

3/2020

Brandeis Verlag und Medien GmbH & Co. KG
Schlieferstein 11a | 65439 Flörsheim

74. Jahrgang | 15.3.2020
ISSN 0047-780X

www.moebelspediteur.de
info@moebelspediteur.de

der möbel spediteur



Das große deutschsprachige Fachmagazin für Umzug und Logistik

Die neuen Lagermeister Containern mit Automatik



- Relogg: Die Mega-Fusion
- Hertling Hamburg: „Kein Nein“
- Confern: „So ein Blödsinn!“
- All Furniture: Facility-Nische



Die neuen Lagermeister Containern mit Automatik

Sie ermöglichen eine Hallenbelegung mit Containern, die mit klassischer Lagerhaltung nicht annähernd machbar ist: Vollautomatische Containerhallen sind in jeder Hinsicht eine ökonomische und effiziente Geschäftsidee. Nach einer langen Schlummerpause entdecken Firmen Möbelspediteure als Zielgruppe, um denen mit einer vollautomatischen Containerhalle ein neues Standbein zu schaffen.

Als vor rund 60 Jahren der US-Amerikaner Malcom McLean auf einem umgebauten Tanker die ersten sechzig Container von Newark im US-Bundesstaat New Jersey nach Houston in Texas transportieren ließ, ahnte niemand, welch revolutionäre Transporttechnik damit geboren wurde. 20 Jahre hatte McLean an der Idee getüftelt. Heute sind die ISO Container, ob 20- oder 40-Fuß in der weltumspannenden Logistik nicht mehr wegzudenken. Aktuell sind weltweit rund 34 Millionen Container

im Einsatz.

Eine Weiterentwicklung sind die Wechselaufbauten, die auf Lkw, Anhängern oder Güterwaggons transportiert werden. Ihr Verriegelungsgrundmaß entspricht denen der 20-Fuß-ISO Container, so dass ISO-Container oder Wechselbrücken ohne Umrüstung von ein und demselben Fahrzeug transportiert werden können.

Sind die Container in den vergangenen sechs Jahrzehnten nahezu unverändert geblieben, hat das Handling eine

rasante Entwicklung erfahren. Die neueste Entwicklungsstufe sind vollautomatisierte Containerlager.

Ausgelegt für 20-, 40- und High-Cube-Container

In einer solchen Halle werden 20-Fuß-, 40-Fuß- oder High-Cube-Container mit einem Kran gesteuert und eingelagert. Der Ablauf ist in allen Hallen im Kern derselbe: Die Container werden in den



Foto: Kramer

Seit Dezember 2018 geöffnet: Georg-Matthias Kramer hat in seinem „Lager 3.0“ in Bielefeld Platz für rund 250 Container.

Vorlagebereich gefahren und die Fixierung zum Lkw gelöst. Dort wird der Spreader an den Container angedockt. Die Einlagerung erfolgt dann vollautomatisch durch eine Krananlage, welches für die automatisierte Ein-, Um- oder Auslagerung sorgt.

Kleiner Markt mit großem Potenzial

Aktuell ist der Markt noch recht klein, aber zwei sehr große Hersteller haben sich bereits positioniert und teilen sich diesen weitestgehend auf: Der Hallenbauer Matthäi (siehe Seite 14) und der Kran-Spezialist HIT Hafen- und Industrietechnik. Zum Einsatz kommt in der Regel ein Zweiträgerbrückenkran mit einer Spannweite von zirka 22 Metern bis zirka 29 Metern. Diese Hebertechnik kann eine Last bis zu zirka 45 Tonnen, exemplarisch bezogen auf einen 20-Fuß-Container, aufnehmen.

Lasergestützte Präzisionstechnik und ein erschütterungsfreier Transport sorgen dafür, diese Kombo auch für sensible Güter einzusetzen – kaum ein Infofilm eines Spediteurs oder eine Live-Vorführung kommt ohne ein auf den Container gestelltes Wasserglas aus, das während des Transport ohne Schwappen dort stehen bleibt. Beeindruckend in der Praxis.

Seit 2,5 Jahren Möbelspediteure im Fokus

HIT Hafen- und Industrietechnik verfügt über eine mehr als 20-jährige Erfahrung im Bereich Antriebs- und Automatisierungstechnik von Kranen. Sie rüstet Neuanlagen aus und hat außerdem viel Erfahrung im Bereich Ertüchtigung und Modernisierung von manuellen und automatisierten Kranen in den Bereichen Container, Stück- und Schüttgut sowie Werften.

Die Matthäi-Gruppe wiederum beschäftigt inzwischen rund 2.000 Mitarbeiter an über 40 Standorten und zeichnet in dieser Symbiose für die mit dem Lager-System abgestimmten Planung und den Bau der Lagerhalle.

Matthäi hat langjährige Erfahrung in der Entwicklung und im Bau von Containerlagerhallen, aber erst vor rund zweieinhalb Jahren Möbelspediteure als profitable Branche entdeckt.

