

## BWG Reimer fährt weiterhin für VW

**Ersatzteillogistik** Das Bremer Spedition- und Logistikunternehmen BWG Reimer übernimmt für weitere vier Jahre die Ersatzteildistribution für VW. Über seine Standorte Bremen und Hamburg versorgt der Dienstleister über 350 Autohändler in ganz Norddeutschland mit Originalteilen.

Der Leistungsumfang umfasst sowohl Nachtbelieferung mit 12-Tonnern als auch Expresslieferungen mit Kleintransportern. „Täglich bringen wir in zwei Wellen 385 Lademeter Ersatzteile zu den Händlern – von der kleinen Schraube, über Motoren und Getriebe, bis hin zur kompletten Autokarosserie“, erklärt Simon Reimer, geschäftsführender Gesellschafter von BWG Reimer.

Der Bremer Dienstleister distribuiert seit über 25 Jahren VW-Zubehörteile. In einem Ausschreibungsverfahren setzte sich BWG Reimer gegen 70 Mitbewerber durch.

DVZ 14.11.2006 (uwl)  
www.bwgreimer.de

# Kommissionieren beim Nachbarn

### Kostensenkung durch Lagerlogistik im deutsch-polnischen Grenzgebiet



Lagerlogistik und Kommissionierarbeiten werden immer teurer. Unternehmen erwägen daher die Verlagerung nach Osteuropa.

Von Gerhard Schalla und Dr. Hanno Stöcker

Die Mindestlohn-debatte schreckt deutsche Anbieter von Logistikleistungen auf. Ihnen drohen höhere Arbeitskosten. Das heizt die Debatte an, ob es sich anbietet, gewerbliche Logistikleistungen für Deutschland in die östlichen Nachbarstaaten zu verlagern.

Für einfache Tätigkeiten – etwa in der Lagerlogistik und Kommissionierung – zeigt die Kostentendenz in Deutschland weiter nach oben. Falls der Mindestlohn beschlossen wird und er in der von den Gewerkschaften geforderten Größenordnung von 7,50 EUR pro Stunde (oder höher) liegt, wird dies mindestens 20 Prozent der gegenwärtigen Arbeitsverhältnisse in Deutschland betreffen. In der Logistik dürfte der Anteil deutlich darüber liegen.

Diese Kostenerhöhung wird nicht nur denjenigen Unternehmen zu schaffen machen, deren tarifliche Einstiegs-löhne gegenwärtig unter dieser Grenze liegen. Auch Unternehmen, die einen Teil ihrer Wertschöpfung über Zeitarbeit und Outsourcing erbringen lassen, werden die Folgen spüren – können doch die we-nigsten Personal-dienstleister diesen Preissprung in ihrer Marge auffangen. Und schließlich werden die Mindestlöhne auch für Osteuropäer gelten, die bereits in Deutschland tätig sind.

**Sprachbarrieren.** Was also tun, um dieser Kostenfalle zu begegnen? Zwei Wege werden häufig diskutiert – die Substitution von Manpower durch Maschinen und die Verlagerung in „Billiglohnländer“. Beide Alternativen jedoch sind für viele Unternehmen keine wirkliche Lösung. In manchen Bereichen sind auch für einfache Tätigkeiten deutsche Kräfte unverzichtbar – etwa wegen der Sprachkenntnisse. Eine weitergehende Automatisierung ist nicht überall ein praktikabler Weg. Vielfach gibt es kaum Alternativen zur Handarbeit, beispielsweise

beim Zusammenstellen von Mischkar-tons oder Displays etwa für Zweitplatzierungen. Auch das Konfektionieren von rasch wechselnden Produktgebinden stellt derartig unterschiedliche Anforderungen, dass die maschinelle Konfektionierung nur selten rentabel möglich ist.

**Teillösung.** Schließlich kann eine Verlagerung ins Ausland den rechnerischen Kostenvorteil schnell zunichte machen. Insbesondere bei Produkten mit kurzer Mindesthaltbarkeit und hohen Transportkosten (etwa durch niedriges Produktgewicht) ist dies keine Lösung.

Andererseits bieten die niedrigen Lohn- und Betriebskosten in Osteuropa Chancen auf so erhebliche Kostensenkungen, dass man betriebswirtschaftlich kaum daran vorbeigehen kann. Wertschöpfungssegmente nach Osteuropa zu verlagern (wie etwa die Kommissionierung oder Lagerlogistik) spart einerseits erhebliche Kosten, produziert andererseits jedoch auch solche. Längere Transportrouten der Lkw fallen möglicherweise nicht so stark ins Gewicht. Was aber ist mit den Faktoren Zeit und Zoll?

Betrachtet man die osteuropäischen EU-Länder, so finden sich die niedrigsten Lohnkosten in den neuen EU-Ländern Rumänien und Bulgarien. Für die Logistik von Schnelldrehern oder Produkten mit sehr hohem Stückgewicht (etwa in der Metallbranche) aber sind diese Länder zu weit entfernt und verkehrstechnisch zu schlecht erschlossen, um flächen-deckende Alternativen zu deutschen Standorten darstellen zu können.

