

FM-Trendbericht ‚Automatische Lagertechnik‘ bei renommierten Herstellern

Die Taktfrequenz von Logistiknetzen erhöhen

Die Automatisierung der internen Logistik stellt für Unternehmen einen bedeutsamen strategischen Schritt dar, der erst nach reiflicher Überlegung vollzogen wird. Doch ganz gleich, ob automatisches Kleinteilelager (AKL) oder automatisches Hochregalpalettenlager (HRL), oder eine Kombination aus beiden Lagertypen, die Leistungsfähigkeit und damit die Lieferfähigkeit wird durch die Implementierung von automatischen Logistikmaschinen gesteigert. Ausgereifte Logistiksoftware zur Steuerung automatischer Lager ist dabei stets in der Lage, mehrere, auch manuelle Lagerbereiche, beispielsweise für sperrige Güter, zu steuern. **FM fragte renommierte Hersteller nach Trends in der automatischen Lagertechnik.**

Eine entscheidende Frage zur automatischen Lagertechnik: Welche Betriebe benötigen ein automatisches Hochregalpalettenlager oder ein automatisches Kleinteilelager?

Frank Apel von Viastore antwortet. „Für alle Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistikdienstleistungsgewerbe sind Lieferfähigkeit und Transparenz der Bestände für den Unternehmenserfolg entscheidend. Die Waren müssen in der richtigen Menge zur richtigen Zeit am richtigen Ort verfügbar sein – ganz gleich, ob damit die eigene Produktion versorgt wird, oder ob es sich um Bestellungen von externen Kunden handelt. Die automatische Lagerung wird durch eine fort-



Frank Apel, Geschäftsführer der Viastore Systems GmbH, Stuttgart



Volker Welsch, Vertriebsleiter und Prokurist der PSB Intralogistics GmbH, Pirmasens



Manfred Schleicher, Leiter Vertrieb und Marketing, SSI Schäfer Noell GmbH, Giebelstadt

schreitende Standardisierung und Modularisierung auch für kleinere und mittlere Unternehmen immer attraktiver – und wichtiger. Denn sie steigern ihre Lieferfähigkeit, nutzen Ressourcen effizient und sichern sich dadurch Wettbewerbsvorteile. Für diese Zielgruppe bieten wir schlüsselfertige Automatanlagen nach

dem Baukastenprinzip an, die einen überschaubaren und wirtschaftlichen Einstieg in die effiziente Lagerlogistik ermöglichen. Aus diesem Grund sollte sich jede Branche und jedes Unternehmen – ganz gleich welcher Größe – mit der Effizienzsteigerung durch Automatlager auseinandersetzen.“ Volker Welsch

von PSB: „Es gibt keine Branche ohne Automatisierungsmöglichkeiten im Lager. Selbst auf den ersten Blick ‚exotische‘ Branchen, wie die Schwerindustrie, können ein AKL benötigen, beispielsweise zur geordneten Lagerung von Werkzeugen mit schnellem Zugriff und transparenter Lagerverwaltung. Jedes Unternehmen, das Waren herstellt und/oder verteilt, hat ein Potenzial für ein AKL oder ein HRL. Ob HRL oder AKL, oder eine Kombination von beiden, hängt wiederum in erster Linie von Lagerkapazität und Umschlagsfrequenz der Lagerware ab.“ Manfred Schleicher von SSI: „Es gibt aus unserer Erfahrung heraus keine Zielgruppe, die für Automatisierung im Bereich HRL oder AKL nicht in Frage kommt. Eine Minimal-



Ein automatisches Kleinteilelager von PSB dient bei Montblanc als Zentralsystem zwischen Wareneingang, Kommissionierung und Versand

