden bei Wartung, Service, Garantie und Gewährleistung wie ein original Mercedes-Benz Van behandelt – es sind Komplettfahrzeuge aus einer Hand. Das heißt für Endkunden: nur ein Ansprechpartner, keine zusätzliche Wartezeit zwischen Bestellung und Auslieferung und nur ein einziger Abstimmungs- und Konfigurationsprozess, betont der Fahrzeughersteller.



Im Rahmen des Vansolution-Programms bietet Mercedes-Benz zusammen mit Partner Kerstner den Vito als Frischdienstfahrzeug mit der neuesten Version des 7-Gang-Automatikgetriebes.

Krone eröffnet Center in Lyon

Das Team von Krone France hat mit rund 250 Gästen aus der französischen Logistikbranche das neue Krone Center in Lyon eröffnet. Es befindet sich rund fünf Autominuten vom Flughafen Lyon Saint Exupéry entfernt. »Wir verfolgen konsequent unsere Strategie »Nah am Kunden« weiter. Als professioneller Trailer-Hersteller sind wir Dienstleister rund um das Fahrzeug und halten komplette Service-Pakete vor«, betonte Holding-Vorstand Bernard Krone in seiner Begrüßungsrede. Auch Hausherr Philippe Lamberet unterstreicht, dass im neuen Krone Center alle Kompetenzen unter einem Dach untergebracht sind: neben dem Vertrieb von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen sind am Stützpunkt Lyon Pusignan klassischer Service und die Dienstleistungen Finance und Fleet erhältlich. Das Krone Center leistet die lokale Endmon-



Gero Schulze Isfort, Gilbert Marboeuf, Bernard Krone und Philippe Lamberet bei der Eröffnung in Lyon.

tage, unterhält ein Ersatzteillager und eine Servicewerkstatt. Krone France vertreibt nach Angaben des Unternehmens rund 2000 Neufahrzeuge sowie rund 280 Gebrauchtfahrzeuge über

Krone Used. Knapp 50 Einheiten sind in Frankreich über Krone Fleet vermietet. Im neuen Center in Pusignan/Lyon arbeiten 25 Mitarbeiter, inklusive des Teams Krone Fleet.

Nagel-Group erhält ZNU-Nachhaltigkeitszertifikat

Die Nagel-Group erfüllt als nach eigenen Angaben erstes Logistikunternehmen überhaupt den ZNU-Standard »Nachhaltiger Wirtschaften«. Das Zertifikat des Zentrums für Nachhaltige Unternehmensführung (ZNU) der Universität Witten/Herdecke ist das Ergebnis eines umfangreichen Auditierungsverfahrens, dem sich der Lebensmittellogistiker an seinen Standorten in Borgholzhausen und Versmold gestellt hat. Das Institut ist auf den

gesamten Bereich Food spezialisiert und behandelt dabei alle relevanten Themen und Schnittstellen entlang der Wertschöpfungskette. ZNU gehört heute zu den etablierten Standards in der Lebensmittelindustrie und belegt, dass sich die zertifizierten Unternehmen ernsthaft mit dem Thema Nachhaltigkeit beschäftigen und ein systematisches Nachhaltigkeitsmanagement eingerichtet haben. »Für den Erfolg eines Unternehmens ist

nachhaltiges Wirtschaften von zentraler Bedeutung. Ein standardisiertes System setzt Leitplanken und hilft, sich im komplexen Feld der Nachhaltigkeit zurecht zu finden. Das ZNU hat einen Standard entwickelt, der uns hilft, die vielen Dimensionen zu ordnen und die anfallenden Themen zu bündeln, egal ob auf lokaler oder internationaler Ebene«, sagt Thomas Pütter, Head of Corporate Operational Processdesign & Systems der Nagel-Group.

