

Ausgabe 1/Februar 2015

Linde Material Handling

indialog

Magazin für Kunden und Partner

Linde

Verkehr
Mobilmacher

LogiMAT
Effizient in die Zukunft





EDITORIAL

Herausforderungen meistern

Liebe Leserinnen und Leser,

Der Jahresanfang ist immer ein guter Zeitpunkt, Investitionen zu planen. Zahlreiche Ideen und Ansätze hierzu bot die LogiMAT in Stuttgart. Viele Fachbesucher nutzten diese Chance, um neue Lösungen für ihre Materialflussaufgaben zu finden und sich über aktuelle Entwicklungen zu informieren – wie beispielsweise das neue Sicherheitsassistenzsystem „Linde Dynamic Mast Control“ für Schubmaststapler. Mit diesem lassen sich Umschlagleistung und Sicherheit beim Lasthandling deutlich steigern. Ebenfalls zu sehen war das Flottenmanagementsystem „connect:“, welches mehr Transparenz, Sicherheit sowie eine verlässlichere Organisation verspricht. Gemeinsam mit unseren Partnern arbeiten wir überdies an neuen automatisierten Lösungen. Lesen Sie mehr über unseren LogiMAT-Auftritt ab Seite 6.

Sie wollen am liebsten gleich dorthin blättern? Dann haben wir Sie neugierig gemacht: Dass diese Eigenschaft ein wichtiger Faktor für den beruflichen Erfolg ist, fand jüngst Dr. Patrick Mussel vom Lehrstuhl für Psychologie der Universität Würzburg heraus. Zu welchen erstaunlichen Erkenntnissen er gelangte, erfahren Sie auf Seite 4.

Und es gibt weitere Themen im Heft, mit denen wir Ihr Interesse wecken möchten. Wie wäre es gleich mit unserer Titelstory „Mobilmacher“? Dafür haben wir uns auf der 60 Kilometer langen Baustelle zwischen Bordsesund und Hamburg genauer umgesehen und berichten von den enormen infrastrukturellen Herausforderungen dieses gigantischen Vorhabens. Mehr dazu gleich rechts. Ab Seite 10 stellen wir Ihnen in zwei Einsatzreportagen logistische Großprojekte unserer Kunden vor. Zu guter Letzt erhalten Sie auf Seite 15 einen Einblick, was mit all den abertausenden Paketen passiert, die zu (Online-)Versendern retourniert werden. Kommen sie als Neuware wieder in den Handel oder werden sie abgeschrieben?

Eine interessante Lektüre

wünscht Ihnen

Christophe Lautray,
Geschäftsführer Vertrieb Linde Material Handling



VERKEHR

Mobilmacher

Wer kennt sie nicht, die Nadelöhre unserer heutigen Verkehrswege: Baustellen. Als Kraftfahrer ist man von ihnen genervt – doch für die hoch belasteten Mobilitätsschlagadern des Landes sind sie notwendig. Warum, zeigt ein Blick auf Deutschlands Infrastruktur.

→ Nein, bitte nicht schon wieder: Gerade noch mit angenehmer Geschwindigkeit unterwegs zum Geschäftstermin, schon künden rot-weiß gestreifte Pfosten von unliebsamen Verzögerungen: Stau an der Fahrbahnverlegung einer Baustelle. Muss das gerade jetzt sein? Können die nicht nachts arbeiten? Und: Warum ist eigentlich niemand auf der Baustelle zu sehen? Fragen, die in solchen Momenten so manchem – und ganz besonders dem beruflichen – Kraftfahrer durch den Kopf gehen.



Gehört zur Autobahn wie das Lenkrad zum Automobil: Mit Baustellen ist der Verkehrsfluss auf den Fernstraßen zwar oftmals stockend – aber ohne sie würde der zukünftige Verkehr sehr wahrscheinlich kollabieren.

Teamwork und Koordinierungsarbeit: Je nach Größe der Baustelle sind hunderte Arbeiter zu steuern.

Wer aber den Komfort eines gut ausgebauten Streckennetzes zu schätzen weiß, sollte in dieser Situation innehalten, durchatmen – und einen Blick hinter die Kulissen werfen. Denn wie so häufig ist das Offensichtliche nur die halbe Wahrheit. Fakt ist: Die Verkehrsströme haben in den vergangenen Jahrzehnten zugelegt, gleichzeitig bröckeln die Fahrbahnbeläge der Fernstraßen – oder die Autobahnen verfügen über zu wenige Fahrspuren. Und damit besteht genau jetzt an vielen Stellen Handlungsbedarf.

Langstreckenaufgabe

Lange bevor die ersten Fahrbahnabsperren aufgestellt werden, machen sich Verkehrsexperten, Bauingenieure und Planer Gedanken zu den notwendigen Bauarbeiten und erstellen Bauzeitenpläne, deren Umsetzungen jedes Mal aufs Neue logistische Meisterleistungen darstellen. Schließlich müssen unzählige Baumaschinen, Lkw und hunderte Mitarbeiter koordiniert eingesetzt werden; ein Rädchen muss perfekt ins andere greifen.

Ein beeindruckendes Beispiel ist gerade auf der A7 zu finden. Dort wurde im vergangenen Jahr der sechsspurige Ausbau zwischen Bordschum und der 65 Kilometer entfernten Hansestadt Hamburg gestartet: Auf acht Bauabschnitten – jeweils zwischen drei und elf Kilometer lang – soll bis 2018 nicht nur die alte Fahrbahndecke abgetragen werden – es entstehen in jeder Richtung zwei zusätzliche Streifen sowie insgesamt sieben Überführungen, 20 Brücken sowie eine Wildbrücke neu. Übrigens: Auf Baustellen wird aus Sicherheitsgründen hauptsächlich tagsüber gearbeitet.

Fahrbahnsprint

Freilich beginnt nicht hinter jeder Fahrbahnabsperren eine Baustelle dieser Größenordnung. Häufiger werden kurzzeitige Arbeitsmaßnahmen durchgeführt, wenn beispielsweise auf einem überschaubaren Streckenabschnitt die Fahrbahndecke erneuert werden muss. In der Regel dauert so ein Projekt wenige Wochen – dies ist abhängig davon, welches Fahrbahnmaterial verwendet wird:

Beton beispielsweise benötigt je nach Witterung längere Zeit zum Aushärten. Manchmal entsteht eine Fahrbahn auch in nur 96 Stunden. Genauer gesagt: an zwei Wochenenden, damit der normale Verkehrsfluss so wenig wie möglich beeinträchtigt wird. In so einem Fall ist die logistische Herausforderung noch ein Quäntchen kniffliger: In den ersten 48 Stunden tragen leistungsstarke Großfräsen die oberen Schichten der dreischichtigen Fahrbahn ab. Hunderte Lkw stehen dann bereit, um das tonnenschwere Fräsgut abzutransportieren. Anschließend verlegen große Maschinen – im Fachjargon: Straßenfertiger – die sogenannte Bindschicht, auf die dann schließlich die eigentliche Asphaltfahrbahn aufgebracht wird. Hunderte Kollegen arbeiten in dieser Zeit unter Hochdruck – nachts, an den Wochenenden, im Schichtbetrieb. Wenn der Verkehr wieder fließt, ahnt der Autofahrer nichts von diesen Höchstleistungen. Man sollte daher etwas gelassener durch die nächsten Baustellen fahren: Denn sie halten uns mobil. ■

Neugier als Erfolgsfaktor

Der Vorwurf „Sei nicht so neugierig“ ist wohl nicht immer angebracht. Denn Forschungen des promovierten Psychologen Patrick Mussel haben ergeben, dass genau dieses Verhalten ein wichtiger Faktor für beruflichen Erfolg ist. imdialog sprach mit dem Wissenschaftler der Universität Würzburg.



→ **imdialog:** Herr Dr. Mussel, wie neugierig muss jemand sein, der über Neugier forscht?

Patrick Mussel: (lacht) Sehr neugierig natürlich. Wissenschaftler und Forschende sind sicherlich ein Paradebeispiel für Menschen mit hoch ausgeprägter Neugier.

imdialog: Was genau verstehen Sie denn wissenschaftlich gesehen darunter?

