

Hauptsitz Dortmund

proLogistik GmbH + Co KG
Fallgatter 1
D-44369 Dortmund
Tel. +49 (0) 0231/5194-0
Fax. +49 (0) 0231/5194-94
info@proLogistik.com
www.proLogistik.com

Niederlassung Nord

proLogistik GmbH + Co KG
Halstenbeker Weg 98c
D-25462 Rellingen
Tel. +49 (0) 4101-84182-00
Fax. + 49 (0) 40/547243-50
info@prologistik.com

Vertriebsbüro Nord

proLogistik GmbH + Co KG
Rudolf-Diesel-Str. 7
D-49479 Ibbenbüren
Tel. +49 (0) 5451/548-250
Fax. + 49 (0) 5451/548-251
HEnnen@proLogistik.com

Vertriebsbüro Süd

proLogistik GmbH + Co KG
Gallscheider Str. 3
Industriegebiet
D-56281 Dörth
Tel. +49 (0) 6747 / 9502-30
Fax. + 49 (0) 6747/ 9502-32
Mobil: +49 (0) 177 / 4342598
THaus@proLogistik.com

Serversysteme + Netzwerke

pL coteam GmbH + Co KG
Fallgatter 1
D-44369 Dortmund
Tel. +49 (0) 231 5194-80
Fax. + 49 (0) 231 5194-94
info@pL-coteam.de
www.pL-coteam.de

Zeitenwende im ewigen Eis



KLM Logistik ist mit einem Lagervolumen von 180.000 cbm und einer Kapazität von mehr als 35.000 Palettenplätzen in Neuenkirchen und Rheine einer der großen Anbieter von Kühl- und Trockenlagern im Münsterland. Erfahrung und Innovationskraft haben das qualitätsgeprüfte Logistikunternehmen in 15 Jahren zum kompetenten Partner für Logistikanwendungen und -lösungen werden lassen.

Ein Ende der Eiszeit ist nicht in Sicht. Und das ist gut so, zumindest im Kühlhaus! Mit einem auf 2.000 m² erweiterten temperaturgeführten Packcenter für kundenspezifische Konfektionierung und Verpackung hat KLM sein Portfolio rund um die temperaturgeführte Frische- und Tiefkühllogistik deutlich gemacht.

Business as usual trägt im Zuge von Globalisierung und Liberalisierung nur noch selten Früchte.

»Aufgabe von KLM ist es, unseren Kunden in der Frische- und Tiefkühlindustrie kostensenkende Ressourcen für eine temperaturgeführte, lückenlose, transparente und flexible Cold Supply Chain bereit zu stellen und Leistungsreserven im operativen Geschäft kontinuierlich auszuschöpfen«, so Georg Grewe, Geschäftsführer der KLM Logistik Kühl- und Lagerhaus Münsterland GmbH aus Rheine. «

Gefragt ist eine strategische Neuorientierung auf den Beschaffungs- und Absatzmärkten, die darauf abzielt, konsequent Optimierungspotenziale auszuschöpfen, um so flexibel auf sich stetig wandelnde Marktanforderungen und Kundenwünsche reagieren zu können. Outsourcing lautet ein Zauberwort, das branchenübergreifend für ein Mehr an Produktivität und Liquidität steht, Wettbewerbsvorteile sichert und neue Freiräume bei der Konzentration auf Kernkompetenzen und der Entwicklung so dringend benötigter Innovationen schafft.

Auf alles vorbereitet

Spezifische Kompetenz rund um das Kühlen und Lagern sowie Systemlösungen, die auch in der Tiefkälte problemlos ihren Dienst tun, sind das A und O einer reibungslosen TK-Logistik. Doch Kühlraum ist teuer, also gilt die Maxime, auf möglichst kleiner Fläche möglichst viele Güter kompakt zu lagern und eine TK-taugliche Systemtechnologie zu installieren, die Effizienz und Bestnoten im Durchsatz gewährleistet. Die Münsterländer reagierten schon früh auf die wachsende Nachfrage nach umfassenden Logistik- und Outsourcing-Lösungen. Mit einem Lagervolumen von 180.000 m³ und einer Gesamtkapazität von 40.000 Palettenplätzen gehört KLM zu den größten Anbietern von (Tief) Kühl- und Trockenlagern. Im Herbst 2002 realisierte sie in Rheine ein weiteres Tiefkühlager mit 12.000 Palettenstellplätzen für die Lagerung von Tiefkühlkost und Speiseeis. Parallel zu dieser Investition in die Zukunft der Kunden wurde eine tiefgeköhlte Rampenumschlagsfläche in Betrieb genommen.