Netto Eigenmarke Markttag mit eindeutigen Herkunftsnachweis

Seit September bündelt die neue Eigenmarke »Markttag« bei Netto Marken-Discount als Dachmarke Artikel der Eigenmarken »Erntefrisch« und »PremiumN« und bietet Verbrauchern in vier Produktkategorien Transparenz durch den eindeutigen Herkunftsnachweis. Mehr als 40 Artikel aus dem Obst- und Gemüsebereich werden unter der Marke angeboten. Für die transparente

Erzeugerherkunft ist jeder Artikel mit einem individuellen QR-Code versehen. So können interessierte Verbraucher ihre Obst- und Gemüseartikel per Smartphone direkt in den Filialen oder zu Hause scannen und deren Herkunft bequem bis zum Erzeuger oder Abpacker zurückverfolgen. Möglich macht das die Plattform des Netto Service-Partners Mynetfair. Mit diesem bis-

lang einzigartigen Transparenzangebot sei man Vorreiter im Discount-Segment, betont Netto. Während die Produktkategorien »Regional«, »Deutschland« und »International« als Zusätze zum Markennamen über die Herkunft informieren, steht die Kategorie »Premium« für die besondere Qualität ausgewählter Erzeuger, die nach höchsten Standards die besten Sorten anbauen.

LIS läutet Generationenwechsel ein

Die Logistische Informationssysteme AG LIS hat den ersten Schritt in Richtung eines Generationenwechsels an der Unternehmensspitze getan: Der 64-jährige Gründer, Vorstandsvorsitzender und Mehrheitsaktionär Hilmar Wagner überträgt seine stimmberechtigten Unternehmensanteile auf seinen 37-jährigen Sohn Magnus Wagner. Der zweite Schritt des Generationswechsels ist für April 2019 angekündigt: Hilmar Wagner wechselt dann in den Aufsichtsrat und übergibt Magnus Wagner, der in den Vorstand aufrückt, die Verantwortung für das operative Geschäft. »Beständigkeit und Kontinuität sind Grundpfeiler unserer Firmenphilosophie. Darauf fußen nicht nur unsere Kundenbeziehungen, sondern auch das Verhältnis zu unseren Mitarbeitern«, sagt Hilmar Wagner. Die Neuordnung der Eigentümerstruktur und der angekündigte Wechsel im Vorstand seien insofern für beide Seiten wichtige Signale: Die LIS bleibt sich treu und mit heute mehr als 100 Mitarbeitern und Niederlassungen in drei Ländern der Logistikbranche ein verlässlicher Partner. Magnus Wagner kennt das Unternehmen von Kindesbeinen an und verantwortet heute laut LIS sehr erfolgreich das Pro-



Zur Vorbereitung der Schlüsselübergabe überschrieb Firmengründer Hilmar Wagner (links) seine stimmberechtigten Unternehmensanteile nun auf Sohn Magnus Wagner.

jektmanagement. Bevor der Diplom-Kaufmann 2013 in den elterlichen Betrieb einstieg, sammelt er Führungserfahrung und das Wissen um die Funktionsweise großer Unternehmen bei Bosch und BMW.

Anzeige

MORE THAN A VISION.
THIS IS **SICK**
Sensor Intelligence.

Um Identifikationsaufgaben effizient zu lösen, benötigt man in der Realität mehr als nur eine Technologie. Mit SICK haben Sie die Wahl: Drei Technologien, eine Philosophie: Ihre Kundenbedürfnisse stehen an erster Stelle. SICK ist seit Jahrzehnten Vorreiter für Vision-Lösungen, Marktführer im Bereich des industriellen Codelesens, RFID-Spezialist sowie Experte für Anschlusstechnik und Big Data. All das ist notwendig für professionelle Identifikation. Mit mehr als 8.000 Mitarbeitern und einer globalen Organisation ist SICK mit erfahrenen Technologieexperten und Spezialisten für Ihre Industrie direkt in Ihrer Nähe. Es braucht mehr als nur eine Vision, um Ihre täglichen Herausforderungen zu lösen. Wir finden, es braucht vielmehr Intelligenz.

