

Transporte ohne Knalleffekt

KLASSE_1 Von Wuppertal aus verteilt die Spedition Raben für Nico-Lünig Event Feuerwerksartikel in ganz Deutschland – inklusive Extraservices.

Das Handling von Feuerwerkskörpern ist eine anspruchsvolle Aufgabe. Für Andreas Wittke eine Binsenweisheit. „Wenn da beim Transport etwas passiert, hängen wir als Versender mit drin“, erklärt der Lager- und Versandleiter der Firma Nico-Lünig Event. Von Wuppertal aus versorgt das Unternehmen den Groß- und Einzelhandel in ganz Deutschland mit Silvesterfeuerwerk der Kategorie 2, eingestuft in Gefahrgutklasse 1.4. „Deswegen ist für uns die Zuverlässigkeit des Spediteurs besonders wichtig“, ergänzt Wittke.

Gefunden hat er den passenden Logistikpartner in der Spedition Raben. Seit September 2009 holt der Dienstleister die angekündigten Sendungen bei seinem Kunden ab, befördert sie zum eigenen, ebenfalls in Wuppertal befindlichen Umschlagpunkt und wickelt sie von dort über die eigenen Standorte ab oder speist sie in das Netz der Speditionskooperation System Alliance ein. „Wir holen die Ware ab, schlagen sie noch am gleichen Tag um und schicken sie per Direktverkehr zu den Empfängern“, erläutert Stephan Bourel, Qualitätsmanagement- und Gefahrgutbeauftragter von Raben. Somit benötigt das Lager keine Genehmigung für Klasse 1.4. Könnte man in Ausnahmefällen eine Sendung mit Feuerwerkskörpern nicht sofort weiterleiten, habe man eine Zulassung für zwei Wechselbrücken,

Nico-Lünig Event

Das Unternehmen liefert seit über 60 Jahren Feuerwerksartikel für Verbraucher und Feuerwerker. Zum Produktportfolio gehören derzeit mehr als 1000 Artikel, gefertigt nach den Qualitätsstandards der Euronormen 14035 und 15947. Es bestehen europaweite Zulassungen für Feuerwerkskörper aller Klassen. Die Nico-Lünig Event GmbH ist zertifiziert nach „Qualitätssicherung gemäß Modul E des Anhangs 11 der europäischen Richtlinie 2007/23/EG“. Am Standort Wuppertal sind 24 Mitarbeiter für das Unternehmen tätig.



Gut verpackt und belabelt werden die Sendungen auf die Fahrzeuge verteilt.

auf denen das Gefahrgut länger als 24 Stunden gelagert werden dürfe.

Die Zusammenarbeit von Nico und Raben ist im Prinzip aus einer Notsituation heraus geboren. Denn der frühere Spediteur Cordes & Simon, auch System-Alliance-Mitglied, wurde im Jahr 2009 von einem Unternehmen aufgekauft, das zu einer anderen Stückgutkooperation gehörte. Und

das neue Netzwerk erlaubte keine Transporte der Klasse 1.4. „Das war eine Entscheidung von heute auf morgen, ganz kurz vor Saisonstart. Wir dachten, jetzt sind wir erledigt“, erinnert sich Andreas Wittke. Zum Glück für seine Firma kannte der Geschäftsführer des alten Dienstleisters die Spedition Raben, die schnell als neuer Partner einspringen konnte.

Extrem saisonales Produkt

Feuerwerk ist ein extrem saisonales Produkt. Verständlich, konzentriert sich die Nutzung doch auf wenige Tage zum Jahreswechsel. Ausnahmen gibt es nur, wenn etwa Veranstaltungen mit Feuerwerkskörpern bestückt werden sollen. „Wir fahren das ganze Jahr über kleinere Mengen, aber richtig los geht es im Oktober“, sagt Stephan Bourel. Täglich holen die Frachtführer der Firma Raben dann sechs bis acht Wechselbrücken bei Nico-Lünig ab, zum Jahresende hin wächst die Menge auf bis zu zehn Brücken. Die Mitarbeiter in der Raben-Umschlaghalle sind entsprechend geschult und achten



Silvesterfeuerwerk der Kategorie 2 gehört zur Gefahrgutklasse 1.4.

auf die besonderen Anforderungen bei 1.4-Transporten wie etwa die Zusammenladeverbote.

Da Produktion und Beförderung anderer Güter in Herbst und Winter oft zurückgefahren werden, etwa im Bereich waserbasierender Gefahrstoffe, hilft das Silvestergeschäft bei der Auslastung der LKW-Verkehre. „Ab Anfang Oktober stehen wir der Firma Nico überwiegend zur Verfügung, und im Dezember beträgt der Anteil dieses Geschäfts 70 bis 80 Prozent des Aufkommens“, weiß der Raben-Gefahrgutbeauftragte. Und auch umgekehrt ist die Bedeutung des Partners sehr hoch: Der Spediteur fährt 60 bis 70 Prozent der Jahresumschlagsmenge von Nico-Lünig, wie Wittke bestätigt.

