

# Gemeinsam logistische Herausforderungen meistern

## Raben betreibt Hochregallager und Distributionslogistik für Fuchs Schmierstoffe

Schmierstoffe für Automotive, Maschinenbau, Luftfahrt und diverse andere Branchen: Das ist das Geschäftsmodell von Fuchs Schmierstoffe aus Mannheim. Die 100-prozentige Tochterfirma der Fuchs Petrolub produziert mit vier Werken bundesweit. Der Durchsatz im Mannheimer Hochregallager liegt derzeit bei rund 255.000 t jährlich. Ausgeliefert wird weltweit – eine logistische Herausforderung, gerade in Zeiten der Pandemie.

Um diese Aufgabe zu meistern erhalten die Fuchs-Mitarbeiter Unterstützung von der Raben Group, deren deutsche Ländergesellschaft ebenfalls in Mannheim ansässig ist. Der europaweit tätige Logistikdienstleister übernimmt hierbei den Betrieb der drei größten Lager. Zudem ist Raben im Bereich der verpackten chemischen Ware – also Schmierstoffe in Fässern und anderen Gebinden – der Hauptdienstleister für die Distributionslogistik und bewegt somit bis zu 65% der Fertigprodukte des Schmierstoffherstellers; der Rest verteilt sich auf Selbstabholer und Automotive-Gebietsspediteure. Die jahrzehntelang gewachsene Zusammenarbeit zwischen den beiden Unternehmen bildet das Fundament der Fuchs-Logistik. Und diese Basis ist wertvoller denn je – angesichts der pandemiebedingten Verwerfungen in den weltweiten Supply Chains.

Seit Jahren steigen die jährlichen Produktionsmengen in Mannheim – und die Nachfrage hat seit der Wiedereröffnung der Wirtschaft im

ersten Halbjahr 2021 deutlich zugelegt. In dieser Situation zahlt sich eine routinierte Zusammenarbeit aus: „Unser zentrales Umschlaglager war ursprünglich auf 450 t Tagesausstoß ausgelegt. Jetzt liefern wir in der Spitze bei 700 t täglich“, verdeutlicht Lutz Schulz, Leiter Beschaffungs- und Distributionslogistik bei Fuchs, die Herausforderung. „Die Expansion des Lagers ist zwar bereits in Planung. Doch bis zur Erweiterung der Kapazitäten geht es darum, die täglichen logistischen Abläufe so zu optimieren, dass wir maximale Liefersicherheit gewährleisten können.“

Hier kommt Raben ins Spiel – als Betreiber des Fuchs-Zentrallagers, eines Gefahrstofflagers und eines weiteren externen Lagers für „Slow Mover“. „Wir entwickeln zusammen mit Fuchs immer wieder Lösungen für aktuelle logistische Herausforderungen“, sagt Georg Pross, Leiter Vertrieb Deutschland bei Raben Trans European Germany. Strategische Ansätze zur Weiterentwick-



© Fuchs Schmierstoffe GmbH

lung der Logistikprozesse werden hierbei in den regelmäßigen Audits besprochen.

### Digitalisierung hilft bei Umschlag und Transportvorbereitung

Ein Beispiel für ein geplantes Projekt ist die Digitalisierung und Vereinfachung von Prozessen beim Druck von Etiketten. „Hierfür haben wir ein separates Büro im Lager, in dem die Etiketten gefertigt werden. Diese Ausdrücke müssen von Raben-Mitarbeitern quer durch das Lager in die Kommissionierzone gebracht und dort aufgeklebt werden – das kostet Zeit und Platz zur Zwischenlagerung“, erklärt Schulz. Zukünftig werden die Etiketten deshalb über eine spezielle IT-Lösung platzsparend und zeiteffizient direkt am Arbeitsplatz des Packers ausgedruckt.

Ein weiteres Beispiel ist das Transportmanagementsystem (TMS) „Blu Jay“, das Raben als IT-Lösung einsetzt. Mithilfe dieser Software und Handskannern wird die zu verladende Ware in einem doppelstufigen Prozess jeweils nach dem Picken und vor dem Verladen ge-

scannt. „So wissen wir immer, wo sich unsere Frachteinheiten für den jeweiligen Kunden befinden. Versehentliches Vertauschen und andere Kommissionier-Fehler werden dadurch minimiert“, erläutert Schulz.

### Visualisierung der Transporte

Mit der ETA-Software von Raben lassen sich die Lieferungen zudem verlässlicher planen. „ETA

innerhalb Deutschlands in spätestens 48 Stunden nach in Empfangnahme bei den Kunden abzuliefern. Bei 84.000 Lkw-Ladungen pro Jahr und immer stärker beanspruchter Verkehrsinfrastruktur ist auch das eine Herausforderung. Bei etwaigen Verspätungen werden die Vertriebs-sachbearbeiter über das ETA-Tool proaktiv informiert – im System oder auch per Mail oder SMS auf das Handy.

