

Wisch und weg

Distribution: Der Hygieneartikel-Hersteller SCA aus Mannheim beliefert neben deutschen auch belgische, österreichische oder Schweizer Händler. Täglich verlassen rund 200 Lkw den Betriebshof.

Zewa wisch und weg« heißt der Slogan zur Küchenrolle des Herstellers SCA Hygiene Products mit Produktionsstätte in Mannheim. Auch Toilettenpapier kommt aus der Zellstofffabrik, deren Kunden neben deutschen Supermarktketten auch belgische, Schweizer oder österreichische Händler sind. »Wir sind großer Lieferant und fahren eine Dualstrategie«, sagt Jörg Seyffarth, Manager des internationalen Distributionscenters in Mannheim. Das Unternehmen stellt einerseits eigene Markenartikel wie Zewa oder Danke her, aber auch Privatmarken des Handels. Einer der größten Kunden in Deutschland etwa ist ein großer Discounter. »Vorteil dieses Kunden ist es, dass er ganze Lkw-Ladungen unserer Produkte bestellt«, erklärt Seyffarth.

Mannheim ist der größte von 25 SCA-Standorten in Europa. Rund 200 Lkw täglich verlassen die Rampen des Herstellers

Meistbeschäftigtes Standesamt

für die Belieferung in Deutschland. »Aus technischen Gründen sind wir an Losgrößen gebunden und können deshalb Aufträge nicht erst nach Eingang produzieren«, berichtet der Manager. Um lieferfähig zu sein, betreibt das Unternehmen am Standort deshalb ein Pufferlager. Fertig verpackt, palettiert und mit Stretchfolie umwickelt, gehen die Waren automatisch über ein Förder-system in das Hochregallager. Das Warehouse-Management-system (WMS) teilt den Paletten automatisch einen Lagerplatz zu. Ein Barcode an der Rollpalette des Lagers wird automatisch gelesen und mit der palettierten Ware verheiratet. »Wir sind damit das meistbeschäftigte Standesamt Mannheims«, scherzt Seyffarth. Allerdings sei die Scheidungsrate auch sehr hoch – bei jeder Auslagerung werden Europalette und Rollpalette wieder getrennt. Das Hochregallager fasst 28.000 Paletten. Die Verladekapazität des Lagers beträgt bis zu 1.000 Paletten pro

Stunde und rund 1,7 Millionen Paletten pro Jahr.

Daneben bewirtschaften die SCA-Mitarbeiter noch ein manuelles Blocklager, wo sie gemischte Paletten zusammenstellen. Dieses Lager verfügt über acht Verladetore. Für den Warenausgang stehen insgesamt 32 zur Verfügung. Wenn die Kunden die Waren bestellt haben, stellt die Disposition von SCA die Touren zusammen und übermittle den Vertragsspediteuren die Aufträge. Kommen die Lkw-Fahrer bei SCA an, melden sie sich zunächst mit der vorhandenen Tournummer an. Dort bekommen sie dann den nächsten freien Rampeplatz zugewiesen. »Normalerweise kommen die ersten Paletten bereits über das Förderband, bevor der Lkw rückwärts an sein Tor angedockt hat«, erklärt Seyffarth. Das WMS steuert ebenfalls die Auslagerung. Es komme aber auch

vor, dass die Fahrer auf Ladung warten müssen.

»Das liegt daran, dass wir keine festen Zeitfenster vergeben«, sagt der Manager des Distributionszentrums. Die Verladezeiten sind von Montag bis Freitag von 6 bis 18 Uhr. Umstellen auf vorgegebene Zeiten will der Hersteller aber nicht. »Wir sehen das als attraktives Angebot für die Spediteure, die kommen können, wann sie wollen.« Sollten die Fahrer nämlich einmal ein solches Fenster verpassen, stehen sie unter Umständen für Stunden auf dem Betriebshof. »Unser Ziel ist es, dass 80 Prozent der Lkw, die täglich rausfahren, spätestens nach zwei Stunden wieder weg sind«, erklärt Seyffarth.

Die Vertragsspediteure sind auf sieben Bereiche in Deutschland mit Gebietschutz aufgeteilt. Ein Teil dieser Spediteure fährt mit Subunternehmen, ein anderer mit eigenen Fahrzeugen. »Ein Großkunde ist Selbstabholer«, berichtet der SCA-Mann. Die anderen werden über die Fuhrunternehmen beliefert.

