

# Keine verrückten Dinge

Der Sprecher des Forums Intralogistik über den Markt, RFID und weitere Innovationen, den Begriff Intralogistik und die nächste CeMAT.

**Herr Hahn-Woernle, die CeMAT ist ein drei-viertel Jahr vorbei, haben sich die vielen guten Gespräche in Projekte verwandelt?**

**Hahn-Woernle:** Es ist in der Tat zu Aufträgen gekommen. Es ist selten, dass direkt auf der Messe die Anbahnung stattfindet und gleich ein Auftrag zustande kommt. Vor allem mit Blick auf unsere Bestandskunden, war die Messe ein sehr guter Erfolg. Ich habe auch von keinem anderen Aussteller gehört, dass er das nächste Mal nicht wieder kommen will – im Gegenteil, einige haben ihr Fehlen bedauert.

**Deutsche Intralogistik-Anbieter sind Exportweltmeister. Warum sind hiesige Produkte im Ausland so beliebt?**

**Hahn-Woernle:** Bei Hochregallagern gibt es zwei Nationen auf der Welt, die die Nase vorne haben. Das sind die Japaner und die Deutschen. Alle beide haben ähnliche Rahmenbedingungen: Sie sind vom Raum her beengt, sie sind technikfreundlich, gründlich in dem was sie tun und sie geben nicht gleich auf, wenn etwas nicht auf Anhieb funktioniert. Zudem fehlen in Deutschland und Japan Arbeitskräfte für Lagertätigkeiten.

Vor diesem Hintergrund haben sich diese beiden Nationen zu denen entwickelt, die weltweit um Hochregalprojekte kämpfen. Am deutlichsten merken wir das in Amerika.

Dort kommen wir über die Ost- und die Japaner über die Westküste. Dabei bevorzugen die japanischen Unternehmen in den USA japanische Lieferanten, die amerikanischen und europäischen Unternehmen setzen mehr auf deutsche Anbieter.

„Da würde mancher staunen, was da noch hinzu käme“



Christoph Hahn-Woernle, Sprecher des Forums Intralogistik

Fotos: Viastore Systems

**Welche deutschen Intralogistikprodukte und Lösungen werden im Ausland am meisten nachgefragt?**

**Hahn-Woernle:** Am meisten haben im vergangenen Jahr die Stetigförderer und die Krane profitiert. Die Sendungen werden immer kleiner, weg von der Fracht, hin zur Paketdienstleistung. Für diesen Umschlag und den expandierenden Luftverkehr brauchte man leistungsfähige Anlagen mit hoher Verfügbarkeit.

**Warum waren die Exporte ausgerechnet in den Boom-Markt China rückläufig?**

**Hahn-Woernle:** Die Chinesen beginnen im unteren Segment selber zu produzieren.

Das was sie vor zwei Jahren noch importiert haben, machen sie jetzt selbst. Dabei wird auch kräftig kopiert. Manchen Gabelstapler den sie dort sehen, kann man von einem europäischen oder japanischen Produkt fast nicht unterscheiden. Zudem drosselt China derzeit die eigene Wirtschaft aus Angst vor einer Konjunkturüberhitzung. Das Dritte ist, wer in China Geschäfte machen will, muss nach China gehen. Damit fallen sie aber aus der deutschen Statistik heraus. Denn die zeigt nicht, was deutsche Firmen im Ausland produzieren. Da würde so mancher staunen, was da noch hinzu käme.

**Der Markt ist geprägt von vielen kleinen und mittelständischen Anbietern. Werden wir hier eine ähnliche Fusions- und Übernah-**

### mewelle sehen, wie derzeit bei den Logistikdienstleistern?

**Hahn-Woernle:** Ich würde sagen, es bleibt bei der Vielzahl der kleinen Anbieter. Wenn ich meine Wettbewerbssituation betrachte, dann sind die neuen kleinen viel gefährlicher als die alten großen. Überlegen Sie sich, welche Unternehmen noch in den achtziger Jahren den Ton angaben. Und vergleichen Sie das mit der Marktsituation von heute.

Die, die jetzt stark sind, hat es damals vielfach überhaupt nicht gegeben. Die, die damals stark waren, haben heute ganz schön zu kämpfen. Wir sind eine typischen Mittelstandsbranche – im Projektgeschäft können Unternehmen nicht beliebig wachsen.

### Welche Faktoren sind wichtig, dass es der Intralogistik-Branche weiterhin gut geht?

**Hahn-Woernle:** Innovation. Und zwar Innovation, die zuverlässig ist. Keine verrückten Dinge, die weit in der Zukunft liegen. Sondern sichere Schritte, die unseren Kunden dauerhaft funktionsfähige Anlagen liefern.