LAGERTECHNIK

kapazität von 10000 Palettenplätzen oder 20000 Behälterplätzen hat sich jedoch in den letzten Jahren als Einstiegsschwelle in Automatisierung erwiesen.“ Andreas Schmidt von Vanderlande: „Prinzipiell sind HRLs und AKLs

solidierungspuffern, Produktionspufferlagern oder Sequenzierungspuffern. Grundsätzlich ist ein automatisches Kleinteilelager dann äußerst wirtschaftlich, wenn hohe Zugriffsraten auf kleine Lagereinheiten benötigt werden.“

disierte Systemlösungen im Programm. Am anderen Ende der Skala bemerken wir eine wachsende Nachfrage nach sehr großen und leistungsfähigen Lagern, die wir individuell planen und realisieren.“ Emil Zwick von

zöglich der Kundenzielgruppen, die von einem automatischen Lager profitieren. Entscheidend ist ein auf den Kunden maßgeschneidertes Lagerkonzept, das Leistungsreserven, Flexibilität und höchste Wirtschaftlichkeit



Andreas Schmidt, Business Development Manager, Vanderlande Industries GmbH, Mönchengladbach



Dr. Volker Jungbluth, Geschäftsführer der Swisslog GmbH, Dortmund



Volker Knuff, Geschäftsführer der TGW Transportgeräte GmbH, Siegen



Mark Vogt, Leiter Global Sales, MLog Logistics GmbH, Neuenstadt

für annähernd jede Kundenzielgruppe von Interesse.“ Dr. Volker Jungbluth von Swisslog: „Die Antwort auf diese grundsätzliche Frage richtet sich immer nach Durchsatz und Artikelanzahl beziehungsweise sonstigen Randbedingungen, wie der geforderten Flexibilität. Generell muss die Wirtschaftlichkeit einer Investitionslösung immer im Einzelfall geprüft werden.“ Volker Knuff von TGW: „Ein automatisches Lager kann sowohl für Produktions- als auch für Handelsunternehmen oder Logistikdienstleister sinnvoll sein. Die Lösungen, in denen wir Automatiklager äußerst erfolgreich einsetzen, reichen von der klassischen Lagerhaltung, über dynamische Kommissionierlager in Distributionszentren bis zu hochperformanten Auftragskon-

Mark Vogt von Mlog: „Die Ansprüche an Flexibilität und Lieferfähigkeit steigen branchenübergreifend. Daher gibt es generell in allen Zielgruppen einen wachsenden Bedarf an automatisierten Logistiklösungen, auch kleinerer und mittlerer Größe. Für dieses Segment haben wir besonders wirtschaftliche, standar-

Gebhardt Fördertechnik: „Eine grundsätzliche Zuordnung von Kundenzielgruppen gibt es nicht. Die Kunden finden sich – unabhängig von der Branche – überall dort, wo in größerem Umfang gelagert oder gepuffert werden muss.“ Steffen Dieterich von Hörmann Logistik: „Grundsätzlich gibt es keine Ausschlüsse be-

aufweist. Erfahrungsgemäß ist die Wirtschaftlichkeit bei Unternehmen mit mehr als einer Schicht schneller zu rechnen als bei reinem Einschichtbetrieb.“ Dieterich weist darauf hin, dass sich Prozesse und Datentransparenz mit einem automatischen Lager genauso verbessern lassen, wie die Lieferfähigkeit und Kommissionierqualität. Des Weiteren würden Kunden durch ein automatisches Lager über mehr Lagerkapazitäten verfügen, als dies bei einem konventionellen Lager auf derselben Fläche realisierbar wäre. Gerald Lassau von Knapp schreibt. „Der Einsatz eines HRL/AKLs hängt weniger von der Branche, als von Faktoren wie Artikellagerort, Anzahl der Artikel im Lager oder der Umschlagshäufigkeit ab. Dabei ist keine Branche, Industrie oder sonstige Anwendergruppe ausgeschlossen.“

Wann wird ein automatisches Hochregalpalettenlager benötigt und wann ist ein automatisches Kleinteilelager erforderlich?



Automatisches Hochregalpalettenlager von Viastore Systems, implementiert beim Landmaschinenhersteller Claas in Harsewinkel

LAGERTECHNIK

Wann sind Kombinationen von HRL mit AKL sinnvoll, wo werden HRL oder AKL in Kombination mit konventionellen Lagern eingesetzt?

