

# Schneller Nachschub für die Filiale

## Cross Docking erhöht Lieferfrequenz und Komplexität der Prozesse – Vorteile für die Verfügbarkeit – Bündelung erforderlich

Automatisierung) zu prüfen. Darüber hinaus ist auch die teilweise maschinelle Mitarbeiterunterstützung bei Pick-Prozessen in der Konsumgüter-Industrie denkbar (beispielsweise das Handlingsgerät Eco-Pick der Firma Gebhardt), um dem Mitarbeiter die Last bei Hebe Prozessen zu nehmen.

Als eine weitere Option werden organisatorische Maßnahmen angesehen, wenn alle Möglichkeiten der Gestaltung ausgeschöpft sind und die körperliche Belastung eines Mitarbeiters nach wie vor zu hoch ist. Darunter ist eine arbeitsplatz-übergreifende Job-Rotation zwischen unterschiedlichen Tätigkeitsbereichen in der Logistik zu verstehen. Belastende Arbeits-



**Automatisiert:** Im Edeka-Logistikzentrum Hamm sorgt automatische Förder- und Kommissioniertechnik für reibungslose Prozesse.

inhalte wie das Kommissionieren können zum Beispiel mit weniger belastenden Arbeiten wie der Versandvorbereitung im Rahmen eines Job Rotations getauscht werden (Studie Fit for Age).

Mit den vom Lehrstuhl für Förder-technik Materialfluss Logistik durchgeführten Untersuchungen und weiterführenden Projekten werden erste Ansätze zur Betrachtung der Thematik geschaffen. Darüber hinaus gibt es aus der Sicht der Forschung für den Bereich der Logistik in Kombination mit der Ergonomie und Anthropometrie noch weiteren Forschungsbedarf.

Für die Unternehmen gilt aber bereits jetzt, die Logistik und ihre darin beschäftigten Mitarbeiter nicht als „belastende“ und nicht wertschöpfende Ressourcen im Rahmen der Geschäftsprozesse zu betrachten, sondern sich gerade jetzt für den demographischen Wandel fit zu machen und bestehende Logistikarbeitsplätze ergonomisch zu überprüfen. Diese sind sehr wohl wertschöpfend.

W. Günthner/F.Kammergruber/lz 17-11

Prof. Dr. Willibald A. Günthner leitet seit 1994 den Lehrstuhl für Fördertechnik Materialfluss Logistik (fml) an der TU München. Florian Kammergruber ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl fml.

Frankfurt. Cross Docking wurde häufig als Königsweg zur Supply-Chain-Optimierung gesehen. Es wirkt bestandsenkend ohne die Transportkosten übermäßig ansteigen zu lassen und beschleunigt die Lieferkette. Aber warum ist die Verbreitung bisher hinter den Erwartungen zurück geblieben?

Cross-Docking bedeutet einen Eingriff in die gesamte Supply Chain und ist ein „hochfrequenter Prozess“. Im Vergleich zu alternativen Lieferketten ist die Prozessanzahl in der Regel höher. Das Durchsatzvolumen wird in kleine Häppchen zerlegt, um jegliche Bestände im Lager zu vermeiden und trotzdem eine gute Frequenz zu den Märkten zu erzielen. Dieser Effekt zieht sich in der Regel durch die ganze Kette. Die Lieferanten haben folglich mehr Lieferpositionen, die Cross-Dock-Plattformen der Händler mehr Eingangpositionen und häufig hat auch die Filiale mehr Bestell- und Wareneingangpositionen.

Prozesseffizienz ist deshalb ein wichtiges Thema. Hierzu gehören über die gesamte Kette hinweg eine EDI-Anbindung, Barcode- und SSCC-Einsatz, klare Zeitfenster, gutes Leergutmanagement und angepasste Lager- und Handlungssysteme. Dies sind bereits wesentliche Anforderungen. Hinzu kommt: Verlässlichkeit und hohe Qualität. Jeder Fehler schlägt schnell auf die Endkunden in der Verkaufsstelle durch, verringert die „On Shelf Availability“ und führt zur aufwändigen Gegenmaßnahmen.

