

FRISCHE LOGISTIK

21. Jahrgang 2023 | Ausgabe 6/2023

Messen und Veranstaltungen

Energiegeladenes Kälteforum
von VDKL und dti

Lebensmitteltechnik und -produktion

Energieeffiziente Antriebs-
technik für Andechser Molkerei

Lager- und Regaltechnik

Automatisierter Rindfleisch-
export aus Australien

Titelstory

Tiefkühlautomatisierung
im Lebensmittelhandel
neu gedacht

BGLMagazin

BGL
LAGER
BERUF
LOGISTIK
FUHRPARK
TRANSPORT
MANAGEMENT
ENTSORGUNG
UMWELTSCHUTZ



Das BGL-Magazin ist das **Verbandsmagazin** des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und seiner Landesverbände mit rund 7000 Mitgliedsunternehmen. Das Magazin berichtet über die wichtigsten Aktivitäten und Positionen des Verbandes, das weitere redaktionelle Angebot erstreckt sich über das gesamte Themenspektrum von Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung.

DREHSCHEIBE MIT ENERGIE

Das Kälteforum 2023 an einem maritimem Standort Station machte, war leicht zu sehen: Während im Wilhelmshavener Hotel Atlantic Fachvorträge gehalten wurden, konnten die rund 200 Teilnehmer gleichzeitig durch die großen Glasfenster des Saals beobachten, wie ein stattliches Marineschiff von zwei Schleppern im vor dem Hotel gelegenen Großen Hafen gedreht wurde – immer und immer wieder. Während die Landratten bei der spektakulären Aktion an eine Fahrstunde für Junior-Steuerleute dachte, wussten die einheimischen Wasserexperten Bescheid: In dem Hafenbecken befindet sich eine von drei Entmagnetisierungsanlagen der deutschen Marine, mit der eigene und befreundete Schiffe gegen magnetisch haftende oder ausgelöste Seeminen und Torpedos immunisiert werden. Der von den Schiffen in der

Anlage vollführte Tanz folgte dabei einem festen Muster, im Hafenbecken eingebaute großflächige Sensoren geben Auskunft über das Magnetfeld der Probanden.

Natürlich konnte man auf dem Kälteforum auch andere Dinge lernen. Hauptsächlich ging es um Energie (siehe S. 14), von der die von VDKL und dti auf der Veranstaltung versammelte Tiefkühlbranche bekanntlich eine Menge braucht, um ihrer Arbeit nachzugehen. Dass Wilhelmshaven ein passender Ort ist, um über Energie zu sprechen, machte auch Alexander Leonhardt klar. Der Leiter der Wirtschaftsförderung der Stadt am Jadebusen stellte das umfangreiche Projekt »Energy Hub« vor, in dem bedeutende Akteure der Energiewirtschaft am Hafen angesiedelt werden sollen, um die wasserstoffbasierte Zukunft zu gestalten. Wasserstoff im energetischen Gegenwart von sieben Atomkraftwerken

soll in Wilhelmshaven dereinst umgeschlagen werden, die 75 bisher zur Gasspeicherung verwendeten riesigen Kavernen der Gegend könnten dann H₂ lagern und so für die Netzstabilität gebraucht werden.

Beim Besichtigungsprogramm am zweiten Tag des Kälteforums konnten die Teilnehmer dann auch aus der Ferne einen schon heute aktiven Beitrag Wilhelmshavens zur Energieversorgung sehen: Das unter viel Hurra im Dezember 2022 eröffnete LNG-Terminal, genehmigt und gebaut in der schon längst sprichwörtlichen »neuen Deutschlandgeschwindigkeit« von sieben Monaten. Etwas länger brauchte noch das eigentliche Ziel der Besichtigung, der Tiefseehafen Jade-Weser-Port. Die Idee stammt aus den 1990ern des letzten Jahrhunderts, eine Entwicklungsgesellschaft für die Planung wurde 2001 gegründet. Als das Kälteforum 2010 das erste Mal in Wilhelmshaven war, habe man den Hafen auch besichtigt, erinnerte VDKL-Geschäftsführer Jan Peilnsteiner – damals sei allerdings nur ein Sandhaufen zu sehen gewesen, tatsächlich war Baubeginn des Mammutprojekts 2008. Im September 2012 wurde der Jade-Weser-Port schließlich offiziell in Betrieb genommen.

Für die vorliegende Ausgabe unserer Fachzeitschrift, erstellt in der bewährten Frischelogs-Geschwindigkeit von zwei Monaten, wünsche ich Ihnen eine spannende Lektüre!



Marcus Seifried, Chefredaktion



Das Kälteforum sagte »Moin Wilhelmshaven!« und die Frischelogs war mit Redakteur Marcus Seifried dabei.

INHALT

Lager- und Regaltechnik

Tiefkühlautomatisierung für Lebensmittel-
Onlinehandel von Shufersal 6
Robotik-Lösung in Umgebung zwischen 0 °C und 2 °C 22
Verbesserte Abläufe in extremer Kälte bei
australischem Fleischverarbeiter John Dee..... 34

Transport und Logistik

Projekt »Liefermichel« kombiniert Drohne
und Lastenrad 33

Fahrzeuge, Aufbauten, Trailer

Die Pleite von Elektro-LKW-Pionier Volta 9
Die neue Pharma-Flotte bei Trans-o-flex 28
US-Joint Venture treibt Internationalisierung von
Schnitz Cargobull voran 38
Überzeugter Kunde von Renaults E-Tech-Truck..... 42

Pharma

Bundesweites GDP-Transportnetz..... 10
Geis Gruppe stellt Pharmed Logistik neu auf..... 26

Kältetechnik und Kühlmöbel

Einigung bei Aktualisierung der F-Gas-Verordnung 25
Neue Kühl- und TK-Regale mit einheitlichem Design 27

Lebensmitteltechnik und -produktion

Energieeffiziente Antriebstechnik unterstützt
Nachhaltigkeit bei Andechser Molkerei 18



12

Kälteforum



18

Energiesparender Antrieb



6

TK-Kommissionierung



34

Rindfleisch-Handling

Messen und Veranstaltungen

Energiefragen im Fokus des Kälteforums 202312

Kühlhausbau und -betrieb

Staubreduktion bei der Bischof Lagerhaus AG 30

Kapazitätssteigerung in Betäubungsmittel-Lager 40

Supply Chain und Management

Pilotprojekt eCMR-Standard der Open Logistics

Foundation16

Software

Visibility für Temperaturverfolgung und

Diebstahlschutz bei Teva 24

Automatisierungslösungen für Mayers Fine Food 32

Qualität und Hygiene

UV-C-Bestrahlung bei Fleisch- und

Wurstwarenproduzent Hans Kupfer 43

News ab 45

Impressum 3

Inserentenverzeichnis 54

Bezugsquellen55

Fröschel Logistik 56

VORSCHAU

Die nächste Frischel Logistik erscheint
am 26.01.2024

Schwerpunkthemen

- Kältetechnik und Kühlmöbel
- See- und Luftfracht
- Qualität und Hygiene
- Fahrzeuge, Aufbauten, Trailer
- Fruit Logistica, Berlin
- Internorga, Hamburg
- Logistics & Automation, Bern
- Empack, Bern

Redaktions- und Anzeigenschluss
ist der 05.01.2024

IMPRESSUM



Frischel Logistik

Erscheinungsweise 6 x jährlich

Verlag

ERLING Verlag GmbH & Co. KG · Klein Sachau 4 · 29459 Clenze

T +49 (0) 58 44/97 11 88 0 · F +49 (0) 58 44/97 11 88 9

mail@erling-verlag.com · www.erling-verlag.com

www.frischellogistik.com

Redaktion

Marcus Seifert · Schmiedestr. 54 · 21335 Lüneburg

T +49 (0) 41 31/26 55 22 · marcus.seifert@frischellogistik.com

Anzeigen

Ute Friedrich · T +49 (0) 421/626 36 28

ute.friedrich@frischellogistik.com

Abonnenten Service

Nicole Schulze-Wons · T +49 (0) 58 44/97 11 88 0

nicole.schulze-wons@erling-verlag.com

Satz & Layout

Nils Helge Putzier

Bankverbindung

Commerzbank Lüchow

BIC: COBADEFF244, IBAN-Nr: DE 57258414030549031300

Anzeigentarif

z. Zt. gültig Nr. 1 vom 01.01.2023

Bezugsbedingungen Einzelpreis 12,80 € · Bezugspreis im Abonnement jährlich 58,80 € (= 9,80 € je Heft).

Bestellungen nehmen jede Buchhandlung im In- und Ausland sowie der Abonnenten-Service vom ERLING Verlag entgegen. Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt, bis auf Widerruf. Kündigung des Abonnements ist 6 Wochen vor Abonnementablauf möglich.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Übersetzung, Nachdruck, Mikroverfilmung oder vergleichbare Verfahren sowie die Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen.

Mit Namen gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Der Verlag haftet nicht für Manuskripte, die unverlangt eingereicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung überträgt der Autor dem Verlag das ausschließliche Recht zur Verwertung in digitalisierter Form im Wege der Vervielfältigung und Verbreitung als Offline-Datenbank (CD-ROM o. ä.) oder als Online-Datenbank mit Hilfe der Datenfernübertragung. Ein Markenzeichen kann warenzeichenrechtlich geschützt sein, auch wenn ein Hinweis auf etwa bestehende Schutzrechte fehlt.

In Kooperation mit



Neuer VDKL-Energie-Leitfaden für Kühllhäuser

Kühllhäuser müssen nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch überzeugen. Daher werden in den Unternehmen moderne und effiziente Energie-Konzepte umgesetzt und kontinuierlich überprüft.

Der Verband Deutscher Kühllhäuser und Kühlllogistikunternehmen e.V. (VDKL) unterstützt seine Mitglieds-Unternehmen dabei – ganz aktuell mit einem neuen Leitfaden zur Verbesserung der Energieeffizienz in Kühllhäusern.

Der Leitfaden beinhaltet auf 52 Seiten zahlreiche neue und praxistaugliche Hinweise für Kühllhaus-Neubauten und Bestandsgebäude.

Energetische Kennzahlen für den durchschnittlichen Stromverbrauch (kWh/cbm/Jahr) in Kühllhäusern er-

leichtern eine individuelle Vergleichsprüfung (Benchmarking).

Erstmals wird eine Energie-Kennzahl für plusgradig gekühlte Frische-Kühllhäuser veröffentlicht.

Zusätzlich wird auf konkrete Stromgestehungskosten (Cent/kWh) von Photovoltaiksystemen und Windkraftanlagen zur Stromeigenerzeugung für Kühllhäuser eingegangen. Auch die wesentlichen Vorteile des sog. betrieblichen Lastmanagements für Kühllhäuser werden erläutert.

Nach wie vor ist der Energie-Leitfaden des VDKL bundesweit der Einzige, der speziell auf Kühl- und Tiefkühllhäuser ausgerichtet ist.

Zuletzt im Jahr 2013 hat der VDKL einen Leitfaden zur Verbesserung der Energieeffizienz in Kühllhäusern veröffentlicht.



Die konkreten Praxistipps und Hinweise wurden in zahlreichen Kühllhäusern sehr erfolgreich umgesetzt. Die Energieeffizienz in Tiefkühllhäusern hat sich seitdem um fast 25 % verbessert.

Der Leitfaden kann über die Homepage des VDKL unter www.vdkl.de/infomaterial/ bestellt werden. Preis: EUR 110,- zzgl. MwSt.

KÄLTEFORUM 2023 – Tiefkühlbranche setzt auf KI!



Zur Logistik-Fachtagung KÄLTEFORUM traf sich die Tiefkühl- und Frischebranche am 7. und 8. November 2023 in Wilhelmshaven. Der jährliche Spitzenkongress von Industrie, Handel und Logistikdienstleistern rund um temperaturgeführte Lebensmittel wird gemeinsam vom Verband Deutscher Kühll-

häuser und Kühlllogistikunternehmen (VDKL) und dem Deutschen Tiefkühlinstitut e. V. (dti) durchgeführt. Rund 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten den Weg in den Norden gefunden.

Jan Peilnsteiner, VDKL-Geschäftsführer: »Wer wissen will, was in der Tiefkühlwelt passiert, kommt am KÄLTEFORUM nicht

mehr vorbei. Der Mix zwischen innovativen TK-Themen und Blick in die Unternehmen ist in Deutschland einmalig.« Nachhaltigkeitsstrategien, Automatisierung und der sinnvolle Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) standen im Mittelpunkt des diesjährigen Netzwerktreffens.

v.l.) Jan Peilnsteiner, VDKL-Geschäftsführer und Dr. Sabine Eichner, dti-Geschäftsführerin



Kurt Schüssler (Wilhelm Schüssler Spedition) fragt nach





Fast 200 Teilnehmer in Wilhelmshaven



Tagung mit Ausblick



Vorträge zu KI in der Kältetechnik



Kaffeepausen-Diskussionen



Fischstäbchenproduktion bei Greenland Seafood

So präsentierten z.B. die Gründer des Start-ups encentive, Torge Lahrson und Daniel Ehnes, ihren Lösungsansatz zur Optimierung von Energiekosten mithilfe von KI.

Holm Riedel (Energeering GmbH) berichtete über KI in der Tiefkühllogistik und stellte erste Erfahrungen aus der Praxis vor. Dass die automatisierte Kommissionierung ein Lösungsbaustein für den Fachkräftemangel im Tiefkühlager sein kann, erläuterte Dirk Werthmann (SSI Schäfer AG).

Besichtigungen bei Nordfrost, Eurogate und Greenland Seafood

Ins Hafengelände von Wilhelmshaven führte das Besichtigungsprogramm

des zweiten Veranstaltungstages: Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des KÄLTEFORUMs besuchten das Seehafen-Terminal der Nordfrost GmbH & Co. KG, das Container-Terminal der Eurogate Group und den Produktionsstandort der Greenland Seafood Wilhelmshaven GmbH.

NORDFROST Die Geschäftsführer Britta Bartels und Dr. Falk Bartels des Familienunternehmens NORDFROST führten die Gruppen persönlich durch das Nordfrost-Seehafen-Terminal im Container-Tiefwasserhafen. Dabei zeigten sie u.a. den neuen Expressloader und das vollautomatisierte TK-Hochregallager, das an einen Hygienebereich mit automatisierten Verpackungslinien angeschlossen ist.



Die Eurogate-Group, Europas führender Reederei-unabhängiger Containerterminal-Betreiber, zeigte den Teilnehmerinnen und Teilnehmern das Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven mit vier Liegeplätzen, aktuell zehn Containerbrücken und 1.725 m Kai-Länge bei einer Gesamtfläche von 1,3 Millionen qm.



Bei der Greenland Seafood Wilhelmshaven GmbH durften die Besucherinnen und Besucher in der 1993 errichteten Anlage die Produktion von Fischprodukten auf insgesamt zehn Linien besichtigen. Greenland Seafood ist einer der größten Produzenten für Fischprodukte in Europa, darunter Fischstäbchen, Gourmetfilets und zahlreiche weitere Fisch-Convenience-Produkte. Im Hauptwerk in Wilhelmshaven produzieren die rund 500 Beschäftigten täglich 1,3 Millionen Fisch-Mahlzeiten pro Tag.

Wir informieren Sie gerne

Der Verband Deutscher Kühllhäuser und Kühllogistikunternehmen e.V. (VDKL) ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, die im Bereich temperaturgeführter Lagerung, Distribution und Logistik tätig sind (Logistikdienstleister, Industrie, Handel, Zulieferer).

Der VDKL vertritt ca. 85 % aller gewerblichen Kühllhäuser in Deutschland.

Fränkische Straße 1
53229 Bonn
Tel. (02 28) 2 01 66-0
Fax (02 28) 2 01 66-11
info@vdkl.de
www.vdkl.de



VDKL-Jahrestagung

13. Juni 2024, Bremen

Die VDKL-Jahrestagung ist einer der Höhepunkte des Verbandsjahres.

Die Mitgliederversammlung am 13. Juni 2024 informiert die Teilnehmer über aktuelle Entwicklungen in der temperaturgeführten Logistik.

TIEFKÜHLAUTOMATISIERUNG NEU GEDACHT

Automatisierte Prozesse können sich in allen logistischen Bereichen lohnen. Vor allem aber bei arktischen Temperaturen. Denn einerseits steigt das Sortiment an Tiefkühlprodukten. Andererseits spielen Faktoren wie die körperliche Belastung und auch der Fachkräftemangel eine Rolle. Doch wie ist eine automatisierte Einhaltung der Kühlkette in der Praxis möglich, welche Anpassungen sind bei tiefsten Temperaturen nötig und wie können die unterschiedlichen Konzepte aussehen?