Die Antwort von Volker Welsch erläutert in aller Kürze eine facet-

stellung der eingehenden Analyse eines ausgewiesenen Logistikspezialisten im konkreten Einzelfall eines Kunden.

Wie hoch und mit welchen Kapazitäten werden automatische Lager gebaut?

Kapazitäten setzt Schleicher, rein technisch betrachtet, kaum Kapazitätsgrenzen. Gemäß der Antwort von Mark Vogt werden „bisher dezentrale Logistikkapazitäten verstärkt zusammengelegt, um die Wirtschaftlichkeit zu er-

zug auf Größe oder Kapazitäten nicht festzustellen, dafür aber ist die Umschlagsleistung sehr stark in den Fokus automatisierter Lager gerückt.“ Volker Knuff von TGW erläutert: „Bei Kleinteilelagern, die Ladungen bis circa 50 kg bewegen, liegt das Hauptaugenmerk auf der Dynamik und dem Durchsatz. TGW-Regalbediengeräte für diesen Einsatzzweck gehen bis 18 m Höhe, weil höhere Anwendungen aus unserer Sicht nicht die geforderten Leistungen erzielen können. Hochdynamische Anwendungen werden sogar mit niedrigeren Geräten bis rund 14 m realisiert. Das maximale Ladegewicht pro Palette in einem automatischen Palettenlager beträgt üblicherweise mehr als 1000 kg, wodurch die dynamischen Leistungen eines AKL nicht erreichbar sind.“ Höhen von über 30 m seien dagegen im HRL sinnvoll, um die Lagerkapazitäten zu vergrößern. Andreas Schmidt von Vanderlande sieht zwei Hauptfaktoren: „Das sind zum einen schlicht die Kosten für den Baugrund“, weshalb viele aktuelle Projekte, in die Höhe gebaut würden. Zum anderen hat aber jede Ausdehnung ihre Grenzen: Je größer ein Lager, desto länger benötigen die RBGs, um die Paletten oder Behälter ein- oder auszulagern. Der Durchsatz bleibt somit auf der Strecke. Alternativ setzt man eine höhere Anzahl von RBGs oder Shuttles ein, um den geforderten Durchsatz zu erreichen. Dann muss jedoch geprüft werden, inwiefern sich der ‚Mehrinvest‘ rechnet.“

Gibt es bei Lastaufnahmemitteln (LAM) – Handlingvorrichtungen zum Ein- und Auslagern von Ladungsträgern von Regalbediengeräten – neue technische Trends?

Frank Apel von Viastore: „Lastaufnahmemittel sind wichtig für die Lagerstrategien und damit für den Output eines Lagers. Seit Jahren wird in Richtung mehrfache Lagerung und Mehrplatzlagerung entwickelt, aber



Emil Zwick, Vertriebsleiter der Gebhardt Fördertechnik GmbH, Sinsheim



Steffen Dieterich, Geschäftsführer der Hörmann Logistik GmbH, München



Gerald Lassau, Geschäftsführer der Knapp AG, Hart bei Graz

tenreiche und vielschichtige Materie. Welsch: „Ausgangspunkt für jede Einteilung ist die Größe der Ein- und Auslager-, beziehungsweise Kommissioniereinheiten: Für größere Einheiten empfiehlt PSB den Einsatz eines HRL, für kleinere Einheiten ist ein AKL sinnvoller. In einer Vielzahl der realisierten PSB-Systemlösungen wird das HRL auch als Nachschublager zum AKL genutzt, wir sprechen dann von einer Realisierungskombination aus APL und AKL. Konventionelle Lager werden dann eingesetzt, wenn die Maße oder Gewichte der zu lagernden Teile eine effektive Automatisierung ausschließen, zum Beispiel bei Langgütern oder sehr schweren Teilen. In einigen Fällen werden neben den automatisierten A-, B- und C-Artikeln auch echte ‚Langsamdreher‘, also D- oder gar E-Artikel in manuellen Lagerbereichen gelagert, sofern die Lagerkapazität des automatischen Lagers erschöpft ist.“