Patrick Mussel: Es ist die Freude daran, neue Dinge zu lernen, sich mit komplexen Problemen auseinanderzusetzen, diese zu durchdringen und zu verstehen. Sie geht einher mit einem breiten Interessensspektrum und hat auch den Aspekt einer gewissen Beharrlichkeit, an Dingen zu arbeiten, bis man sie verstanden hat. Aber der Kern ist tatsächlich die Freude am Lernen.

imdialog: Sie haben in Ihren Studien herausgefunden, dass das einen wichtigen Einfluss auf den beruflichen Erfolg hat.

Patrick Mussel: Das ist richtig. Die Vorhersage beruflichen Erfolges wurde schon lange Zeit untersucht. Dabei war das Merkmal Neugier aber noch gar nicht in den Fokus der Wissenschaft gerückt. Ich bin damals durch einen Praktiker auf den Punkt aufmerksam geworden. Er hat mich im Zusammenhang mit Einstellungstests

bei Auszubildenden gefragt: „Was ist mit der Neugier?“ Darauf angestoßen, habe ich empirische Studien durchgeführt.

imdialog: Und was genau waren deren Ergebnisse?

Patrick Mussel: Für viele Berufe ist Neugierde eine wichtige Eigenschaft. Personen mit ausgeprägter Neugier eignen sich neues Wissen an, bilden sich fort und wollen Dinge verstehen. So haben Menschen mit viel Wissen vielleicht in einer Diskussion die besseren Argumente oder sehen Probleme, die andere gar nicht entdecken würden.

imdialog: Also sind neugierige Mitarbeiter ein Segen für Unternehmen?

Patrick Mussel: Genau, das konnten wir in vielen Studien feststellen. Es gibt aber auch Ausnahmen. In einer Untersuchung haben wir keinen Zusammenhang gefunden zwischen Neugier und beruflichem Erfolg, da ging es um das Finanzdienstleistungsgewerbe. Hier stand die Kundenorientierung eher im Mittelpunkt. Für eine Großzahl von Berufen allerdings hat sich Neugier als sehr relevantes Merkmal herausgestellt.

imdialog: Was sind weitere Charaktereigenschaften für beruflichen Erfolg?

Patrick Mussel: Unter den Persönlichkeitsmerkmalen hat sich Gewissenhaftigkeit als besonders bedeutend erwiesen. Diese Menschen zeigen hohes Engagement und hohe Leistungsbereitschaft, sind diszipliniert und ordentlich. Im Bereich Vertrieb, Verkauf oder Führung hat sich Extraversion als wichtig herausgestellt. Solche Personen mögen den Umgang mit anderen, sind dominant und eignen sich als Führungskräfte.

imdialog: Wie erkennt ein Unternehmer Neugierde bei seinen Mitarbeitern?

Patrick Mussel: Sie lässt sich messen, es gibt Testverfahren, die sehr gut Neugierde identifizieren. Darin finden sich etwa Aussagen wie „Es bereitet mir Freude, neue Dinge zu lernen“. Aufgabe der Testperson ist es dann anzukreuzen, inwieweit sie zustimmen. Dann gibt es einen Wert, wo das ins Verhältnis gesetzt wird zu Aussagen anderer Personen, die das Testverfahren bearbeitet haben. Daraus lässt sich zuverlässig ableiten, wie stark dieses Merkmal ausgeprägt ist.

imdialog: Lässt sich Neugier fördern?

Patrick Mussel: Dazu gibt es bislang deutlich weniger Erkenntnisse als zur Messung. Es steht aber zu erwarten, dass dabei Unternehmenskultur eine Rolle spielt. Firmen, die auf Effizienz achten, fördern ein neugieriges Verhalten weit weniger als solche, die eher auf Kreativität oder Forschung und Entwicklung setzen. Zudem hat wohl die Rolle der Vorgesetzten einen großen Einfluss, also inwiefern sie Weiterbildung und neue Ideen schätzen. Hier sind wir aber auf Mutmaßungen angewiesen, da gibt es wenige empirische Studien. ■

i Dr. Patrick Mussel



Dr. Patrick Mussel arbeitet seit 2010 als Wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung für Differentielle Psychologie, Persönlichkeitspsychologie und Psychologische Diagnostik der Julius-Maximilians-Universität Würzburg (Prof. Dr. Johannes Hewig). Zuvor studierte er Psychologie in Trier und war unter anderem Lehrbeauftragter an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg und an der Universität Hohenheim.

Stabil durch die Kurven

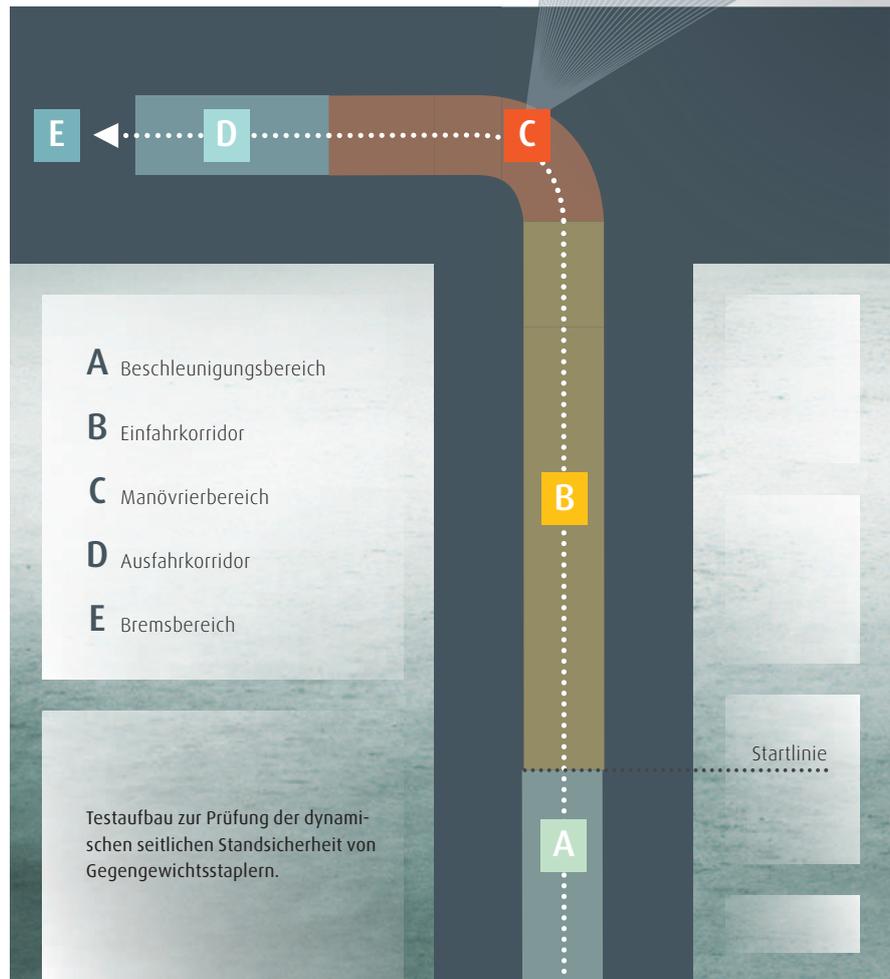
Ab 2015 wird die dynamische Standsicherheit von Gegengewichtstaplern in einem neuartigen Testverfahren im Rahmen der CE-Konformitätserklärung gefordert. Die Fahrzeuge von Linde bestehen den Test mit Bravour.



→ Bisher wurde die (statische) Kippsicherheit von Gegengewichtstaplern durch den statischen Standsicherheitstest nach ISO 22195 geprüft. Dies erfolgte mit stehendem Gefährt auf einer Kippbühne. In der Praxis hat sich aber gezeigt, dass es vermehrt seitliche Kippunfälle bei Leerfahrten von Gabelstaplern gegeben hat. Hieraus ist die Anforderung eines dynamischen Standsicherheitstests gewachsen.