Automatisierte Prozesse können sich in allen logistischen Bereichen lohnen. Hier geht es sowohl um quantitative als auch qualitative Faktoren. Grundlegend ist eine höchstmögliche Effizienz und Wirtschaftlichkeit gepaart mit ergonomischen Abläufen. Automatisierung ist vor allem bei tiefsten Temperaturen relevant. Generell braucht es eine

optimale Temperaturführung über alle Temperaturzonen hinweg. Bei seinen Kühlkettenlösungen orientiert sich der Intralogistik-Technologiepartner Knapp an den Anforderungen seiner Kunden. Die Konzepte variieren je nach Kundenwünschen. Insgesamt sind folgende Ansätze zu unterscheiden: Die Tiefkühlprodukte werden direkt im Frozen-Bereich kommissioniert oder auch in einem weniger stark gekühlten Bereich. Bei

Letzterem bedarf es eines ausgeklügelten Verweilzeitmanagements im Hintergrund, das für eine optimale Einhaltung der Kühlkette sorgt. Selbiges gilt für den Transport. Dabei ist zwischen einem aktiv oder passiv gekühlten Transport zu differenzieren. Knapp hat Lösungen mit beiden Ansätzen umgesetzt. Das Herzstück aller automatisierten Prozesse für sämtliche Temperaturzonen ist dabei das OSR Shuttle Evo.

Für Shufersal hat Knapp eine hochautomatisierte Lösung für den Online-Lebensmittelhandel realisiert, die alle Temperaturzonen abdeckt.





Tiefkühlprodukte können direkt im Frozen-Bereich oder auch in einem weniger stark gekühlten Bereich kommissioniert werden.

Automatisierte Lösung für alle Temperaturzonen

Seine erste hochautomatisierte Lösung für den Online-Lebensmittelhandel, die alle Temperaturzonen abdeckt, hat Knapp gemeinsam mit Shufersal realisiert. In diesem Central Fulfillment Center (CFC) werden täglich bis zu 7800 Aufträge abgewickelt. Das

Logistikzentrum umfasst einen Bereich für das Trocken- und Frischesortiment sowie einen Kühl- und Tiefkühlbereich. Vom Wareneingang über die Lagerung bis zur Kommissionierung und Pufferung gibt es unterschiedlich temperierte Bereiche. Bevor die Auftragsbehälter in den Versandbereich gelangen, wo eine routengerechte Sequenzie-

rung erfolgt, werden die Tiefkühlbehälter mit einem Deckel mit Icebags versehen, um eine optimale Kühlung bis zum Konsumenten zu gewährleisten.

Verweilzeitmanagement in der Tiefkühllogistik

Ein wichtiger Aspekt ist dabei das sogenannte Verweilzeitmanagement. Dieses übernimmt die Software von Knapp im Hintergrund. Die Tiefkühlprodukte werden bei Shufersal in einem weniger stark gekühlten Bereich kommissioniert. Dahinter steht ein ausgeklügeltes Zeitmanagement. Die Software berechnet dabei laufend, wie lange die Behälter mit den Tiefkühlprodukten außerhalb der Tiefkühlzone bleiben dürfen und wie lange sie im Anschluss wieder eingelagert werden müssen, um ein Auftauen der Lebensmittel zu verhindern. Die Informationen dafür sind in den Artikelstammdaten hinterlegt. Die Auslagerungszeit ist bei Tiefkühlprodukten natürlich sehr gering. Das bedeutet, es braucht eine hohe Pickleistung in der Kommissionierung.

Shuttlesystem als Herzstück der Automatisierung

Dreh- und Angelpunkt aller automatisierten Abläufe ist das OSR Shuttle Evo von Knapp. Es kann weit mehr als platzsparend und effizient lagern, betont der Anbieter, der am Standort Leoben

Auf den Auftragsbehältern mit Tiefkühlprodukten werden bei Shufersal Deckel mit integrierten Icebags appliziert, die ebenfalls im Shuttlesystem ein- und ausgelagert werden.





Dreh- und Angelpunkt der automatisierten Abläufe bei Shufersal ist das OSR Shuttle Evo von Knapp.

auf Lösungen für den Lebensmittelhandel spezialisiert ist. Es ermöglichte auch eine einfache und schnelle Auftragszusammenstellung, indem es die angeschlossenen Arbeitsplätze in der optimalen Sequenz mit Artikeln versorgt. Die Algorithmen im Hintergrund sorgen für eine optimale Auslastung der Arbeitsplätze, was bei Shufersal laut Knapp zu einer Pickleistung von 600 Einheiten pro Stunde führt. Das Shuttlesystem lässt sich bei Bedarf um weitere Gassen und Shuttles jederzeit flexibel erweitern.

Dank seiner Bauweise ist das OSR Shuttle Evo auch unter extremen Bedingungen einsetzbar. Die erprobte Technologie eignet sich für alle Temperaturbereiche im Lebensmittelhandel. Durch seine Kompaktheit und die mehrfachtiefe Lagerung ist der Raumbedarf entsprechend gering. Das wiederum führt zu geringeren Energiekosten bei der Kühlung des Lagers. Daneben kann das Shuttlesystem auch als Puffer dienen. Dort lagern alle Waren gleichwertig: Bestand und

Kurzinfo Knapp

Als Value Chain Tech Partner ist Knapp der Technologiepartner für intelligente Wertschöpfungsketten. Die Unternehmensgruppe mit Sitz in Österreich bietet Gesamtlösungen zur Automatisierung und Digitalisierung von Produktion über Distribution bis zum Point-of-Sale. Langfristige Partnerschaften bestehen mit Kunden aus den Bereichen Healthcare, Retail, Food Retail, Fashion, Wholesale und Industry.

Knapp Systemintegration mit Sitz in Leoben (Steiermark) ist innerhalb der Gruppe der Spezialist für Lösungen im Bereich Lebensmittel- und Leergutlogistik und setzt die speziellen Anforderungen der Lebensmittelbranche um. Das Lösungsportfolio umfasst Automatisierungskonzepte für den stationären und den Online-Lebensmittelhandel. Kunden der maßgeschneiderten Systemlösungen sind zum Beispiel Spar, Rewe, Shufersal, Kroger oder Woolworths.

Übervorrat befinden sich in einem System. Bevor die Auftragsbehälter mit Tiefkühlprodukten in den Versandbereich von Shufersal gelangen, wo eine routengenaue Sequenzierung erfolgt, werden auf den Behältern Deckel mit integrierten Icebags appliziert. Auch diese werden im Shuttlesystem ein- und ausgelagert.

Kühlkettenkomplexität in der Lebensmittellogistik

Die Anforderungen im Tiefkühlbereich sind speziell. Demensprechend

braucht es eine Anpassung von einzelnen Komponenten. Diese reichen von der Nutzung anderer Schmiermittel bis hin zu spezifischen Ausführungen von Zahnriemen und ähnlichen Bestandteilen. Der grundlegende Technologie-Baukasten bleibt aber derselbe, Knapp adaptiert lediglich Teile davon, damit die erprobten Technologien tiefkühltauglich sind und bleiben. Denn bei Minusgraden gibt es klare Vorgaben. »Wenn wir die Anpassungen vorgenommen haben, testen wir bei Normaltemperatur. Die Abkühlphase ist in diesem Prozess ein enorm wichtiger Punkt. Denn hier zeigt sich beispielsweise, ob es zu Deformierungen von Behältern oder ähnlichem kommt«, erklärt Rudolf Hansl, Vice President Food Retail Solutions von Knapp Systemintegration. ◀

Kurzinfo Anwendung Shufersal Modi'in

Lagergröße: 27 300 m²

Sortiment: 19 500 Einheiten

Temperaturzonen: Frozen -24 °C, Chilled 4 °C, Fresh 15 °C, Ambient 22 °C

Bestellungen pro Tag: 6800 im Durchschnitt, 7820 Maximalleistung

EIN LETZTER RAUSCH

Der Elektro-LKW-Pionier Volta Trucks ist insolvent. Auslöser sei wiederum die Insolvenz des Batterielieferanten des schwedischen Unternehmens gewesen, teilte es Mitte Oktober mit. Kurz zuvor war der Volta Zero noch prominent beim Münchener Oktoberfest im Einsatz.

in echtes Oktoberfest sieht anders aus: Noch Ende September hat der schwedische Elektro-LKW-Hersteller Volta Trucks in einer Pressemeldung über die Zusammenarbeit mit der Paulaner Brauerei Gruppe bei der Belieferung des traditionsreichen Münchener Volksfestes berichtet, am 17. Oktober wurde dann in einem Statement des Vorstands die Insolvenz des Unternehmens bekanntgegeben. Als Auslöser wurde in der Stellungnahme die kürzliche Insolvenz des Batteriezulieferers Proterra genannt, der im August nach dem US-amerikanischen Chapter 11 Insolvenzschutz beantragt hatte. Dieser Ausfall habe einen signifikanten Einfluss auf die Fertigungspläne von Volta gehabt: Das Volumen an Fahrzeugen, das das Unternehmen zu produzieren vorhatte, sei so reduziert worden. Und diese Unsicherheit habe die Möglichkeit, Kapital zu erhalten, negativ beeinflusst – in einer laut Darstellung des Vorstands für Player der Elektrofahrzeug-Branche sowieso schon schwierigen Umfeld für die Geldsuche. Der Einleitung des Insolvenzverfahrens in Schweden folgte am 18. Oktober dann auch ein entsprechender Antrag in England, wo die Haupthandelsgesellschaft der Gruppe Volta Trucks Limited ihren Sitz hat. Hier wurden Andrea Jakes, Mark Firmin und Joanne Hewitt-Schembri von Alvarez & Marsal Europe LLP als Insolvenzverwalter eingesetzt.

Seit dem Start quasi aus dem Nichts heraus im Jahr 2019 habe man viel erreicht, blickte der Vorstand zurück. Man habe den weltweit ersten vollelektrischen 16-Tonner, der eigens für das elektrische Zeitalter entwickelt wurde, geschaffen mit einzigartiger Fahrerkabine und Chassisdesign. Aus den Pilotfahrten in fünf europäischen Ländern habe man fantastisches Feedback erhalten, was zu einer beeindruckenden Pipeline an hochrenommierten Kunden geführt habe, die den Volta Zero in ihre Flotten aufnehmen wollten. Volta Trucks wurde 2019 in Schweden von Carl-Magnus Norden und Kjell Walöen gegründet. Die Produktionsstätte des Unternehmens befindet sich in Steyr in Österreich. Hier hatte die Produktion von Fahrzeugen nach Kundenspezifikation Anfang des zweiten Quartals 2023 begonnen. Das Unternehmen hat zudem ein Netz von sogenannten »Volta Trucks Hubs« für Service und Wartung in seinen Einfüh-



Da war die Welt bei Volta noch bierselig: Ein Volta Zero beliefert für Paulaner das Oktoberfest 2023.

rungsmärkten aufgebaut. Die ersten beiden dieser Einrichtungen wurden in Bonneuil-sur-Marne, südlich von Paris, und in Tottenham in London vorgestellt. Erst kürzlich folgten zwei weitere Hubs in Duisburg und in Madrid.

Emissionfreie Bier-Lieferung

Die Oktoberfest-Lieferfahrten zusammen mit der Paulaner Brauerei Gruppe waren Teil des Driving Experience Programms von Volta Trucks. Mit dem Einsatz des vollelektrischen 16-Tonnners Volta Zero habe die Brauerei nicht nur zur Emissionsreduzierung in der Münchner Innenstadt beigetragen, sondern auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden im Zuge der Getränkelieferungen zu den Veranstaltungsorten und auf dem Festgelände selbst erhöht, betonte Volta. Das innovative und auffällige Design des Fahrzeugs habe bei der Münchner Bevölkerung sowie bei den Besuchern des Oktoberfests für viel Aufmerksamkeit gesorgt. Die Fahrer des E-LKW durften sich über neugierige Blicke freuen und erhielten auch zahlreiche Fragen zum Biertransport von morgen.

Usuf Schermo, Verkaufsleiter für Deutschland bei Volta Trucks, wurde in der wohl letzten Pressemeldung des Unternehmens noch euphorisch zitiert: »Es ist wirklich fantastisch zu sehen, wie unsere LKW durch München fahren und eine weltberühmte Veranstaltung beliefern. Die Organisatoren des Oktoberfestes streben eine umweltfreundlichere und nachhaltigere Veranstaltung an – und das passt ideal zu unserer Vision. Lieferungen in die Stadt, die keine Abgasemissionen verursachen, sind ein großer Schritt in Richtung unseres Geschäftsziels: Die Dekarbonisierung der Innenstädte.«

Anfang November hat die Volvo Group übrigens die Übernahme des Batteriegeschäfts von Proterra zum Kaufpreis von 210 Millionen US-Dollar angekündigt. Eine Rettung, die für Volta offenbar zu spät kommt. (ms)

COOL KID ON THE BLOCK

Die französische Walden Group startet ein neues, bundesweites GDP-Transportnetz in Deutschland. Das Tochterunternehmen Eurotranspharma Europe schließt sich dafür mit vier deutschen Healthcare-Spediteuren zusammen und gründet Eurotranspharma Deutschland. Der Start ist für das erste Quartal 2024 geplant, eine Hub-and-Spokes-Struktur soll landesweiten Service von Anfang an sichern.

Der deutsche Markt bekommt einen neuen Player für die Lieferung von temperaturgeführten Pharma- und Healthcare-Produkten nach europäischen GDP-Standards. »Die Eurotranspharma Deutschland GmbH wird der einzige Anbieter sein, der ausschließlich Pharma- und Healthcare-Produkte im Temperaturbereich von 2 bis 8 °C sowie 15 bis 25 °C in einem Netzwerk transportiert«, erklärt Steffen Segelke, Geschäftsführer des neuen Unternehmens. »Wir werden die 18 000 Apotheken in Deutschland, Krankenhäuser, Ärzte und den Großhandel mit allen medizinischen und pharmazeutischen Gütern, die sie bestellen, am nächsten Tag beliefern.« Um diese Pläne zu verwirklichen, hat sich Eurotranspharma (ETP), der europäische Last-Mile-Healthcare-Experte

der Walden Group, mit vier deutschen Healthcare-Distributionsunternehmen zur Eurotranspharma Deutschland GmbH zusammengeschlossen. ETP hält die Mehrheit der Anteile an dem neuen Unternehmen. Eurotranspharma Deutschland hat angekündigt, von Anfang an dank einer Hub-and-Spokes-Struktur flächendeckend zu arbeiten: Ein zentrales Hub im Raum Kassel verbindet regionale Depots in ganz Deutschland. Geschäftsführer Segelke verfügt über mehr als 20 Jahre Erfahrung in Transport und Logistik in Deutschland und fast 15 Jahre speziell im Gesundheitswesen. »Eurotranspharma Deutschland wird sowohl von der Expertise der Walden Group als führender Akteur beispielsweise auf dem englischen, französischen, belgischen und niederländischen Markt profitieren als auch von der lokalen Expertise unserer vier deutschen Gesellschafter und Herrn

Segelke«, erklärt Stéphane Baudry, Vorsitzender der Walden Group. Er geht davon aus, dass das Netz im ersten Quartal 2024 in Betrieb gehen wird. »Die Flotte wird aus Zwei-Kammer-Fahrzeugen bestehen, die in der Lage sind, Waren gleichzeitig in beiden von den Kunden benötigten Temperaturbereichen zu transportieren.« Erheblich investiert hat ETP nach eigenen Angaben auch in die Entwicklung eines Transportmanagementsystems und von Tracking-Lösungen, die speziell für die Anforderungen von GDP-Transporten bei zwei Temperaturen konzipiert wurden.

Gegründet auf Kundenanfragen

Auf die Frage nach den Gründen, warum Walden dieses neue Netz aufbaut, erklärt Baudry: »Das Projekt geht auf Anfragen unserer Kunden aus der Pharma- und Gesundheitsindustrie zurück, die uns gebeten haben, ihnen integrierte Transportlösungen in Deutschland anzubieten, die vollständig auf Pharma- und Gesundheitsprodukte ausgerichtet sind. Das Land ist ein strategischer Pharmamarkt, verfügt aber derzeit über ein zu geringes Transportangebot, was zu einem erhöhten Risiko für unsere Kunden und ganz allgemein für die Versorgungskette für den Patienten geführt hat.« Benoit Latteur, Geschäftsführer von Eurotranspharma Europe, sieht drei wesentliche Stärken der Eurotranspharma Deutschland GmbH. »Erstens können wir dank einer Flotte von Zwei-Kammer-Fahrzeugen gleichzeitig 2 °C/8 °C und 15 °C/25 °C liefern. Dadurch können wir Mengen konsolidie-



Eurotranspharma Deutschland will dank einer Flotte von Zwei-Kammer-Fahrzeugen gleichzeitig 2 °C/8 °C und 15 °C/25 °C liefern.