Ware nach Österreich und in die Schweiz verschickt der Hersteller größtenteils mit der Bahn, auch Schweden, Frankreich und Ungarn sind über die Schiene angebunden. Das sind zwischen 10 und 15 Prozent des Transportvolumens. Dazu betreibt das Unternehmen einen eigenen Gleisanschluss auf dem Firmengelände. Zwar reichen die Ladungen nicht für Ganzzüge – die SCA-Waggons werden an bestehende Züge angehängt – und sind zudem drei Tage unterwegs. Dafür sei der Transport um einiges billiger als mit dem Lkw, sagt Seyffarth. In Deutschland sei die Beförderung auf der Schiene nicht umsetzbar, weil die Bahn Einzelwagen in der Regel nicht im Nachsprung zustellen kann.

Etwa 6.300 Paletten verlassen im Schnitt den Mannheimer Hersteller pro Tag. Auf



Foto: de Jong

Wenn die Auslieferungsfahrzeuge kommen, stehen die Paletten bereits für die Beladung bereit. Spätestens nach zwei Stunden ist der Lkw wieder unterwegs.

tragsspitzen gibt es vor allem nach Feiertagen. Vor Wochenenden müssen außerdem etwa 10.000 bis 15.000 Leerpaletten für die Produktion bereitgestellt werden, denn diese arbeitet an sieben Tagen im Vierschichtbetrieb rund um die Uhr. Den größten Teil der

benötigten Energie bekommt die Zellstofffabrik aus ihrem eigenen Kraftwerk. Den Strom gewinnt das Unternehmen, indem es Reste von chemisch aufgeschlossenem Holz verfeuert. Auf diese Weise gewinnt SCA außerdem die eingesetzten Chemikalien zurück. Jähr-

lich lassen sich damit rund 220.000 Tonnen Zellstoff herstellen oder 8.800 Lkw-Ladungen. Für die Produktion verwendet der Hersteller so genanntes Schwachholz oder Durchforstungsholz. »Für unseren Zellstoff stirbt kein Baum«, sagt Seyffarth. nj

ALLES LÄUFT GUT. BPW BERGISCHE ACHSEN



Qualität ist, wenn Ihnen Fahren wie Schweben vorkommt.

Die neue BPW Luftfederung Airlight^{Direct} federt die vertikale Achslast zu hundert Prozent. Die Vertikalbeschleunigung des Wagenbodens wird auf <0,1 g minimiert, Fahrbahnebenheiten und Schwingungen des Fahrwerks lösen sich buchstäblich „in Luft auf“. Das schont Aufbau sowie Ladung und sorgt dafür, dass Ihnen Fahren wie Schweben vorkommt.

BPW Bergische Achsen Kommanditgesellschaft, Postfach 1280, D-51656 Wiehl, Telefon +49 22 62 78-0, info@bow.de, www.bpw.de

RAILION

Kooperation mit Green Cargo

Railion Deutschland baut seine Zusammenarbeit mit der schwedischen Güterbahn weiter aus, um vor allem auf der Achse Schweden-Deutschland-Italien die Transportqualität zu verbessern. Der erste Schritt stellt eine fahrplanmäßig abgestimmte Produktion dar, die von Deutschland über Dänemark nach Schweden und zurück auf den Korridoren Maschen-Hallsberg und Maschen-Göteborg führt. Erreicht werden soll dies durch den optimierten Einsatz der Lokomotiven beider Bahnen. Die Qualität weiter verbessern wollen die Partner mit einem optimierten Wagenmanagement. Daneben verfolgen beide Firmen nach Railion-Angaben in einer Zwei-Wege-Strategie eine gemeinsame Verbundproduktion über die Ostsee in Zusammenarbeit mit dem Reederkonzern Scandlines.

RÖHLIG

Hubverkehr von Polen gestartet

Der neue 24plus-Systempartner Rohlóg (Polen) Ltd. hat mit einem täglichen Verkehr zwischen seiner Niederlassung Poznan und dem 24plus-Zentralhub in Hauneck begonnen. Damit hat sich die Mittelstandskooperation 24plus Systemverkehre einen direkten Zugang zum Wachstumsmarkt Polen erschlossen. Rohlóg Poland, Tochter der Bremer Rohlóg-Gruppe und mit neun Niederlassungen und 300 Fahrzeugen in Polen vertreten, übernimmt von der Niederlassung Poznan aus für die Stückgutkooperation damit die Distribution und Beschaffung von Stückgütern in Polen. Nach 24plus-Angaben wurde Polen bislang über eine Reihe von Gate-Verkehren einzelner Systempartner angesteuert. Rohlóg Poland verdoppelte seinen Umsatz von 2002 bis 2004 auf knapp 25 Millionen Euro.