

Konfektionierung – der Weg zu schneller Bestandserhöhung

Hersteller pharmazeutischer Produkte können aus verschiedenen Gründen (z.B. geplante Marketingaktionen, Lieferengpässe der Hersteller und Qualitätsprobleme der am Lager befindlichen Ware) in Situationen kommen, wo sie sich der Konfektionierung bedienen und vorhandenen Lagerbestand umarbeiten möchten. Entscheidet sich der pharmazeutische Unternehmer aus organisatorischen oder wirtschaftlichen Gründen für die Auftragsvergabe an einen externen Lohnhersteller, ist dieser auf seine Eignung zu prüfen:

- Besitzt er eine Herstellerlaubnis nach § 13 AMG für das Umpacken und Kennzeichnen von Sekundärverpackungen?
- Konnte eine Lieferantenqualifizierung mit positivem Ergebnis durchgeführt werden?
- Verfügt das Personal über eine angemessene Qualifizierung und werden die mit der Ausführung der Arbeiten betrauten Mitarbeiter regelmäßig geschult?
- Kann eine Qualitätssicherungsvereinbarung geschlossen werden, in der die Verantwortung der Beteiligten klar



Kevin Lohmann, Leitung Vertrieb und Logistik, Nextpharma Logistics

- abgegrenzt und definiert wurde?
- Passt das Preis-Leistungs-Verhältnis?

Können diese Fragen geklärt werden, so sind die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Auftragsvergabe gegeben.

Zur Durchführung des Auftrages benötigt der Auftragnehmer jetzt neben der Ware eine detaillierte Herstellungsanweisung vom Auftraggeber. Diese ist nötig, um eine interne Herstellungsanweisung zu erstellen. Nach Frei-

gabe dieser Herstellungsanweisung durch den Auftraggeber kann die Konfektionierung starten, und die Produkte werden GMP-gerecht mit größter Sorgfalt konfektioniert.

- Beispiele für Konfektionierungen können z.B. sein:
- Austausch der Faltschachtel
 - Austausch der Beileger (oder beides)
 - Erstellung von Kliniksets
 - Verkaufsware zu Musterware konfektionieren, durch Aufdruck mittels Inkjet
 - Bündeln oder Banderolieren

Regelmäßige In-Prozess-Kontrollen während der Bearbeitung stellen eine stets gleichbleibende, hohe Qualität der gefertigten Produkte sicher. Es werden Unregelmäßigkeiten innerhalb eines Prüfintervalls wie beschädigte Packungen oder Blister etc. dokumentiert, sofort angemessene Maßnahmen eingeleitet und der Auftraggeber informiert.

Nach der Fertigstellung des Konfektionierungsauftrages werden Rückstellmuster gezogen, von denen ein Exemplar beim Auftragnehmer verbleibt. Der Auftraggeber erhält die Herstdokumentation des Auftragnehmers inklusive des von der QP unterzeichneten Konformitätszertifikats und die weiteren Rückstellmuster. Die gefertigte Ware verbleibt bis zur Marktfreigabe durch den Auftraggeber im Quarantäne-Status.

Seit 1992 verfügt Nextpharma Logistics über eine Herstellerlaubnis nach § 13 Absatz 1 AMG für das Sekundärverpacken von Arzneimitteln und führt manuelle Konfektionierungsarbeiten regelmäßig für eine stetig wachsende Zahl von Kunden aus.

- Kontakt:
Kevin Lohmann
Nextpharma, Bielefeld
kevin.lohmann@nextpharma.de
www.nextpharma.com



Gigaliner, Ökokombi & Co.

— Mögliche Auswirkungen überlanger Lkws für die Chemie- und Pharmaindustrie —

In Zeiten rasant steigender Transportaufkommen und zunehmenden Kostendrucks wurde in den vergangenen Jahren im europäischen Straßentransport nach Lösungen gesucht, die Transporte effizienter und umweltverträglicher zu gestalten. Auf nationaler wie auf europäischer Ebene wurde neben der klassischen Verlagerung von Verkehren auf andere Verkehrsträger insbesondere die Diskussion bezüglich einer Erweiterung der Lkw-Abmaße bzw. Gewichte angestoßen.