Kurzinfo Walden

Die 1951 gegründete Walden Group ist ein Familienunternehmen, das sich zum Ziel gesetzt hat, ein Global Player im Bereich Supply Chain und Logistik zu werden. Walden konzentriert sich auf zwei Kompetenzbereiche: Logistik und Transport von Gesundheitsprodukten mit Movianto für die Logistik, Eurotranspharma für den temperaturgeführten Transport auf der letzten Meile und Transpharma International für den Transport auf der ersten Meile sowie Express-Transport mit Ciblex und Relais Colis. Zur Unterstützung dieser Aktivitäten entwickelt die Tochtergesellschaft Pharma Pilot IT- und digitale Lösungen, die auf die spezifischen Bedürfnisse der Kunden der Gruppe zugeschnitten sind. Die Walden-Gruppe ist in 15 Ländern vertreten (Deutschland, Tschechische Republik, Dänemark, Frankreich, Belgien, Indien, Irland, Marokko, Niederlande, Polen, Rumänien, Slowakei, Spanien, Schweiz, Vereinigtes Königreich), beschäftigt mehr als 6000 Mitarbeiter an 180 Standorten und verfügt über fast 800 000 Quadratmeter Lagerfläche. Im Jahr 2022 erwirtschaftete die Gruppe einen Umsatz von 2,3 Milliarden Euro.

ren, Überläufe und Vorlaufzeiten besser kontrollieren und einen nachhaltigeren Service mit weniger Fahrzeugen auf der Straße anbieten.« Der zweite Vorteil sei, dass »Eurotranspharma bewährte Prozesse und Tools eingeführt hat, die eine Echtzeitverfolgung des Standorts der Fahrzeuge und eine Temperaturüberwachung der Waren ermöglichen.« Schließlich, so Latteur, »wird die Gründung der deutschen Tochter dem Markt eine Verbindung zum voll integrierten Distributionsnetz von ETP für die letzte Meile bieten, das sich über neun Länder erstreckt und einen paneuropäischen Ansatz sowie Service Level Agreements bietet.« Darüber hinaus ist ETP Mitglied im Skandi Network, dem nach eigenen Angaben ersten kollaborativen europäischen GDP-Transportnetz, und kann dadurch täglich 26 europäische Länder verbinden. »Ich bin davon überzeugt, dass Eurotranspharma Deutschland die Qualität der Logistikdienstleistungen für die Gesundheits- und Pharmaindustrie in Deutschland verbessern wird und darüber hinaus die Verbindungen zwischen Deutschland und dem übrigen Europa sowohl für die Feinverteilung als auch für den Import und Export verbessern wird«, so Segelkes Ausblick. ◀

Walden Gruppe übernimmt GDP-Spezialisten Ivemar

Die Walden-Gruppe hat mit der Übernahme des belgischen GDP-Transport-Spezialisten Ivemar ihren Ausbau des größten europäischen Logistiknetzwerks für die Pharma- und Healthcare-Industrie fortgesetzt. In den letzten zwölf Monaten hat Walden bereits einen bedeutenden Anteil an der polnischen Arra-Gruppe erworben, Alex International Transport in Rumänien vollständig übernommen und die Gründung von Eurotranspharma Deutschland als Spezialist für GDP-Pharmatransporte auf der letzten Meile angekündigt. Ivemar bringt nun unter anderem eine Flotte von rund 70 GDP-zertifizierten Fahrzeugen ein. Die LKW und Transporter sind für temperaturgeführte Transporte mit digitaler Temperaturerfassung und zahlreichen Sicherheitselementen ausgestattet (Tapa TSR 2020 Zertifizierung). Ivemar soll in die Walden-Tochter Transpharma International (TPI) integriert werden. Das 2021 gegründete Unternehmen mit Sitz in Großbritannien ist das Kompetenzzentrum von Walden für First-Mile-Pharmatransport, globale Spedition und Zollabwicklung. »Durch die Übernahme von Ivemar erhält TPI neben einer spezialisierten Flotte ein starkes Team von rund 50 Mitarbeitern mit großer Erfahrung im GDP-Handling sowie lizenzierte Logistiklager in einem europäischen Handelskorridor, der für den Transport und die Logistik im Gesundheitswesen von zentraler Bedeutung ist«, sagt David Evans, CEO von TPI. Ivemar wurde 2004 gegründet und hat seinen Sitz in Saintes, einer kleinen Stadt im Südwesten von Brüssel.

Durch die Übernahme von Ivemar wächst die TPI-eigene GDP-Flotte auf über 250 Fahrzeuge, die europaweit aktiv temperaturgeführte Sendungen von einer Palette bis zu einer vollen LKW-Ladung transportieren. Noch wichtiger sind für TPI die lizenzierten Lagerstandorte in der Nähe von Brüssel und die ebenso lizenzierten und temperaturkontrollierten Lagermöglichkeiten am Flughafen Brüssel. Die Lager direkt am Flugfeld ermöglichen TPI eine wichtige Erweiterung des Dienstleistungsangebots. Bisher hat sich TPI auf die erste Meile des Transports konzentriert, von pharmazeutischen Wirkstoffen (APIs) bis zu fertigen Arzneimitteln. Mit der Übernahme von Ivemar wird TPI sein Angebot um temperaturgesteuerte GDP-Lagerlösungen für Waren im Transit sowie für Management und Optimierung internationaler und interkontinentaler Lieferströme für die Pharma- und Gesundheitsindustrie erweitern. »Das ist ein wichtiger Entwicklungsschritt in der Strategie von TPI, das Angebot an pharmagerechten Luftfrachtlösungen weiter auszubauen«, unterstreicht Evans. Yves Smets, Gründer und CEO von Ivemar, wird seine Position beibehalten und zusammen mit David Evans die Integration von Ivemar in TPI leiten.

Anzeige

Kalt – Kälter – Eiskalt

Die robusten und mobilen Begleiter für den Tiefkühlbereich

ACD
GRUPPE



Mobiler Arbeitsplatz für ortsunabhängiges Arbeiten bei eisigen Temperaturen



Terminal für unterbrechungsfreie Prozesse in anspruchsvollen Umgebungen



Handrucksenscanner für ergonomisches Kommissionieren im frostigen Umfeld



Die perfekte Komplettlösung für Ihre Lebensmittel- und Tiefkühllogistik

KÜHL NACHGERECHNET

Wie so viele 17-Jährige beschäftigt sich auch das 17. Kälteforum viel mit der Energiewende. Wie kann die stromintensive Tiefkühlbranche sie für sich so gestalten, dass auch die ökonomische Vernunft gewahrt wird? Das TK-Familientreffen bot hierzu viele Anregungen.

Energie war ein großes Thema beim 17. Kälteforum, das der Verband Deutscher Kühlhäuser und Kühllogistikunternehmen e.V. (VDKL) und das Deutsche Tiefkühlinstitut (dti) Anfang November wie stets gemeinsam ausgerichtet haben, dieses Jahr in Wilhelmshaven. Gleich der erste Fachvortrag hatte eine, wie dti-Geschäftsführerin Dr. Sabine Eichner fand, schöne These im Titel: Über die »Führungsrolle für die TK-Wirtschaft in der Energiewende« sprachen zwei der drei Gründer des Unternehmens Encentive, Torge Lahrsen und Daniel Ehnes. Die Grundidee dahinter ist alt, es ist für Betreiber von Kälteanlagen finanziell von Vorteil, Energie zum richtigen Zeitpunkt zu verbrauchen. »Unser Energiesystem wird nicht nur grüner, sondern immer dynamischer und volatiler«, schilderte Lahrsen die neue Herausforderung. Die Voraussetzung für eine erfolgreiche Energiewende sei: »Wir müssen dann Energie verbrauchen, wenn sie verfügbar ist!« Diese Volatilität werde nicht ohne Folgen für Tiefkühl-Unternehmen bleiben, es werde regulative Veränderungen geben müssen, damit wir die Energiewende schaffen, sagte er voraus. Während der Rechtsrahmen für alle Marktteilnehmer gleich und nicht zu beeinflussen ist, können sie beim Volatilitätsmanagement aktiv werden. Für die Tiefkühlwirtschaft war Lahrsens Empfehlung klar, sie solle jetzt schon damit starten, da sie viele Systeme hat, die sich orchestrieren lassen. »Nutzen Sie die Vorteile Ihrer TK-Infrastruktur«, appellierte er.

Als Benchmark für bereits heute mögliche Kosteneinsparungen nannte Ehnes einen um ungefähr 5 Prozent reduzierten Verbrauch der Kältemaschine durch eine zeitliche Effizienzoptimierung, um 27 Prozent reduzierte Netzentgelte durch die Lastspitzenoptimierung, die nach seinen Worten in der Branche heute schon fast nichts Besonderes mehr ist, um 11 Prozent ließen sich Stromkosten der Kältemaschinen durch Aktivität am Day-Ahead-Markt reduzieren und schließlich der Eigenverbrauch bei Unternehmen mit eigener Photovoltaik-Anlage um 20 Prozent erhöhen.

Lahrsen verwies auf das neue Naturgesetz der Energiepreise: Je grüner, desto günstiger der Strom. Um diesen Umstand zu nutzen, helfe aber keine Zeitschaltuhr mehr, die Volatilität



Die Encentive-Gründer Torge Lahrsen (links) und Daniel Ehnes im Gespräch mit dti-Geschäftsführerin Sabine Eichner.

der Strompreise sei nicht jeden Tag gleich, die Tagesmuster der Schwankungen unterscheiden sich. Um sie zu nutzen, brauche es Automatisierung – und Daten. »Energiemonitoring reicht nicht, es muss angereichert werden um weitere Daten«, betonte er. Beispiele seien Wetterdaten und andere externe Einflüsse, aber auch die eigene Stromproduktion durch Photovoltaik und vielleicht sogar Wind. Diese Daten seien oft schon irgendwo vorhanden und es sei wesentlich einfacher als viele denken, diese Daten auf einer Plattform zusammenzuführen, versuchte er den Respekt vor der komplizierten neuen Zeit zu nehmen. »Denn genau da müssen sie alle hin«, betonte Lahrsen. Um diese großen Datenmengen zu analysieren, Vorhersagen zu erstellen und daraus optimierte Fahrpläne für die eigenen Anlagen abzuleiten, sei künstliche Intelligenz das geeignete Werkzeug, erklärte er. Denn die könne selbst die Zusammenhänge erkennen und lerne auch andauernd aus historischen Daten weiter. »KI kann schon sehr effizient eingesetzt werden, man muss nicht umfangreiche ‚digital twins‘ aufbauen, sondern man kann sehr hands on herangehen und das System selber lernen lassen und trotzdem große Mehrwerte schaffen«, betonte er.

Mit uns können Sie Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz verbinden.

Torge Lahrsen

Die Encentive-Gründer hatten als Beispiel auch Zahlen aus der Praxis eines Tiefkühllogistikers mit eigener PV-Anlage dabei. An einem Tag schwankte der Stromverbrauch in wilden Zucken zwischen 100 und 350 kW je nach Tageszeit, die Produktion begann ab 8 Uhr morgens und wuchs bis zum Mittag auf rund 150 kW, bevor sie mit kleineren Ausschlägen bis 17 Uhr wieder zurückging. »Diese Verläufe werden planbar«, zeigte Ehnes anhand der Prognosen ihres Systems, optimierte Anlagen-Fahrpläne ließen sich so nicht nur für den Tiefkühlbereich, sondern, solange etwas Ware als Temperaturpuffer vorhanden ist, auch im plusgradigen Frischbereich erstellen.

Den eigenen Standort mussten Unternehmen als »lokales Portfolio« verstehen, war eine Kernforderung von Ehnes und Lahrsen. Gemeint war, dass es längst nicht mehr »nur« um die Optimierung der Kälteanlage geht, sondern eben auch um Photovoltaik, um Ladeinfrastruktur für Flurförderzeuge oder Elektrofahrzeuge, um Wärmepumpen, Speichersysteme, Blockheizkraftwerke oder Dampferzeugung. Für die gewünschte Integration dieses lokalen Portfolios in das dynamische Energiesystem der Neuzeit ist natürlich die Zusammenarbeit mit Energieversorgern notwendig. Man sei mit renommierten Versorgern in Verhandlung, um das Energiesystem wirklich ganzheitlich zu denken, berichtete Lahrsen. Nach Erfahrungen gefragt sagte Ehnes, dass gar nicht so sehr die Größe des Stromversorgers für die Qualität der Zusammenarbeit relevant sei, sondern das Anbieten von bidirektionalen Energiesystemen, also dem Ende der stromtechnischen Einbahnstraßen.

Überraschende Einsparungen

Holm Riedel, Geschäftsführer der Energieering GmbH, berichtete sogar zum zweiten Mal hintereinander auf dem Kälteforum über das Energiemanagementsystem seines Unternehmens – ein Novum, wie VDKL-Geschäftsführer Jan Peilnsteiner erklärte. Das hatte auch seinen Grund, stellte



Nordfrost-Geschäftsführerin Britta Bartels stellt das Seehafen-Terminal ihres Unternehmens am Jade-Weser-Port als Teil des Kälteforum-Besichtigungsprogramms vor.

Riedel doch die praktischen Ergebnisse zu einer beim letztjährigen Kälteforum in Osnabrück präsentierten Lösung vor. Zwei fast komplett identische Kühlhäuser hatte er damals angeführt und gezeigt, dass ihre Kältestrommenge sich massiv unterschied: 2022 lag der Verbrauch von Kühlhaus A bei 4 267 348 kWh und von Kühlhaus B bei 7 112 371 kWh. Zu Spotmarktpreisen ergab sich damit ein Kostenvorteil von A gegenüber B von fast 700 000 Euro oder 40 Prozent. Kälteanlage, Volumen, Stellplatzanzahl, Solltemperatur und Auslastung beider Häuser waren zum Verwechseln ähnlich, allerdings gab es bei Kühlhaus B viel Personalwechsel und damit unterschiedlich viel Erfahrung mit der Kälteanlage, berichtete Riedel.

Seit Mai diesen Jahres steuert Energieering, das auch für den VDKL Strompool, Unilever, Bofrost oder die Nagel Group tä-

Anzeige

Seit mehr als 25 Jahren
zuverlässiger Partner

Aus der Metropolregion Hamburg.
In der Welt zuhause.

Wir leben Logistik

Lageroptimierung, Produktionslogistik, Projektmanagement:
LogBer bietet unabhängige Logistikberatung von A bis Z.

Anzeige

tig ist, Kühlhaus B. Wenn auch noch nicht mit KI, wie Riedel berichtete. Primäres Projektziel ist es, Energiekosten zu senken, womit sich die Stellschrauben Energie-Menge und -Preis ergeben. Sein Praxisbericht konzentrierte sich stark auf den Verdichtereinsatz als Teilaspekt, der neben der Raumtemperatur, den Anlagendrücken oder der Abtauung die Strommenge beeinflusst. Denn bei eben diesem Verdichtereinsatz habe die Analyse von 400 Datenpunkten direkt aus der Kälteanlagensteuerung mit mindestens minütlich einem Datensatz ergeben, dass »ziemlich oft ein ziemlich schlechter Deal gemacht« wurde, sprich das Verhältnis aus der Stromaufnahme des Schraubenverdichters und dem Verdichtervolumen oft eine ungünstige Schieberstellung gezeigt habe. Im Mai zum Beispiel seien immer beide Verdichter gelaufen, oft aber mit Volumen unter 70 Prozent. Im September nach der Optimierung wurde je nach Bedarf ein oder zwei Verdichter eingesetzt, immer mit über 90 Prozent des Volumens. Ohne künstliche Intelligenz, sondern auf Basis eigener Annahmen und Vorhersagen wurde in Kühlhaus B der Fahrplan optimiert, mit einem 30 Jahre alten Lastabwurfssystem mit Windows-XP-Oberfläche, wie Riedel berichtete. Man habe extrem viel Zeit investiert und anfangs viel herumprobiert und so für September 2023 eine Spotpreisoptimierung der Verbräuche erzielt, die er als »ganz okay« bewertete. Um hier gute Ergebnisse zu erreichen, müsse der Anlagen-Fahrplan eben automatisch täglich angepasst werden, und nicht wie hier alle paar Wochen am XP-Rechner. Während beim Energiepreis so auf Basis der Ergebnisse von September und Oktober hochgerechnet auf ein Jahr »nur« 30 987 Euro eingespart werden konnten, ergeben sich durch die »geradezu spektakuläre« Einsparung bei der Energiemenge von 26,5 Prozent (819 statt 1114 MWh) aufs Jahr hochgerechnet 193 252 Euro, »meilenweit über den Erwartungen«, wie Riedel zugestand. Mittlerweile erstellt die KI den Fahrplan für die Anlagen, die Preisprognose kaufen sie ein. Zwei Wochen nach dem Kälteforum wurde laut Plan bei Kühlhaus B dieser Fahrplan live geschaltet und schreibt seine Vorgaben in das SPS-System. Für die Zukunft sagte Riedel eine wachsende Bedeutung solcher Optimierungen voraus: »In einer Welt mit 100 Prozent erneuerbaren Energien habe ich einen enormen Wettbewerbsnachteil, wenn ich das nicht mache«, zeigte er sich überzeugt. Kühlhaus A sei im Übrigen trotz der Verbesserungen wohl nicht zu schlagen – nicht zuletzt weil sich hier im letzten Jahr ebenfalls Verbesserungen ergeben hätten, da Energieering jetzt auch dieses Objekt steuere...