## Wir wollen unseren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck schrittweise reduzieren.

Dirk Fellhauer, Marketing Manager, Raben Trans European Germany

steht für estimated time of arrival und meint die voraussichtliche Ankunftszeit des Lkw beim jeweiligen Fuchs-Kunden“, erklärt Pross. „Die Visualisierung der Transporte und die Kenntnis der Lieferzeiten ist von größter Bedeutung – gerade jetzt in Zeiten der Pandemie mit ihren Verkehrsbeschränkungen wie Grenzkontrollen und Corona-Tests für das Personal.“ Dabei ist die Ware

Bei Verspätungen oder anderen Reklamationen nutzen die beiden Unternehmen ihren regelmäßigen Qualitätszirkel, um zu einer dauerhaften Verbesserung der Situation zu gelangen. Hierzu tragen auch die Audits bei, die Fuchs mehrmals im Jahr an ausgewählten Niederlassungen des Dienstleisters durchführt. „Bei diesen Terminen haben wir immer wieder sinnvolle Lösun-

gen gefunden, die zu mehr Prozess- und Arbeitssicherheit beitragen“, sagt Logistikleiter Schulz. „Beispielsweise haben wir gemeinsam Konzepte zur Ladungssicherung von Seecontainern entwickelt. Die innovativen Lösungen zur besseren Transportverpackung unserer Artikel haben wir im Anschluss auch bildlich dokumentiert.“

### Nachhaltigkeit im Fokus: der Carbon Footprint

Auch das Thema Nachhaltigkeit nimmt bei beiden Unternehmen eine immer wichtigere Rolle ein. Fuchs hat ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 implementiert. Eine der Maßnahmen zielt auf klimaneutrale Transporte ab – nach dem Motto „CO<sub>2</sub>-frei von Werkstor zu Werkstor“. „Im Rahmen dieser Maßnahme ist es auch außerhalb des Werksverkehrs unser Ziel, unsere Ware bis 2025 bei der Kundschaft CO<sub>2</sub>-frei anzuliefern“, so Schulz. Dies geht momentan zwar noch nicht ganz ohne CO<sub>2</sub>-Kompensations-Zertifikate, doch will man Dienstleister stärker in die Pflicht nehmen und fragt den Carbon-Footprint der Zulieferer ab.

Hierzu passend hat die Raben Group anlässlich ihres 90-jährigen Bestehens Anfang 2021 ihr Umweltprogramm „Eco2way“ vorgestellt. Es umfasst die schrittweise Einführung von umweltschonenderer Transporttechnik, ebenso die Optimierung von Supply Chains sowie Energiespar- und Umweltmaßnahmen an den Standorten. „Wir wollen unseren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck schrittweise reduzieren. So unterstützen wir Kunden wie Fuchs auf ihrem Weg und leisten auch unseren eigenen Beitrag zur Verkehrswende“, betont Dirk Fellhauer, Marketing Manager bei der Raben Trans European Germany. Einige Lkw mit Flüssiggas (LNG) fahren lt. Raben bereits im eigenen Netz. „Jetzt schauen wir uns auch Elektro- und Wasserstoffantriebe an.“

Bruno Lukas, Berlin

www.raben-group.com



© Fuchs Schmierstoffe GmbH

Das zentrale Umschlaglager von Fuchs war ursprünglich auf 450 t Tagesausstoß ausgelegt. Heute liefert der Schmierstoffhersteller in der Spitze 700 t täglich.

## Rückgrat ist der Schienen-Einzelwagenverkehr

Ein neues Marktmodell für den sogenannten Einzelwagenverkehr auf der Schiene schlägt der Verband der Chemischen Industrie (VCI) in einem Positionspapier vor. Die Rangier- und Knotenbahnhöfe spielen in diesem Papier eine zentrale Rolle, denn sie sollen künftig als neutrale Schnittstelle

für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugänglich sein. Bislang sind vor allem die großen Rangierbahnhöfe in Deutschland und Europa in der Hand der Staatsbahnen oder deren Nachfolgeunternehmen. Dies führt zu einer jeweils marktbeherrschenden Situation – mit Nachteilen für andere Anbieter.

So stellen bisher nur die Staatsbahnen oder deren Nachfolgeunternehmen auf den zentralen Rangierbahnhöfen Einzelwaggons zu Zügen zusammen und bringen sie auf die Haupttrouten. Dies zwingt andere EVU in der Praxis zum Aufbau paralleler Einzelwagenverkehre, weil sie auf kleinere Bahnhöfe ausweichen müssen.