Der dynamische L-Test

Ab 2015 müssen Gegengewichtstapler ihre seitliche Stabilität in einem vom Technischen Komitee der EU ausgearbeiteten dynamischen Standsicherheitstest (EN 16203:2014) unter Beweis stellen. Bei dem sogenannten L-Test (siehe Grafik) beschleunigt ein unbeladenes Fahrzeug mit abgesenkter Lastgabel und passiert die Startlinie mit der Prüfgeschwindigkeit (> 90 Prozent seiner Höchstgeschwindigkeit). Nach dem Erreichen des Einfahrkorridors und der Einfahrt in den Manövrierbereich muss der Fahrer das Fahrzeug schnell und gleichförmig um 90 Grad zum Ausgangskorridor lenken und diesen über die Endlinie in



i Standsicherheit

Die Standsicherheit eines Gegengewichtstaplers ist das konstruktiv gegebene Maß an Sicherheit gegen ein Umkippen im Betrieb. Sie wird prinzipiell durch die Bauart des Fahrzeugs bestimmt: drei oder vier Räder, Art des Fahrwerks (Drehschemel-Lenkung oder Pendelachse), lastabhängige Lage des Schwerpunkts und maximale Fahrleistung (Geschwindigkeit und Beschleunigung). Die seitliche Kippgrenze hängt vom Kurvenradius sowie dem Fahrverhalten des Bedieners ab. Die Geschwindigkeit der Lenkbewegung sowie Geschwindigkeitsänderungen des Fahrzeugs (Beschleunigen oder Bremsen) sind zusätzliche Parameter, die einen starken Einfluss auf die Kippgrenze haben.

den Bremsbereich verlassen. Das Ergebnis für Linde-Fahrzeuge: Alle bestehen den L-Test und fahren souverän durch Kurven – und dies ohne technische Hilfssysteme.

Sicherheit für Mensch und Maschine

Dass Linde-Stapler den L-Test problemlos meistern, liegt an der hohen passiven Sicherheit der Stapler – wie etwa der hoch angebrachten Lenkachse und dem niedrigen Eigenschwerpunkt. Diese konstruktiv bedingten Eigenschaften verringern das auf die Stapler wirkende Kippmoment um 30 Prozent.

Darüber hinaus stattet Linde alle elektrischen sowie verbrennungsmotorischen

Gegengewichtstapler serienmäßig mit einem System zur automatischen Anpassung der Geschwindigkeit bei Kurvenfahrt aus.

Das bedeutet: Abhängig vom Lenkeinschlag reduziert das Sicherheitssystem automatisch die Geschwindigkeit des Fahrzeugs in Kurven und sorgt auf diese Weise für noch mehr Stabilität – was auch einen zusätzlichen Schutz für den Fahrer darstellt. „Dieses Feature serienmäßig zu verbauen ist bei verbrennungsmotorischen Gegengewichtstaplern weltweit einzigartig!“, unterstreicht Produktmanager Frank Bergmann. ■



MESSE

Effizient in die Zukunft

Wie kann der innerbetriebliche Materialfluss in Zukunft noch effizienter gestaltet werden? Antworten auf diese Frage bot der gemeinsame Messestand von Linde sowie den Vertriebspartnern Schöler Fördertechnik und Hofmann Fördertechnik.



PRODUKTE

→ Ein Highlight des Messestandes war das neue Sicherheitsassistenzsystem „Dynamic Mast Control“ (DMC) für Schubmaststapler. Dessen Clou ist der im Motorraum untergebrachte elektrische



Schubantrieb. Er gleicht mit präzisen Gegenbewegungen des Schubschlittens sowohl Mastschwingungen als auch die Durchbiegung des Mastes schnell, präzise und energieeffizient aus. Damit braucht der Fahrer eines Schubmaststaplers mit DMC nicht mehr auf ein Auspendeln der Last zu warten, sondern kann Lastträger deutlich schneller und sicherer einlagern. Durch das lotrechte Anheben der Last ergibt sich zudem ein deutlich geringeres Risiko für mögliche Beschädigungen von Waren oder Regalen.

Dass es den vernetzten Stapler bereits heute gibt, zeigte die Produktfamilie „connect“. Modular aufgebaut, besteht das Flottenmanagementsystem softwareseitig aus Verwaltungs- und Analysesoftware und umfasst unter anderem Zugangskontrolle, Kollisionserkennung und Berichtsweisen. Per Bluetooth oder Mobilfunk erfolgt hardwareseitig die Datenübertragung entweder in die lokale Datenbank oder ein Cloud-basiertes Datenportal. Per

Nachrüstlösung lassen sich Bestands- und Fremdfahrzeuge einbinden.

Die Logistikzug-Lösungen Linde Logistic Train und Linde Factory Train sind für den modernen, getakteten Materialfluss in Produktionsbetrieben entwickelt und verfügen über ein Höchstmaß an Flexibilität, Komfort, Spurtreue und Wendigkeit. Beide Schleppzuglösungen kommen ohne Mittelbockachse aus, was sie sehr flexibel hinsichtlich der aufzunehmenden Gebinde macht.

Wie die beiden Linde Trains im Einzelnen ausgestaltet sein sollten, entscheiden Kriterien wie Beschaffenheit, Breite und Gefälle des Fahrweges, die Art des Lagers (zum Beispiel Kühlhaus, Reinraum oder Lebensmittel) sowie Abmessung, Gewicht, Schadensanfälligkeit und Art der Gebinde-Verpackung. Zudem spielen Fahrtroute und Organisation der innerbetrieblichen Logistik eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, welche Lösung am besten zu den Anforderungen passt. ■



Schwerpunkte des Auftritts auf dem 380 Quadratmeter großen Stand waren das neue Flottenmanagementsystem „connect:“ mit umfangreichen Soft- und Hardwareoptionen, die beiden Sicherheitsassistenzsysteme „Linde Safety Pilot (LSP)“ für Stapler und „Dynamic Mast Control (DMC)“ für Schubmaststapler, die beiden Linde Trains sowie Automatisierungslösungen.

PARTNERSCHAFT

→ Linde Material Handling und der Robotik-Spezialist Balyo haben eine strategische Partnerschaft geschlossen. Mit der Kooperation möchte Linde MH seine Aktivitäten auf dem Gebiet der roboter-gesteuerten Flurförderzeuge intensivieren, Balyo die Marktdurchdringung seiner innovativen Technologie deutlich erhöhen. Geplant ist eine Zusammenarbeit bei Entwicklung, Fertigung und Vertrieb unter dem Dach der „Linde robotics“ und damit eine Ausweitung der Lösungskompetenz von Linde auf diesem Gebiet.

Autonomes Fahren

Die auf Standardgeräten von Linde basierenden und mit Balyo-Technologie betriebenen autonom fahrenden Flurförderzeuge benötigen zur Navigation im Raum weder Laserreflektoren noch Schienen oder Magnete. Vielmehr nutzen sie eine eingebaute, autonome, lasergestützte Technologie, welche zur Orientierung im Raum örtliche Gegebenheiten wie Mau-

ern, Regale oder Pfeiler verwendet. Zudem erlaubt die exklusive Technologie einen schnellen und einfachen Installationsprozess. Dabei wird das Lager zunächst kartographiert, dann werden die Daten in eine zweidimensionale Karte umgerechnet. Es folgt die Festlegung der Wege durch das Lager und die Definition der den Robotikgeräten zuzuordnenden Aufgaben. Abschließend folgt eine genaue Justierung vor Ort.

Intelligente Technik

Eine umfangreiche Software sorgt für die vollständige Einbindung der Fahrzeuge in das Lager, indem es diese mit Lagerverwaltungssystem (LVS) und Warenwirtschaftssystem (WWS) verbindet und den Lagerverantwortlichen eine bequeme Überwachung mit Hilfe der intuitiven Benutzeroberfläche ermöglicht. Gleichzeitig verfügen die Robotikgeräte über ein fortschrittliches Sicherheitssystem, das nicht nur für leichte Bedienbarkeit sorgt,



Strategische Partnerschaft geschlossen: Linde Geschäftsführer Vertrieb, Christophe Lautray (links) und Geschäftsführer Fabien Bardinet für den Robotik-Spezialisten Balyo.

sondern das Flurförderzeug automatisch wieder anfahren lässt, nachdem ein zuvor erkanntes Hindernis beseitigt wurde und die Fahrtroute wieder frei ist. Dabei analysieren die Roboter ihre Umgebung im Gegensatz zu anderen Lösungen dreidimensional bevor sie eigenständig starten. Erste gemeinsame Produktentwicklungen wurden auf der LogiMAT vorgestellt, weitere sollen in Kürze folgen. ■