www.sick.com/more-than-a-vision

Pfenning baut zweiten »Multicube«

Pfenning Logistics hat Mitte September angekündigt, in Monsheim bei Worms ein Multi-User-Logistikzentrum zu bauen. Das Logistikzentrum wird künftig den Namen »Multicube Rhein-Hessen« tragen und ist nach dem »Multicube Rhein-Neckar« bereits das zweite Logistikzentrum in Deutschland, an dem der Handelslogistiker ein außergewöhnliches Immobilienkonzept realisiert. Die Multi-User-Immobilie, die vielfältige Lager- und Logistikanforderungen erfüllen soll, wird auf einer Gesamtfläche von 101000 Quadratmetern gebaut und besteht nach dem Vorbild des bestehenden

Multicube aus einzelnen Hallenmodulen mit einer Gesamtlagerfläche von 55000 Quadratmeter sowie einer Mezzanine mit knapp 9000 Quadratmeter. Der Vorteil für Nutzer liegt laut Pfenning darin, dass die Produkte vollkommen unterschiedlicher Branchen an einem Standort gebündelt werden können: FMCG Food und Non-Food, Pharma, Chemie, Automotive und E-Commerce. »Wir haben bereits in Heddeshheim sehr gute Erfahrungen mit dem Multicube-Konzept gemacht, da es Kunden flexible Nutzungsmöglichkeiten eröffnet und durch Standortbündelung Transporte optimiert

werden können«, erläutert Matthias Schadler, Geschäftsführer von Pfenning Logistics. Ausgezeichnet mit dem Logix-Award und dem Platin-Standard der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) zähle der Multicube Rhein-Neckar zu den nachhaltigsten Immobilienkonzepten für Industrie-Neubauten in Europa. Der Multicube in Monsheim soll angebunden an Straße, Schiene und Wasserstraße eine hervorragende logistische Infrastruktur bieten. Rund 50 Millionen Euro investiert Pfenning Logistics in das Projekt. Geplanter Fertigstellungstermin ist das letzte Quartal 2018.

Neues Führungsduo bei Toppystem

Toppystem hat zwei neue Geschäftsführer: Wie das Unternehmen Anfang Oktober mitteilte, ist Tim Just jetzt Geschäftsführer Logistik. Der zweifache Familienvater ist bereits seit elf Jahren bei Toppystem tätig. Der studierte Informatiker startete nach seinem zusätzlichen MBA-Abschluss an der RWTH Aachen seine Karriere als Softwareentwickler und Consultant bei Toppystem. Nach Stationen in der Projektleitung, im Vertrieb und zuletzt als Prokurist will er die Strategie des Unternehmens fortführen. »Im Fokus

steht die Entwicklung weiterer innovativer Hardware- und Servicekonzepte, um dem Anspruch an ein Gesamtlösungsangebot für sprachgeführte Prozesse auch in Zukunft gerecht zu werden«, so Just.

Ingo Richter übernimmt die Leitung des Geschäftsbereichs Aviation. Seine strategischen Ziele liegen in der weiteren Markterschließung sowie der Produktentwicklung für die Cargo- und Ground-Handling-Branche.

Seit 2016 gehört Toppystem zur Ehrhardt + Partner Gruppe. Just und Rich-



Ingo Richter (links) und Tim Just.

ter sind sich sicher: »Unsere Branchen-Expertise in Kombination mit der Warehouse-Kompetenz der EPG ist eine gelungene Mischung. Damit sind wir für die Zukunft bestens aufgestellt.«

Temperaturlogger nutzt Lorawan-Protokoll

Der französische Messtechnikhersteller Oceasoftware hat den neuen mobile Temperaturdatenlogger Cobalt ML3 herausgebracht. Er verwendet das Kommunikationsprotokoll Lorawan der Lora Allianz, das drahtlose Verbindungen über weite Strecken ermöglicht. Das französische Kühllogistikunternehmen Dispam Groupe 2M hat sich für Cobalt ML3 entschieden, um ein kettenübergreifendes Temperaturtracking für seine Kunden sicherstellen zu können. Die Einführung des Systems sei in Gange und für die gesamte LKW-Flotte geplant,

teilte Oceasoftware Ende September mit. Bei der Lösung werden die aufgezeichneten Temperaturdaten der einzelnen Cobalt ML3 Module automatisch gesammelt und auf eine gesicherte Cloud-Plattform übertragen, dabei werde ein Netzwerk an Empfängern mit dem Lorawan-Protokoll verwendet, so das in Montpellier ansässige Unternehmen. Mit der neuen Lösung sein kein menschliches Eingreifen mehr nötig, um ein durchgehendes Temperaturmonitoring entlang der gesamten Logistikkette sicherzustellen. Cobalt ML3 kann nach Angaben des Herstellers auch