Fazit: Zweifelsohne bedarf es bei der Beantwortung dieser Frage-

Manfred Schleicher von SSI sieht „die Höhe des automatischen Hochregalpalettenlagers bei bis zu 42 m“, während er „den Standard von automatischen Kleinteilelagern bei 18 m“ verortet. Den



Ein dynamisches AKL von TGW beim Chirurgie-Spezialisten Aesculap AG

höhen. Dementsprechend wachsen die Lager – auch in der Höhe. Im vergangenen Jahr haben wir die größten Regalbediengeräte der Firmengeschichte mit einer Höhe von 44 m produziert. Aus statischer und technischer Sicht eine Herausforderung – aber noch nicht das Ende der Fahnenstange.“ Gerald Lassau von Knapp meint: „Der Trend geht eindeutig in Richtung hohe Leistung, hohe Lagerdichte, niedriger Energieverbrauch, höchste Verfügbarkeit beziehungsweise höhere und längere Systeme.“ Für Emil Zwick von Gebhardt sind „Trends in Be-

LAGERTECHNIK

auch in Bezug der Handhabung von Kartons und Kunststoffbehältern durch ein universaleres Lastaufnahmemittel. Wir haben zum Beispiel jetzt ein Lastaufnahmemittel auf den Markt gebracht, mit dem sich bei unterschiedlichen Behältergrößen eine doppelt- oder sogar vierfachtiefe Lagerung umsetzen lässt.“ Emil Zwick von Gebhardt: „Der Trend bei den LAMs geht eindeutig auf mehrfachtiefe Lagerung, einhergehend mit steigenden Ein- und Auslagerleistungen. Insbesondere werden die Anforderungen an die LAMs durch die Vielzahl der eingesetzten Ladungsträger (Kartons, Behälter, Tablets) und kürzeren Zykluszeiten weiter zunehmen.“ Auch die meisten anderen Teilnehmer an der **FM**-Trendumfrage sehen die Trends zu universaleren Lastauf-

nahmemitteln, bei einer gleichzeitigen Tendenz zur mehrfachtieferen Lagerung. Bei einem Kleinteilelager können demzufolge bis zu vier Behälter hintereinander gelagert werden, was allerdings der Geschwindigkeit nicht zuträglich ist.

Energieeffizienz ist auch in der Intralogistik ein Thema. Durch welche Maßnahmen kann bei automatischen Lagern Energie eingespart werden?

Frank Apel von Viastore: „Das Potenzial, im Logistikzentrum Energie zu sparen, ist hoch. Verbraucher sind unter anderem Regalbediengeräte, Stetigförderer, fahrerlose Transportsysteme, Elektrohängebahnen oder auch IT-Hardware. Um wirtschaftlich und effizient zu arbeiten, können zum Beispiel energiesparende Antriebe eingebaut, freiwerden-

de Energie genutzt, Prozesse effizienter gestaltet, Verpackungsgrößen passend vorgeplant und Lkw-Ladekapazitäten besser ausgeschöpft werden. Oder die Leistung der gesamten Anlage wird flexibel auf den tatsächlich benötigten Bedarf angepasst. Dafür haben wir ein Konzept entwickelt, das nicht nur einzelne Verbraucher erfasst, sondern die gesamte Anlage. Denn die meiste Energie wird dann gespart, wenn sie nicht verbraucht wird.“ Volker Welsch von PSB: „In Normal- oder Schwachlastzeiten ist ‚langsamer laufen lassen‘ ein energiesparendes Mittel, in Spitzenzeiten hingegen muss die Anlage automatisch auf Volllast fahren. Diese lastabhängigen Betriebsmodi sind in einer PSB-Steuerung standardmäßig integriert. Bereits seit drei Jahren