Damit kann die Frage beantwortet werden, warum Cross-Docking bisher nicht die Verbreitung erreicht hat: Die notwendige hohe Frequenz der Anlieferungen in Kombination mit großer Verlässlichkeit und hoher Qualität sind zu selten gleichzeitig gewährleistet. Abhilfe schaffen kann die strukturierte Auswahl, die gezielte Lieferantenentwicklung und ergänzend Beschaffungslogistik-Konzepte sowie eine den Filialen übergreifende Disposition. Trotzdem ist heute das Haupthindernis für Cross Docking die notwendige Zuverlässigkeit wirtschaftlich herzustellen.

Wie attraktiv ist Cross Docking aus Sicht der In-Store-Logistik? Eine hochfrequente Lieferkette führt auch in der Filiale zu häufigen Warenannahme- und Verräumprozessen, was auf den ersten Blick nicht gewünscht ist. Cross-Docking kann aber durchaus Ef-



**Gut abgestimmt:** Logwin liefert filialgerecht gepackt bei Douglas an.

izienzvorteile in der Filiale schaffen, wenn dort ein Lager- und Nachschubprozess ersetzt wird. Bei größeren Anlieferungen muss die Filiale heute ein Lager halten, da die Anliefermenge nicht komplett verräumt werden kann. Durch geschicktes Cross-Docking kann ein solcher Prozess durch direktes Verräumen der Positionen – entsprechende Dispo vorausgesetzt – ersetzt werden. Dies beinhaltet ein Effizienzpotenzial.

Durch den Einsatz von Cross-Docking können Sortimente auseinandergerissen werden, die sonst zusammenhängend angeliefert würden. Konkret kann Cross-Docking dazu führen, dass die gleiche Warengruppe am gleichen Tag einmal per Streckensendungen, dann auf Ladeeinheiten aus einem Lager und zusätzlich per Cross-Docking in der Filiale

ankommt. Damit muss die gleiche Filialzone mehrfach zum Verräumen angesteuert werden, was ineffizient ist. Aus Filialsicht gibt es also zwei klare Anforderungen: Alle Produkte einer Warengruppe, genauer gesagt einer „Filialzone“, sollten in der gleichen Lieferkette abgewickelt werden. Die Disposition sollte so geschehen, dass ein direktes Verräumen in der Filiale möglich ist. Dies gewährleistet, dass die hohe Prozessanzahl in der Filiale effizient gehandhabt werden kann und die gewünschten Bestandssenkungseffekte nicht durch erhöhtes Handling überkompensiert werden. Eine optimale IT-Durchdringung und die Vermeidung von Wareneingangskontrollen und administrativen Prozessen im Markt sind weitere Bausteine, die Cross-Docking attraktiv aus Marktsicht gestalten.

Prinzipiell führt Cross-Docking zu höherer Frequenz und damit tendenziell zu kleineren Sendungen, die in der Regel mehr spezifischen Treib-

stoffverbrauch nach sich ziehen. Lieferte der Hersteller zum Beispiel bisher alle zwei Wochen an das Handelslager, wird er für Cross Docking seine Anlieferfrequenz auf zweimal wöchentlich erhöhen müssen, damit die Märkte keine nennenswerte Bestandssteigerung oder Verfügbarkeitsprobleme haben. Die resultierende geringere Sendungsgröße kann nur durch verbesserte Bündelung zwischen Liefere-

ranten erreicht werden, zum Beispiel durch Beschaffungslogistik.

Auf der anderen Seite werden aber auch Streckenlieferungen, also die direkte Anlieferung an der Filiale, durch Cross-Docking ersetzt. Falls der Lieferant in hoher Frequenz Ganzladungen an jede Filiale liefern kann, ist dies der wirtschaftlichste und „grünste“ Weg zur Filiale. Häufig werden bei sinnvoller Anlieferfrequenz keine Ganzladungen an die Filiale erreicht. Das heißt es gibt Ausliefertouren mit mehreren Stops und kleineren Sendungsgrößen je Filiale. Hier kann durch Cross-Docking ein starker Bündelungseffekt erreicht werden.