öffentliche Netzwerke verwenden, um Geolokalisations-Informationen zu einem Container oder Fahrzeug hochzuladen. Aufgrund des niedrigen Energieverbrauchs der Cobalt ML3-Module seien Batterielaufzeiten von bis zu einem Jahr möglich. Für die Cloud-Anwendung bietet Oceasoftware auch eine Schnittstelle an, so dass die Daten auch in Anwendungen von Drittanbietern integriert werden können. Bei Auffälligkeiten können Alarme rund um die Uhr via E-Mail, SMS-Textnachricht oder Sprachnachricht über die Plattform Oceaalert verschickt werden.

Schott Termofrost Smart Access erhält Designpreis

Das automatische Glastürensysteem Schott Termofrost Smart Access hat die Jury des 2018 German Design Awards, der vom renommierten Rat für Formgebung vergeben wird, überzeugt und in der Kategorie »Retail« die Auszeichnung Gold erhalten. Bereits auf der Euroshop im März 2017 wurde Schott von der AIT (Architektur Innenarchitektur Technischer Ausbau) mit dem Innovationspreis geehrt. Schott Termofrost Smart Access ist ein Türsystem für Kühlmöbel und öffnet sich dank Bewegungssensoren berührungslos. Da es rahmenlos gestaltet ist, bietet es Kunden im geschlossenen Zustand einen ungestörten Rundumblick und damit eine erleichterte Orientierung bei der Warenauswahl. Die prämierte Neuheit wurde von Schott und Noa Design gemeinsam für die Rewe Group als Kühltürensysteem der Zukunft entwickelt. »Die Welt ist im ständigen Wandel. Die Themen Komfort, Effizienz, Kundenerlebnis und Umweltfreundlichkeit nehmen auch auf unseren Alltag Einfluss, unser Einkaufsverhalten eingeschlossen«, erklärt Michael Lammel, geschäftsführender Partner

bei Noa. Christian Köhler von Schott ergänzt, dass »einzigartige Ladenbaukonzepte Markt-Manager auch bei der Kundenbindung unterstützen. Geschlossene Kühlmöbel sind künftig aufgrund ihrer Energieersparnis integraler Bestandteil eines Lebensmittelgeschäftes. Unser automatisches

Kühltürensysteem geht einen entscheidenden Schritt weiter. Mit mehr Komfort und einem neuen visuellen Eindruck schafft es ein ganz neues, positives Käuferlebnis.« Die offizielle Preisverleihung findet im Februar 2018 während der Konsumgütermesse Ambiente in Frankfurt am Main statt.



Das automatische Glastürensysteem Schott Termofrost Smart Access.

Eurocryor launcht Design-Theke

Die Epta-Marke Eurocryor hat die neue Kühltheke Primopiano auf den Markt gebracht. Sie steht laut Hersteller für ein neues Einkaufserlebnis, bei dem die präsentierten Produkte den Kunden noch stärker ins Auge fallen, da die Rundum-Verglasung des Kühlmöbels eine exzellente Sicht auf alle Waren ermöglichte – aus jeder Perspektive. Mit besonders guten ergonomischen Eigenschaften soll Primopiano auch bei den Angestellten im Lebensmitteleinzelhandel punkten. Außerdem lasse sich die Theke an die Anforderungen jedes Supermarktes anpassen und individualisieren. Aktuell ist das Möbel als Bedienungstheke mit offenem oder geschlossenem Eckteil, als Selbstbedienungstheke sowie als Glasvitrine Tower und als Heißtheke erhältlich.