verlässt kein Regalbediengerät, Shuttle oder FTS unsere Fertigung ohne das ausgezeichnete Energierückspeisemodul. Aber ‚energieeffiziente‘ Intralogistik beginnt bereits viel früher und setzt in der Planungsphase an. Beispielsweise werden Systeme so ausgelegt, dass bei Normal- oder Schwachlast-Situationen bestimmte fördererliche Elemente inaktiv geschaltet werden. Oder dass im Voraus optimierte Verpackungsgrößen gemäß Kundenauftrag berechnet werden. Das sind nur zwei Möglichkeiten aus einem breiten Spektrum einer intelligenten Auseinandersetzung mit dem Thema Energieeinsparung.“ Für Mark Vogt werden Anlagen im Sinn einer größeren Energieeffizienz nicht einfach „langsamer, aber bedarfsgerechter“ gesteuert. Eine moderne An-

LAGERTECHNIK

lagensteuerung passt Geschwindigkeit und Beschleunigung der Auslastung an und reduziert so den Verbrauch.“ Energieeffizienz bedeute, den Energieverbrauch zu senken, ohne Leistungseinbußen hinzunehmen. Andreas Schmidt von Vanderlande: „Bereits seit längerem sind komplexe Förder- und Lagersysteme mit Start-/Stopp-Funktionen ausgerüstet, wobei die Steuerung gerade nicht benötigte Strecken oder Gassen einfach ab- und bei Bedarf wieder zuschaltet. Des Weiteren wird im Bereich der Antriebe einiges getan, um die Effizienz zu steigern. Rückgewinnung der Bremsenergie ist gerade im RBG-Bereich ein interessanter Ansatz.“

Nicht wenige Kunden, die mit SAP als unternehmensweiter ERP-Software arbeiten, wünschen sich die Verwaltung und Steuerung ihres Lagers direkt unter SAP. Das Modul SAP EWM (Extended Warehouse Management) „bietet hier neue und interessante Möglichkeiten“, wie nicht nur Manfred Schleicher von SSI bemerkt. Andererseits bieten alle Teilnehmer an der FM-Trendumfrage spezielle, meist im eigenen Haus entwickelte, Lagertechniksoftware an, die spezifisch auf die sehr komplexen Prozesse in den automatischen Lägern abgestimmt und für diese geschrieben wurde. Die eindeutige Mehrheit der Antwortenden ist der Meinung, dass ihre Lagerverwaltungssysteme einfach besser in der Lage sind, diese spezifischen, förderer-nahen Aufgaben zu erfüllen, als die Standardsoftware SAP, auch nicht mit dem Modul EWM. Die Integration des Lagers in die SAP-Unternehmenssoftware – und ein bidirektionaler Datenaustausch – ist über zertifizierte Schnittstellen zu SAP dennoch gewährleistet. Fazit: Eine direkte Steuerung von Automatik-Lägern unter SAP ist möglich. Je komplexer und spezieller jedoch eine automatische Intralogistik-

anlage gestaltet ist, desto aufwändiger ist dieses Vorhaben. Damit könnte in vielen Fällen die Lagerverwaltungssoftware der Anbieter automatischer Lagertechnik – mit SAP-Schnittstelle – die bessere und wirtschaftlichere Lösung sein.