MELDUNGEN



Waldtag

Zwei Monate nach Übergabe des Schecks über 5.000 Euro aus einer Vertriebsaktion für die Dieselstapler der Baureihe Linde H20 - H50 EVO war es soweit: Die Baumschulen der Bayerischen Staatsforsten hatten die 3.500 von Linde gesponserten Eichensetzlinge geliefert – und die Bepflanzung der 5.000 Quadratmeter großen Eichenfläche in der Abteilung Haidrain des Reviers Schollbrunn konnte beginnen. Eine Gruppe von Mitarbeitern, Praktikanten und Auszubildenden von Linde unterstützte die Forstwirte des Forstbetriebs Rothenbuch tatkräftig. Im Bild: Angeleitet von einem Forstwirt nutzten die Praktikanten den Göttinger Fahrradlenker zum Setzen der jungen Eichen. |

IMAGE-RANKING 2015

Beste Marke

Gabelstapler/
Lagertechnikgeräte



6/2015

www.verkehrsrundschau.de

Image Award 2015

Deutschlands Einkaufsentscheider für Produkte im Bereich Lager und Umschlag haben die besten Flurförderzeuge-Marken gekürt. In der Kategorie „Gabelstapler und Lagertechnikgeräte“ erreichte Linde 879 von maximal 1.000 Punkten und setzte sich damit zum wiederholten Mal an die Spitze des Rankings.

Im Auftrag des Münchener Wochenmagazins VerkehrsRundschau hat das Marktforschungsinstitut Kleffmann dazu 196 Führungskräfte aus Logistikdienstleistung sowie Industrie und Handel zu Image und Bekanntheit der wichtigsten Anbieter von Gabelstaplern und Lagertechnikgeräten befragt. |

SCHUBMASTSTAPLER

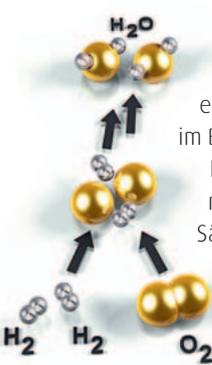
Außeneinsätze willkommen

→ Ab sofort sind neue Schubmaststapler-Modelle von Linde im Traglastbereich von 1,4 bis 2,0 Tonnen für den kombinierten Innen- und Außeneinsatz verfügbar. Ausgestattet mit großen Superelastik-Lasträdern und mehr Bodenfreiheit im Vergleich zu den Standardgeräten, kommen sie auch mit unebenen oder nassen Fahrbahnoberflächen gut zurecht und können damit gleichermaßen zur Be- und Entladung von Lkw, an Rampen, in Hochregalen oder Außenflächen eingesetzt werden. Diese Flexibilität macht die SE-bereiften Schubmaststapler beispielsweise für Distributionsdienstleister aber auch Betriebe aus der Metall- und Getränkeindustrie interessant, um zusätzliche Schnittstellen zwischen Lager, Wareneingang und Versand zu vermeiden. |



BRENNSTOFFZELLENSTAPLER

Positive Zwischenbilanz



→ Knapp ein Jahr nach der Übergabe von vier Routenzugschleppern und fünf Gabelstaplern mit Brennstoffzellen-Hybridantrieb an das Werk der BMW Group in Leipzig zogen die Verantwortlichen eine erste Zwischenbilanz des Projektes: „Die bei der Teileversorgung im BMW i Karosseriebau des Werkes Leipzig zum Einsatz kommenden Linde-Flurförderzeuge mit Brennstoffzellen-Hybridantrieb übernehmen die gleichen Transportaufgaben wie ihre Pendanten mit Bleisäure-Akku in anderen Werksteilen“, berichtet Hannes Schöbel, Produktmanager Innovative Antriebe bei Linde. Die in Leipzig eingesetzten Stapler Linde E25 HL und Linde E35 HL mit 2,5 und 3,5 Tonnen Tragfähigkeit verfügen über ein neu entwickeltes Brennstoffzellensystem mit 80 Volt Spannung. |

PROMICUP

Spende für Henry Maske Stiftung

→ Henry Maske kann nicht nur boxen, sondern auch Gabelstapler fahren. Das bewies er beim Weltmeisterschafts-Finale des StaplerCups Ende September in Aschaffenburg: Im Charity-Wettbewerb „PromiCup“ erspielte der ehemalige Box-Champion für seine Stiftung



„A Place for Kids“ 17.500 Euro, die ihm kürzlich von Emil Schneider, dem Vorsitzenden des Vereins StaplerCup hilft e. V., im Jugendzentrum „Henry's H.O.P.E.“ in Köln Dünnwald übergeben wurden. Ziel der 600 Quadratmeter großen Einrichtung ist es, das soziale Klima in der Siedlung mit rund 800 Jugendlichen nachhaltig zu verbessern. |

Sicher ist sicher

→ Die Nachfrage nach kundenspezifischen Lösungen steigt – dies gilt auch für explosionsgeschützte Flurförderzeuge. Ein breites Angebot an entsprechenden Fahrzeugen hält Proplan bereit. Zu den jüngsten Neuheiten zählen:

Die funkgesteuerte Gaswarnanlage

Flurförderzeuge, die in der Ex-Schutzzone 2, ATEX-Kategorie 3 G (Gas) arbeiten, benötigen entweder entsprechende sicherheitstechnische Modifikationen (Vollschutz) oder sind mit einer Warnanlage auszurüsten, die kontinuierlich die Gaskonzentration in der Umgebungsatmosphäre überwacht und das Fahrzeug bei Grenzwertüberschreitung kontrolliert stilllegt. Ab sofort ist für Linde Elektro-Stapler im Traglastbereich von 1,4 bis 3.5 Tonnen, die in der Ex-Schutzzone 2 zum Einsatz kommen, optional die funkgesteuerte Gaswarnanlage des französischen Herstellers Centrexpert erhältlich. Das zertifizierte System verfügt über Zugangssteuerung, Pre-Shift-Check vor Arbeitsantritt und Selbstkalibrierung. Ein Bildschirm informiert den Fahrer über alle sicherheitsrelevanten Daten wie Gaskonzentration und Betriebstemperatur der Motoren. Die komplette Einheit ist in einem Gehäuse untergebracht, das gerade einmal die Größe einer Getränkedose hat.



Der „Fasskipper“

Der „Fasskipper“ ist ein Fahrzeug, das es in zwei verschiedenen Ausführungen gibt – und mit dem sich offene oder geschlossene Fässer mit einem Gewicht von bis zu 300 Kilogramm greifen und kippen lassen. Die Basis bildet ein Linde-Hochhubwagen, der über eine gekürzte Radbasis verfügt. Das Fahrzeug erlaubt die Applikation von verschiedenen



Anbaugeräten, um Fässer greifen und kippen zu können. Eine erste Variante mit kombiniertem Greif- und Kippanbaugerät wurde für ein Chemieunternehmen konzipiert. Es kommt in der Ex-Schutzzone 1 zum Einsatz und kann geschlossene Fässer mit Spundöffnung und einem Durchmesser von 300 bis 600 Millimeter aufnehmen, transportieren und zwischen null und 180 Grad schwenken. Eine zweite Ausführung des Ex-geschützten Fasskippers wurde

für einen Kunden aus der Pharmaindustrie entwickelt. Mit dem Fahrzeug werden in der Ex-Schutzzone 2 offene Fässer gegriffen sowie anschließend bestimmte Mengen auf einer Waage dosiert und abgefüllt.

Niederhubwagen für die Ex-Schutzzone 2/22

Die Modelle Linde T16 EX bis T20 EX mit 1,6 bis 2,0 Tonnen Tragfähigkeit und der Mittelhubkommissionierer Linde V10 EX mit einer Tonne Tragfähigkeit stehen den Serienfahrzeugen hinsichtlich Ergonomie, Leistungstärke, Komfort und Servicefreundlichkeit in nichts nach und sind für Batteriekapazitäten von 150 Ah bis 375 Ah ausgelegt. Den Drehstrommotor, die Bremse sowie den Drehzahl- und Temperatursensor schützt ein Gehäuse, das Magnetventil und das Steuergehäuse sind durch eine Vergussmasse abgedichtet. Die Proplan-Safety-Unit (PSU) überwacht alle elektrischen Funktionen und gewährleistet einen sicheren Einsatz der Geräte in der Zone 2/22. ■



TERMINVORSCHAU

Sei dabei

Die Vorbereitungen für den StaplerCup 2015 sind bereits angelaufen. Vom 17. bis 19. September ist es wieder soweit. Die weltweit besten Staplerfahrer kommen nach Aschaffenburg und stellen ihr Können unter Beweis. Ab Mai startet die Qualifikation zur Teilnahme für alle deutschen Staplerfahrer bei den Linde-Vertragspartnern.