Eurocryor hat bei der Entwicklung von Primopiano nicht nur viel Wert auf die Optik gelegt, sondern auch auf die inneren Werte: Die Kühltheke weise einen geringen Energieverbrauch und ein größeres Volumen im Vergleich zu

anderen Theken dieser Art auf, betont Epta. Die weiterentwickelte LED-Beleuchtung soll dafür sorgen, dass alle frischen Waren perfekt ausgeleuchtet werden, ohne dass zu viel Wärme entsteht.

Anzeige

Sicherheitsmesser mit automatisch zurückspringender Klinge

- für die Lebensmittelbranche geeignet, da detektierbar
- für Kühlräume geeignet
- für Handschuhträger geeignet, da der Arbeitsmechanismus außerhalb des Griffs liegt



Mure & Peyrot · Vertretung durch Paul Pflüger · Siemensstrasse 2 · 73037 Göppingen
Tel. 07161/96 5460 · Fax. 07161/96 5461 · paul.pflueger@gmx.de

Lagertechnik



GILGEN LOGISTICS

Logistik-Gesamtsysteme
 Fördersysteme, Lagersysteme, Hochregallager,
 Kommissioniersysteme, Automatisierung,
 Retrofit und Kundendienst

Gilgen Logistics AG - www.gilgen.com
 D-44227 Dortmund, Tel. +49 231 9750 5010



MIAS
Group

**Regalbediengeräte
 Lastaufnahmemittel**

Mehr als 20 Jahre Erfahrung
 in der Lebensmittel-Logistik!

www.mias-group.com

Kältetechnik

Gemeinsam Qualität sichern.

FRIGOTEC^{GmbH}
 Kälte- und Verfahrenstechnik
Freshness Experts

Kältetechnik | Schnellkühlung
 Bananenreifeanlagen www.frigotec.de
 CA/ULO-Technik | Elektrotechnik
 Schallanlagen | Regelungstechnik

Zörbiger Str. 5, 06188 Landsberg
 Telefon +49(3 46 02) 305 0
 Telefax +49(3 46 02) 305 25

Hochregal-Silos



Kocher Regalbau GmbH
 Korntaler Straße 85
 70439 Stuttgart
 Tel. (07 11) 98 09 05-0
 Fax (07 11) 98 09 05-8
www.kocherregalbau.de
info@kocherregalbau.de

Logistikkatalog

Logistics.ag

Ihr Netzwerk Unsere Lösung

Personal	logistikjob.de
Berater, Interim	logistikberater.net
Lieferanten	logistikkatalog.de
Equipment	einkauf.ag
Medien	logistik.tv

D-61352 Bad Homburg
 Tel.: +49 6172-6826656 /-57
www.logistics.ag

**Wir produzieren
 Tragrollen
 für die
 Fördertechnik**



VOLVOX
 Felix-Wankel-Str. 17 - 59174 Kamen
 Tel. 02307. 9 41 44-0 - Fax 02307. 9 41 44 20
www.volvox-rollen.de - info@volvox-rollen.de

Lagerlogistik




knapp.com

Ganzheitliche
 Logistikkösungen für den
 Lebensmittelhandel

LAGERNETZWERK
 WIR VERNETZEN DEUTSCHLAND
WWW.LAGERNETZWERK.DE

**LOG
 CO-OP**



- Kühl-/Tiefkühlmöbel
- Kühl-/Tiefkühlzellen
- Kühl-/Tiefkühlaggregate
- Dienstleistungen
- Schlüsselfertige Lösungen

Viessmann Kühlsysteme GmbH
 Telefon 09281/814-0
kuehlsysteme@viessmann.de
www.viessmann.de

Planung



SSP | KÄLTEPLANER.CH

Gewerbestr. 8, D-87787 Wolfertschwenden
 Tel +49 8334 259708 0, mail@kaelteplaner.ch
 Hauptsitz: Bittertenstrasse 15, CH-4702 Oensingen

Sie interessieren sich für eine Bezugsquellenanzeige?