### Welche Rolle spielt das Thema RFID bei neuen Projekten?

**Hahn-Woernle:** Den ersten Barcodescanner habe ich 1976 gesehen. Heute ist der Barcode das gebräuchliche Mittel, um Anlagen zu steuern. Den ganz großen Durchbruch hatte er erst vor rund zehn Jahren. Also sind 30 Jahre ins Land gegangen. Bei RFID sind immerhin auch schon sechs Jahre verstrichen. Man muss hier einfach in anderen Zeiträumen denken. RFID erfüllt heute noch nicht die an die Technik

## ZUR PERSON

### Christoph Hahn-Woernle

- Jahrgang 1947
- Maschinenbaustudium an der Universität Stuttgart, Abschluss Diplom-Ingenieur
- ab 1973 Organisationsleiter, EDV-Leiter und Bereichsleiter Lagertechnik bei der C. Haushahn GmbH & Co., Stuttgart
- ab 1984 geschäftsführender Gesellschafter im gleichen Unternehmen
- ab 1995 in der Geschäftsführung der C. Haushahn Automationssysteme GmbH & Co. KG.
- Nach dem Verkauf der Haushahn-Gruppe an die Schindler AG, Luzern, im Jahr 1999 Rückwerb aller Geschäftsanteile an der C. Haushahn Automationssysteme GmbH & Co. KG einschließlich der Tochtergesellschaften und Beteiligungen
- Umfirmierung des Unternehmens in Viastore Systems GmbH. Seither geschäftsführender Gesellschafter des Unternehmens in Stuttgart.
- Sprecher des Forum Intralogistik



gestellten Anforderungen. Solange wird die Bedeutung in der Intralogistik begrenzt bleiben.

### Was muss RFID denn leisten können?

**Hahn-Woernle:** Die Tags müssen sicher lesbar sein. Unter sicher verstehen wir Fehler erst mehrere Stellen hinter dem Komma. Es hat keinen Wert, wenn ich 2000 Pakete in der Stunde über eine Anlage jage und ich habe eine Fehlerquote von einem Promille. Dann fliegen mir zwei Pakete raus. Das nimmt uns der Kunde nicht

ab. Das zweite ist, die reine Lesbarkeit kann ich auch über einen Barcode erreichen. Es muss die Beschriftbarkeit hinzu kommen und das in einer sehr hohen Geschwindigkeit. Wenn 2000 Pakete pro Stunde über die Anlage laufen, schaffen Sie es nicht, einen RFID-Tag zu lesen, zu beschriften und zu kontrollieren.

### Mit welchen Innovationen wird die Branche zur CeMAT 2008 aufwarten?

**Hahn-Woernle:** Dieses Jahr waren 1000 Picks pro Stunde ein Trendthema. Ich glaube, das wird nicht die Richtung sein, in die es weitergeht. Ich möchte nicht der Mitarbeit in einem Lager sein, der den ganzen Tag lang alle 3,6 Sekunden einen Vorgang abschließt. Der wird wahnsinnig. Leistungssteigerung bleibt aber natürlich dennoch ein Thema.

### Wo liegen Forschungsschwerpunkte in der Intralogistik?

**Hahn-Woernle:** Technologisch sind das Multi-Agenten-Systeme und RFID. Beides steht im engen Zusammenhang. Dann gibt es aber auch ganz alltägliche Probleme, die uns quälen: Standsicherheit von Flurförderzeugen, die Lebensdauer von Laufrädern bei Gabelstaplern und Regalbediengeräten oder Faserseile.

### Welche Bedeutung hat die Erfindung des Begriffs Intralogistik für die Branche?

**Hahn-Woernle:** Entstanden ist der Begriff, als wir die CeMAT neu kreiert haben und sagten, für welche Branchen steht denn die CeMAT überhaupt. Dann ging das große Stottern los.

Intralogistik ist heute der Begriff einer Branche, die durch Datenströme Waren in Knotenpunkten bewegt. Der Begriff hat sich in den Köpfen festgesetzt und ihr ein neues modernes Image gegeben.

Erfunden hat den Begriff eine Hamburger Werbeagentur. Als ich ihn das erste Mal sah, habe ich ihn in den Papierkorb geworfen. Nach einer halben Stunde holte ich ihn wieder heraus und dachte mir: So blöd ist er nun auch wieder nicht. □

Interview von Serge Voigt

## FORUM INTRALOGISTIK

Die Anbieter von Systemen, Komponenten und Software der Intralogistik-Branche haben sich Anfang 2004 über ihre Verbände – den VDMA (Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau) und den Verband für Lagertechnik und Betriebseinrichtungen – zu einer Branche im „Forum Intralogistik“ zusammengeschlossen. Intralogistik steht für Organisation, Durchführung und Optimierung des innerbetrieb-

lichen Materialflusses und der Logistikströme sowie des Warenumschlages bei Industrie, Handel und öffentlichen Einrichtungen mittels technischer Transport- und Lagersysteme sowie Dienstleistungen. Darüber hinaus integriert Intralogistik den dazugehörigen Informationsfluss in der Produktion ebenso wie in Warenverteilzentren oder in Flug- und Seehäfen. In der Branche arbeiten knapp 92.000 Menschen.