Der geförderte Weg zur klimaneutralen Kühllogistik

Um die Energiewende bei der Antriebsenergie von Nutzfahrzeugen ging es im Vortrag von Bruno Lukas auf dem Kälteforum. Der Geschäftsführer von Green Logistics Enabler erläuterte Wege zur klimaneutralen Kühllogistik, die das Unternehmen als Projektsteuerer und mit einem Netzwerk an Partnerunternehmen zu verfolgen hilft. Treiber für grüne Logistik gebe es viele, zum Beispiel die CO₂-basierte Maut. »Handwerklich schlecht gemacht«, urteilte Lukas über die Umsetzung der entsprechenden EU-Richtlinie in Deutschland, ein positiver Aspekt sei aber die Befreiung gewisser emissionsfreier Nutzfahrzeuge von der Maut, namentlich solche mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb (Verbrenner



Holm Riedel zeigte an einem Praxisbeispiel, welche Einsparungen mit Energiemanagement möglich sind.

oder Brennstoffzelle), wenn auch nur bis Ende 2025. Danach greife eine Reduktion des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten auf 25 Prozent, zuzüglich der Teilsätze für Lärmbelastung und Luftverschmutzung. Wie beim PKW seien von der EU-Kommission mit Beschluss aus dem Februar 2023 auch für LKW verbindliche Flottengrenzwerte für das Portfolio der Hersteller vorgeschrieben, 90 Prozent emissionsfreie Neufahrzeuge würden nach diesen Plänen bis 2040 angestrebt. Lukas erinnerte mit einem Kundenbeispiel an die Bedeutung von Kommunen als Motor hinter der Antriebswende: Berlin habe kommunalen Betrieben aufgelegt, bis 2030 einen klimaneutralen Fuhrpark zu betreiben, der zweitgrößte Klinikbetreiber der Hauptstadt Vivantes habe vor diesem Hintergrund ein Projekt für die Umstellung auf Elektro-Vans und Elektro-LKW bis 16 Tonnen beauftragt. Erste Tests mit LKW habe Vivantes unter Führung von GLE im Mai erfolgreich absolviert, das vom Unternehmen erstellte Konzept sieht in einem ersten Schritt ab 2025 den Einsatz von 15 entsprechenden LKW und 5 Transportern zur Versorgung ausgewählter Krankenhäuser von einem zentralen Logistikhub vor. In Vorbereitung seien Planung und Bau einer geeigneten Ladeinfrastruktur mit Stromspeichern und Ausbau der Photovoltaik-Anlagen zur Eigenstromerzeugung. Lukas gab auch eine Übersicht über die Antriebs-Alternativen für LKW. Elektro-LKW seien für Städte und den kleinen regionalen Verteilerverkehr das alternative Mittel der Wahl, bei 200 bis 300 Tageskilometern mache auch er in seinen Projekten hiermit gute Erfahrungen. Konkret nannte er Volvos 16-Tonner FL Electric mit bis zu 130 kW Leistung und seit Sommer mit Batteriesystemen, die sogar bis 450 Kilometer rein elektrisch schaffen. Wasserstoff-LKW haben sich in Deutschland noch nicht durchgesetzt, »das hat mit dem Wasserstoff-Preis zu tun: der ist definitiv in Deutschland noch nicht wettbewerbsfähig!« Anders sei das zum Beispiel in der Schweiz, in der mit gesetzlichen Regularien solche LKW gepusht würden. »Die Technik selber ist vorhanden und



Bis direkt an die 1725 Meter lange Kaje des Jade-Weser-Ports führen die Besichtigungs-Busse am zweiten Tag des Kälteforums. Dort wurde tatsächlich an einem der vier möglichen Plätze gerade ein Containerriesen entladen, die 400 Meter lange Al Nefud von Hapag Lloyd.

funktioniert sehr gut, Wasserstoff-LKW können eine Technologie sein für mittlere Distanzen von 200 bis 400 Kilometer, also größeren regionalen Verteilerverkehr«, erklärte Lukas. Als Beispiel nannte er hier den Hyundai Xcient Solo, von dem in einem von einem Konsortium aufgesetzten eigenen Wasserstoff-Ökosystem in der Schweiz 50 Stück seit zwei Jahren erfolgreich in Summe fünf Millionen Kilometer absolviert hätten, für Coop auch als Kühlfahrzeug, wie Lukas berichtete. Hydrierte Pflanzenöle (HVO) würden derzeit stark diskutiert, seien aber bis auf einige Ausnahmen bisher in Deutschland noch nicht zugelassen. Im Vergleich zum Diesel sei damit bis zu 90 Prozent CO₂-Reduktion möglich.

Lukas stellte auch die Kosten der nachhaltigen Alternativen gegenüber und zog ein klares Resümee: »Ohne Förderung funktioniert dieser Markt noch nicht.« Erst wenn Skalierungseffekte den Preisunterschied zu Diesel-LKW eibebnen, könne sich das ändern. Anschaffungskosten für die Diesel-Variante im Verteilerverkehr von rund 120 000 Euro stünden für die Elektrovariante 350 000 Euro gegenüber. Über die KsNI-Förderung, für die der dritte Förderabruf unmittelbar bevorstehe, seien 80 Prozent dieses Mehrpreises auszugleichen, es bleibe bei den Anschaffungskosten also eine Differenz von 46 000 Euro. Bei den Betriebskosten kam Lukas für 80 000 Kilometer Laufleistung im Jahr und einem Kontraktpreis von 1,70 Euro pro Liter Diesel auf 157 760 Euro Spritkosten über eine Gesamtnutzungsdauer von vier Jahren, beim Elektro-LKW bei einem Gestehungspreis von 0,25 Euro pro kWh bei größtenteils Photovoltaik-Eigenproduktion auf 96 000 Euro für vier Jahre. Damit steht bei den Betriebskosten in dieser Rechnung eine Differenz von 61 760 Euro zugunsten des Elektroantriebs zu Buche.

Perspektivisch sollen die Treibhausgas (THG)-Quoten für emissionsfreie LKW deutlich erhöht werden, von einer 10-respektive 15-fach höheren Prämie für E-LKW der Klasse N2 beziehungsweise N3 ist die Rede.

Auf die Frage ins Auditorium, wer denn bereits einen Elektro-LKW einsetze, war die Resonanz noch überschaubar: Von den rund 200 Teilnehmern meldete sich nur der Vertreter der Nagel Group, die einen Elektro-Volvo im Verteilerverkehr ein-

setzt. Nordfrost plant laut Geschäftsführer Dr. Falk Bartels einen solchen Einsatz – und wartet auf die Lieferung des Fahrzeugs. (ms)

Anzeige

blueSeal®
Luftschleier von **brightec**

Bewahrt die Kühlkette. Hygienisch und leise. Ohne zu stören.

Überall passend

Hält Waren länger frisch

Sparsam im Verbrauch

Nachgewiesene 30-45% Einsparung an Energie für die Kühlung in Kühlfahrzeugen.

info@brightec.nl www.brightec.nl

DIGITALISIERUNG FÜR ALLE

Auf dem Deutschen Logistik-Kongress 2023 haben Dachser, Rhenus und das Fraunhofer IML ein Pilotprojekt im Rahmen der Open Logistics Foundation präsentiert. Es soll ein europäischer eCMR-Standard auf Open-Source-Basis getestet werden.

Mit dem digitalen Frachtbrief (eCMR) will die Open Logistics Foundation einen Standard für elektronische Transportdokumente schaffen. In einer europäischen Working Group haben die Stiftungsgründer Dachser, Rhenus und Fraunhofer IML mit weiteren Mitgliedern einen branchenweiten eCMR-Standard auf Open-Source- und Blockchain-Basis entwickelt. Den Proof of Concept lieferten die Sprecher der Community im Rahmen einer Pressekonferenz am 18. Oktober auf dem Deutschen Logistik-Kongress 2023 in Berlin. »Wenn Mitbewerber wie Rhenus und Dachser über die gleiche Open Source-Plattform mittels eCMR interagieren, dann wird dieser Standard definitiv branchenweite Akzeptanz finden«, wagte Prof. Dr. Dr. h. c. Michael ten Hompel auf der Pressekonferenz eine Prophezeiung. Beide Logistikdienstleister hatten die neue eCMR-Plattform auf einer realen Transportroute ab Berlin getestet und die Dokumente automatisiert verarbeitet. Der Kuratoriumsvorsitzende der Open Logistics Foundation und geschäftsführende Institutsleiter des Fraunhofer IML sprach im Namen der Community – zusammen mit Stefan Hohm, stellvertretender Vorsitzender des Vorstands der Open Logistics Foundation und als Chief Development Officer Mitglied des Vorstands bei Dachser, Boris Jeggle, Vertreter der Rhenus Gruppe im Logistical Steering Committee der Open Logistics Foundation und Geschäftsführer der Rhenus Special Delivery, Andreas Nettsträter, CEO der Open Logistics Foundation

und dem eCMR-Working Group-Leiter Ingo Müller, Department Head Prototyping & Testing bei Dachser.

Praxiseinführung eines 2020 gestarteten Projekts

»Was 2020 bei uns im Fraunhofer IML mit dem vom Bundesverkehrsministerium geförderten Projekt ‚Silicon Economy‘ begann, wird nun durch die Open Logistics Foundation als Community-Projekt in die Praxis überführt«, freute sich ten Hompel. Dieser Community-Gedanke der offenen und fairen Zusammenarbeit verschiedener Unternehmen, die im freien Markt auch Mitbewerber sein können, ist die Basis der Dortmunder Stiftung. Sie baut seit 2021 eine europäische Open-Source-Community auf – mit dem Ziel, die Digitalisierung in Logistik und Supply Chain Management auf der Basis von Open-Source voranzutreiben und logistische Prozesse durch De-fac-

to-Standards und praktikable Open Source-Software für alle zu vereinheitlichen.

»Eine derartige Technologieinitiative wie die Open Logistics Foundation ist bis dato in der Logistik etwas Besonderes«, betonte Jeggle von Rhenus. »Die Community lebt von der Expertise aller. Wir zeigen mit unserem partnerschaftlichen eCMR-Standard, dass Konnektivität, Kompatibilität und Interoperabilität von IT-Systemen in der Logistik über die eigenen Unternehmensgrenzen hinausgehen können. Die Digitalisierung von Logistikketten funktioniert nur unternehmensübergreifend. Schnittstellenprobleme sind zu überwinden und Lösungen dafür sollten via Open-Source für alle frei verfügbar sein.« Dachser-Chief Development Officer Hohm verdeutlicht: »Den Community-Gedanken leben nicht nur Logistikdienstleister und IT-, Speditions- oder Versandunternehmen – auch markt-



Auf der Pressekonferenz in Berlin (von links): Andreas Nettsträter, Stefan Hohm, Michael ten Hompel und Boris Jeggle.

Quelle: BVL/Bubblitz

Beteiligte der Working Group eCMR

Aventeon, Cargo Ledger, Dachser, DB Schenker, DSLV, Duisport, Fraunhofer IML, GS1 Germany, Markant, Pionira NV, Rhenus, Trade Link, Trans follow, Veroo.

führende eCMR-Plattformanbieter nehmen an der Working Group teil. Ganz nach dem Motto: Branchenweit akzeptierte Standards für Basis-Anwendungen anstelle von Insellösungen und der stetigen Wiederholung der Programmierung von Routinen. Im Rahmen der Working Group entstehen mehr als Anwenderempfehlungen. Sie liefert aktiv Programmzeilen für einen gemeinsamen Open-Source-Standard und zeigt darüber hinaus ein reales Anwendungsszenario für den Betrieb einer Blockchain in der Logistik auf. Und das mit großem Erfolg!»

Meilenstein für die Open Logistics Foundation

»Der Deutsche Logistik-Kongress 2023 bildet einen Meilenstein für die Open Logistics Foundation«, resümiert Netts-träger, CEO der Open Logistics Foundation. »Nachdem wir auf dem DLK 2021 unsere Gründung kommunizierten und auf dem DLK 2022 für mehr Zusammenarbeit in der Branche warben, können wir 2023 behaupten, dass unsere Idee funktioniert hat. Direkte Marktbegleiter haben sich an einen Tisch gesetzt und entwickeln Open-Source-Lösungen auf

Dachser und Fraunhofer IML erhalten Deutschen Logistik-Preis für Digitalen Zwilling

Die Bundesvereinigung Logistik (BVL) hat den Deutschen Logistik-Preis 2023 an Dachser und Fraunhofer IML vergeben. Die Jury zeichnete den Digitalen Zwilling @ILO (Advanced Indoor Localization and Operations) aus. Die gemeinsam im Dachser Enterprise Lab entwickelte und in zwei Pilotniederlassungen implementierte Technologie erstellt vollautomatisch ein stets aktuelles, digitales Abbild aller Packstücke, Assets und Abläufe im Umschlaglager. Mitarbeitende erhalten diese Informationen übersichtlich auf mobilen Geräten und Displays angezeigt. Der digitale Zwilling erhöhe die Transparenz im Warenumschat, die einzelnen Arbeitsschritte werden optimiert und beschleunigt, so das IML. Von der Anwendung profitieren gewerbliche Mitarbeitende, Fahrerinnen und Fahrer, aber auch Kunden, die künftig exaktere Informationen über ihre Sendungen erhalten können, erklärt das Institut. »Wir investieren in die gemeinsame Forschung mit dem Fraunhofer IML, um die Digitalisierung der Logistik voranzutreiben und um die Qualität unserer Dienstleistung für unsere Kunden weiter zu verbessern«, erklärt Burkhard Eling, CEO von Dachser auf der Preisverleihung in Berlin. Dachser kündigte an, nun den nächsten Schritt in der Innovationsentwicklung zu gehen. 2024 soll der Roll-Out der neuen Technologie im ersten Schritt beginnen und dann sukzessive in den europäischen Niederlassungen erfolgen.

Spezielle KI-basierte Algorithmen der @ILO-Software interpretieren die im Sekunden-takt von hunderten optischen Scaneinheiten an der Hallendecke erfassten Daten, um so alle Packstücke automatisch und unmittelbar zu identifizieren, zu lokalisieren und in Zukunft auch zu vermessen. Integriert in die praktischen Abläufe hat sich die technologische Neuerung bereits in den Pilotumschlaglagern der Dachser-Niederlassungen in Unterschleißheim bei München und Öhringen bei Heilbronn bewährt. Einzelne Prozessabläufe zwischen Wareneingang und Warenausgang beschleunigten sich dort in einer Spanne von 15 bis 35 Prozent. So entfällt zum Beispiel das händische Scannen von Barcodes oder die tägliche manuelle Inventur von Packstücken. »Die vollautomatische und permanente Vermessung aller Packstücke wird der nächste Innovations-schritt in Richtung Logistik 4.0, den wir im Rahmen der Forschungspartnerschaft mit dem Fraunhofer IML realisieren«, kündigte Hohm an. Im Pilotbetrieb kann das System bereits Länge, Höhe und Breite der Packstücke mit hoher Genauigkeit ermitteln und in Echtzeit anzeigen, ohne Messstationen anfahren zu müssen. Sobald das System vollkommen praxistauglich ist, lassen sich die ermittelten Volumendaten unter anderem von intelligenten Algorithmen nutzen, um die Verladungs- und Tourenplanung zu unterstützen und die Auslastung von Wechselbrücken, Trailern und Nahverkehrsfahrzeugen weiter zu erhöhen. Darüber hinaus entwickeln Dachser und Fraunhofer IML gerade ein vereinfachtes @ILO-System, mit dem auch Kunden ihre Warenausgangszone ausrüsten und so die Transparenz im Versand erhöhen können. »Hier ist aber noch einiges an Forschungsarbeit zu leisten«, erklärt Hohm.