REGIONALMEISTERSCHAFTEN

Dietze, Schorfheide, 25.4.; Beuthauser-Bassewitz, Hagelstadt, 9.5.; FSN Fördertechnik, Hermsdorf, 9.5.; Hofmann, Neckarsulm, 9.5.; Schrader, Essen, 9.5.; Beuthauser, Dresden, 30.5.; FSN Fördertechnik, Rostock, 6.6.; Günsel, Leipzig, 6.6.; Jetschke, Hamburg, 6.6.; Trafö, Wustermark, 6.6.; Jungbluth, Riegelsberg, 13.6.; Lindig, Eisenach, 13.6.; MV Fördertechnik, Blankenhain, 13.6.; Pelzer, Kerpen-Sindorf, 13.6.; Vesta, Neubrandenburg, 13.6.; Richter, Herborn, 20.6.; Schöler, Rheinfelden, 20.6.; Willenbrock, Bremen, 20.6.; Müller, Nürnberg, 27.6.; Sander, Chemnitz, 27.6.; Suffel, Aschaffenburg, 27.6.; Willenbrock, Hannover, 27.6.; Neotechnik, Bielefeld, 22.8.; Pahlke, Haan, 22.8. (Termine: Stand 2/2015)

Impressum

Herausgeber

Linde Material Handling GmbH
Aschaffenburg, www.linde-mh.de

Verantwortlich für die Inhalte

Heike Oder, Linde Material Handling GmbH

Redaktion, Layout, Lithografie

Lattke und Lattke GmbH, Reichenberg

Druck

Hinckel-Druck GmbH, Wertheim

Fotos

Linde MH, Uwe Rasp, Daniel Peter, LogiMAT, Getty Images (Mike Clarke, schauln, Mikel Ortega, Alexandru Magurean), Fotolia (Ideeah Studio, Wavebreak-mediaMicro, Minerva Studio), Hermes Fulfilment, Uni Würzburg, Verkehrsrundschau

Alle Rechte vorbehalten. Irrtümer und Druckfehler vorbehalten. Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Kultfiguren fahren Linde

Die geobra Brandstätter GmbH & Co. KG mit Sitz in Zirndorf hat in ihrem neuen PLAYMOBIL-Logistikzentrum in Herrieden ein intelligentes Logistikkonzept realisiert, in dessen Mittelpunkt Linde-Flurförderzeuge stehen. imdialog sprach mit den Verantwortlichen.

→ Jeder kennt sie, die nur 7,5 Zentimeter großen und inzwischen 40 Jahre alten PLAYMOBIL-Figuren. Insgesamt 2,7 Milliarden fanden bislang weltweit ihren Weg in die Kinderzimmer. Das fränkische Familienunternehmen geobra Brandstätter GmbH & Co. KG mit Sitz in Zirndorf stellt die beliebtesten Spielfiguren her. Bei der Markteinführung Anfang der 70er Jahre gab es nur drei Charaktere mit der gleichen Zackenfrisur – Ritter, Indianer und Bauarbeiter. Heute gibt es 374 Frisuren, 839 verschiedene Gesichter, 68 unterschiedliche Bärte und somit mehr als 21 Millionen Kombinationsmöglichkeiten.

Investition in die Zukunft

Die größte PLAYMOBIL-Fertigungsstätte mit mehr als 1.500 Mitarbeitern liegt im mittel-

fränkischen Diethenhofen. Hier werden zum Beispiel das Piratenschiff, die Ritterburg oder die Kita gefertigt. Das Hauptwerk produziert täglich durchschnittlich 10 Millionen Spritzteile, bedruckt 250.000 Einzelteile und packt 65.000 blaue Packungen. Da man im Jahr 2013 mit der Produktion und dem Versand von mehr als 60 Millionen PLAYMOBIL-Packungen an die Kapazitätsgrenzen gelangte, entschied man sich für den Bau eines neuen Logistikzentrums in Herrieden im Landkreis Ansbach.

Rund 80 Millionen Euro investierte Deutschlands größter Spielwarenhersteller in den Neubau. Das Logistikzentrum besteht aus acht Hallen und 100 Lkw-Ladotoren für den Warenein- und -ausgang mit einer Fläche von 90.000 m². Der Standort ist für die Lagerung, Kommissionierung,

Konfektionierung und den weltweiten Versand von PLAYMOBIL-Spielzeug verantwortlich. Die Hallen verfügen über 119.000 Palettenstellplätze. 250 Mitarbeiter sorgen im Zweischichtbetrieb, in Saisonspitzen sogar dreischichtig dafür, dass das Spielzeug schnell seinen Bestimmungsort erreicht. Um dies zu bewerkstelligen, setzt das Unternehmen auf eine Logistik, in der Flurförderzeuge die Schlüsselrolle spielen.

Das Servicekonzept war entscheidend

Insgesamt hat geobra Brandstätter 250 Linde-Fahrzeuge im Einsatz, die alle mit einem Servicevertrag gekauft wurden. Im Logistikzentrum bewältigen insgesamt 120 Stapler- und Lagertechnikgeräte den Materialfluss, darunter 22 modulare Schmalgang-Kombifahrzeuge K mit einer Tragfä-