Gerd Romanowski, Geschäftsführer Technik und Umwelt im VCI, äußert sich zu dieser Sachlage: „Wir müssen wegkommen vom nationalen Platzhirschen, gefragt ist vielmehr Teamgeist: Alle EVU müssen Zugang zu den großen Rangierbahnhöfen haben. Nur dann

werden Einzelwagenverkehre eine nachhaltige Zukunft haben. Gerade die chemisch-pharmazeutische Industrie ist darauf angewiesen, weil bestimmte Güter auf der Schiene transportiert werden müssen.“

### Neues Marktmodell für mehr Wettbewerb im Fernverkehr

Nach Meinung des VCI kann ein neues Marktmodell den Wettbewerb im Fernverkehr fördern. Gleichzeitig könnten Fahrten zwischen den Rangierbahnhöfen und den Gleisanschlüssen der Kunden gebündelt und damit die Effizienz gesteigert werden.

Romanowski betont: „Nur wenn es gelingt, den Einzelwagenverkehr zu stärken, kann Deutschland das Ziel erreichen, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.“

Um das neue Marktmodell umzusetzen, seien neutrale Betreiber der großen Rangierbahnhöfe unabhängig, die den Rangierbetrieb für alle EVU durchführen. Den neutralen Betrieb könnte der Eigentümer der Bahnhofsinfrastruktur oder ein

von ihm beauftragtes EVU gewährleisten. Die Bedingungen könnte die Bundesnetzagentur festlegen, so der VCI.

Wichtig ist dabei, dass die Rangierbahnhöfe zu wettbewerbsfähigen Konditionen bzw. Kosten genutzt werden können. Dabei soll-

ten die Kosten für die Nutzung der Rangieranlagen, das „Rangierbetriebsentgelt“, auf die direkt mit der Rangierabwicklung eines Waggons entstehenden Kosten beschränkt werden. (sa)

www.vci.de

## MED X PRESS

behördlich GMP-/GDP zertifiziert

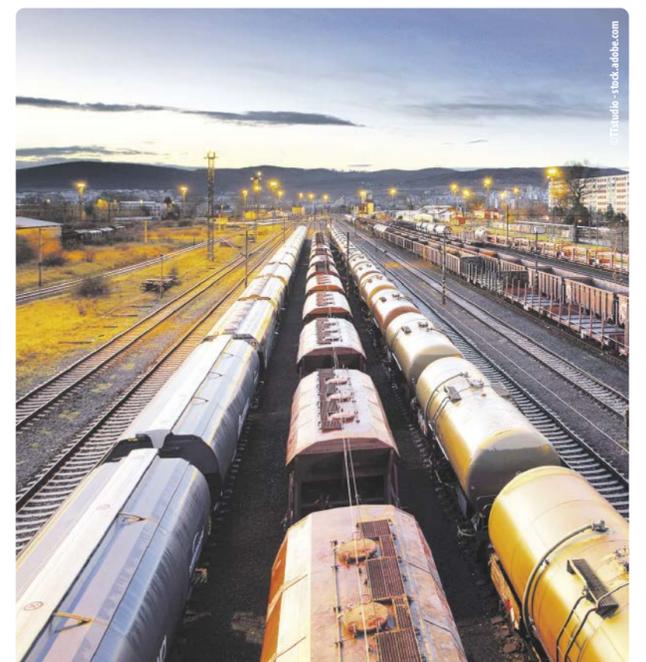
PHARMALOGISTICS AT ITS BEST

Warehousing + Distribution	15-25°C Arzneimittel-lager 15-25°C	2-8°C Kühl-lager 2-8°C	BtM Betäubungs-mittel lager BtM	BTM-Stabilitäts-Einlagerung	Werbe-mittel-lager	Distribution national international
Herstellung + Konfektionierung	Serialisierung	Sleeven	Konfektionierung	Spritzen-sichtung		
Mailing- + Musterversand	Mailing-versand	Muster-versand				
IT-Lösungen	Web-shops	Online-services				

Med-X-Press GmbH  
Pracherstieg 1  
38644 GOSLAR  
Tel. 0 53 21-3 1130 - 0  
Email info@med-x-press.de  
www.med-x-press.de

### Hintergrund

Unter Einzelwagenverkehr versteht man den Transport einzelner Güterwagen oder Wagengruppen in speziell für deren jeweiligen Transportweg zusammengestellten Zügen. Für die Transporte der chemischen Industrie hat der Einzelwagenverkehr eine große Bedeutung.



Titelbild: iStockphoto.com