Commodity-Ebene, die für alle – das heißt auch Nicht-Mitglieder – über unser Repository offen verfügbar sind. Und der eCMR ist das beste Beispiel

hierfür. Genau dieser Community-Ansatz ist wichtig für die breite Akzeptanz neuer Technologien in der Logistikbranche.«

Anzeige



Kühl- und Tiefkühlräume · Schlüsselfertige Bauten · Bananenreifeanlagen · CA+ULO Obstlagerräume

Nutzen Sie über 50 Jahre Erfahrung.
Führend in Europa in der Planung und der Ausführung.



Plattenhardt + Wirth GmbH | Kühlraumbau/Industriebau

www.plawi.de

D-88074 Meckenbeuren-Reute | D-57482 Wenden-Hünsborn | D-06188 Landsberg | D-82024 Taufkirchen | D-27572 Bremerhaven
D-68766 Hockenheim | D-33604-Bielefeld | D-15562 Rüdersdorf | A-6914 Hohenweiler | A-3052 Neustift-Innermanzing

NACHHALTIGKEIT IST KEINE MILCHMÄDCHENRECHNUNG

Hohe Produktqualität und die Bewahrung der Natur kennzeichnen das Handeln der Andechser Molkerei Scheitz. Daher bestimmt Nachhaltigkeit auch die gesamte Wirtschaftstätigkeit der größten Biomolkerei in Europa. Das gilt auch für die energieeffiziente Antriebstechnik von SEW-Eurodrive, die in den Abfüllanlagen und Transporteinrichtungen eingesetzt wird.

Die durch das gleichnamige Benediktinerkloster bekannte Gemeinde Andechs liegt 40 Kilometer südwestlich von München. Landschaftspflege und Naturschutz werden hier, in der Region zwischen Starnberger und Ammersee, großgeschrieben: Die Moränenlandschaft in der Umgebung wurde bereits vor 80 Jahren unter Schutz gestellt. Sie ist somit eines der ältesten Naturschutzgebiete Bayerns. Um die Gemeinde ist ein natürlicher Lebensraum mit inzwischen teilweise seltenen Pflanzen erhalten. So wundert es nicht, dass auch die Andechser

Molkerei, deren Anfänge auf das Jahr 1908 zurückgehen, ihr Handeln an der Verantwortung und dem Respekt für Natur und Umwelt ausrichtet. »Heimatliebe und Lebensfreude gehören zu den ersten Beweggründen unseres Engagements«, unterstreicht die Geschäftsführerin Barbara Scheitz.

Bioqualität seit Jahrzehnten

Die Andechser Molkerei ist ein Pionier der Bio-Milchverarbeitung und mittlerweile die größte Biomolkerei in Europa. Sie legt von jeher Wert auf Qualität. Das wird von den Kunden sehr geschätzt. 350 000 Liter hochwertige Biomilch liefern über 660 Biobauern aus

der Region täglich an die Andechser Molkerei, die ihnen dafür partnerschaftliche Bio-Milchpreise zahlt. Das Hauptprodukt der Andechser Molkerei ist Naturjoghurt. Ferner produziert das Unternehmen auch Fruchtjoghurt, Joghurt drinks sowie die Basisprodukte Butter, Milch, Sahne, Schmand und Sauerrahm, aber auch Desserts wie Pudding sowie Käse im Partnerbetrieb. Als moderner, inhabergeführter Familienbetrieb ist die Andechser Molkerei Scheitz auch ein attraktiver Arbeitgeber mit hohen Sozialstandards.

»Vor gut 15 Jahren war hier zunächst nur eine Produktionshalle vorhanden«, erinnert sich Albert Schenker.

Nach der Etikettierung werden die Joghurtgläser zum Packer transportiert.





Der Leerglasinspektor prüft den Mündungsbereich, die Seitenwand und den Boden der Gläser auf transparente Fehler sowie das Vorhandensein von Restflüssigkeiten.

Er ist Außendienstmitarbeiter im Drive Technology Center Süd (DTCS) von SEW-Eurodrive in Kirchheim/München und betreut schon seit vielen Jahren die Andechser Molkerei. Mittlerweile gibt es hier auch ein Logistikzentrum sowie ein neues Verwaltungsgebäude im Hundertwasser-Stil. Dieser Künstler trat für eine natur- und menschengerechtere Architektur ein.

Energieeffizienz im gesamten Prozess

Das jüngste technische Projekt der Andechser Molkerei ist eine neue Abfüllanlage für Joghurt. Neben einem hohen Durchsatz legte der Kunde hierbei einen starken Fokus auf die Energieeffizienz. Bereits vor Jahren wurde die Antriebstechnik in der Molkerei auf das Antriebssystem Movimot von SEW-Eurodrive umgebaut. Mario Metzger, Instandhaltungsleiter der Andechser Molkerei, ist von dieser dezentralen Technik begeistert. Schenker berichtet: »Vor allem zwei Aspekte waren bei der neuen Abfüllanlage wichtig: Der Kunde wollte ein dezentrales IE5-(Ultra-Premium-) Antriebssystem haben. Die Antriebseinheiten Movigear Performance aus dem Automatisierungsbaukasten Movi-C erfüllen diese Anforderung. Sie werden mit integrierter Profinetanbindung geliefert, was ein weiterer Wunsch des Kunden war.« Auch am Projekt beteiligte OEM setzten Antriebe mit

dezentraler Elektronik aus dem Automatisierungsbaukasten Movi-C ein. So wurden der Leerglasinspektor der Firma Heuft und der Packer von Beyer Maschinenbau mit Antriebseinheiten Movigear ausgerüstet. Weiterhin kamen Servomotoren, Planeten- und Standardgetriebe mit Beschichtung im Hygienic Design zum Einsatz.

Gebraucht wird neu

Der gesamte Prozess beginnt damit, dass gebrauchte Mehrweggläser zum Glas-Eingangsbereich der Andechser Molkerei angeliefert werden. Die Träger werden geleert und für die weitere Verwendung direkt zum Einpacker transportiert. Die Schmutzgläser wer-

den automatisch abgeschraubt und in eine Waschmaschine gefahren, dort eingeweicht, im Laugenbad gereinigt und mit Wasser ausgespritzt. Anschließend werden die gesäuberten Gläser zusammen mit dem Neuglas gemischt – falls mal eine Störung im Bereich der Waschmaschine auftreten sollte, ist auf diese Weise die Glaszufuhr abgepuffert. Anschließend werden die Gläser in die Produktionshalle gefahren. Sie kommen in Dreierreihen auf dem Band an und werden vereinzelt.

Im nächsten Schritt laufen sie durch einen Leerglasinspektor. Diese Maschine der Firma Heuft Systemtechnik prüft den Mündungsbereich, die Seitenwand und den Boden der Gläser auf transparente Fehler sowie das Vorhandensein von Restflüssigkeiten. Die im Inspektor verwendeten Antriebseinheiten ermöglichen dem Endkunden einen jahrelangen, störungsfreien Betrieb. Anschließend laufen die Gläser über ein Förderband durch ein Gebläse, das sie trocknet.

Abfüllmaschine für Glasgefäße

Die VMS-Maschinenbau GmbH in Obersontheim bei Schwäbisch Hall baut mit mehr als 25 Jahren Branchenerfahrung aseptische Abfüll- und Verschleißmaschinen. Ihre Kontifill Lines stehen für hygienische beziehungsweise aseptische Produktsicherheit und hohe Maschineneffizienz. Der aktuelle Verbrauchertrend geht eindeutig in Richtung Mehrweggefäße. Daher kaufte die Andechser Molkerei von VMS-Maschinenbau die Kontifill Glassline zur

Anzeige



POMMIER
innovative solutions for trucks

Ein Pionier der
Gummipuffer für
Nutzfahrzeuge



www.pommier.de

SCHUTZVORRICHTUNGEN

BUT-ROLL

Die klassische Version des
Gummipuffers mit Rollen



- > Gummilwalze in Premiumqualität
- > Horizontale oder vertikale Ausführungen
- > mit einer oder mehreren Rollen
- > Kompatibel mit verschiedenen hinteren Rahmentypen



Die gefüllten Sechser-Stiegen mit 500-Gramm-Joghurtgläsern werden über ein Förderband zur Logistik weitergeleitet. Der dezentrale Antrieb Movimot Performance von SEW-Eurodrive – vorn im Bild – sorgt für den kraftvollen Antrieb des vorgelagerten Spiralförderers.



Zur Speisung der Motoren kommen Movidrive Doppelachsmodul (rechts) und ein Movidrive Versorgungsmodul (grau) aus dem Automatisierungsbaukasten Movi-C zum Einsatz.

Video

Auf Youtube finden Sie ein Video von SEW-Eurodrive zum Projekt bei Andechser. <https://youtu.be/Z7RPMCnARhg>



Befüllung von Joghurtgläsern. Diese hochperformante Anlage ermöglicht die kontinuierliche Joghurtabfüllung in 500-Gramm-Mehrweggläser – bis zu 160 000 am Tag. Damit erreicht sie einen deutlich höheren Durchsatz als die Vorgängeranlage. Diese Maschine ist mit dichtslosen Kolbenfüllern ausgestattet, die über Jahre für eine gleichbleibend hohe Füllgenauigkeit sorgen.

Wenn die Gläser in den VMS-Füller einfahren, werden sie zunächst über eine horizontale Kunststoffschnecke verteilt und von genau bemessenen Greifern auf den Kopf gestellt. Nach der anschließenden Desinfektion mit Wasserstoffperoxid fahren die Gläser durch einen Trockenbereich und wer-

den wieder in die aufrechte Position gedreht, um danach befüllt zu werden. Während die alte Anlage taktweise arbeitete, werden die Gläser auf der neuen VMS-Anlage kontinuierlich befüllt. Hierbei verfährt ein Füllbalken synchron mit den Gläsern mit und befüllt sie gleichzeitig. Dadurch erzielt dieser neue VMS-Füller eine deutlich höhere Leistung als die alte Anlage. Schließlich werden die – nur einmal verwendeten – Deckel zugeführt und mit Dampf sterilisiert. Nach dem Füllprozess wird die Restflüssigkeit vom Deckel abgeblasen. Abschließend inspiziert ein Röntgengerät die Gläser auf Fremdkörper und Unterfüllung. Falls erforderlich, werden dann schadhafte Gläser ausgeschleust.

Antriebstechnik in der Abfüllanlage

Die Abfüllmaschinen der Baureihen Kontifill Lines basieren auf modernster Technik. Der gesamte Transportprozess innerhalb der Joghurt-Abfüllmaschine für die Andechser Molkerei erfolgt schonend in kontinuierlicher Bewegung über Servoantriebe der Baureihe CMP von SEW-Eurodrive, die eine hohe Leistung und Abfüllsicherheit gewährleisten. Zur Speisung dieser Motoren kam ein Mehrachssystem aus dem Automatisierungsbaukasten Movi-C zum Einsatz. Diese Umrichter der Baureihe Movidrive modular sind in einem Schaltschrank außerhalb der Maschine untergebracht.



Neuglas wird von der Palette auf das Transportband gesetzt, mit gereinigtem Gebrauchsglas gemischt und anschließend in die Produktionshalle transportiert.

Neben dem eigentlichen Füller war VMS Maschinenbau auch für die Gesamtlinienleistung verantwortlich. Im Einklang mit der Firmenphilosophie der Andechser Molkerei Scheitz stand ferner der Wunsch des Endkunden nach hoher Energieeffizienz der Antriebstechnik. SEW-Eurodrive konnte die geforderten Antriebe in der derzeit höchsten Energieeffizienzklasse IE5 liefern. Für die Transportaufgaben außerhalb des VMS-Füllers wird daher Movigear performance eingesetzt. Dieser Antrieb vereinigt Synchronmotor, Getriebe und Frequenzumrichter als mechatronische Einheit in einem Gehäuse. Weiterhin kommen Asynchronmotoren von SEW-Eurodrive sowie dezentrale Antriebseinheiten Movimot mit Profinetanbindung zum Einsatz. Nach dem Füllprozess werden die Joghurtgläser etikettiert. Dabei erhalten sie ein Bauchetikett sowie ein Siegel-

etikett auf dem Deckel. Über Förderstrecken gelangen sie anschließend zum Flaschenpacker Multipack-Por von Beyer Maschinenbau. Er packt die Joghurtgläser in die parallel zu den Gläsern zugeführten, leeren Stiegen. Anschließend werden die vollen Kästen über Förderstrecken mit SEW-Antrieben zu einem Spiralförderer weitergeleitet. Dieser befördert die Stiegen zu einem höher gelegenen Förderband, das durch dezentrale Antriebe Movimot und Movigear von SEW-Eurodrive angetrieben wird. Es leitet die Joghurt-Stiegen zur Palettierung ins Hochregallager weiter.

Inbetriebnahme und Service

Von den insgesamt circa 210 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Andechser Molkerei arbeiten 14 Personen in der Instandhaltung, darunter Elektriker, Schlosser und Schweißer. Mit Unterstützung durch SEW-Eurodrive nahmen sie nach etwa zweimonatiger Installation im August 2020 die Anlage in Betrieb. Seitdem läuft die neue Joghurtabfüllung zur vollen Zufriedenheit der Andechser Molkerei. Instandhaltungsleiter Metzger erläutert: »Um den reibungslosen Betrieb der Anlage in allen Situationen zu gewährleisten, haben auch gleich ein Ersatzteilkpaket bei SEW-Eurodrive

bestellt.« Glücklicherweise werden die Komponenten nicht schlecht, schließlich hat er bisher sehr gute Erfahrungen mit SEW-Antrieben gemacht. Sollte doch einmal ein Serviceeinsatz erforderlich sein, ist für ihn die regionale Nähe des Drive Technology Centers Süd von SEW-Eurodrive von Vorteil.

»In unserer Geschäftsbeziehung zur Andechser Molkerei sind vor allem zwei Dinge wichtig«, erläutert Schenker. »Der Kunde hat schon in der Vergangenheit gute Erfahrungen mit der Antriebstechnik von SEW-Eurodrive gemacht. Zum anderen zählen das Engagement von SEW-Eurodrive für seine Kunden über kurze Wege und der regelmäßige persönliche Kontakt. Beispielsweise erledigen wir von Kirchheim aus den kompletten Reparaturservice und Elektroniksupport.« Der SEW-Außendienstmitarbeiter ergänzt: »Die verantwortlichen Mitarbeiter der Andechser Molkerei konnten sich über die Jahre überzeugen, dass auf uns Verlass ist.« ◀

Gunthart Mau

Infokasten

Die Andechser Molkerei verarbeitet jährlich circa 135 Millionen Kilogramm Kuhmilch und etwa 10,5 Millionen Kilogramm Ziegenmilch. Die Milch kommt von Biobauern in einem Umkreis von 160 Kilometer.

Unser Autor

Gunthart Mau ist Referent Fachpresse bei SEW-Eurodrive, Bruchsal.

RACKBOTS HELFEN BEI FEINKOST-KOMMISSIONIERUNG

SSI Mobile Robots sollen den Warenfluss von Lesage Prestige optimieren. Der bestehende Lagerbereich wird abgebaut und durch PR 600 Regalsysteme von SSI Schäfer ersetzt. Die Realisierung dieser ganzheitlichen Robotik-Lösung in einer Umgebung zwischen 0°C und 2°C ist für das erste Quartal 2024 geplant.

Lesage Prestige, ein auf außergewöhnliche Fleisch- und Feinkostprodukte spezialisiertes Familienunternehmen, hat SSI Schäfer mit der Reorganisation und Optimierung seiner Auftragsabwicklung beauftragt. Die aktuelle Anlage in Chemy im französischen Département Nord ermöglicht die Auslieferung von Fleisch innerhalb von 24 bis 48 Stunden. Aufgrund des starken Geschäftswachstums entschied sich Lesage gemeinsam mit dem Intralogistik-Lösungsanbieter, die Kommissionierung durch die Integration einer Flotte Rackbots aus dem Spektrum der SSI Mobile Robots in Kombination mit PR 600 Regalsystemen neu zu gestalten.