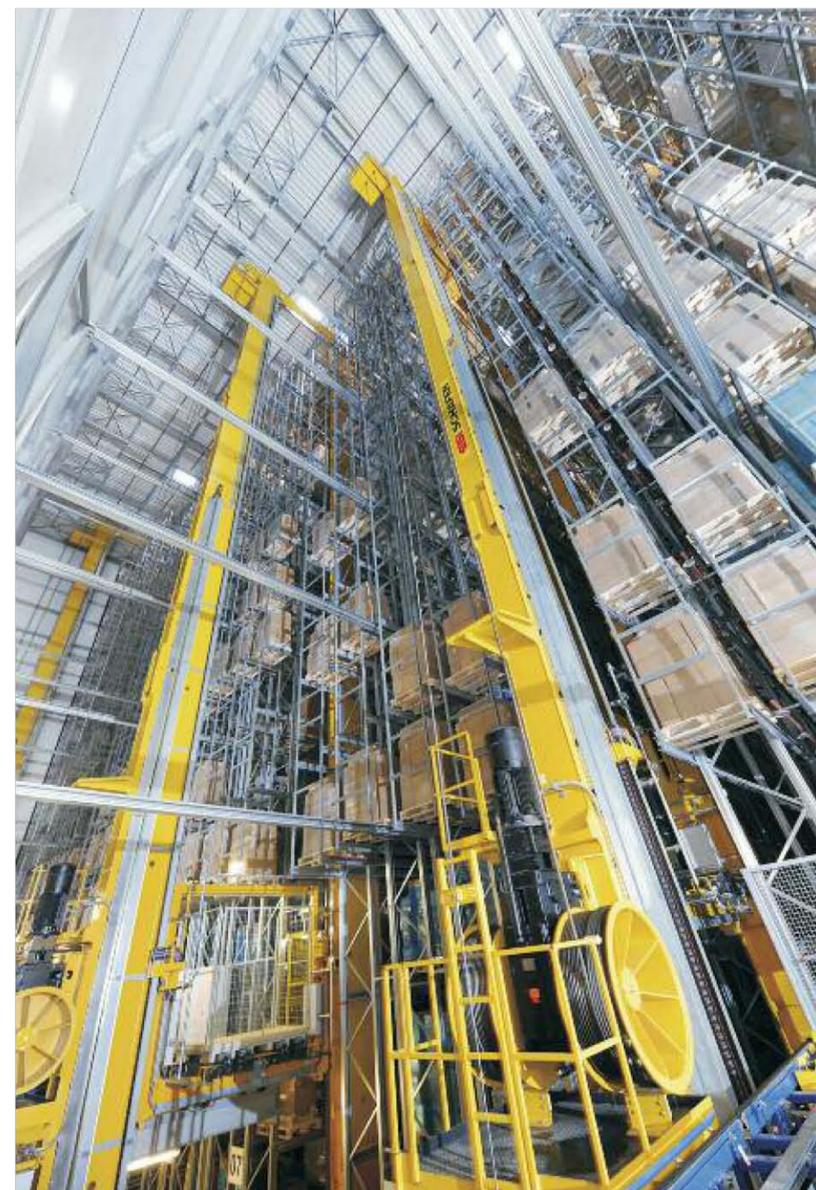
Automatische Läger sind sehr komplexe Logistikmaschinen, deren Verfügbarkeit für Unternehmen existenziell ist. Was ist bei Störungen der Anlage zu tun, oder besser, was können Betreiber automatischer Läger tun, um es gar nicht erst zu Stillständen kommen zu lassen?

Volker Knuff: „Wichtig ist vor allem, dass die Wartung regelmäßig und durch qualifiziertes Personal durchgeführt wird. Nur so kann das Ausfallrisiko so gering wie möglich gehalten werden. Deshalb erarbeiten wir immer eine individuell optimale Lösung mit unseren Kunden. Die permanente Verfügbarkeit der TGW-Hotline, regelmäßige Wartungen, Fernwartung können in dieser Lösung genauso enthalten sein, wie die Schulung des Wartungs- und Betreuungspersonals des Kunden. Darüber hinaus bieten wir unseren Kunden auch an, die gesamte technische Betriebsbegleitung zu übernehmen. Den größten Teil der Serviceanfragen unserer Kunden können wir direkt an der TGW-Service-Hotline über Remote-Zugriff oder Experten-Tipps lösen. Für weiterreichende Störungen stehen unsere Servicetechniker aber rund um die Uhr in allen Regionen Deutschlands für schnellste Reaktionen zur Verfügung.“ Frank Apel: „Wir unterstützen unsere Kunden im Vorfeld durch unsere Planung und Beratung, wir schulen sie, solange die Anlage gebaut wird und wir stehen intensiv zur Verfügung während der Hochlaufphase. Auch danach sorgen wir mit unseren Ingenieuren an der 24-Stunden-Hotline sieben Tage in der Woche, durch unsere vorausschauende Wartung und durch unsere effiziente