Neben Systemen für die temperaturgeführte TK-Logistik bietet die Firma umfangreiche Flächen für die Trockenlagerung von Frische- und weiteren Produkten. So nutzen

»Mit dieser neuen Rampen-Generation konnte auch bei KLM das bis dato schwächste Glied in der geschlossenen Kühlkette in den längst verdienten Ruhestand befördert werden«, bemerkt Georg Grewe.

etwa auch Produzenten aus dem Bereich der Nonfood-Industrie die Logistik. Hier hat das Unternehmen erst

Tete-a-tete in der Tiefkälte

In der Tiefkälte hatten sich Verschieberegale bereits in der Vergangenheit bewährt und hielten im Rahmen der Erweiterung des TK-Lagers erneut Einzug bei KLM. Wenngleich diese Regale nicht als hochdynamisch gelten, so wurde hier doch eine Lösung gefunden, die einen täglichen Ein- und Auslagerdurchsatz von bis zu 2.500 Paletten gewährleistet.



Unterteilt ist das Regalsystem in vier dynamische Regalblöcke mit insgesamt 19 Fahrwagen. Jedem Lagerblock ist ein Festregal zugeordnet, das auf der unteren Regalebene mit einer angetriebenen Rollenbahn versehen ist. Diese reichen an der Stirnseite des Lagers bis an die Kommissionierung vor den Laderampen bzw. -toren. Die Länge der Fördertechnik unter den Festregalen ist auf 33 Paletten ausgelegt, was exakt einer kompletten LKW-Ladung entspricht. Wegeoptimiert ver- und entsorgen Schubmaststapler die Rollenbahnen mit Paletten. Die Staplerfahrer selbst müssen ihre Kabine in der sibirischen Kälte nicht verlassen, denn sämtliche relevante Informationen werden via integriertem Terminal visualisiert und das Signal zum Öffnen der Regalzeilen ermöglicht eine Fernbedienung mit integrierter Funksteuerung gegeben.

Vielfalt soweit das Auge reicht

Die Grundvoraussetzungen für kurzfristige Lösungen wurden im neuen, temperaturgeführten Packcenter geschaffen, zwei integrierte Fertigungsstraßen in den Packzonen 1 und 2 koppeln hierbei die Funktionsbereiche Kartonaufrichter, Konfektionierband und -automat, Etikettier- und Verschlussmaschine, Drucker, Palettierautomaten und Palettenwickler sowie I-Punkt. In Abhängigkeit vom Einsatzbereich unterstützen Ladehilfsmittel wie Gabelstapler oder manuelle und elektrische Hubwagen in diversen Varianten und Größen hierbei die Prozesse für die kundenspezifischen Konfektionierung. In diesem erweiterten Packcenter, wo Temperaturen zwischen +3 und +5°C

gefahren werden, können beinahe sämtliche Gebinde konfektioniert und verpackt werden, ganz gleich ob es sich um Kühl- oder Tiefkühlartikel handelt. Unter Einhaltung der Kühlkette werden die Kunden auf Wunsch auch innerhalb von 48 Stunden zügig mit Kühl- und TK-Ware beliefert.

Prima Klima

In Form von Transportbändern verfügen sowohl Tiefkühl-lager 1 als auch 2 über je eine fördertechnische Anbin-dung an die Packzonen. In Zone 1 und 2 sind die einzel-nen Maschinenstellplätze zu Fertigungsstraßen verbun-den, die einen reibungslosen Übergang auf die einzelnen Prozessschritte sicherstellen. Allein im Bereich der Pack-bänder ist eine manuelle Umlagerung möglich und auch unumgänglich. Zu den vorbereitenden Arbeiten zählen die Prüfung der vorhandenen Komponentenmenge sowie die Bereitstellung der Betriebs- und Hilfsstoffe, die die benö-tigte Kartonage sowie Etiketten und Barcodes etc. enthal-ten. Die tatsächliche Bereitstellung der Komponenten im Tiefkühl-lager erfolgt parallel zum Start der Auftragsfreiga-be durch das EDV-System.

Die benötigte Ware wird ausgelagert und in Form sorten-reiner Paletten via Stapler an die als zweistufige Ketten-förderer ausgebildeten Transportbänder übergeben, über die die Waren dann automatisch der Packzone zugeführt und in einer Pufferzone zur Konfektionierung bereit ge-stellt werden.



Hier passt eins zum anderen

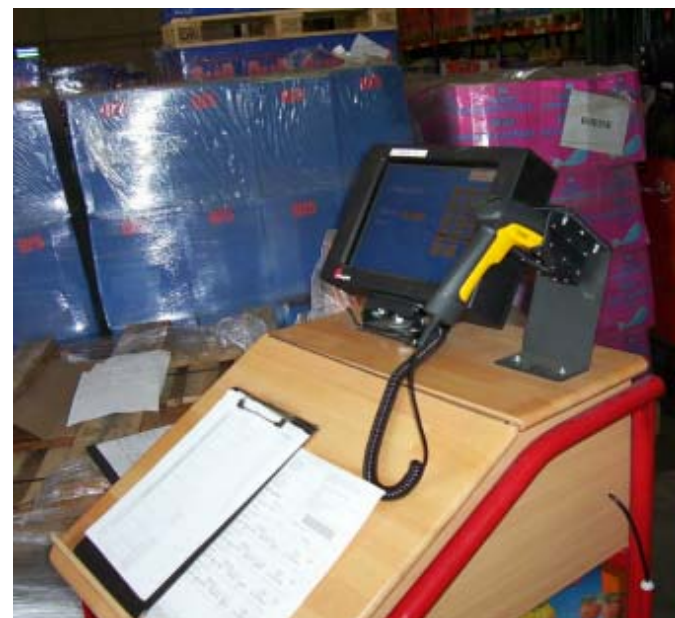
Nach Prüfung und Bestätigung der ordnungsgemäßen Zusammenstellung der Komponenten werden die einzel-nen Kartons von der Palette in den Nachschubbereich der Konfektionierung umgelagert. Das Umpacken der Kartons auf das Packband erfolgt manuell. Ausgelegt in höhenver-stellbaren Stufen kann das Packband an die individuelle Körpergröße des Bedienpersonals angepasst werden und erfüllt damit ergonomische Ansprüche.