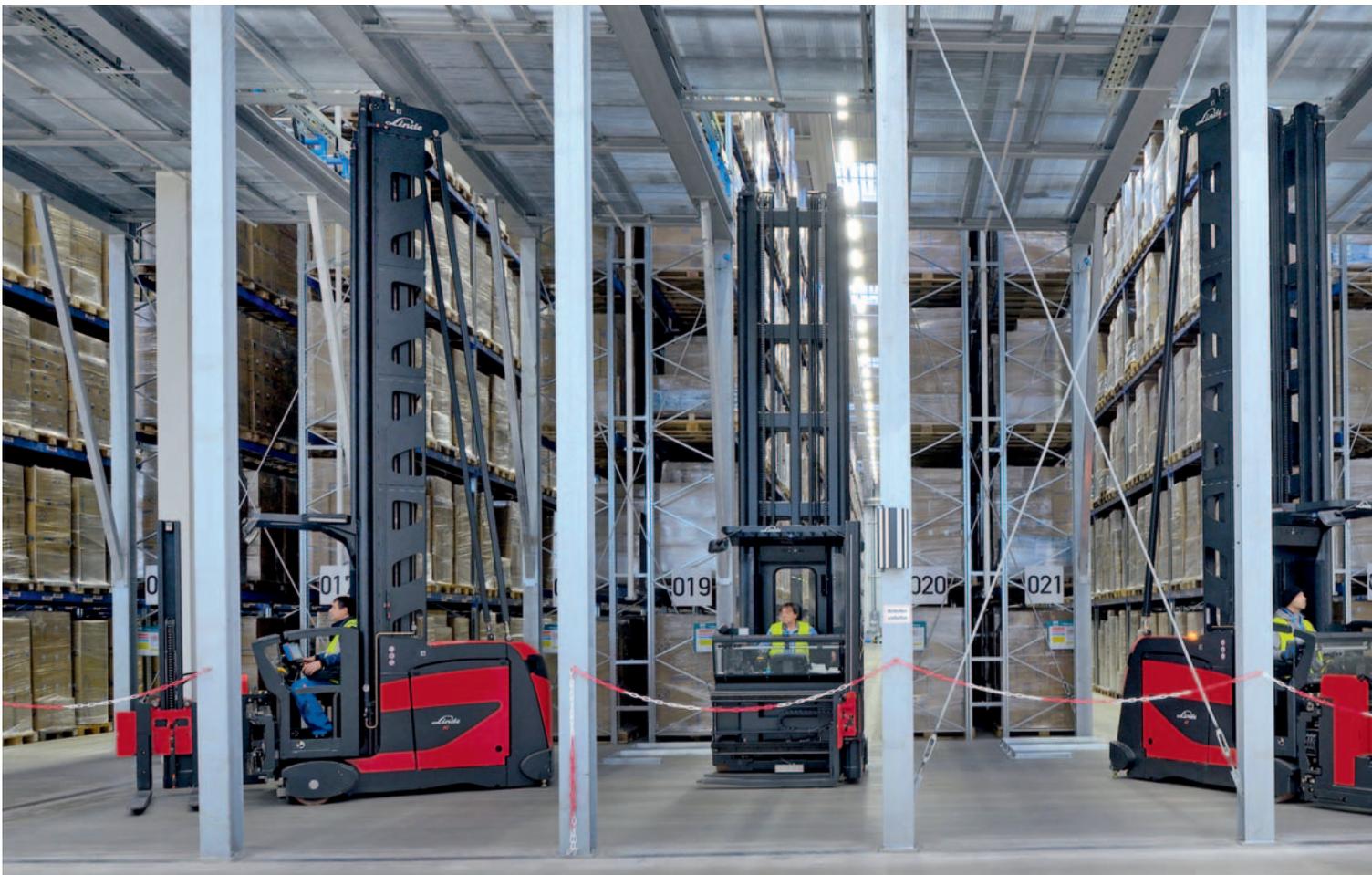


Bild rechts: Robert Benker, Technischer Leiter (rechts), und Klaus-Dieter Hampl, Logistikleiter (links) bei PLAYMOBIL, sind mit dem intelligenten Logistikkonzept in Herrieden sehr zufrieden.

Bild unten: Die modularen Schmalgang-Kombifahrzeuge Linde K sind teilautomatisiert, das heißt, in den Gassen des Schmalganglagers übernimmt das Fahrzeug die Navigation und steuert den Lagerort – also die vorgegebene Längs- und Höhenposition – zentimetergenau an.

higkeit von 1,5 Tonnen, sechs Schubstapler R14X mit einer Tragfähigkeit von 1,4 Tonnen, 32 Hochhubwagen L12 LSP mit Triplex-Hubmast, 30 Niederhubwagen L12 LSP mit Triplex-Hubmast, 30 Niederhub-Kommissionierer N20, fünf Niederhubwagen T20 SP, zwei Schlepper P50, je ein Elektrostapler E20 und E25 sowie ein Dieselstapler H35.

Dass Linde den Zuschlag erhielt, hatte mehrere Gründe: „Uns haben die technischen Eigenschaften der Fahrzeuge überzeugt. Sie decken sich perfekt mit unseren Anforderungen. Zudem haben wir in Dietenhofen mit Linde-Geräten sowie mit der Beratung und dem Service des Linde-Vertragspartners Müller Fördertechnik schon gute Erfahrungen gemacht“, sagt Robert Benker, Technischer Leiter bei PLAYMOBIL. „Wir müssen uns auf einen schnellen und kompetenten Service verlassen können,



i geobra Brandstätter GmbH & Co. KG

Die geobra Brandstätter GmbH & Co. KG mit Sitz im fränkischen Zirndorf bei Nürnberg ist als Hersteller der beliebten PLAYMOBIL-Figuren Deutschlands größter Spielzeugproduzent. Mit 4.069 Mitarbeitern weltweit, davon 2.303 in Deutschland, erzielte das Unternehmen im Jahr 2013 einen weltweiten Umsatz von 552 Millionen Euro und einen Marktanteil von 7,5 Prozent. Damit rangiert PLAYMOBIL im Jahr 2013 hinter Lego und Mattel auf Position Nr. 3 im Markt. www.playmobil.de

da wir uns Ausfälle nicht leisten können.“ Für den Service der Fahrzeuge sind zwei Linde-Servicetechniker verantwortlich, die an festen Tagen in der Woche für die War-

tung oder anfallende UUV vor Ort stationiert sind.

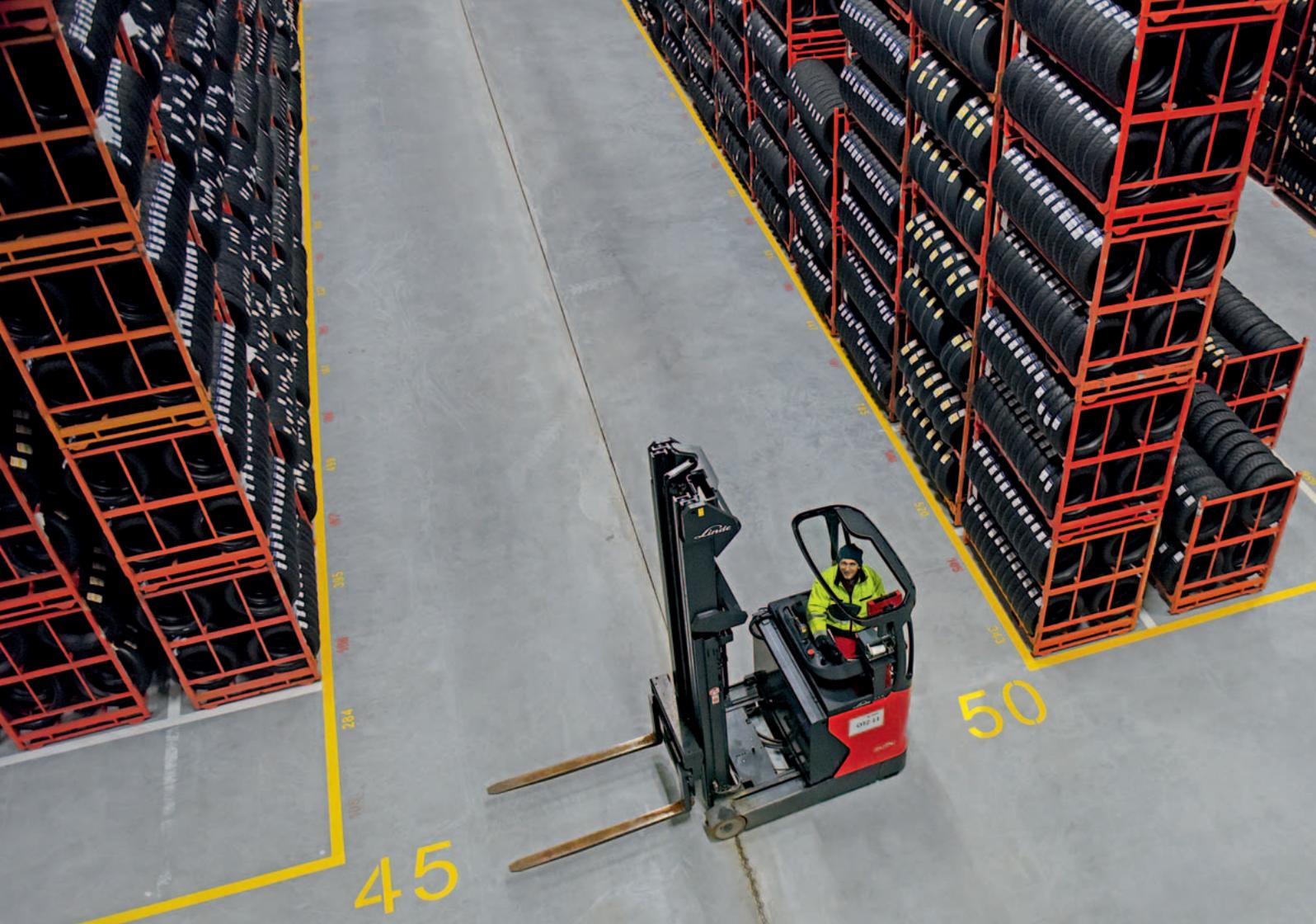
Reibungsloser Materialfluss

Im Wareneingang werden alle PLAYMOBIL-Artikel aus den verschiedenen Werken sowie Zulieferteile, wie zum Beispiel Kartonnagen, per Lkw angeliefert. Nachdem sie ins Lagerverwaltungssystem eingebucht worden sind, übernehmen Linde-Hochhubwagen L12 LSP den Weitertransport. Die konventionelle Lkw-Entladung übernehmen Niederhubwagen T20 SP, die dazu mit extra langen Gabeln für die Aufnahme von zwei Paletten hintereinander ausgestattet sind. Auf der Fördertechnik werden die Paletten per Barcode identifiziert; dann wird ihnen ein Lagerort im Hochregallager zugeteilt. An den Übergabestationen zum Schmalganglager empfangen die modularen Schmalgang-Kombifahrzeuge Linde K die Paletten. Der Clou dabei: Die Ein- und Auslagerung der Paletten ins Regal erfolgt automatisch, denn die Fahrzeuge wurden mit der Linde-Lagernavigation teilautomatisiert.

