

Lürssen-Werft: Neues Automatisches Kleinteilelager von Westfalia

Dienstleistung als Vorteil im Wettbewerb

Seit April 2007 ist ein neues Automatisches Lager für Kleinteile beim Schiffbauunternehmen Lürssen in Bremen in Betrieb. Ein schneller Zugriff auf Einzelteile, damit eine hohe Lieferfähigkeit und ein guter Service, gehen dabei einher mit einer permanenten Bestandskontrolle. Intralogistik-Partner von Lürssen und Lieferant des AKLs war die Westfalia-Gruppe aus Borgolzhausen.

Die deutsche Schiffswerft Lürssen mit Hauptsitz in Bremen-Vegesack ist nicht nur bekannt durch ihren Bau militärischer Schnellboote für sämtliche Nationen auf dem Globus, sondern mehr noch durch die Herstellung ziviler Megaluxusjachten. Im Schiffsbau tätig ist das Familienunternehmen seit 1875. Neben dem Bau neuer Schiffe spielt der Servicebereich eine große Rolle: Ersatzteilmanagement, Bereitstellung von Verbrauchsmaterial, Retrofits und technische Aufrüstung gehören zum Leistungsspektrum.

Doch Produktion und Service müssen logistisch organisiert werden. Am Standort Lemwerder bediente man sich zur Lagerung von Kleinteilen für den Bau der Schiffe, Schiffszubehör und Ersatzteile, bisher einer halbautomatischen Lösung, das heißt zur Ein- und Auslagerung setzte man ein Mann gesteuertes Regalfahrzeug ein. Aufgrund ständig wachsender Anforderungen wurde dieses alte Lager nicht nur zu klein, sondern auch zu langsam. Durch den Bau einer neuen großen Lagerhalle wurde die logistische Kapazität für die Deponierung von Kleinteilen erweitert. Das dort gelegene neue vollautomatische Tablar-Lager von Westfalia wurde im Januar 2007



Logistik-Chef Harald Netta vor dem Automatischen Kleinteilelager von Westfalia bei Lürssen mit 4669 Ladeeinheiten für 20000 Standardartikel

installiert und ist seit April 2007 in Betrieb. Westfalia als Generalunternehmer war verantwortlich für die gesamte Lagertechnik wie Regalbau, zwei Regalfahrzeuge samt Steuerung und die ver- und entsorgende Fördertechnik.

Die Firma Besecke als Hersteller des Lagerverwaltungsrechners fungierte als Subunternehmer. Dieser ist an das von Lürssen eigenentwickelte Produktionssteuerungssystem angebunden und sorgt für die permanente Bestandskontrolle.

Das AKL für insgesamt 4669 Ladeeinheiten wird im Normalfall einschichtig, im Bedarfsfall zweischichtig betrieben und ermöglicht auf kleinem Raum einen schnellen Zugriff auf die Einzelteile. Auf den Tablarblenden befinden sich Kästen mit Einteilungen für die rund 20000 Standardartikel als Mindestbestand für Produktion und Reparaturen. Die Verweildauer der Einzelteile ist unterschiedlich. „Durch den Rückzug des Handels müssen wir für unsere Kunden teilweise dessen Funktion übernehmen und Maschinersatzteile lagern“, erklärt Harald Netta, Lei-

ter des Materialwesens bei Lürssen. Das Lager mit 37,5 m Länge, 9,2 m Breite und 8,2 m Höhe besteht aus vier Lagerblöcken, von denen jeweils zwei von einem Regalfahrzeug bedient werden. Diese haben 25 Ebenen mit 53 oder 41 Kanälen.

Auf den Tablarblenden mit geschlossener und ebener Lauffläche (1306 mm x 616 mm x 34 mm) werden Kästen mit unterschiedlichen Höhen untergebracht, deren Gewicht bis zu 300 kg bei gleichmäßig verteilter Last betragen darf. Das zu befördernde Gut muss auf diesen so sicher gepackt werden, dass es Beschleunigungen und Verzögerungen von 2 m/s² in allen Transportrichtungen unbeschadet und ohne Verschiebungen standhalten kann.

Harald Netta: „Das Tablarlager arbeitet nach dem Prinzip ‚Ware zum Mann‘. Unsere Mitarbeiter können von den drei Kommissionierplätzen über PC gleichzeitig auf Tablarblenden mit Teilebehältern aus allen Gassen zugreifen. Sie sparen Wegzeiten und wir erhöhen den Durchsatz an Teilen. Die Teilebehälter auf den Tablarblenden lagern chaotisch. Darüber hinaus

liegen auf jedem Tablar Behälter mit sehr unterschiedlichen und unähnlichen Teilen nebeneinander. So verhindern wir, dass Teile beim Kommissionieren verwechselt werden.“

Die Geschwindigkeit der Regalfahrzeuge ist vom Gewicht der Ladung abhängig. Im Normalfall beträgt sie 200 m/Min. Die Hubgeschwindigkeit beträgt 120 m/Min. und die Auszugeinheit 50 m/Min. So kann das eine Regalfahrzeug bei einem Ladegewicht von 300 kg 64 Doppelspiele, das andere 70 Doppelspiele pro Stunde leisten.

Harald Netta: „Schiffbau ist Handwerk und braucht viele unterschiedliche Einzelteile. Lager-systeme sind deshalb ein Teil des Ganzen beim Schiffbau und dienen zur Materialversorgung der Mitarbeiter in der Fertigung. Eine gut organisierte Intralogistik ermöglicht dem Schiffbauer, wichtige Teile auf Vorrat zu haben. So können wir effektiv auf kurzfristige Bedürfnisse eingehen – bei Neubauten, Ersatzteilen oder Teilen für die Wartung der Schiffe.“

Mit einer abschließenden Prognose steht Harald Netta jedenfalls nicht allein: „Dienstleistung wird für einen Maschinenbauer eine immer größere Rolle spielen.“ Lürssen mit seinem neuen AKL hat sich auf die Herausforderungen der Zukunft bereits gut eingestellt.

hju

Weitere Informationen

www.westfalia.net
www.luerssen.de