Unabhängig von den genauen Abmessungen und Gewichtsobergrenzen liegen die Argumente der Kritiker und Befürworter auf dem Tisch: Letztere sehen in der Erweiterung des Ladevermögens von Lkws vor allem eine Chance, die Anzahl der Transporte zu reduzieren: Dies hätte eine geringere Verkehrs- und Umweltbelastung (Staus, Schadstoffausstoß, Lärm etc.) sowie niedrigere Produktionskosten zur Folge. Die Kritiker hingegen führen die Gefahr einer Rückverlagerung von Schienenverkehren auf die Straße, höhere Instandhaltungskosten für die Infrastruktur sowie die Gefahr einer stärkeren Marktkonzentration im Straßentransportgewerbe an.

Grundlage aller Diskussionen bezüglich neuer Lkw-Abmaße bzw. -Gewichte ist die Änderung der europäischen Vorgaben bzw. der damit verbundenen Übernahmen in die nationalen Verordnungen der EU-Mitgliedstaaten. Im grenzüberschreitenden Verkehr gilt aktuell ein max. zul. Gesamtgewicht von 40 t (44 t im Kombinierten Verkehr) und eine Gesamtlänge von bis zu 18,75 m für einen konventionellen Gliederzug (Motorwagen m. Anhänger) bzw. 16,50 m für einen Sattelzug (Zugmaschine m. Sattelaufleger).

Grundsätzlich überlässt es die hierfür maßgebliche EU-Richtlinie 96/53/EG den Mitgliedsstaaten, auch längere Fahrzeugkombinationen zuzulassen. Insbesondere Schweden und Finnland nutzen bereits seit den 70er Jahren Lkws mit einer Gesamtlänge von 25,25 m und einem Gesamtgewicht von 60 t. Basierend auf dieser Richtlinie haben zahlreiche europäische Länder begonnen, im Rahmen von Feldversuchen die Auswirkungen längerer Fahrzeuge und höherer Gesamtgewichte in unterschiedlichen Kombinationen

auf den Straßenverkehr zu testen (bspw. Holland seit 2000, Deutschland seit 2005). Diese Versuche sind jedoch bisher auf nationale Transporte auf vorgeschriebenen Strecken mit einer festgelegten Anzahl an Fahrzeugen beschränkt. Da die Vorteile solcher Fahrzeuge erst beim Transport großer Volumina auf Langstrecken richtig zum Tragen kommen, heißt es nun, diese Versuche zu internationalisieren bzw. in einheitliche Verordnungen auf EU-Ebene umzusetzen.

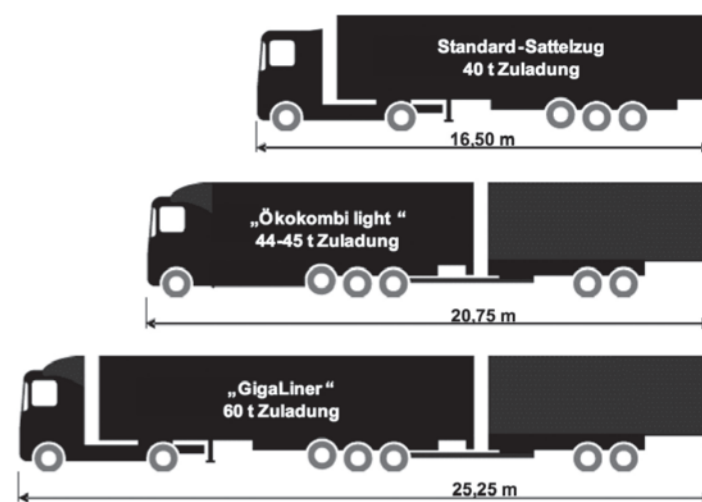
Mythos „Gigaliner“

Aufgrund der vielfältigen Diskussionen in der Vergangenheit sind von verschiedenen Interessensgruppen unterschiedliche Bezeichnungen eingeführt worden (z.B. „Eurokombi“, „Long Combination Vehicle“ (LCV), oder „Ecokombi“), die jedoch grundsätzlich als Synonym für die im Nachgang als „Gigaliner“ benannte Fahrzeuggattung zu verstehen sind.

All diese unterschiedlichen Ansätze beziehen sich dabei auf eine Fahrzeugkombination mit einer Länge von bis zu 25,25 m und einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 bis 60 t.

In Abhängigkeit der maximalen Nutzlast bietet der Gigaliner aus Sicht der Verlagerer zahlreiche Vorteile. So kann beim Einhalten des zulässigen Gesamtgewichts im Vergleich zu einem konventionellen Sattelzug/Gliederzug (Platz für 34 Europaletten) mit einem Gigaliner (52 Euro-Paletten) ca. 50% mehr Ladung transportiert werden. Bei einer Transportdistanz von bspw. 640 km kann ein Kostenvorteil von ca. 22% realisiert werden wie bereits in einer Studie der Mannheimer Unternehmensberatung TIM Consult im September 2006 nachgewiesen wurde.