Zuständig ist Raben mittlerweile auch für die Umfuhren zwischen dem Nico-Standort Wuppertal und dem Außenlager im 85 Kilometer entfernten nieder-rheinischen Wesel. Dort hat der Feuerwerkshändler den Hauptteil seiner Güter – neben Silvester- auch Großfeuerwerk – auf 1800 Palettenplätzen stehen. Der Dienstleister holt hier zum einen die Ware ab und bringt sie nach Wuppertal, wo sie von Nico kommissioniert wird. Und zum anderen befördert er Feuerwerk, das zum Beispiel erst im nächsten Jahr wieder benötigt wird, zurück nach Wesel. Großfeuerwerk, das zur Kategorie 4 gehört und in Klasse 1.3 eingestuft ist, liefert eine andere Spedition, die sich auf solche Transporte spezialisiert hat, von Wesel aus zu den Kunden.

Transport mit Subunternehmern

Raben verfügt in der Niederlassung Wuppertal über keine eigenen Fahrzeuge. Beauftragt werden als Transporteure ausschließlich Subunternehmer, mit denen die Spedition langfristige Verträge abgeschlossen hat. „Wir haben uns mittlerweile eine Frachtführerklientel aufgebaut, die wir über das Jahr ausreichend mit normalen Aufträgen versorgen, wenn sie sich verpflichten, ab Oktober Klasse-1-Fahrzeuge und -Fahrer bereitzustellen“, erläutert Bourel die Philosophie. Einige Nahverkehrsfahrer hat Raben sogar auf eigene Kosten zur Schulung für den ADR-Schein der Klasse 1 geschickt.

Als großen Vorteil benennt Andreas Wittke die Nähe des Dienstleisters zum eigenen Standort. Lediglich zwei Kilometer Luftlinie liegen zwischen den beiden Betrieben. „Wenn Probleme auftreten,

kann man sich ganz schnell austauschen“, begründet der Nico-Versandleiter. Sehr wichtig sind ihm auch Know-how und Zuverlässigkeit des Spediteurs. „Wir müssen unserem Dienstleister nicht sagen, worauf er zu achten hat. Die Fahrer haben ihre Ausrüstung dabei, ihre Placards und ihren ADR-Schein“, lobt er. Und Stephan Bourel ergänzt: „In der heißen Phase stellen wir eigens einen Mitarbeiter ab, der ständig an Nico reportet.“ Um Zeit zu sparen, stellt Raben seinem Kunden zudem Wechselbrücken zur Verfügung, die dieser lange vor dem eigentlichen Liefertermin fix und fertig belädt. „Die großen Aufträge kommen ja nicht erst im Oktober und November. Und wenn ich im August schon weiß, was in Kalenderwoche 40 rausgehen muss, packen wir die Aufträge entsprechend vor“, sagt Wittke. Die Spedition muss die vollen Brücken zum avisierten Termin nur noch vom eingezäunten Nico-Gelände abholen.

Mit DFÜ noch besser planen

Seit einiger Zeit arbeiten beide Partner daran, eine Datenfernübertragung (DFÜ) einzurichten. Ziel ist, mit der elektronischen Übermittlung der Sendungsdaten die Vorausplanung noch schneller und sicherer zu gestalten. Testdaten wurden bereits ausgetauscht, demnächst sollen die ersten echten Sendungen über das System laufen.

Obwohl Andreas Wittke sehr zufrieden ist mit der erfolgreichen Zusammenarbeit, äußert er ein Anliegen. „Wir hätten gerne ein Lager für die Klasse 1.4 hier vor Ort“, formuliert er mit einem Seitenblick auf seinen Kollegen. Dann könne man die Sendungen noch früher vorbereiten und würde sich zudem die aufwändigen Um-

Raben

Die Raben Group ist ein familiengeführtes Logistikunternehmen, das seit 1931 auf dem europäischen Markt tätig ist. Innerhalb der Bereiche Kontraktlogistik, Straßentransporte, See- und Lufttransporte bietet das Unternehmen vollständige Logistikdienstleistungen sowie weltweites Supply Chain Management an. Die Gruppe verfügt über circa 1.000.000 Quadratmeter Lagerfläche in zehn Ländern Europas (den Niederlanden, Deutschland, Polen, Lettland, Litauen, Estland, der Ukraine, der Tschechischen Republik, der Slowakei und Ungarn). Der Neubau der Niederlassung Wuppertal wurde am 17. Juni 2011 eröffnet. Am Standort sind rund 60 Mitarbeiter beschäftigt, die Umschlagshalle mit 5500 Quadratmetern Fläche ist komplett videoüberwacht.



Erfolgreiche Partner: Andreas Wittke (li.), Nico-Lünig Event, und Stephan Bourel, Raben.

fuhren vom und zum Außenlager Wesel sparen. Stephan Bourel ist sich der Vorteile auch für sein Unternehmen bewusst. Allerdings stünde er dann vor der schwierigen Aufgabe, das Lager konstant ausgelastet zu halten. „Und das ist einfach immer mit einem Risiko behaftet“, fasst der Gefahrgutbeauftragte seine Bedenken zusammen.

Rudolf Gebhardt



Die Raben-Group, hier ein LKW von Raben Germany, hat Lagerflächen in zehn Ländern Europas.