Sprechen Sie mit unserer
 Anzeigenberatung:

Ute Friedrich
 T +49 (0)4238/2010 138
ute.friedrich@frischelogistik.com

www.frischelogistik.com

Inserentenverzeichnis

Air Liquide	15	Logimat	3
Dometic	19	Movis	U4
ECO Cool	31	Mure & Peyrot	53
Fruit Logistica	9	Plattenhardt + Wirth	17
Hauser	39	Schmitz Cargobull	35
Kiesling	41	Sick	51
Kress	43	Stark	11
Krone	25	Temax	47
Lamberet	29	Wanko	23
LogCoop	27	Witron	U2

Kühl- und Tiefkühlagerhäuser

TELEDOOR

- Kühl- und Tiefkühlzellen
- Kühlraumtüren
- Sonder-Isolierverkleidungen
- Verschweißte Zellen für die Fleischverarbeitung

www.teledoor.de

FRIGOVENT
Luftschleier für Kühlraumtüren

...damit die Kälte im Kühlraum bleibt!

FRIGOQUIP GmbH
Bakumer Str. 74
D-49324 Melle
Tel. 0049 5422 43328
info@frigoquip.de

www.frigovent.de

Seit 50 Jahren Ihr zuverlässiger Partner für Industrie- und Kühlraumbau.

Plattenhardt + Wirth GmbH
88074 Meckenbeuren-Reute
www.plawi.de

BILFINGER
ENGINEERING AND SERVICES

- › SCHLÜSSELFERTIGE LEBENS-MITTELBETRIEBE
- › KÜHL- UND TIEFKÜHL-REGALLAGER
- › KÜHL- UND TIEFKÜHLRÄUME
- › REIFERÄUME, CA- UND ULD-LAGER

BILFINGER R&M KÜHLLAGERBAU GMBH
Sudbrackstraße 17, 33611 Bielefeld
Tel.: +49 521 9 82 50-0
Fax: +49 521 9 82 50-0
info.rumkuehlagerbau@bilfinger.com
www.rumkuehlagerbau.bilfinger.com

GANZ Kühlhausbau GmbH
Kühlager – Komplettbauten – Lebensmittelbetriebe

Entwurf, Bauantrag, Planung und Errichtung
Kontinuität und Dynamik seit über 40 Jahren
Schlüsselfertig oder Teilbereiche zum Festpreis

Tel.: +49 (0) 39204/803-0 Bördestraße 5-7
Fax: +49 (0) 39204/60138 39167 Hohe Börde
www.ganz-gmbh.de irxleben@ganz-gmbh.de

Schalten Sie ein Banner auf www.frischelogistik.com

Sprechen Sie mit unserer Anzeigenberatung:

Ute Friedrich
T +49 (0)4238/2010 138
ute.friedrich@frischelogistik.com

Tiefkühlschutzbekleidung

KRAMER
KÜHLRAUMBAU

NUR IM EWIGEN EIS IST FRISCHE SICHERER.

kramer-kuehlraumbau.com

Sie interessieren sich für eine Bezugsquellenanzeige?

Sprechen Sie mit unserer Anzeigenberatung:

Ute Friedrich
T +49 (0)4238/2010 138
ute.friedrich@frischelogistik.com

www.frischelogistik.com

KÄLTESCHUTZ MIT SYSTEM

TEMPEX
HÖ SCHUTZBEKLEIDUNG
www.tempex.de

Logistik Software

WEBER DATA SERVICE

Logistiksoftware DISPONENTplus
für durchgängig digitalisierte Prozesse bis ins Lager

Lieber auf dem Tablet lesen?
kostenlos als PDF downloaden auf
www.frischelogistik.com