Die etikettierten und verschlossenen Kartons laufen über das Rollenband weiter in den Palettierbereich, wo sie entsprechend einem vorab definierten Packsche-ma, das auf Speicherplätzen abgelegt wird, geordnet und aufgepackt werden. In Abhängigkeit von der Arti-kelmenge, der Kartonage und Einsatzbereitschaft der Maschine erfolgt die Palettierung entweder maschinell oder manuell. Die neu erstellten Paletten sind im An-schluss abzusichern und im Palettenwickler zu stret-chen. Für ein einfacheres Handling und auch um das Risiko von Beschädigungen, Verschmutzung oder Verlust der Ware zu verringern, werden die aufgepack-ten Vollpaletten hier mit Folie umwickelt.

Ausklang mit Methode

Mit Abschluss eines Konfektionierauftrages ist eine neue Palette entstanden, die dem System noch völlig unbekannt ist. Eine Vereinnahmung der Palette als Rückware erfolgt am I-Punkt des Packcenters. Mit ihr fällt der Startschuss zur Rücklagerung der neu aufpa-lettierten Ware in das TK-Lager analog über Trans-portbänder.

Die Rückwarenbuchung unter Berücksichtigung von Auftrags-, Mandanten- und Artikelnummer wird unter dem Lagerverwaltungssystem »p-Store« der proLo-gistik GmbH & Co. KG vorgenommen. Über p-Store® werden die Warenbewegungen vom Wareneingang, Einlagerungen, Umlagerungen, Kommissionierung und der Versand gesteuert. Da es kein überlagertes EDV-System gibt, werden alle Bestellavisen und Aufträge manuell am Bildschirm erfasst. Insgesamt gibt es 3 Lagerbereiche: Das TK Rheine (Funk), das Trockenla-ger Rheine (Belegbehäftet) sowie der gesamte Stand-ort Neunkirchen (belegbehäftet).



Der Scan des Barcodes liefert weitere, für die adäquate Einlagerung benötigte Informationen über Charge und Mindesthaltbarkeitsdatum (MHD) sowie über die Restmenge des Artikels. Bei Eingabe der Charge wird die bereits für diesen Artikel existierende Nummer verwendet. Das MHD entspricht der kürzesten Haltbarkeit der einzelnen Komponenten auf der Palette. Nachdem der Buchungsvorgang für jede Position der Stückliste vorgenommen und abgeschlossen worden ist, kann die Palette eingelagert und der Konfektionierschein versandt werden.



Eine Besonderheit stellt die Anbindung an das apetito SAP-System sowie die Lagergeldabrechnung dar. Bei der Lagergeldabrechnung sammelt **Store**® kundenbezogene Daten hinsichtlich der Lagerbewegungen und des Lagerbetriebs und stellt sie zur Fakturierung einem entsprechenden kaufmännischen EDV-System (KHK) zur Verfügung. Als weitere neue Funktionalität ist zu erwähnen, dass die Hälfte der verwalteten Bereiche keine Funkanbindung haben und damit manuell, d.h. belegbehaftet bearbeitet werden müssen. Das gesamte Programm ist mandantenfähig.

Die Eiszeit geht weiter...

Die Zukunft hat bereits begonnen

Dank einer Symbiose aus System-, Informations- und Kommunikationstechnologie ist KLM schon heute bestens gerüstet für die neue EU-Verordnung 178/2002, die eine unternehmensübergreifende, lückenlose Rückverfolgbarkeit sämtlicher Produkte und Chargen im Tracking & Tracing fordert. »Full-Service bedeutet für KLM daher auch, eine webbasierte Softwarelösung für ein durchgängiges Qualitäts- und Prozessmanagement bereit zu stellen«, so Georg Grewe.

»Dieses ermöglicht es unseren Kunden, sich stets mit Echtzeitinformationen über den aktuellen Zustand der Ware sowie über gegenwärtigen Stand der Warenbewegungen informieren zu können - und das standortunabhängig und rund um die Uhr. Über eine Datenleitung ist die Bestandführung auch im DV-System der Kunden nachverfolgbar.«

In Anlehnung an die ECR-Initiative wurden gemeinsam mit Partnern bereits umfassende organisatorische als auch technologische Maßnahmen zur Optimierung der Prozesskette unter Verwendung der Identifikationsstandards der EAN 128 umgesetzt.



frischelogistik