Auch war HIT-Geschäftsführer Gerwin Eilers vor genau zwei Jahren beim norddeutschen Landesverband GVN; seine Präsentation „Automatisierte

Containerlagerung. Das zweite, profitable Standbein des Spediteurs“ ist via t1p.de/lagerist als pdf. abrufbar.

Hinweis am Schluss: Die Umzugsspezialisten, die wir auf den folgenden Seiten mit ihren neuen Automatiklagern vorstellen, sind in der Reihenfolge ihrer Eröffnung sortiert. Mit den Speditionen Tolmien aus Berlin (Seite 16), Kramer aus Bielefeld (Seite 17), Düren aus Bonn (Seite 18) und Hagmann aus Ulm (Seite 20) gehen wir auf große Deutschlandreise. Wenn wir dieses Themenspezial noch ein paar Monate aufgeschoben hätten, wäre diese Liste um ein paar Namen länger: In Neu-Ulm baut etwa Harder Logistics aktuell an einer vollautomatischen Halle.

Tipp zum Schluss: www.einfach-alfred.de

Ganz unerwähnt können wir die automatisierte Containerhalle von Borkowski Umzüge aus Berlin nicht lassen: Sie ist die einzige Halle, die einen Vornamen hat – die Halle heißt schlicht „Alfred“, was auf den Firmengründer Alfred Borkowski zurückgeht – und ist mit einer sehr ansprechenden und ungewöhnlichen Website an den Start gegangen. www.einfach-alfred.de sollte jeder einmal angesteuert haben, der sich für automatisierte Hallen mit Krantechnik interessiert – und falls nicht, lässt sich immer noch das auf der Website eingebaute „Tetris“ spielen. Ein wirklich cooles und passendes Gimmick!

Marc Mingstein



Foto: Borkowski

Bleibt im Kopf: Alfred ist der Name der Lagerhalle von Matthias Meckel und Randolph Hass.

Düren, die Pragmatiker

„Wenn Sie's sehen, wollen Sie's haben“

„BSS“ heißt die rund 150 Container fassende Halle von Stefan und Thomas Düren aus Bonn. Mit ihrer neuen Marke „Bonn Storage Service“ haben sie eine kluge Variante mit Seitenzugang und Containerschlitten geschaffen.

Stefan und Thomas Düren sind die inzwischen fünfte Generation der Bonner Speditionsfamilie Mathias Düren. Die beiden Brüder, die bereits Anfang der 1990er Jahre in die Firma eintraten, forcierten über die Jahre eine Entwicklung weg vom reinen Umzugsspediteur hin zu einem Anbieter „hochwertiger individueller Dienstleistungen, insbesondere im Umzugs- und Spezialtransport“, wie es die Firmenwebsite beschreibt.

Zwar konnten Kunden bei Düren schon immer Möbel oder andere Güter und Waren einlagern – das Unternehmen verfügte über große Freiflächen auf dem rund 10.000 Quadratmeter großem Grundstück – doch den beiden Geschäftsführern war diese Art der Lagerung ein Dorn im Auge: „Die Lagerqualität war einfach nicht zufriedenstellend“, fasst es Stefan Düren zusammen. „Es ist schadensträchtig.“ Zusätzlich würde die Arbeit erhöht, da man die Container immer gesondert be- und entladen müsste.

2016 entschied sich das Duo, die Lagerung zu professionalisieren und auch einer steigenden Nachfrage im Selfstorage Segment mit einem eigenen Angebot zu begegnen. „Es gibt bei uns im Bonner Süden bislang keinen Selfstorage-Anbieter“, so Düren.

Nach einigen Besuchen bei Kollegen, unter anderem bei Tolmien, begannen lange und zähe Verhandlungen mit der Stadt Bonn – die Spedition Düren sitzt schließlich nicht in einem Gewerbegebiet, sondern in einem Wohnviertel. Die Unternehmer hatten sich bei der Tolmien-Präsentation auf die klassische Kompakthalle mit 154 Containerstellplätzen

in fünfgeschossiger Lagerung festgelegt. Für beide Seiten ein guter Kompromiss, denn die Dürens konnten so auf ein bereits bestehendes Paket zugreifen und die Programmierung für die Halle und den HIT-Kran hätte nicht angepasst werden müssen. Mehr als die 17,80 Meter Höhe, die die Halle jetzt misst, hätte die Stadt Bonn auch nicht genehmigt, so Stefan Düren: „Das wäre nicht durchsetzbar gewesen in dieser Lage. Die Halle hätte nur minimal größer sein können, wobei wir eingeplant haben, dass wir zur Erweiterung eine Stützwand verschieben können.“ Dann allerdings müsste eine gut vermietete andere Lagerhalle auf dem Gelände abgerissen werden und die Notwendigkeit besteht derzeit nicht. „Die Kapazität ist auch dem Standort mitten im Stadtgebiet geschuldet, das heißt, hier sind die Flächen einfach begrenzt, aber genau das war ja das Argument für uns, diese Art von Lagerhalle zu nutzen.“