Der Weg zum Steak

**FRÖSCHE
LOGISTIK**

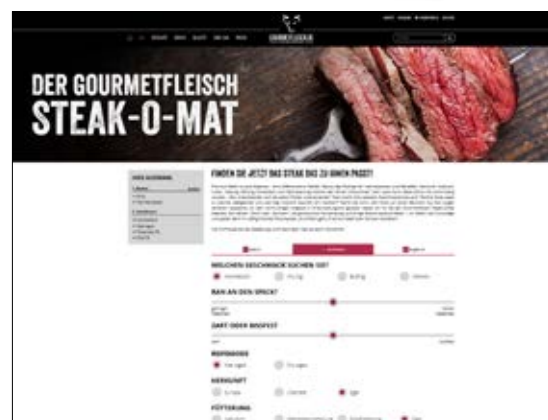

Fachmagazin für die gesamte Frische- & Tiefkühlkette

Zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe der Frischelogistik war es noch nicht klar, ob der Wahl-o-mat zur Bundestagswahl schon eingemottet werden kann oder vielleicht infolge eines Schiffbruchs vor Jamaica doch noch einmal gebraucht wird. Schon klarer ist die Sache beim Steak-o-mat, den der Mönchengladbacher Online-Shop Gourmetfleisch.de im Sommer vorgestellt hat: Gemeinsam mit einer Projektgruppe der Fachhochschule Niederrhein hat die selbsternannte Online-Metzgerei den nach eigenen Angaben ersten Wunschsteakfinder Deutschlands entwickelt. Zugänglich ist er unter www.gourmetfleisch.de/steakomat. Das Unternehmen verspricht: »So findet ab sofort jeder das Steak, das perfekt zu ihm und seinen Vorlieben passt.« Und so ein Online-Steakberater ist natürlich zu jeder Jahreszeit nützlich, ob zum sommerlichen Grillfest oder winterlicher Weihnachtsfeier.

Wie unterscheiden sich Bison aus Kanada, Kobe-Beef aus Japan oder Prime Beef aus den USA voneinander? Was macht ihre spezielle Geschmacksnote aus? Welche Sorte passt zu welcher Gelegenheit und was liegt meinem Gaumen am meisten? Damit potenzielle Kunden vor dem vollmundigen Angebot nicht in Entscheidungsnot geraten, hat Gourmetfleisch.de seinen Steak-o-

mat an den Start gebracht. Man wählt zunächst »Rind« oder »Schwein«, dann die gewünschte Verwendung, zum Beispiel Grillfest, Candlelight Dinner oder Familienessen, und schließlich einige Geschmacksvorlieben. Mehr oder lieber wenig Fett, schön zart oder gerne ein wenig bissfest, wet- oder dry aged. Auch Herkunft und Fütterung können ausgewählt oder mit der Angabe »egal« offengehalten werden.

Für die Studentengruppe der Fachhochschule Niederrhein war es laut Gourmetfleisch.de ein Highlight, den Steak-o-mat gemeinsam mit den Internet-Metzgern zu entwickeln. In spannenden zwölf Monaten war man öfters zu Gast in der Steakmanufaktur, tauschte sich mit dem Gourmetfleisch-Team aus, besichtigte die Produktionsräumlichkeiten und testete in Feldversuchen die Vorlieben der Konsumenten. Das Traditionsunternehmen Schulte + Sohn, das hinter der Marke Gourmetfleisch.de steht, engagiert sich nach eigenen Angaben seit Jahren in Studenten-, Schüler- und Jugendprojekten. »Wir liefern dem Kunden die Vorschläge für das perfekt auf individuelle Vorlieben passende Steak und dann erhält er sein saftig-frisches Fleischpaket. So einfach kann Premium-Beef oder Schwein bestellen sein«, erläu-



tert Gourmetfleisch.de Geschäftsführer Burkhard Schulte den Hintergrund des Projekts. Das Unternehmen liefert zu jeder seiner Rassen und Teilstücke umfangreiche Hintergrundinformationen. Der Steak-o-mat soll alle Faktoren auf spielerische Art und Weise verbinden und so für ein Online-Einkaufserlebnis der besonderen Art sorgen. Gourmetfleisch.de hat nach eigenen Angaben über 150 000 Privatkunden in Deutschland. Alle Produkte im Online-Shop würden fast ausschließlich frisch verarbeitet, hochwertig und sicher verpackt und gut gekühlt mit UPS-Express bundesweit, nach Österreich und in die Niederlande versandt. »Online einkaufen ist mehr als einen Artikel in den Warenkorb legen und auf ‚Jetzt bestellen‘ klicken. Wir möchten unseren Kunden neben umfangreichen Produktinformationen ein Einkaufserlebnis der besonderen Art bieten«, betont Schulte. ◀