Ersatzteillogistik für eine Lagerverfügbarkeit nahe 100 Prozent.“ *Nach welchen Zeiträumen müssen automatische Läger erneuert werden? Was ist zu tun, um die Lieferfähigkeit eines Unternehmens möglichst wenig einzuschränken?*

Gerald Lassau von Knapp: „Automatische Lager haben eine lange Lebensdauer, im Durchschnitt müssen sie nach 15 bis 20 Jahren modernisiert werden. Knapp hat bereits zahlreiche Modernisierungen erfolgreich durchgeführt, wie zum Beispiel bei Anzag in Bremen, wo der Umbau ohne Beeinträchtigung des täglichen Geschäfts bei laufendem Betrieb durchgeführt wurde. Voraussetzung dafür sind natürlich eine exakte Planung und Vorbereitung der Projektteams.“ Ähnlich antwortet Steffen Dieterich von Hörmann Logistik: „Erste größere Modernisierungsmaßnahmen eines automatischen Lagers stehen in der Regel ab circa 15 bis 20 Jahren an. Zuvor sind eventuell Betriebssystem oder Datenbankversionen auf neuere Stände zu bringen. Die Modernisierungsmaßnahmen werden penibel geplant, sodass der laufende Betrieb nur gering bis überhaupt nicht davon betroffen ist. Neue Steuerungs- oder Softwaremodule werden im Hause getestet und dann in betriebsfreien Zeiten in die Anlage eingespielt. Mechanische Änderungen werden

ebenfalls so geplant, dass diese in betriebsfreien Zeiten ausgeführt werden.“ Mark Vogt von MLog: „Die Notwendigkeit einer Modernisierung ist weniger eine Frage der Zeit als der Wirtschaftlichkeit. Veraltete Technik und abgekündigte Komponenten treiben die Instandhaltungs- und Betriebskosten in die Höhe und gefährden damit die Wettbewerbsfähigkeit. Der Zustand der Anlage sollte objektiv analysiert und an Benchmarks gemessen werden. Oft reicht schon die Umrüstung einzelner Komponenten, um die Rentabilität wiederherzustellen, etwa die Integration moderner S7-Steuerungen oder aktueller Visualisierungssysteme. Diese, aber auch umfassendere Maßnahmen, wie der Austausch der Regalbediengeräte oder Lagererweiterungen, lassen sich – entsprechende Planung vorausgesetzt – im laufenden Betrieb realisieren. Die Lieferfähigkeit des



Automatisches Hochregalpalettenlager von SSI Schäfer mit einer Höhe von über 40 m

LAGERTECHNIK

Auftraggebers bleibt auch während des Umbaus praktisch uneingeschränkt erhalten.“ Volker Welsch von PSB: „Die Mechanik ‚überlebt‘ die Steuerungstechnik um den Faktor 2, im Vergleich zur Rechnertechnik gilt sogar der Faktor 3. Solange die Geschäftsprozesse eine unveränderte Logistik zulassen, und die Systemleistung ausreicht, wird eine ‚reine‘ Sanierung angestrebt. Aktuell erleben wir es jedoch immer wieder, dass Geschäftsprozesse einer hohen Dynamisierung unterliegen. Innerhalb von drei bis vier Jahren wird bereits ein Retrofit notwendig, das sich auch auf die Intralogistik auswirkt.“

Wie stellt sich der Markt für automatische Lagertechnik derzeit dar? Geht es bei Aufträgen um Neubauten oder Modernisierungsmaßnahmen?