Frankreichs. »Um dem starken Wachstum unseres Unternehmens gerecht zu werden, stehen wir derzeit vor einigen Herausforderungen: Wir müssen Platz einsparen, aber auch die Ergonomie verbessern und unsere Produktivität steigern«, erklärt François Lesage, Geschäftsführer Einkauf und Produktion von Lesage Prestige. »Dank einer guten Vorabanalyse hat SSI Schäfer uns eine Lösung angeboten, die zu unseren Bedürfnissen passt.«

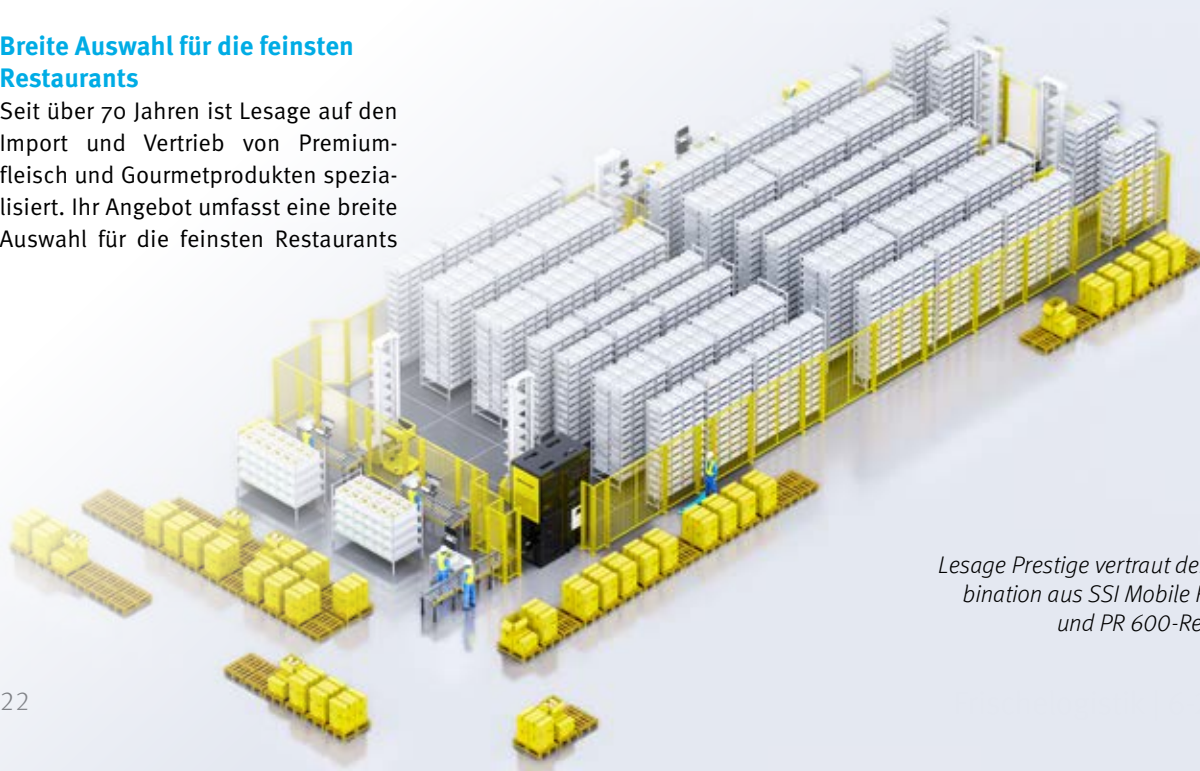
Gemeinsam haben sie einen neuen automatisierten Lager- und Kommissionierbereich entworfen. Dabei wurde die gesamte Organisation analysiert, um die manuelle und weniger effiziente Kommissionierung durch eine ergonomische und innovative auto-

matisierte Lösung zu ersetzen. Diese neue Kühlkettenanlage, die über ein Fördersystem direkt mit der Produktion verbunden ist, wird mit der SSI Mobile Robot-Technologie ausgestattet und soll in einer Umgebung zwischen 0°C und 2°C die Produktivität steigern.

Bevor die Rackbots installiert werden, wird der bestehende Lagerbereich abgebaut und durch PR 600 Regalsysteme von SSI Schäfer ersetzt. Das neue Lager wird aus fünf Gängen mit fast fünf Meter hohen Regalen bestehen. Künftig können hier die Produkte von Lesage Prestige dichter gelagert und

Breite Auswahl für die feinsten Restaurants

Seit über 70 Jahren ist Lesage auf den Import und Vertrieb von Premiumfleisch und Gourmetprodukten spezialisiert. Ihr Angebot umfasst eine breite Auswahl für die feinsten Restaurants



Lesage Prestige vertraut der Kombination aus SSI Mobile Robots und PR 600-Regalen.

Zweiter Nachhaltigkeitsbericht von SSI Schäfer

Die SSI Schäfer Gruppe hat Ende September ihren zweiten Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht. Der Bericht dokumentiert die Fortschritte des Unternehmens im Jahr 2022 auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Zukunft. Im Mittelpunkt der Aktivitäten stand die Umsetzung der bereits im Jahr 2021 entwickelten Nachhaltigkeitsstrategie, die ökologische, soziale und ökonomische Aspekte gleichermaßen berücksichtigt. Trotz großer Herausforderungen, wie den Auswirkungen des Ukraine-Krieges, habe man im vergangenen Jahr wichtige Nachhaltigkeitsziele erreichen können, so das Unternehmen. Neben der Entwicklung einer gruppenweiten Strategie für das Nachhaltigkeitsmanagement wurde unter anderem ein strategisches Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsmanagement (EHS) eingeführt. Außerdem erfolgte die Berechnung des CO₂-Fußabdrucks für die 18 größten Gesellschaften der SSI Schäfer Gruppe für die Scopes 1, 2 und teilweise 3. Auf Basis dieser Analyse wurde eine Klimastrategie mit messbaren Reduktionszielen für die kommenden Jahre abgeleitet.



der Energieverbrauch für die Kühlung des Bereichs reduziert werden.

Pick-by-light-Kommissionierplätze

Die integrierten Rackbots werden die täglichen Laufwege der Mitarbeitenden bei der Kommissionierung übernehmen und die Leistung des Warenflusses verbessern. Sobald sie installiert sind, werden sie die Behälter von einem der 3600 Stellplätze kommissionieren und sie direkt an die Pick-by-Light-Kommissionierplätze liefern. In Spitzenzeiten sind bis zu fünf Rackbots im Einsatz. Damit kann das neue System eine Leistung von 340 aus- und eingelagerten Behältern pro Stunde erreichen, rechnet der Intralogistiker vor.

Um die morgendlichen Anlieferungsspitzen der Lieferanten abzufangen, wird ein Rackbotport Puffersystem installiert. Dieses Pufferspeichersystem der neuesten Generation kann bis zu acht Behälter gleichzeitig aus- oder einlagern. Die neue Lösung wird in die IT-Struktur von Lesage integriert und mit dem bestehenden ERP-System verbunden. Das Team von SSI Schäfer wird den gesamten Prozess betreuen. Diese Schnittstelle soll das Flottenmanagement, die Bestandsverwaltung, die Chargennummern, die Rückverfolgbarkeit und die Visualisierung des Warenflusses in Echtzeit ermöglichen.

Mit einer Vorlaufzeit von weniger als zwölf Monaten ist die Realisierung dieser ganzheitlichen Robotik-Lösung für das erste Quartal 2024 geplant.

Neue Sequenzierungslösung in Wamas

Die Logistiksoftware Wamas von SSI Schäfer verfügt über eine neue Sequenzierungslösung, die flexible Rückhaltepunkte für die kurzfristige Pufferung von Waren innerhalb des Fördernetzes bietet und so die Flexibilität und Skalierbarkeit im Warenlager erhöht. Die technische Grundlage dafür basiert auf dem automatisierten Auslesen von Fördersystemtopologien direkt aus dem Lagerlayout. Dabei werden unterschiedliche Baumstrukturen, parallele Strecken zur Pufferung, Sequenzierungsplätze in diversen Anordnungen und Kreisel zur Sequenzkorrektur vollautomatisch erkannt. Die weitere Konfigurierbarkeit erfolgt vollintegriert in Wamas. Das System ist laut SSI in der Lage, auf Veränderungen im Lagerverhalten zu reagieren, implementierte Diagnosetools erkennen Störungen in der Sequenz. In Kombination mit automatischen Lagersystemen wurde auch eine Neureservierung von Aufträgen in die Auslagerungsstrategie aufgenommen. Im Falle einer Anlagenstörung, beispielsweise dem Ausfall eines Shuttles oder eines Lifts, wird der betroffene Auslagerungsauftrag unmittelbar einem anderen Gerät zugewiesen, um die Sequenz beizubehalten.

In die Software wurde ein Kernalgorithmus implementiert, welcher bei unterschiedlichen Projekten nicht verändert werden muss. Die wichtigsten Anwendungsfälle liegen laut Anbieter im Bereich der automatischen Palettierung, der Ware-zu-Person Kommissionierung sowie der Versandsortierung.

Anzeige

BUTT®
... UND DAS NIVEAU STIMMT!

Wir schaffen logistische Verbindungen.

Individuelle Planung und Konstruktion
direkt vom Hersteller – Made in Germany

www.butt.de



Wärmegedämmte Verladeschleuse

MADE IN GERMANY

BUTT GmbH Tel.: +49 (0) 44 35 96 18-0
Zum Kuhberg 6-12 Fax: +49 (0) 44 35 96 18-15
D-26197 Großenkneten butt@butt.de · www.butt.de

SENSIBEL, ABER MIT SICHERHEIT

Der Arzneimittelhersteller Teva nutzt die globale Carrier-Visibility-Lösung Nic-Place von Fourkites für Temperaturverfolgung und Diebstahlschutz, um die ganze Welt mit kritischen Medikamenten zu beliefern. In Deutschland ermöglicht dies der Ratiofarm-Mutter die Kontrolle der Warentemperatur unabhängig davon, wo sich die 80 Lastwagen und Anhänger befinden.

Teva, ein weltweit führender Hersteller von generischen und patentgeschützten Medikamenten, hat durch den Einsatz der globalen Carrier Visibility-Plattform Nic-Place eine Vorfallquote von 0,005 Prozent erreicht. Das gab der US-Anbieter Mitte Oktober bekannt. Mit Nic-Place habe Teva sofortigen Zugriff auf hochwertige Temperaturdaten und Diebstahlstatistik, was sofortige Reaktionen ermöglicht, Zeit spart und Warenverluste vermeidet.

Teva verfügt über ein Portfolio von mehr als 3500 Produkten in nahezu allen therapeutischen Bereichen. Täglich nehmen nach Angaben des israelischen Pharmaunternehmens rund 200 Millionen Menschen weltweit Medikamente von Teva ein. Ratiopharm ist eine Tochtergesellschaft von Teva und Deutschlands bekannteste Pharmamarke. Jedes Jahr befördert das Unternehmen eine halbe Million Paletten seiner Produkte in ganz Europa. Deutschland ist einer der größten Märkte, wo der Konzern seine Waren bei 1000 Großhändlern, Apotheken, Krankenhäusern und Lieferanten abliefern.

Eine Schlüsselkomponente für die Logistikprozesse bei Teva ist die von Nic-Place angebotene Echtzeit-Transparenz. »Nic-Place ermöglicht eine völlig sichere Kontrolle der Warentemperatur, unabhängig davon, wo sich unsere Flotte von 80 Lastwagen und Anhängern befindet«, erklärt Bernd Schlumpberger, Head of Fleet & Transport Management bei Teva. »Dies ist von entscheidender Bedeutung, weil



Die Visibility-Lösung Nic-Place ermöglicht Teva die Temperaturkontrolle im LKW zu jedem Zeitpunkt.

die Temperatur im LKW zu jedem Zeitpunkt den Anforderungen unserer Medikamente entsprechen muss. Auf diese Weise vermeiden wir kostspielige und zeitraubende Zwischenfälle.«

Die erfolgreiche Nic-Place-Implementierung bei Teva umfasste eine fortschrittliche Lösung für Diebstahl-Tracking, die in Zusammenarbeit mit der Thermo Control Services GmbH (tcs*), einem auf die Überwachung von Transportdienstleistungen spezialisierten Unternehmen aus Pliening bei München, bereitgestellt wurde. Dies ist für Teva ein entscheidendes Element für den Schutz seiner Waren im Transport. »In unseren LKWs werden hochsensible Güter befördert«, erklärt Schlumpberger. »Dank Nic-Place und tcs* verfügen wir über eine Alarm- und Überwachungsanlage, die unsere Fahrzeuge rund um die Uhr überwacht. So können wir jederzeit in Echtzeit und mit mehrstufigem Eskalationsprozess reagieren, wenn es zu verdächtigen

Aktivitäten kommt, zum Beispiel wenn sich nachts auf einem Parkplatz unerwartet eine Tür öffnet. Nic-Place hat es uns ermöglicht, die Zahl der Zwischenfälle in unserer gesamten Lieferkette auf nahezu Null zu reduzieren, um sicherzustellen, dass wir in der Lage sind, die Medikamente in höchster Qualität und zum richtigen Zeitpunkt zu liefern.«

Kurzinfo Nic-Place

Das in Deutschland ansässige Unternehmen Nic-Place wurde im Januar 2022 von Fourkites übernommen. Mit seinem eigenentwickelten Data Control Center (DCC) bietet es Transporteuren eine flexible und sichere Möglichkeit, Supply-Chain-Daten mit Kunden zu teilen und ihnen gleichzeitig die vollständige Kontrolle über ihr Geschäft, ihr Netzwerk und ihre Daten zu geben. Zusammen bilden die beiden Plattformen nach Firmenangaben das größte multimodale Netz von Transportunternehmen in Europa.

SCHNELLER FORT MIT FLUOR

Die F-Gas-Verordnung soll aktualisiert und verschärft werden. Nach der Einigung der europäischen Institutionen ist die Änderung wohl nur noch Formsache. Für Anlagen im Lebensmittelhandwerk sehen Experten große Herausforderungen für die Branche.

Anfang Oktober haben sich Europäisches Parlament und Europäischer Rat über die neue europäische Verordnung zur Verwendung von fluorierten Gasen (F-Gas-Verordnung) geeinigt. Dabei wurde eine strengere Regulierung von F-Gasen beschlossen, konkret eine weitere schrittweise Reduzierung, ein CO₂-Budget und komplette Anwendungsverbote für manche Vertreter. Der Entwurf der neuen Verordnung wurde mittlerweile vom Rat der EU veröffentlicht und muss nun förmlich durch das Europäische Parlament und den Rat angenommen werden. Aufbauend auf den bestehenden EU-Rechtsvorschriften sollen die nun vereinbarten Verordnungen bis 2050 weitere Emissionen in Höhe von fast 500 Millionen Tonnen verhindern. »Da F-Gase für Klimaanlage und Kühlgeräte verwendet werden und die Nachfrage in diesem Bereich voraussichtlich steigen wird, müssen wir unbedingt dafür sorgen, dass diese Technologien die globale Erwärmung nicht verschärfen und dass Anreize für klimafreundliche Alternativen geschaffen werden«, sagte der zuständige Exekutivizepräsident der EU-Kommission Maroš Šefčovič anlässlich der Einigung. Auf EU-Ebene machen F-Gase derzeit 2,5 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen aus, so die Europäische Kommission.

Kernpunkte der Verordnung

Mit »mehr Ambition« charakterisiert die EU-Kommission die Neuerungen der Verordnung: Die Verwendung von teilhalogenierten Fluorkohlenwasser-

stoffen (HFKW), den am häufigsten verwendeten F-Gasen, auf die rund 90 Prozent der F-Gas-Emissionen entfallen, soll bis 2030 gegenüber 2015 um 95 Prozent reduziert werden und bis 2050 auf Null sinken. Ein beschleunigter Phase-down der insgesamt zur Verfügung stehenden Menge an fluorierten Treibhausgasen bis auf null im Jahr 2050 ist vorgesehen.

Die neue Verordnung enthält auch ein Verbot des Inverkehrbringens von stationären Kälteanlagen (Ausnahmen für Chiller) mit F-Gasen mit einem Treibhauspotenzial (Global Warming Potential; GWP) über 150 ab 2030. Ebenso ist ab dem Inkrafttreten der Verordnung für große stationäre Kälteanlagen mit einem Äquivalent von 40 Tonnen CO₂ ein Wartungs- und Instandsetzungsverbot für Kältemittel mit einem GWP über 2500 enthalten, ab 2025 gilt das Verbot auch für kleinere stationäre Kälteanlagen; ab 2032 gilt zudem ein Service- und Wartungsverbot für alle stationären Kälteanlagen mit einem GWP über 750, recyceltes und wiederaufbereitetes Kältemittel ist hiervon ausgenommen.