Impressum

Frischelogistik

Erscheinungsweise 6x jährlich

Verlag

 ERLING Verlag GmbH & Co. KG · Klein Sachau 4 · 29459 Clenze
 T +49 (0) 58 44/97 11 88 0 · F +49 (0) 58 44/97 11 88 9
 mail@erling-verlag.com · www.erling-verlag.com
 www.frischelogistik.com

Redaktion

 Marcus Sefrin · Schmiedestr. 54 · 21335 Lüneburg
 T +49 (0) 41 31/26 55 22 · marcus.sefrin@frischelogistik.com

Anzeigen

 Ute Friedrich · T +49 (0) 421/626 36 28
 ute.friedrich@frischelogistik.com

Abonnenten Service

 Nicole Schulze-Wons · T +49 (0) 58 44/97 11 88 0
 nicole.schulze-wons@erling-verlag.com

Satz & Layout

Nils Helge Putzier

Bankverbindung

 Commerzbank Lüchow
 BIC: COBADEFF244, IBAN-Nr: DE 57258414030549031300

Anzeigentarif

z. Zt. gültig Nr. 1 vom 01.01.2017

Bezugsbedingungen Einzelpreis 12,80 € · Bezugspreis im Abonnement jährlich 58,80 € (= 9,80 € je Heft).

Bestellungen nehmen jede Buchhandlung im In- und Ausland sowie der Abonnenten-Service vom ERLING Verlag entgegen. Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt, bis auf Widerruf. Kündigung des Abonnements ist 6 Wochen vor Abonnementablauf möglich.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Übersetzung, Nachdruck, Mikroverfilmung oder vergleichbare Verfahren sowie die Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen.

Mit Namen gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Der Verlag haftet nicht für Manuskripte, die unverlangt eingereicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung überträgt der Autor dem Verlag das ausschließliche Recht zur Verwertung in digitalisierter Form im Wege der Vervielfältigung und Verbreitung als Offline-Datenbank (CD-ROM o. ä.) oder als Online-Datenbank mit Hilfe der Datenfernübertragung. Ein Markenzeichen kann warenzeichenrechtlich geschützt sein, auch wenn ein Hinweis auf etwa bestehende Schutzrechte fehlt.

*Das Team der Frischelogistik bedankt sich für die gute
Zusammenarbeit und wünscht allen gesegnete
Weihnachten und einen guten Start in ein erfolgreiches Neues Jahr*





Mobiles Warenwirtschafts-
und Informationssystem
für Ihre Lieferlogistik

mo**v****is**
mobile **v**ision

www.movis-gmbh.de



Mobiles WWS **Mowis**[®]
auf einem rugged Consumer-
Smartphone mit Android und
externem 58 mm-Drucker für Belege



Mowis[®] **5 LowBudget** ::::: Rugged Smartphone :::::

Je Kombination:

- **Mowis**[®]5 WWS-Software
- **Rugged Consumer Smartphone**
(IP67, MIL-STD 810G-Zertifizierung)
- **Mobildrucker**
für 58 mm breite Belege

Variante Kauf:

je Fahrzeug nur 890 €
zuzüglich Nebenkosten und MwSt.

oder

Variante Nutzungsentgelt:

je Fahrzeug nur 49 € pro Monat
zuzüglich Nebenkosten und MwSt.

Einmalige Nebenkosten:

Mowis[®] WWS Installation und Schulung (Remote, bei Bedarf vor Ort)
AIS, Internet-Support für 3 Monate
u.v.m

2.500 € zuzüglich MwSt.

Änderungen vorbehalten

Details erfahren Sie hier:

Telefon +49 176 98 661 415 :: eMail: vertrieb@movis-gmbh.de



Info-Hotline
+49 176 98 661 415

Movis Mobile Vision GmbH
63067 Offenbach :: Ludwigstraße 76
Telefon: +49 (0) 69 82 369 370
eMail: vertrieb@movis-gmbh.de