Doch wer eine Region sucht, von der aus der deutsche Markt auch bei erheblichem Umschlag effizient beschickt werden kann, kommt rasch auf die tschechischen und polnischen Grenzgebiete zu Deutschland. Wenn auch manche tschechischen Regionen (etwa an der bayerisch/säch-sischen Grenze) ideal gelegen zu sein scheinen, so halten die aktuellen, erst

recht aber die prognostizierten Lohn- und Betriebskosten mit den polnischen Gebieten unmittelbar an Oder und Neiße kaum stand. Schon jetzt liegen die Löhne für Lagerarbeiter in Tschechien inklusive Sozialleistungen um 29,8 Prozent über denen in Polen. Diesem Land hingegen wird ein signifikanter Lohnkostenvorteil gegenüber Deutschland noch für 15 bis 20 Jahre prognostiziert. Derzeit liegen die durchschnittlichen Arbeitskosten für einfache Tätigkeiten in Polen je nach Region bei 450 bis 530 EUR. Die prognostizierten Lohnsteigerungen betragen zwischen drei und vier Prozent.

Die Region „Lubuskie“ – östlich von Frankfurt/Oder etwa – weist mit die günstigsten Arbeitskosten (450 EUR monatlich bei einer 40 Stunden Woche) für einfache Tätigkeiten in ganz Polen auf. Als Logistikstandorte bieten sich die Regionen direkt hinter den Autobahn-Grenzüber-gängen an (von Nord nach Süd A11, A12, A15, A4). Bei 21 Prozent Arbeitslosigkeit ist es nicht schwer, Personal für gewerbliche Tätigkeit zu finden.

**Hinter Gittern.** Zudem kann mit den polnischen Zollbehörden über ein offenes Zoll-Lager verhandelt werden. Damit werden die Lkw an der Grenze verplombt, am umzäunten Logistikstandort entplombt, die Ware kommissioniert und die Lkw wieder beladen. Diese verlassen das Logistiklager im verplombten Zustand wieder auf dem Weg zur nahen deutschen Grenze. Die Ware ist somit gar nicht offiziell nach Polen eingeführt worden – ein Verfahren, dass sich bereits seit über 100 Jahren im Hamburger Freihafen bewährt.

Wer nun noch die Kommissionierung etwa an polnische Dienstleister auslagert, hat ein weiteres Einsparregister gezogen. Dauerhaft erheblich niedrigeren Kommissionierkosten stehen lediglich etwas erhöhte Transportkosten gegenüber.

Gerhard Schalla, Offenburg, ist Berater bei der SCM Solutions GmbH; Dr. Hanno Stöcker, Hamburg, ist Geschäftsführer des Personalservice-Spezialisten Astare. Kontakt über [helmke@dvz.de](mailto:helmke@dvz.de)

## Karl Mayer lagert doppelt tief

### Systemhaus GDV Kuhn realisiert AKL-Erweiterung bei laufendem Betrieb

Die Karl Mayer Textilmaschinen GmbH hat ihr bestehendes, bislang weitgehend manuell betriebenes Zentrallager in Obertshausen um ein viergassiges AKL erweitert. Das System wurde binnen zwei Wochen bei laufendem Betrieb installiert. Die erforderliche Lagersteuerungstechnik lieferte das Salzhausener Systemhaus GDV Kuhn mbH. Seit Oktober 2006 läuft das System mit wechselnder ein- bis zweifach tiefen Platzbelegung unter SAP R/3.

Durch die Stellplatzverwaltung wurde SAP die Last der doppelt tiefen Lagerung und zum Teil notwendiger

automatischer Umlagerungen von den Schultern genommen. Ein automatisches Störmeldesystem und eine Anlagenvisualisierung ergänzen den Materialflussrechner.

Um das Zusammenspiel der Regalbediengeräte und der Förderstrecken bei der von SAP vorgegebenen auftragsreinen Kommissionierung auf maximale Leistung zu trimmen, hat der Logistiksystemanbieter einen speziellen Algorithmus entwickelt. Dieser gewährleistet, dass die Kommissionierplätze trotz der Abstinenz platzraubender Pufferplätze jederzeit

zeitgenau mit genau jenem Behälter versorgt werden.

DVZ 14.11.2006 (uwl)  
www.gdvkuhn.de

## KURZ NOTIERT

### Unisped wird erster Mieter im Terminal Altenwerder

**Logistikimmobilien** Das Hamburger Spedition- und Logistikunternehmen Unisped wird erster Mieter im neu gebauten Logistikterminal Altenwerder. Unisped bezieht die Hallen 1 und 2 des insgesamt 35 000 m<sup>2</sup> umfassenden Gebäudes. Das Gebäude in Altenwerder gehört einer Tochtergesellschaft der US-amerikanischen AMB Property Corporation. AMB ist einer der weltgrößten Eigentümer und Entwickler von Logistikimmobilien. Ixocon, der Logistikimmobilienentwickler der Hamburger Buss-Gruppe, begleitete die Akquisition und die Vertragsverhandlungen bei der Vermietung.