Ein Exportverbot soll Märkte für klimafreundliche Geräte fördern und auch dafür sorgen, dass veraltete Geräte, die Kältemittel mit hohem Treibhauspotenzial verwenden und in der EU nicht mehr verkauft werden dürfen, nicht mehr ausgeführt werden können. Auch Durchsetzung und Umsetzung der F-Gas-Verordnung soll verbessert werden, sodass es für die Zoll- und Überwachungsbehörden einfacher wird, Ein- und Ausfuhren zu kontrollieren und gegen den illegalen Handel mit Gasen und Chemikalien vorzugehen. Die Verwendung fluorierte Treibhausgase ist seit 2006 in der Verordnung

(EG) Nr. 842/2006 und in der Richtlinie 2006/40/EG geregelt. Seit 1. Januar 2015 gilt die Verordnung (EU) Nr. 517/2014 über fluorierte Treibhausgase.

Service-Engpässe befürchtet

»Mit der nun vorliegenden Vereinbarung können und müssen Betreiber und das Kälteanlagenbauerhandwerk für eine Zukunft nahezu ohne fluorierte Kältemittel planen«, kommentierte Karl-Heinz Thielmann, Präsident des Verband Deutscher Kälte-Klima-Fachbetriebe e.V. (VDKF), die Einigung. »Auch wenn im Moment noch einige Fragen zum Novellierungstext offen sind, begrüßen wir, dass die EU-Gremien nach zähen Verhandlungen endlich zu einer Einigung gekommen sind. Den schnellen Phase-down der zur Verfügung stehenden Kältemittelmengen sehen wir jedoch sehr kritisch. Das wird absehbar zu Engpässen vor allem bei Service und Wartung von Bestandsanlagen und voraussichtlich auch zu einer Zunahme des illegalen Kältemittelhandels führen.«

Die Deutsche Umwelthilfe wies in einer Stellungnahme zum Entwurf darauf hin, dass klima- und umweltfreundliche Alternativen zu F-Gasen bereitstünden und zum Teil lange im Einsatz seien. Dazu zählen CO₂, Propan oder Ammoniak als Kältemittel.

Viele Kälteanlagen im Lebensmittelhandwerk werden mit dem Kältemittel R404A (GWP-Wert 3943) betrieben. Der Bundesinnungsmeister des Kälteanlagenbauerhandwerks Heribert Baumeister befürchtet, dass auf die Betreiber hohe Investitionen zukommen, wenn Anlagen vorzeitig außer Betrieb genommen werden müssen. »Das widerspricht jeglichem Nachhaltigkeitsgedanken«, schimpft er und sieht seine Branche vor großen Herausforderungen. ◀

REIBUNGSLOSE PHARMA-ERWEITERUNG

Die Geis Gruppe hat ihre Pharmalogistik neu aufgestellt und bietet für Empfänger in einem Umkreis von etwa 250 Kilometern rund um Nürnberg GDP-zertifizierte, temperaturkontrollierte Belieferungen.

Die international tätige Geis Gruppe hat ihre Logistikdienstleistungen für die Pharmaindustrie komplett neu aufgestellt. Am Standort Nürnberg hat die Geis Eurocargo GmbH in den vergangenen Monaten eine neue Kühlfahrzeug-Flotte aufgebaut, eine spezielle IT-Lösung implementiert sowie den Pharma-Umschlagbereich umfassend modernisiert und zertifizieren lassen. Das hat das Unternehmen mit Stammsitz im fränkischen Bad Neustadt Ende Oktober mitgeteilt. »Im Healthcare-Bereich geht es um das Handling hochsensibler Pharmaprodukte«, erklärt Patrick Ortner, Speditionsleiter Servicelogistik bei Geis Eurocargo Nürnberg. »Das erfordert ein Höchstmaß an Flexibilität, Sauberkeit und Qualität.« Unter anderem müsse entlang der gesamten Lieferkette ein Temperaturfenster von 5 bis 35 °C strikt eingehalten und für jede einzelne Sendung dokumentiert werden.

GDP-zertifizierte Lieferkette

Um diesen Anforderungen optimal gerecht zu werden, hat Geis die ausschließlich für den Healthcare-Service genutzte Umschlaganlage grundlegend modernisiert und unter anderem mit Temperatursensoren ausgestattet. Anschließend wurden Umschlag, Transport und Zwischenlagerung der Pharmaprodukte nach den Richtlinien der Good Distribution Practice (GDP) der Europäischen Kommission zertifiziert. »Damit stellen wir ein konsistentes Qualitätsmanagement sicher«, betont Ortner.

Darüber hinaus implementierte Geis eine spezielle IT zur lückenlosen Dokumentation der Temperaturdaten von der



Wichtiger Pharma-Schritt: Geis hat an seinem Standort Nürnberg in den vergangenen Monaten eine neue Kühlfahrzeug-Flotte aufgebaut.

Übernahme bis zur Auslieferung an die Empfänger und erweiterte den eigenen Healthcare-Fuhrpark um neun Kühlfahrzeuge mit Hebebühne.

Distribution rund um Nürnberg

So will das Team von Geis Eurocargo die Medizinprodukte sicher und zuverlässig an die Empfänger distribuieren. »Wir bedienen Krankenhäuser und Apotheken sowie private Empfänger in einem Umkreis von etwa 250 Kilometern rund um Nürnberg«, erklärt Ortner. »Zu unserem All-inclusive-Paket gehören auch die Stationsbelieferung in Krankenhäusern, ein Regalservice sowie das Retourenmanagement.« Der neue Service sei bereits gut angelaufen, so der Logistiker. »Dank der umfangreichen Vorbereitungen unseres Teams verlief der Go-Live absolut reibungslos«, berichtet Niederlassungsleiter Christian Philipp. »Wir sind bereit, neue Kunden aus der Healthcare-Branche von unseren erweiterten Pharmaservices zu überzeugen.«

Anzeige

AKTION

STARK Autarke Mobile Waschanlagen

Selbstfahrend mit Wassertank
Batterie • Benzin • Diesel • Strom
Altgeräterücknahme

Vorführgereite / Leasing

STARK WASCHANLAGEN

www.stark-waschanlagen.de • Telefon 07967 328

GEMEINSAMES KÜHL-GESICHT

Einen Quantensprung in Effizienz und Nachhaltigkeit verspricht AHT durch seine neuen Kühl- und Tiefkühlregale. Ein einheitliches Design soll für ein beeindruckendes Erscheinungsbild sorgen. Die Inbox-Technologie des Herstellers sorgt für reduzierte Servicezeiten.

Der Österreicher Experte für Lebensmittelkühlung AHT hat seine Produktfamilie um hochmoderne Kühl- und Tiefkühlregale erweitert. Diese neuen Geräte sollen Maßstäbe in Sachen Design, Nachhaltigkeit und Effizienz setzen. Die neuen Kühl- und Tiefkühlregale von Kalea setzen auf ein einheitliches und ästhetisches Design. Diese Lösung soll es Einzelhändlern ermöglichen, Kühl- und Tiefkühlgeräte nebeneinander im gleichen modernen Look zu platzieren. Das Ergebnis? Ein ansprechendes Erscheinungsbild, das die Kunden anzieht und die Markenidentität des Geschäfts stärkt, erklärt AHT.

Plug-in und Semi Plug-in Ausführung

Die Kalea Geräte sind als Plug-in und Semi Plug-in verfügbar. Die Plug-in Geräte müssen lediglich an das Stromnetz angeschlossen werden und sind anschließend einsatzbereit. Unter

Semi Plug-in verstehen sich Geräte in einem Glykol-Wasser Kreislauf. Diese werden einfach über Multiplex-Verbindungen in das System integriert. Mit dem Semi Plug-in (SPI) System bietet man ein sicheres, energieeffizientes und zuverlässiges Gesamtsystem für den Lebensmitteleinzelhandel an, betont AHT.

Die Kalea Produktfamilie ist nach Angaben des Herstellers jetzt noch effizienter. Als Bestandteil des Semi Plug-in Systems kann die im Kühl- und Tiefkühlprozess anfallende Wärme effizient genutzt werden. Zum Beispiel um Geschäftsflächen zu heizen oder zur Warmwasseraufbereitung. Dadurch wird der Energieverbrauch gesenkt und Kosten gespart. Durch die verschiedenen Modelle und Varianten liegt der Energieverbrauch laut AHT in den Klassen B bis D.

Umweltfreundliche Wahl mit R290

Kalea hat einen starken Fokus auf Nachhaltigkeit und setzt in all seinen Geräten auf das natürliche Käl-

temittel R290 (Propan) mit einem besonders niedrigen Global Warming Potential. Diese umweltfreundliche Wahl soll dazu beitragen, die Auswirkungen auf den Klimawandel zu reduzieren und den ökologischen Fußabdruck zu minimieren.

Als Innovation, die die Kühl- und Tiefkühlregale des Hauses von anderen abhebt, nennt AHT die Inbox Technologie. Dabei sind Kältekomponenten und Technik in einer ausziehbaren Sockellade untergebracht. Dies bedeute, dass Servicezeiten erheblich reduziert werden, da Waren nicht aus dem Gerät entfernt werden müssen. Dies führe zu geringeren Betriebsunterbrechungen und einer gesteigerten Effizienz.

AHT versteht, dass jeder Einzelhändler einzigartige Anforderungen hat. Daher bietet das Unternehmen eine breite Palette von Größen und Ausstattungen, um eine maßgeschneiderte Lösung für jedes Geschäft und Store-Design zu ermöglichen. Ob Full Plug-in oder im Semi Plug-in System. ◀

Kalea-Regale in Kühl...



... und Tiefkühlausführung.



PHARMATransPORT

SAUBER UND LEISE

Trans-o-flex erhält mehr als 500 neue pharmazertifizierte Fahrzeuge für temperaturkontrollierte Transporte bei 2 bis 8 sowie 15 bis 25 °C. Die Kühlaggregate sparen Sprit und ermöglichen dank Ökostrom eine CO₂-freie Laderaumtemperierung, so das Unternehmen. Bis Ende Januar 2024 sollen alle Neufahrzeuge im Einsatz sein.

Mit 548 für Pharmatransporte qualifizierten Thermofahrzeugen erneuern der Expressdienst Trans-o-flex für seinen Ambient-Service (Transporte bei 15 bis 25 °C) und seine auf bundesweite Arzneimittel-distribution mit aktiver Temperaturführung bei 2 bis 8 °C spezialisierte Tochterfirma Trans-o-flex Thermomed ihren Fuhrpark und bauen ihn aus. »Diese neue Millioneninvestition in unseren Fuhrpark wird unsere Qualität weiter erhöhen und unsere Effizienz verbessern«, ist Wolfgang Albeck, CEO von Trans-o-flex, überzeugt. »Dank neuer Technik können wir beispielsweise wartungsbedingte Ausfallzeiten reduzieren und viele Fahrzeuge werden dank einer elektrischen Temperierung leiser und sparsamer sein.« Die Bestellung der Fahrzeuge erfolgte im Jahr 2022 und wurde auf mehrere Hersteller verteilt. »Wir wollten das Risiko von Lieferverspätungen streuen«, so Albeck. »Die Hersteller haben jetzt die ersten Fahrzeuge geliefert und bis Ende Januar 2024 sollen alle Neufahrzeuge im Einsatz sein.«

Elektrisch gekühlte Kofferrfahrzeuge

Trans-o-flex Thermomed erhält 100 Mercedes Sprinter mit einem Kofferaufbau von Spier und 75 VW-Crafter mit einem Kofferaufbau von Kress. »Die Kofferrfahrzeuge konnten wir alle mit



Alle neuen Kofferrfahrzeuge von Trans-o-flex werden mit elektrischen Thermoaggregaten ausgestattet.

einer elektrischen Kühlung von Mitsubishi kombinieren«, erläutert Albeck. »Die sind zwar in der Anschaffung teurer als herkömmliche Aggregate, aber im Betrieb leiser und sauberer und bei den Gesamtkosten niedriger.« Der Grund dafür sei die Einsparung von Kraftstoff. Konventionelle Thermoaggregate von Transportern beziehen die notwendige Energie ausschließlich über den Motor des Fahrzeugs. »Wenn das Fahrzeug für die Zustellung hält, dann muss der Motor weiterlaufen, damit die Temperierung gewährleistet ist«, erläutert Albeck. »Das führt nicht nur zu einem höheren Treibstoffverbrauch,

sondern auch zu einer höheren Lärmbelastung.« Beides kann durch elektrisch betriebene Aggregate vermieden werden, die Thermomed vor der Bestellung in der Praxis getestet hat: im reinen Kühlbereich von 2 bis 8 °C, im sogenannten Raumtemperaturbereich von 15 bis 25 °C sowie im Zwei-Kammerbetrieb mit beiden Temperaturzonen. »Die Geräte haben in allen Bereichen die Erwartungen erfüllt. Sie sind eine wirkliche, grüne Innovation.« Während der Fahrt erfolgt die Energieversorgung der elektrischen Aggregate über eine separate Pufferbatterie, die durch den Generator geladen wird. Sobald der Motor aus ist, sorgt die Puf-

Neuer Standort in der Steiermark

Um die Netzwerkkapazität in Österreich weiter auszubauen sowie die Umschlagprozesse zu beschleunigen und nachhaltiger zu gestalten, baut Trans-o-flex Thermomed Austria in der Steiermark ein neues Umschlagzentrum. Anfang September hat das auf die Pharma- und Gesundheitsbranche spezialisierte Unternehmen Richtfest gefeiert. »Wir können in Lebring zweieinhalbmal mehr Sendungen umschlagen als an unserem bisherigen Standort in Kalsdorf«, erklärte Trans-o-flex-CEO Wolfgang Albeck. »Und während die Anlage in Kalsdorf gemietet war, bauen wir in Lebring auf eigenem Grund und Boden.« Dabei investiert die österreichische Tochtergesellschaft der deutschen Trans-o-flex einen mittleren einstelligen Millionenbetrag. »Das ist viel Geld für einen relativ kleinen Standort mit einer Tagesmenge von rund 2000 Paketen«, erläuterte Albeck beim Richtfest. »Aber erstens ist der Standort für unseren Kundenservice wichtig, um landesweit einen 24-Stunden-Service anbieten zu können. Zweitens sichern wir uns langfristig niedrigere Betriebskosten. Und drittens verringern wir unseren ökologischen Fußabdruck.«

Das Unternehmen baut eine Photovoltaikanlage auf das Dach der rund 1100 Quadratmeter großen Halle. Der Strom kann für die zum Heizen und Kühlen eingesetzte Wärmepumpe genutzt werden, aber auch an den Ladesäulen für Elektrofahrzeuge.

In Lebring plant das Unternehmen bis zu 40 Mitarbeiter beschäftigen, die von hier aus künftig die Steiermark, Kärnten, Teile des Burgenlandes sowie Osttirol bedienen. Insgesamt verfügt trans-o-flex Thermomed Austria über vier Standorte in Großesbersdorf (Niederösterreich), Regau (Oberösterreich), Fritzens (Tirol) und aktuell noch Kalsdorf (Steiermark). Die Standorte sind sowohl an das deutsche Thermomed-Netz als auch an die Partnernetze in Belgien, Luxemburg und den Niederlanden angebunden.



Grundsteinlegung beim Richtfest in Lebring (von links): Franz Labugger, Bürgermeister der Marktgemeinde Lebring-St. Margarethen, und Trans-o-flex-CEO Wolfgang Albeck.

ferbatterie für den nötigen Strom. Für die notwendige Vortemperierung des Laderaums auf die richtige Temperatur wird der Fahrzeugmotor ebenfalls nicht benötigt. Dafür kann das Fahrzeug an eine herkömmliche 230-Volt-Steckdose angeschlossen werden, über die gleichzeitig die Pufferbatterie geladen wird. »Steckdosen haben wir an unseren Ladetoren installiert und können im Sommer die Fahrzeuge entsprechend elektrisch vorkühlen und im Winter heizen«, berichtet Albeck. Da

Trans-o-flex ausschließlich Ökostrom aus regenerativen Energiequellen bezieht, erfolge die Vortemperierung dieser Fahrzeuge CO₂-frei, betont das Unternehmen. Weiterer Vorteil der neuen Lösung sei, dass bei einem Motorschaden die Fahrzeuge durch die Batterie für mehrere Stunden die eingestellte Temperatur halten.