Aufgrund der zwischenzeitlich festgefahrenen politischen Diskussion um eine generelle Zulassung von Lkws mit 60 t und 25,25 m Länge wurde als Kompromiss eine neue Fahrzeuggattung eingebracht, die meist unter dem Begriff „Ökokombi light“ zu finden ist. Im Mai dieses Jahres hat die EU-Kommission vorgeschlagen, ein solches Fahrzeug mit einer Gesamtzulassung von 20,75 m und einem zulässigen Gesamtgewicht von 44-45 t EU-weit generell zuzulassen. Dies würde immerhin eine Erhöhung der zulässigen Gesamtlänge von ca. 11% gegenüber dem heutigen Gliederzug bedeuten. Ob der angekündigte Ökokombi Light ggf. eine Zwischenlösung



für den Gigaliner darstellen könnten, werden die weiteren Diskussionen zeigen.

Implikationen für die chemische Industrie

Die Vorteile der überlangen Lkws für Verlagerer liegen auf der Hand: Insbesondere bei Transporten mit großen Volumina über weite Distanzen macht sich die größere Ladekapazität auch kostenseitig bemerkbar. Speziell für die Chemieindustrie wäre ein Einsatz bspw. für den Transport leichter Dämmstoffe ideal, da das zusätzliche Volumen in jedem Fall voll ausgelastet werden kann. In Abhängigkeit der letztendlich zugelassenen Fahrzeuglängen und -gewichte kann es jedoch für schwere Güter zu Einschränkungen kommen. Zum Beispiel bei Granulaten in Big-Packs hängt der Effizienzgewinn stark von dem zulässigen Gesamtgewicht ab.

Aufgrund der vielseitigeren Einsatzmöglichkeiten des Equipments ist zu erwarten, dass überlange Lkws im Bereich palletierter Ware zuerst im Markt anzutreffen sein werden. Je nach Transportaufkommen kann es jedoch auch vorteilhaft sein, solche Fahrzeuge gezielt für „Nischenbereiche“ wie Bulk- oder Thermo-Transporte einzusetzen – insbesondere dann, wenn solches Equipment bereits aktuell im Rundlauf bzw. im Werksverkehr voll ausgelastet wird.

Eine Aufgabe für den Frachteinkauf in den Branchen Chemie und Pharma wird es sein, sich frühzeitig mit dem Nutzen überlanger Lkws für ihr Unternehmen und ihr spezifisches Transportaufkommen zu befassen, um nach erfolgter rechtlicher Weichenstellung zeitnah reagieren und von den Vorteilen profitieren zu können. Gerade bei Nischenlösungen wird es sich dabei auszahlen, frühzeitig mit den eigenen Transport-

dienstleistern in Kontakt zu treten und gemeinsam entsprechende Konzepte auszuarbeiten.

Der Einsatz überlanger Lkws im großen Umfang wird überdies dazu führen, dass sich die Art und Weise, wie Lkw-Transporte „produziert“ werden, verändert. An die Stelle von Direktverkehren Haus-Haus könnten z.B. Shuttleverkehre von überlangen Einheiten („Road Trains“) mit drei statt zwei Wechselbehältern treten. An speziellen Übergabepunkten nahe dem für diese Lkws zugelassenen Fernstraßennetz („Korridorlösung“) würden Umschlagpunkte entstehen, an denen diese Einheiten zerlegt/gebildet würden. Ab hier würde die Ladung durch konventionelle Lkws in die Verlade- und Entladeorten gelangen. Infolgedessen würde sich die Organisation der Transportkette verändern und logistische Funktionen (z.B. das Zwischenpuffern von Ladeeinheiten) aus den Werksstandorten an diese Umschlagpunkte verlagert werden. Klar ist, dass diese Entwicklungen – nur Beispiele sind hier genannt – auch für die Logistik der Chemie- und Pharmaindustrie neue Chancen und neue Herausforderungen bedeuten, für welche eine frühzeitige Vorbereitung und Planung von zentraler Bedeutung ist. TIM Consult steht für deren Bewertung der Zukunftschancen und ihrer Nutzung für innovative Lösungen unterstützend zur Verfügung.