Der Cross-Dock-Hub und der Lagerstandort sollten örtlich eng zusammenliegen. Nur dann ist eine In- und Outbound-seitige Transportbündelung und die gute Auslastung der Lkw möglich. Nur dann kann für verschiedene Sortimentsteile eines Lieferanten auch die richtige Lieferkette gewählt werden. **Andreas Hartwig/lz 17-11**

Andreas Hartwig ist Mitglied der Geschäftsleitung der Miebach Logistik GmbH.

**„Cross-Docking sollte für ganze Warengruppen ausgewählt werden, um eine optimale Filiallogistik zu erreichen“**

**HANDELSLOGISTIK 2.0**

**BLG LOGISTICS**

## Lidl webt am Lagernetz

Neckarsulm. Lidl baut sein Logistik-Netz aus. Der Discounter plant ein neues Distributionszentrum im thüringischen Gera und schließt das Lager in Töpen bei Hof. Dieser Standort sei zu klein und Flächen für die Erweiterung seien nicht verfügbar, zitiert die regionale Tageszeitung Frankenpost den Lidl-Betriebsleiter Karl Gösling. Jedem der 130 Mitarbeiter werde im neuen Verteilzentrum Gera ein Arbeitsplatz angeboten. Eine Alternative für die Lidl-Mitarbeiter könnte auch die Übernahme durch Dennree sein. Der Bio-Großhändler ist nach eigenen Angaben an einer Nutzung des alten Lidl-Lagers in Töpen interessiert.

Darüber hinaus will Lidl in Hünfingen, am Rande des Schwarzwaldes, in ein neues Verteilzentrum investieren. Hier ist das alte Lager ebenfalls an Kapazitätsgrenzen gestoßen und soll im kommenden Jahr durch einen Neubau ersetzt werden. **eka/lz 17-11**

## Erfolgsfaktoren des Cross-Docking

**Cross-Docking ist eine wesentliche Komponente der Supply Chain-Optimierung im Handel, wenn diese Richtlinien beachtet werden:**

- Es macht keinen Sinn einzelne Produkte für Cross Docking auszuwählen, mitunter kann Cross-Docking für einzelne Lieferanten sinnvoll sein, aber in der Regel sollte für ganze Warengruppen beziehungsweise Filialzonen die gleiche Lieferkette gewählt werden, um eine optimale Filiallogistik zu erreichen.
- Die Disposition der Cross-Dock-Positionen sollte so erfolgen, dass eine Lagerhaltung in der Filiale vermieden wird. Dies sichert eine hohe In-Store-Produktivität und On-Shelf-Availability.
- Administration und Kontrollen aus der Filiale raushalten und die Prozesse schlank halten zur Erreichung der notwendigen Effizienz des hochfrequenten Cross-Dock-Prozesses.

- Cross-Dock-Plattform und Lagerstandort zusammen halten, um optimale Bündelung zu erzielen, gleichzeitig geringe Transportkosten und Beitrag zur Nachhaltigkeit.
- Verlässlichkeit und Qualität als Eckpfeiler erfolgreichen Cross-Dockings müssen aktiv gesteuert und adäquate Liefer-Partner ausgewählt werden.
- In jeder Hinsicht optimal ist die Umstellung relativ seltener und trotzdem gering ausgelasteter Streckenlieferungen auf Cross-Docking. Hier gewinnen alle automatisch.
- Ein strukturiertes Gesamtkonzept für die Lieferketten ist wichtig. Das Herauspicken von einzelnen Lieferanten und Produkten führt zu enttäuschenden Ergebnissen, wenn die übergreifende Strategie fehlt und dadurch die potenziellen Nachteile des Cross-Dockings nicht vermieden werden können.

**WENN DAS TIMING NICHT STIMMT, IST SCHNELL DER ZAUBER FLÖTEN.**

Handelslogistik auf den Punkt, dargeboten mit Liebe zum Detail und mit absolutem Gehör für Kundenwünsche!

[www.blg-handelslogistik.de](http://www.blg-handelslogistik.de)

**BESUCHEN SIE UNSEREN STAND AUF DEM DEUTSCHEN NONFOOD KONGRESS AM 05.05. UND 06.05.2011 IN BERLIN**