Hohe Flexibilität und Skalierbarkeit

Das Schmalganglager verfügt über 56.000 Palettenstellplätze, die sich auf 48 Gassen verteilen. „Wir wollten an unserem neuen Logistikstandort eine möglichst hohe Verfügbarkeit und Flexibilität erreichen. Diese hätte uns eine Lösung mit Regalbediengeräten nicht bieten können,“ erläutert Logistikleiter Klaus-Dieter Hampl das Lagerkonzept. ■





REPORTAGE

Das Mega-Lager

Wenn es um Reifenlogistik geht, gilt die Fiege Gruppe als erster Ansprechpartner. Ende 2014 stellte das Familienunternehmen ein neues Multi-User-Center fertig. Kunde ist Pirelli Deutschland. Die Inhouse-Logistik übernehmen die Mitarbeiter mit Hilfe von Linde-Flurförderzeugen. imdialog war vor Ort und erfuhr, welches Konzept hinter dem Prestigeobjekt steht.

→ Einer der stärksten Kontraktlogistiker und Spezialist für Reifenlogistik in Europa ist die Fiege Gruppe mit Hauptsitz in Greven, Westfalen. Das Traditionsunternehmen beschäftigt mehr als 11.000 Mitarbeiter in 17 Ländern und besitzt mehr als drei Millionen

Quadratmeter Lager- und Logistikfläche. Dazu zählt auch das jüngst eröffnete Distributionszentrum in Dieburg. Mit einer Lagerfläche von rund 90.000 m² – aufgeteilt in neun Hallen, jede circa 156 Meter tief und 62 Meter breit – ist es eine der modernsten

und nachhaltigsten Logistikimmobilien Europas.

Die große Rochade

Ein großer Teil der Fläche des Neubaus ist für die Pirelli Deutschland GmbH reserviert. Seit Januar 2014 verantwortet Fiege die Logistik für diesen Kunden, ein Artikelsortiment mit über eintausend verschiedenen IP-Codes, darunter Reifen für Pkw, Lkw und Motorräder. Zu den erbrachten Dienstleistungen zählen unter anderem Warehousing, Distribution und Value Added Services – wie die Etikettierung der Reifen. „Die Logistikleistung von Fiege beginnt bereits im Pirelli-Werk. Sobald die Reifen die Produktionsstraße verlassen haben, kümmern wir uns um alles Weitere“, berichtet Stefan Kazmierz,

i Fiege Logistik Holding Stiftung & Co. KG

Die Fiege Gruppe zählt zu den führenden Logistik Anbietern in Europa. Ihre Kompetenz besteht insbesondere in der Entwicklung und Realisierung integrierter, ganzheitlicher Logistiksysteme. Sie gilt als Pionier der Kontraktlogistik. Über 11.000 Mitarbeiter weltweit, 200 Standorte und Kooperationen in 17 Ländern bilden ein engmaschiges logistisches Netzwerk. In der Reifenlogistik ist Fiege seit Ende der 1970er Jahre tätig und betreibt unter anderem in Hamburg, Dortmund, der Region Frankfurt und Lahr sowie an Standorten in Tschechien, Polen und Ungarn Reifenzentrallager. Zum Leistungsangebot des Unternehmens gehören Import- und Exportabwicklung, alle Warehouse-Aktivitäten inklusive Value Added Services und tägliche Linienverkehre mit garantiertem 24h-Service. www.fiege.de

DIE LOGISTIKLEISTUNG VON FIEGE BEGINNT BEREITS IM PIRELLI-WERK.

Stefan Kazmierz, Projektleiter Fiege Deutschland



lagern wir fünf Reifengestelle übereinander. Vereinfacht kann man sagen, dass wir Fünfer-„Legotürme“ bauen, die noch einmal zehn oder zwanzig Blöcke in der Tiefe haben. A-Artikel werden dabei in einem Block nahe der Rampe gelagert. Für Langsamdreher und Sonderartikel haben wir zusätzliche Regalfläche auf der Bühne oberhalb des Lagers“, unterstreicht Kazmierz.

Von A nach B nach C

Wenn die Reifengestelle in Dieburg ankommen, treten zunächst Linde E16 Elektro-Stapler in Aktion. Ihre Aufgabe ist das Be- und Entladen der Lkw. Entsprechend beschränkt sich ihr Aktionsradius auf die Ladezonen in jedem Hallenabschnitt. Dort werden die Gestelle abgestellt und von Schubmaststaplern (Linde R16) sowie Vertikal- und Horizontalkommissionierern (V modular und V10) übernommen. Ihre Fahraufträge erhalten die Fahrer direkt von der elektronischen Lagerverwaltung über WLAN

auf ein Terminal. Zusätzliche mobile Datenerfassungsgeräte am Stapler sind Scanner und Labeldrucker. Zum weiteren Fuhrpark zählen mehrere Niederhubwagen – darunter auch ein Linde T33 mit 3,80 Meter langen Gabelzinken. Der „Schnellläufer“ für Streckentransporte nimmt bis zu drei Reifengestelle hintereinander oder zwei übereinander auf. Als Anbaugeräte gibt es neben längeren und größeren Gabeln unter anderem Drehgabelklammern sowie verschiedene Sondergabelträger für die Schubmaststapler. „Diese Spezialanfertigungen haben wir in enger Abstimmung mit Linde und unserem Linde-Vertragspartner Suffel Fördertechnik entwickelt. Auch diese hervorragende Kooperation war für uns ein wichtiges Kaufkriterium“, verrät Kazmierz. Aktuell nutzt Fiege im Multi-User-Center sowie den weiteren Pirelli-Lagern 71 Linde-Flurförderzeuge. In der Ausbaustufe sollen in Dieburg 40 bis 50 Fahrzeuge zum Einsatz kommen, darunter zum Großteil neue Geräte. |

(1) Be- und Entladung der Lkw übernehmen Linde E16 Elektro Stapler. (2) Stefan Kazmierz leitete den Neubau des Multi-User-Centers. (3) Fahraufträge werden automatisch in die Stapler übermittelt. (4) Bis zu fünf Reifengestelle übereinander lagern im Blocklager.

der den Neubau als verantwortlicher Projektleiter von Anfang an begleitet hat.

Reifenchaos

Blickt man hinter die Tore des neuen Logistikzentrums, dominiert das Schwarz der unzähligen Reifen, die zu je 40 Stück stehend in speziellen Reifengestellen zusammengefasst sind. Die Lagerplätze im Blocklager werden chaotisch zugewiesen und verwaltet. Dabei folgt das Lagerverwaltungssystem einerseits dem FIFO-Prinzip. Andererseits achtet es darauf, dass die Reifen aus der gleichen Produktionswoche stammen – erkennbar am DOT (Kennzeichen für das Herstellungsdatum) des Reifens. „Nach der Lkw-Entladung werden die Gestelle zunächst in der Nähe der Rampe abgestellt und es erfolgt eine Sichtkontrolle. Dann kommen sie ins Blocklager. In der Regel





Von Linde-Vertragspartnern aufbereitete Fahrzeuge erhalten das Siegel „Geprüfte Stapler“.

GEBRAUCHTPROGRAMM

Geprüfte Qualität aus zweiter Hand

Unter dem Siegel „Geprüfte Stapler“ bieten die Linde-Vertragspartner eine attraktive und kostengünstige Alternative zur Beschaffung neuer Flurförderzeuge an.

→ Unternehmen, die erfolgreich wachsen, sehen sich einem großen Investitionsbedarf gegenüber. Gerade hier bietet Linde mit seiner Produktpalette „Geprüfte Stapler“ eine attraktive, kostengünstige Alternative und eine für jeden Einsatzzweck passende Lösung – von Diesel- und Treibgasstaplern über Elektrostapler, Lagertechnikfahrzeuge, Schlepper und Systemfahr-

zeuge bis hin zu Staplern für explosionsgeschützte Bereiche sowie Schwerstapler. In der Regel handelt es sich hierbei um ehemalige Flottenfahrzeuge, die auf Basis eines Wartungsvertrags von Anfang an nach Herstellerempfehlung gewartet wurden. Somit erwirbt der Käufer ein zuverlässiges, hochleistungsfähiges Fahrzeug. Und: Je nach Umfang der Aufbereitung sind die

Gebrauchstapler wie neu. Den Umfang der Aufarbeitung führt Linde in drei verschiedenen Stufen aus – je nach Einsatzzweck der Geräte. Es gibt die Fahrzeuge in den Kategorien: „Linde PLUS“, „Linde SUPER“ und „Linde ULTRA“.