- Kontakt:
Nikolaus Fries
Michael Kilger
TIM Consult, Mannheim
Tel.: 0621/15044863
n.fries@timconsult.de
m.kilger@timconsult.de

www.chemanager-online.com/
tags/logistik

Kommen Sie zu uns! Wir lizenzieren Ihre Verpackungen.



Entgehen Sie Ihrem Schatten-dasein und drohenden Bussgeldern!

Nach der neuen Novelle der Verpackungsverordnung überprüfen Behörden Befüller auf ihre Rücknahme- und Verwertungspflicht aller in den Markt gebrachten Verpackungen. Das heißt, wer jetzt keine Transparenz schafft, steht ganz schnell im Regen.

Mehr Infos: www.KBS-Recycling.de

- ✓ Höchste Rücklaufquoten
- ✓ Geringste Kosten
- ✓ Flächendeckende Erfassung
- ✓ Gemäß Verpackungsverordnung

Kreislaufsystem
Blechverpackungen
Stahl GmbH



Nachhaltige Chemie-Distribution am DKT Duisburg Kombi-Terminal

Das neue Kombi-Terminal DKT wurde in weniger als acht Monaten Bauzeit errichtet. DKT ist ein Unternehmen der Bertschi-Gruppe. Bertschi beabsichtigt, auf den an DKT angrenzenden Flächen künftig Mehrwert-Logistik-Dienstleistungen für die chemische Industrie zu entwickeln.

„Das DKT – Duisburg Kombiterminal wird neue Gütermengen für den Duisburger Hafen generieren und stellt eine strategisch sinnvolle Ergänzung für das logistische Gesamtkonzept logport dar“, so Erich Staake, Vorstandsvorsitzender Duisburger Hafen. „Bertschi ist seit vielen Jahren ein wichtiger Partner für die Duisport-Gruppe, und wir sind froh, dass die Qualität des Standortes Duisburg wieder einmal überzeugt hat.“

Wie der Projektleiter Thomas Schnider 2009 erläuterte, „wird DKT im größten Binnenhafen

Europas das erste Logistik-Hub für eine nachhaltige Chemie-Distribution sein. Die exzellenten Verbindungen per Bahn und auf dem Wasserweg prädestinieren diese Drehscheibe für europaweite Lager- und Verteilungskonzepte.“

Drehscheibe Duisburg kommt zügig „in Schwung“

Mitte Dezember 2009 hat Bertschi im DKT-Terminal den Betrieb erfolgreich aufgenommen. Auf dem Areal mit ca. 60.000 m² (plus 40.000 m² Erweiterungsfächen) ist ein ehrgeiziges Team im größten Binnenhafen der Welt im Einsatz. Nach der kurzen Einarbeitungsphase konnten am neuen Standort mit optimaler Lage und bester Verkehrsbindung wichtige Fortschritte erzielt werden. Seit März 2010 werden für einen Drittkunden drei Ganzzüge pro

Woche mit der Destination Novara in Italien umgeschlagen. Das DKT verzeichnet in den letzten Monaten bis zu 5.000 Container-Bewegungen pro Monat. Insgesamt ist es im aktuellen Ausbau auf eine Kapazität von 120.000 TEU ausgelegt. Die Voraussetzungen dafür sind geschaffen.

Die größte Kombiterminalinvestition in der Bertschi-Firmengeschichte verfügt über ausreichende Flächen für den Container-Umschlag und die Lagerung. Der Portalkran überspannt sechs Gleise, je eine Fahr- und Ladespur und acht Container-Abstellspuren mit einer Länge von je 470 m und einer Spannweite von 66 m. Unter dem Kran besteht die Lagermöglichkeit für 1.800 TEU.

Die Anlage ist vollautomatisiert und über das IT-System Galaxy direkt mit dem Büro auf dem Gelände verbunden. Bela-

dene ADR-Einheiten können auf dem Terminal zwar nicht gelagert, aber umgeschlagen werden. Leere ADR-Container können unter Einhaltung der Störfallverordnung seit März 2010 eingelagert werden. Schritt für Schritt soll sich das Terminal zu einem wichtigen Hub im Netzwerk von Bertschi weiterentwickeln. Auf den 40.000 m² Erweiterungsfächen sind Mehrwert-Logistik-Dienstleistungen geplant. Ein starker Anfang ist gemacht. Nun soll es auf der neuen Drehscheibe weiter rundgehen.

- www.dktduisburg.de
- www.bertschi.com

www.chemanager-online.com/
tags/logistik