Dafür entschied sich das Unternehmerduo für eine sehr pfiffige Lösung: Es plante, neben der notwendigen Lkw-Schleuse, mit einer weiteren, separaten Schleuse für die Pkw-Nutzung: „Wir haben uns speziell auf das Selfstorage-Geschäft ausrichten wollen“, sagt Stefan Düren. „Tolmien beispielsweise hat innerhalb seiner Halle einen abgemauerten Raum, in dem sie einen Container für die Selfstorage-Nutzung reinstellen können. Mir wurde aber der Rat gegeben, das so nicht so nachzubauen, sondern eine separate Schleuse zu schaffen.“ Durch die klassische Tolmienlösung hätten die Dürens einen kompletten Stellplatz verloren, also fünf

Container weniger unterbringen können – so profitiert man von Kollegenerfahrungen. „Diese Schleuse ist ein komplett abgetrennter Bereich, über die der Kunde eigenständig mit einer Zahlenkombination kann, ohne dass dafür ein Personalaufwand notwendig wäre. In diese Halle können wir den Container mit Hilfe eines Schlittens hereinfahren – dieser Schlitten ist so konstruiert, dass er zum einen etwas höher ist und sich so komfortabler beladen lässt und zum anderen auch die Einfahrt mit dem eigenen Auto in die Halle ermöglicht.“ Da der Be- und Entladevorgang meist geraume Zeit in Anspruch nähme, könne der Kunde so in einem abgeschlossenen Raum ohne Störungen und Sichtkontakt an seinen Container. Verlässt er den Raum, wird der Container per Schlitten in die Lkw-Schleuse zurückverbracht und in der Halle gelagert. „Der Vorteil ist, dass der Container so eine ganze Weile dort stehen bleiben kann, ohne dass es den normalen Betrieb in irgendeiner Weise beeinträchtigt.“

Mit dem Bau ihrer vollautomatischen Containeranlage konnten Stefan und Thomas Düren dann im Oktober 2018 beginnen, die feierliche Eröffnung war im Dezember 2019. „Wir haben die Halle ja jetzt noch nicht lange im Betrieb und setzen auf einen fließenden Übergang, das heißt, es stehen immer noch einige Container auf dem Gelände“, sagt Düren

Auf dem Hallendach ist eine 70 Kilowatt-Peak starke Photovoltaikanlage verbaut. Damit ist die Spedition bei gutem Wetter in der Lage, den Stromverbrauch für die Halle und das gesamten

Unternehmen zu versorgen.

„Wenn man's jetzt so sieht, dann ist das die perfekte Lösung, die man gerne hätte“, ist Stefan Düren hoch zufrieden. „So eine Lagerung auf dem Hof, das ist halt alles nichts.“ Die beiden Brüder hätten die neue Anlage auch bereits einigen Kollegen gezeigt. Selbst ein Möbelspediteur aus der Schweiz war schon nach Bonn zum Vor-Ort-Termin angereist. „Der war danach Feuer und Flamme“, schmunzelt er. „Wenn sie von einer vollautomatischen Halle hören, dann sagen sie, ‚jaaa, könnte was sein‘, aber wenn sie die Technik in Betrieb sehen, sagen sie, ‚will ich haben‘. Die Anlage sei zudem extrem laufruhig, was wiederum dem Lagergut im Container zugutekäme, denn das würde ja genauso sanft bewegt.

Neben der deutlich effektiveren Raumausnutzung einer solchen Lagerhalle sieht Stefan Düren auch den reduzierten Personalaufwand: „Wir haben alle in der Branche die Fachkräfteproblematik: Man findet kaum eine FMKU, geschweige denn einen Lkw- oder Staplerfahrer. Diese Anlage kann vom Büropersonal bewegt werden. Klar braucht man geschulte Bediener, aber eben kein gesondertes Personal mehr. Wenn jemand bei uns aus dem Büro nach hinten geht, einen Container rausholen, das ist das, salopp gesagt, eine angenehme Unterbrechung des Arbeitsalltags für den.“

Doch alles kann ein Container nicht ersetzen: „Wir werden natürlich Umzüge auch weiterhin mit Wechselkoffern machen, weil die größer sind“, erklärt der Bonner Unternehmer. „Wir haben so kurz gekuppelte Züge, dass wir bis auf 7,70 Meter Länge gehen können. Das kriegen Sie mit Containern nicht hin. Für normale Umzüge ist das besser, aber sobald das Thema Einlagerung oder Export aufkommt, nehmen wir den Container.“ Die Fassade der Halle ist aktuell noch silbergrau ohne Werbung und Firmenschriftzug. Der Grund ist ganz einfach: „Wir wollten keine Verzögerung bei der Baugenehmigung riskieren. Wir haben uns dafür aber schon Angebote eingeholt.“



Fotos: Math. Düren



Trickreiche Lösung: Thomas (l.) und Stefan Düren haben mit einer Schlittenvariante (Bild oben) die Beladung von Lagercontainern als Selfstorageboxen möglich gemacht.