Alle Details dazu finden sich im Internet unter www.linde-mh.de > Geprüfte Gebrauchstapler. ■



Umfassende Aufarbeitung – und die Gebrauchten sind so gut wie neu

(1) „Geprüfte Stapler“ von Linde sind üblicherweise Flottenfahrzeuge, die von Anfang an von Linde-Mechanikern gewartet wurden. (2) Zu Beginn der Aufbereitung nehmen qualifizierte Mechaniker eine umfassende Funktionsprüfung vor. (3) Anschließend folgt eine gründliche Reinigung mit dem Hochdruckgerät. (4) Um bei Dieselstaplern die volle Einhaltung geltender Abgasnormen zu gewährleisten, wird auch der Motor strengen Tests unterzogen – unter Einsatz modernster Diagnosegeräte. (5) Bei elektrischen Staplern werden die Batterien auf ihre Leistungsfähigkeit hin geprüft und Batteriezellen bei Bedarf ersetzt. (6) Schadhafte Fahrzeug-Komponenten werden repariert oder ersetzt, wobei nur Linde-Original-Ersatzteile zum Einsatz kommen. (7) Je nach Bedarf werden die Stapler in Original-Farben nachlackiert oder neu lackiert, um ein erstklassiges äußeres Erscheinungsbild zu gewährleisten. Erst danach wird das Linde-Gütezeichen „Geprüfte Stapler“ angebracht. (8) Die Abschlusskontrolle ist eine unabhängige Mehrfachkontrolle (laut der derzeit gültigen FEM-4.004-Richtlinie). Ein Kontrollzertifikat wird mit jedem Stapler ausgeliefert.

Vom Abendkleid bis zur Zitronenpresse

Deutschland ist nicht nur Welt-, sondern auch Europameister. Diesmal aber nicht im Fußball, sondern bei Retouren. Speziell nach Weihnachten haben die Paketdienstleister und Onlinehändler jede Menge mit zurückgesandten Waren zu tun. imdialog hat sich bei einigen führenden Anbietern umgesehen.

→ Hermes Fulfilment (nach eigenen Angaben größter Dienstleister dieser Art) – unter anderem für Otto, bonprix und SinnLeffers tätig – bearbeitet pro Jahr 50 Millionen zurückgegebene Produkte. Von Smartphones und Tablets über Textilien und Schmuck bis hin zu Möbeln und Waschmaschinen. Entsprechend diffizil ist auch die Logistik. „Der Retourenbetrieb in Hamburg ist auf das kleinvolumige Sortiment spezialisiert. Der überwiegende Teil der Rücksendungen sind Kleidungsstücke“, erklärt Dieter Urbanke, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hermes Fulfilment GmbH die Organisationsstruktur. Während die durchschnittliche Retourenquote von Textilien bei etwa 40 Prozent liege, seien es bei technischen Geräten nur rund 15 Prozent.

Spitzenreiter Kleidungsstücke

Das Logistikzentrum im thüringischen Ohrdruf ist der Dreh- und Angelpunkt für größere und sperrige Stücke bis zu einem

Dieter Urbanke, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hermes Fulfilment GmbH.



Gewicht von knapp 30 Kilogramm. „1,5 Millionen zurückgesandte Teile bearbeiten wir dort pro Jahr“, sagt Urbanke stolz. 1.100 Mitarbeiter kümmern sich alleine in Hamburg ganzjährig um die Rücksendungen. Diese erfasst zunächst ein Scanner und über Förderbänder, vorbei an rechnergestützten Kameras, geht es in die Warenbeurteilung. Dort werden die Artikel genau untersucht. „Unsere Mitarbeiter verfügen über ein fundiertes Fachwissen, um die Produkte sorgfältig auf ihre Neuwertigkeit zu prüfen“, erläutert Urbanke. In der Regel ist die Ware in Ordnung, sie wird also wieder verpackt und in Transportwannen nach Haldensleben gebracht. Dort befindet sich das größte automatische Retourenlager der Welt, in dem bis zu eine Million Artikel lagern. Das Verbringen in die Regale erfolgt dank eines kombinierten Lager- und Transportsystems vollautomatisch – mit der sogenannten Shuttletechnik.

Warten auf neue Besteller

Rücksendungen wie manche Textilien, die nicht gleich lagerfähig sind, werden dagegen in Hamburg manuell nachgearbeitet: Beispielsweise muss man bei Kleidungsstücken die Fussel entfernen oder die Ware bei Bedarf reinigen oder neu aufbügeln. Schwieriger gestaltet sich die Rücknahme bei technischen Geräten. „Die Mitarbeiter führen komplexe Funktionsprüfungen durch, kontrollieren zum Beispiel, ob noch Bilder in der Digitalkamera gespeichert sind, und stellen die Werkseinstellung wieder her“, erklärt Urbanke. Ist alles in Ordnung, machen sich auch diese Produkte auf den Weg nach Haldensleben.

Ähnlich gründlich wie bei Hermes Fulfilment prüft auch die Media-Saturn-Gruppe ihre Retouren. Laut einer Sprecherin kommen nur originalverpackte und voll-



1,5 Millionen zurückgesandte Teile bearbeitet Hermes Fulfilment jährlich. 1.100 Mitarbeiter kümmern sich alleine in Hamburg ganzjährig um die Rücksendungen – wie etwa elektrische Geräte (Funktionstest).

kommen unbeschädigte Waren direkt wieder in den Verkauf. „Alle anderen Artikel werden geprüft und entweder wieder aufbereitet und über andere Kanäle als Gebrauchtware abverkauft oder direkt verschrottet“, sagt sie. Genaue Zahlen sind – wie branchenüblich – nicht zu erfahren. Nur so viel: „Das Retourenverhalten unserer Kunden ist unauffällig.“ Die Erfahrung habe gezeigt, dass Elektronikprodukte bewusster und gezielter eingekauft werden als etwa Mode. ■



RECHT

Motor aus – Handy an!

Telefonieren im Takt der Start-Stopp-Automatik.

→ Telefonieren am Steuer während der Fahrt mit dem Handy in der Hand kann unangenehme Folgen haben. Neben einem Bußgeld von 60 Euro droht dem Fahrer ein Punkt in Flensburg, der seit der Punktereform vom vergangenen Mai besonders schwer wiegt. Schließlich ist jetzt schon bei acht Punkten der Führerschein weg. Damit die Voraussetzungen für dieses „Delikt“ vorliegen, muss allerdings der Fahrzeugmotor laufen. Tut er das nicht, ist das Telefonieren mit dem Handy in der Hand erlaubt. Ob der Fahrer vorher den Motor per Hand abgeschaltet hat oder dies aufgrund einer Start-Stopp-Automatik zum Beispiel beim Halten an der Ampel erfolgt, ist dabei unerheblich, so das Oberlandesgericht Hamm in einer erst kürzlich ergangenen Entscheidung (OLG Hamm, Beschluss vom 09.09.2014, Az. 1 Rbs 1/14). Zu empfehlen ist der Griff zum Handy in diesem Fall dennoch nicht, da die meisten Fahrzeuge mit Start-Stopp-Automatik den Motor nicht nur automatisch abschalten, sondern auch ohne Vorankündigung wieder zuschalten. Und das nicht nur, wenn das Gaspedal getreten wird, sondern auch dann, wenn die Autobatterie wegen erhöhten Stromverbrauchs die Unterstützung der Lichtmaschine benötigt. ■

Andreas Waldhorn, Rechts- und Fachanwalt für Arbeitsrecht

STAPLER-WILLI



Linde Material Handling

Linde

Überreicht durch:
Linde Material
Handling GmbH
Aschaffenburg

Telefon +49.6021.99-0
Telefax +49.6021.99-1570
info@linde-mh.de
www.linde-mh.de