DVZ 14.11.2006 (uwl)  
www.ixocoon.de

### Montblanc entscheidet sich für den Standort Ellerbek

**Logistikimmobilien** Der Schreibgeräte- und Uhrenhersteller Montblanc plant, in Ellerbek bei Hamburg auf einer 5 ha großen Fläche eine Lagerhalle zu errichten. Das Unternehmen hatte im Zuge der Expansion mehrere Standorte in der Nähe seiner Zentrale geprüft. Der Bau der 15 m hohen Halle soll frühestens im Frühjahr 2007 beginnen. Anfang 2008 sollen dort 60 Mitarbeiter beschäftigt sein.

DVZ 14.11.2006 (cs/uwl)  
www.montblanc.de

TELEMATIK  
=  
COMLOG

Fon 00800 96962626 [www.comlog.com](http://www.comlog.com)

### IBM stellt Datenschutz in den Vordergrund

**Identtechnik** Der US-amerikanische IT-Anbieter IBM hat ein Lizenzabkommen mit dem Funk-Chip-Hersteller Marnlen RFID zur Produktion spezieller Tags abgeschlossen. Das Besondere der so genannten Clipped Tags: Durch einfaches Abtrennen der Antenne lässt sich die Lesereichweite eines Funkchips auf wenige Zentimeter reduzieren. Für Verbraucher lässt sich dadurch ein erhöhter Datenschutz sicherstellen. Gleichzeitig bleiben wertvolle Produktinformationen auf dem RFID-Chip erhalten, so dass zum Beispiel Warenumtausch oder allfällige Rückrufaktionen reibungslos ablaufen können.

DVZ 14.11.2006 (uwl)  
www.marnlen.com

CARGO ONLINE  
SOFTWARE GMBH

Luft - See - Lager - Atlas - Software  
[www.cargo-online-software.de](http://www.cargo-online-software.de)  
Tel. 0421 43 68 80

### Pauly Biskuit setzt neue Funketikettendrucker ein

**Identtechnik** Seit August hat der Dessauer Backwarenhersteller Pauly Biskuit zwölf mobile Thermotransferdrucker von Printronix im Einsatz. Die Drucker der Baureihe T5204r verfügen über eine maximale Druckgeschwindigkeit von 256 mm/s. Sie verarbeiten Papier mit einer Breite von 104 mm. Die Auflösung beträgt 203 Bildpunkte (dpi). Unterstützt werden alle gängigen Barcodestandards – bei Pauly kommen neben den verbreiteten Standardschriften zahlreiche Codes wie EAN 13, EAN 128, EAN 8 oder ITF zum Einsatz.

DVZ 14.11.2006 (uwl)  
www.printronix.de

## BÜCHER & MEDIEN

### Ladungsträgerkreisläufe besser steuern

**Behälter-Management** Ladungsträgerkreisläufe unterliegen in vielen Unternehmen noch keinem systematischen und umfassenden Management. Daher liegen im Behälter-Management nach wie vor große Verbesserungspotenziale. Um diese zu identifizieren, hat das Kühne-Institut für Logistik mit Partnern aus der IT-Logistik die vorliegende Stu-



die initiiert. Zudem liefert das Buch ein Bild über den aktuellen Entwicklungsstand und sich abzeichnende Trends.

DVZ 14.11.2006 (cs/rok)

„Behälter-Management in der Praxis“, hrsgg. von Erik Hofmann und Harald Bachmann, 48 Seiten, broschiert, 89 EUR (inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten), Deutscher Verkehrs-Verlag, E-mail: [leserservice@dvz.de](mailto:leserservice@dvz.de), [www.dvz.de](http://www.dvz.de)

### Logistik in Russland erfolgreich bewältigen

**Studie** Die Wirtschaft Russlands ist von einem rasanten Wachstum, aber auch von gewaltigen Strukturveränderungen gekennzeichnet. Die Studie vom Supply Management Institute SMI beleuchtet die Herausforderungen für die westlichen Investoren und Logistikdienstleister. Das SMI



zeigt, wie sich Transportketten optimal organisieren lassen und welche Strukturen und Strategien am erfolgreichsten sind und gibt dabei Praxistipps.

DVZ 14.11.2006 (cs/rok)

„Dynamic Supply Chains in Russia“, hrsgg. von Christopher Jahns, Inga-Lena Darkow und Tobias Weigl, 44 Seiten, englische Sprache, geheftet, 89 EUR (inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten), Deutscher Verkehrs-Verlag, E-mail: [leserservice@dvz.de](mailto:leserservice@dvz.de), [www.dvz.de](http://www.dvz.de)

S/LC LOGISTIC

Ihr Servicepartner in Hamburg

- Container Ent- u. Beladung
- Projektentwicklung
- Lagerei
- Distribution
- Umschlag
- Einlagerung
- Übernahme Ihrer Waren fcl/lcl vom Hafen

SLC Logistic GmbH  
Jaffestraße 12  
21109 Hamburg

Tel. +49 40 555 01 65-0, Fax -20  
Email: [info@slc-logistic.de](mailto:info@slc-logistic.de)  
Internet: [www.slc-logistic.de](http://www.slc-logistic.de)