Frank Apel von Viastore: „Wir spüren eine vorsichtige Erholung – sowohl bei der Anfragetätigkeit als auch beim Auftragseingang. Und das sowohl bei den Modernisierungen, als auch bei den Neubauten.“ Volker Welsch: „Die Intralogistik zählt zweifelsohne zur Investitionsgüterbranche, deshalb spüren wir vertriebllich die Zurückhaltung aufgrund der Wirtschaftskrise. Dennoch haben wir bei PSB weiterhin eine vernünftige Auslastung, auch bedingt durch Großaufträge aus dem Vorjahr. Sehr positiv machen sich die breite PSB-Systempalette und vor allem die Branchenbreite bemerkbar, in denen unsere Anlagen zum Einsatz kommen können. Wir bieten die Vorteile einer Gesamtlösung aus eigener Konstruktion, Produktion und Programmierung.“ Auch Manfred Schleicher von SSI blickt „grundsätzlich positiv in die Zukunft“, sieht aber immer noch „Projekte in der Warteschleife“. Andreas Schmidt von Vanderlande: „Erfreulicherweise nimmt die Inlandnachfrage im Vergleich zu den letzten ein bis anderthalb Jahren wieder deutlich zu. Dabei handelt es sich überwiegend um Neubauprojekte, im geringen Maße allerdings auch um Optimierungs- und Modernisierungsprojekte.“ Dr. Volker Jungbluth von Swisslog: „Die Nachfrage bei Neubauten ist eher zaghaft und auf tieferem Niveau. Hingegen haben Modernisierungen und Erweiterungen seit dem vierten Quartal 2009 sehr stark zugenommen.“ Volker Knuff von TGW: „Unsere Auftragslage ist sehr vielversprechend, die Investitionsbereitschaft scheint zurückgekehrt zu sein. Nach wie vor nimmt auch der Umfang von Sanierungen zu.“ Mark Vogt von MLog: „Die krisenbedingte Zurückhaltung hat zu einem Investitionsstau geführt, der bereits beginnt, sich aufzulösen. Wir haben 2010 bereits eine Reihe

von Projekten akquirieren können, sowohl im Geschäftsfeld Modernisierung, als auch bei Neubauten. Wir gehen davon aus, dass der positive Trend anhält, zumal wir durch unsere neue Muttergesellschaft Kardex über ein leistungsstarkes, weltweites Vertriebs- und Servicenetz verfügen.“ Emil Zwick von Gebhardt registriert viele Anfragen und einen „zunehmenden Auftragseingang. Selbst in Zeiten der Wirtschaftskrise hat die Nachfrage nur unwesentlich nachgelassen, allerdings wurden die Aufträge sehr gezielt und vorwiegend nur in bestimmten Branchen vergeben. Im Wesentlichen ging es bei unseren Projekten um die Realisierung von Neubauten. Es gab aber auch auffallend viele Modernisierungen und Erweiterungen bestehender Anlagen.“ Steffen Dieterich von Hörmann Logistik: „Es herrscht derzeit eine verhaltene bis gute Nachfragehäufigkeit. Die Auftragseingänge im Jahr 2009 und bis dato in 2010 verlaufen erfreulicherweise gut. Die gesteckten Ziele wurden 2009 übertroffen. Bei den letzten Projekten handelt es sich um Neubauten oder um Kombinationen von Retrofit bestehender Hochregallager mit dem Bau eines komplett neuen Hochregallagers.“ Gerald Lossau: „Es gibt bei Knapp starke Auftragseingänge – und zwar sowohl bei komplett neuen Lägern als auch bei Modernisierungsprojekten. Durch die hohe Zahl an zufriedenen Bestandskunden arbeiten wir derzeit an vielen Erweiterungen.“ Mit einer Ausnahme sind alle Teilnehmer an der **FM**-Trendumfrage als Aussteller auf der Cemat Anfang Mai 2011 in Hannover vertreten. Fast genauso oft wurde die Stuttgarter Logimat Anfang Februar 2011 genannt. Mit etwas Abstand folgen die Fachpack Ende September 2010 und dahinter die Pack & Move Mitte November in Basel. Mehrfach erwähnt wurden ferner die Cemat Russia vom 28. September bis zum 1. Oktober 2010 in Moskau sowie die IMHX, die Mitte November 2010 in Birmingham stattfindet.

Hans-Martin Piazza

Weitere Informationen

www.viastore.com
www.psb-gmbh.de
www.ssi-schaefer.de
www.vanderlande.de
www.swisslog.com
www.tgw-group.com
www.mlog-logistics.com
www.gebhardt-foerdertechnik.de
www.hoermann-logistik.de
www.knapp.com