Auch Kastenwagen und Auflieger

Neben den Kofferrfahrzeugen erhielt Trans-o-flex Thermomed bereits 23

volltemperierte Kastenwagen vom Typ Mercedes Sprinter. Weitere 230 dieser Spezialkastenwagen gehen an Trans-o-flex Express für den Einsatz im Ambient-Service. Für alle Neuanschaffungen gilt: »Zum einen sind die Fahrzeuge bereits ab Werk nach Pharma-Standards qualifiziert, entweder durch den Dienstleister Pharmaserv oder VL Thermo-Solutions.« So können sie direkt ab der Auslieferung für Arzneimitteltransporte eingesetzt werden. »Zum zweiten sind alle Fahrzeuge jetzt mit Steckfühlern ausgerüstet, mit denen wir die Temperatur messen.« Vorteil dieser Steckfühler sei, dass die Fahrzeuge für die jährliche Kalibrierung der Temperaturfühler nicht in die Werkstatt müssen. »Wir haben mit dem Lieferanten Euroscan Parts & Service einen Vertrag abgeschlossen, bei dem die Mitarbeiter des Unternehmens für die Kalibrierung zu uns kommen und diese fachgerecht durchführen.« Das senke wartungsbedingte Ausfallzeiten der Fahrzeuge.

Zur aktuellen Bestellung gehören auch 120 Zwei-Achs-Auflieger der Firma Krone für die Linienverkehre von Trans-o-flex. Aktuell werden im Express-Linienverkehr insgesamt 467 aktiv temperierte und nach Pharmastandard zertifizierte Trailer eingesetzt. Insgesamt verfügt das Unternehmen nach eigenen Angaben in Deutschland und Österreich über mehr als 2750 Fahrzeuge mit aktiver Temperierung. ◀



Freuen sich über die Auslieferung der ersten von 548 neuen volltemperierten Fahrzeugen (von links): Steffen Pfister, Verkaufsleiter Autohaus Ebert, Michael Löckener, Geschäftsführer Trans-o-flex Thermomed und Geschäftsbereichsleiter Operation Fläche Trans-o-flex Express, Jürgen Spier, Geschäftsführender Gesellschafter Spier Fahrzeugwerk.

BESSER AUS DEM STAUB MACHEN

Die Bischof Lagerhaus AG mitwickelt mit insgesamt über 20 000 Palettenplätzen und einem zuverlässigen Team im schweizerischen Sennwald und im österreichischen Feldkirch Großaufträge für Kunden so ab, als gäbe es nichts Einfacheres auf der Welt. Eine Staubreduktion von bis zu 90 Prozent durch Lösungen von Zehnder Clean Air Solutions hat dem Unternehmen geringere Kosten, ein zufriedenes Team und zuverlässige Anlagen gebracht.

Die Bischof Lagerhaus AG in Sennwald im Schweizer Kanton St. Gallen ist auf (tief-)gekühlte Waren spezialisiert. Was das in Zahlen bedeutet? Auf rund 54 000 Quadratmeter Betriebsgelände verwaltet die Tochtergesellschaft der Bischof Lebensmittellogistik rund 10 000 Tiefkühlpalettenplätze und 12 000 Mehrtemperaturpalettenplätze (Frisch- und Trockenlager). Diese bekommen ihren Strom von Photovoltaikanlagen, die insgesamt eine Fläche von 7667 Quadratmeter bedecken. Am Laufen gehalten wird der Betrieb von mehr als 30 Mitarbeitern. Die wiederum sind maßgeblich dafür verantwortlich, dass sich täglich bis zu 800 Lieferungen auf den Weg zu Kunden in der Schweiz machen. Und zwar nicht irgendwie, sondern mit Biogas-angetriebenen LKW. Für die Klimaneutralität setzt das Unternehmen außerdem auf CO₂-Emissionsrechte, die auf insgesamt 7500 Zertifikaten klimaneutraler Projekte beruhen.

Der Weg zu sauberer Luft

Für ein Logistikunternehmen wie die Bischof Lagerhaus AG ist Staub eine Herausforderung, die nicht wegzudenken ist. Denn wo sich Menschen bewegen, Maschinen laufen und Waren in Bewegung sind, fallen Schmutzpartikel an. Viel Bewegung in Lagerhallen wirbelt die unreine Luft zusätzlich auf und verteilt sie in den Hallen. Das lässt sich nicht vermeiden. Was sich allerdings schon vermeiden lässt, sind

die Probleme, die daraus resultieren: Staub reduziert die Haltbarkeit der technischen Ausrüstung, schadet der Mitarbeitergesundheit und erschwert die Reinigung der Lagerhallen, betont das Unternehmen Zehnder Clean Air Solutions, spezialisiert auf entsprechende Lösungen.

Otto Bischof, der Geschäftsführer der Bischof Lagerhaus AG, hat die Bedeutung des Themas längst erkannt: »Saubere Luft in unseren Lagerhallen ist für uns ein absolutes Erfolgskriterium. Gerade unsere Kunden aus der Lebensmittelbranche erwarten zurecht höchste Standards, da ihre Produkte höchstsensibel transportiert werden müssen. Ein schlechtes Erscheinungsbild in einer unserer Hallen schließt eine Zusammenarbeit praktisch aus.« Er ergänzt: »Wir tragen zudem Verantwortung für unsere Mitarbeitenden. Wer täglich Staub in der Nase hat, atmet nicht durch und ist häufiger krank. Das möchten wir selbstverständlich vermeiden. Deswegen haben wir nach modernen Luftreinigungssystemen gesucht.«

Alternativloser Partner

Auf ihrer Suche nach Luftreinigern haben Bischof und sein Team viele Anbieter verglichen. Im Januar 2016 kam es dann zum Erstbesuch von Zehnder Clean Air Solutions in Sennwald. Dieser zeigte, dass das Schwarzwälder Unternehmen nicht nur durch Lösungen, sondern auch durch Service zu überzeugen weiß: Der Ansprechpartner von Zehnder Clean Air Solutions führte



Auf rund 54 000 Quadratmeter Betriebsgelände verwaltet die Bischof Lagerhaus AG rund 10 000 Tiefkühlpalettenplätze und 12 000 Mehrtemperaturpalettenplätze.

Staubmessungen in der Trockenhalle durch und gab bereits erste handfeste Tipps und Umsetzungsvorschläge zur Verbesserung der Luftqualität.

Und der erste Eindruck wurde auch nach der Installation der ersten Luftreiniger nicht getrübt. Im Gegenteil: Die Erwartungen wurden noch übertroffen, so der Logistiker. Das Fazit

»Seit 2016 genießen wir saubere Luft an unserem Standort in Sennwald. Die Luftreiniger von Zehnder Clean Air Solutions haben unsere Erwartungen dabei übertroffen. So sehr, dass wir mittlerweile auch unseren Hauptsitz in Österreich und zwei neue Trockenhallen im Sennwald mit ihnen ausgestattet haben. Unsere Mitarbeitenden sind ebenfalls zufrieden. Denn die sagen: Man spürt den Unterschied!« *Otto Bischof*

von Bischof: »Unsere Entscheidung für die Lösung von Zehnder Clean Air Solutions war offen gesprochen nach der ersten Nachmessung bereits gefallen. Uns war direkt klar, dass wir mit den Luftreinigungssystemen beinahe Staubfreiheit erzielen können. Heute sparen wir 90 Prozent Staub ein und genießen die vielen weiteren Vorzüge sauberer Luft.« Und das nicht nur in einer Lagerhalle. Seit 2020 setzt die Otto Bischof Lagerhaus AG sechs weitere Luftreiniger ein – in der Trockenhalle B in Sennwald sowie am Unternehmenshauptsitz im österreichischen Feldkirch. Auch in der Trockenhalle C in Sennwald werden weitere Geräte installiert. Hohe Staubbelastung? Bei Otto Bischof im Betrieb längst Geschichte.

Saubere Luft lohnt sich auf vielen Ebenen

Besonders erfreut zeigt sich die Otto Bischof Lagerhaus AG über die posi-

ven Nachrichten direkt aus der Belegschaft. Denn die berichtet von einem durch und durch angenehmen Raumklima, das bei jedem Atemzug spürbar ist. Mit der erhöhten Zufriedenheit der Belegschaft reduzieren sich auch die gesundheitlichen Probleme und Krankheitstage der Mitarbeitenden.

Doch nicht nur das: Die Maschinen des Unternehmens sind dank Zehnder Clean Air Solutions nahezu wartungsfrei, so der Anbieter. Das gelte für Stapler, Förderband- und Förderanlagen genauso wie für spezielle Kühlsysteme.

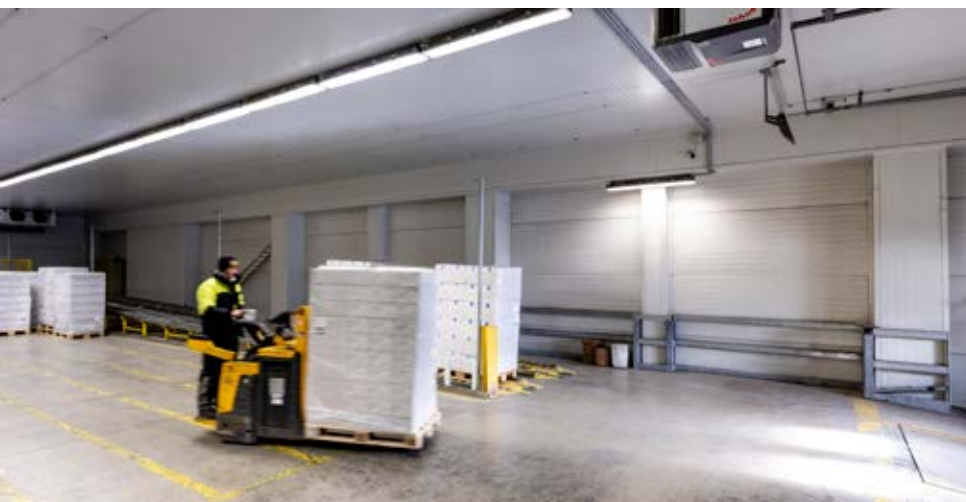
Apropos spezielle Kühlsysteme: Im Tiefkühlbereich kann die Otto Bischof Lagerhaus AG wegen des Gefrierpunkts nicht mit Wasser reinigen. Was früher ein großes Problem war, ist heute halb so schlimm. Denn wo kein Staub ist, sinkt die Notwendigkeit für Spezialreinigungen.

Und was passiert, wenn Kunden die Lagerhallen erblicken? »Wir kommunizieren den Einsatz der Luftreinigungs-

systeme schon im Erstgespräch mit unseren Kunden. Sobald diese dann eine der Lagerhallen betreten, sind sie vom Ergebnis beeindruckt. Die Sauberkeit hebt uns von vielen Mitbewerbern ab; Kunden wissen ihre Waren bei uns in den besten Händen«, erklärt Otto Bischof.

Umfangreiche Messungen im Verlauf

»Die Zusammenarbeit mit Zehnder läuft hervorragend. Die umfangreichen Messungen zeigen uns stets, wo wir stehen. Zudem reagiert Zehnder flexibel und zeitnah auf räumliche Veränderungen bei uns und passt die Lösung entsprechend an.«, so Geschäftsführer Bischof. »Ich bin sicher, dass wir Zehnder Clean Air Solutions in den kommenden Jahren bei all unseren Neubauten installieren – schließlich sprechen die Ergebnisse für sich.«



Im Tiefkühlbereich der Otto Bischof Lagerhaus AG sinkt durch die Staubfreiheit die Notwendigkeit für Spezialreinigungen.

Schwedische Wurzeln

Gegründet wurde Zehnder Clean Air Solutions in Schweden Ende der 1990er Jahre. Evert Krantz, findiger Ingenieur und Geschäftsmann, begeistert sich so sehr für das Thema saubere Luft, dass er im Ruhestand einen revolutionären Luftfilter erfindet – den Flimmerfilter. Weil Evert nichts davon hält, in seinem Ruhestand die Füße hochzulegen, beschließt er im Alter von 83 Jahren, seiner Leidenschaft nachzugehen und eine Firma zu gründen: Freshman AB. Das Unternehmen verschreibt sich ganz der industriellen Luftreinigung und ehe er sich versieht, entwickelt sich aus einer One-Man-Show ein florierendes Familienunternehmen, das 2007 Teil der Zehnder Group wird und seinen heutigen Namen erhält.

AUTOMATISIERUNG FÜR AUSTRALIEN

Der australische Feinkostpionier Mayers Fine Food setzt auf Automatisierungslösungen der EPG. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Sydney hat sich für die Einführung der Produkte LFS und TMS des deutschen Anbieters für Supply-Chain-Software entschieden.

Die Ehrhardt Partner Group (EPG) setzt seine Expansion in Australien mit der Implementierung des Warehouse Management Systems LFS und des Transportation Management Systems TMS bei Mayers Fine Food fort. Diese strategische Maßnahme ermöglicht es Mayers Fine Food, die betriebliche Effizienz und seinen Kundenservice zu optimieren sowie den dynamischen Veränderungen der australischen Lebensmittel- und Getränkeindustrie gerecht zu werden. Die Kooperation unterstreicht die partnerschaftliche Zusammenarbeit beider Unternehmen sowie die Stellung der EPG als Anbieter ganzheitlicher Supply-Chain-Softwarelösungen auf dem Kontinent, so der deutsche Anbieter mit Sitz in Boppard-Buchholz.

Mayers Fine Food steht als national größter Anbieter und Distributor von exquisiten Delikatessen und Spezialitäten aus aller Welt an der Spitze der kulinarischen Landschaft Australiens. Mit einem umfangreichen Portfolio aus mehr als 2000 Premium-Lebensmitteln und Getränken versorgt der Food-Retailer Supermärkte, Hotels, Einzel- und Großhändler, erstklassige Restaurants und Flugverkehr-Caterer. Angetrieben von seinen kontinuierlichen Erfolgen in einem sich schnell wandelnden wirtschaftlichen Umfeld beschloss Mayers 2022, auf die zunehmenden Komplexitäten in den unternehmensinternen Vertriebs- und Transportaktivitäten einzugehen und suchte nach geeigneten Systemen, um diese Prozesse zu unterstützen. Nach einem intensiven Auswahlverfahren erwies sich LFS aufgrund seines großen Funktionsumfangs als bestes System im Vergleich zu anderen WMS-Lösungen. Funktionalitäten wie die Chargen- und Losgrößenverfolgung, die Erfassung von Gewichten und die Verwaltung mehrerer Aufträge konnten von den Logistik-Experten der EPG exakt auf die betrieblichen Anforderungen des Feinkost-Spezialisten angepasst werden.

Effizienz und Präzision dank flächendeckender Automatisierung

Das Projektteam der EPG überzeugte zudem mit dem hohen Funktionsumfang seines Transport Management Systems TMS. Das TMS integriert sich nahtlos in das neue Lagerführungssystem und orchestriert alle Abläufe – von der Distribution über die Lagerung bis hin zur Verteilung an den Kunden.



Der Besitzer von Mayers Fine Food, Robbie Mayer.

Dieser optimierte Prozess wird durch eine Produkt- und Sendungsverfolgung ergänzt. Die Einbindung der Tourenoptimierung ermöglicht es den Transportmanagern, die automatisierte Auswahl und Zuteilung von Transportrouten einfach zu überwachen. Diese Routen sind auf spezifische Kriterien wie Geschwindigkeit, Anzahl der Stopps, Kraftstoffeffizienz und die Einsparung von CO₂-Emissionen zugeschnitten.

»Wir waren auf der Suche nach einem Automatisierungssystem, das uns für die Herausforderungen und Chancen der Lebensmittel- und Getränkeindustrie heute und in Zukunft wappnen würde«, kommentierte John Aerlic, Leiter der Betriebsabteilung bei Mayers Fine Food. »Die EPG hat uns mit ihrem Lager- und Transportsystem eine Gesamtlösung angeboten, von der wir erwarten, dass sie einen signifikant positiven Einfluss auf unseren Kundenservice, die Prozesseffizienz und letztlich auf unsere Gewinnmarge haben wird.«

Beide Systeme werden durch den Supply Chain Control Tower Timesquare ergänzt. Er bietet den Disponenten und Lagermanagern des Feinkostpioniers nicht nur einen Gesamtüberblick auf aktuelle Abläufe, sondern liefert auch Echtzeitberichte und Updates als Basis fundierter Entscheidungen.

»Wir freuen uns über die Zusammenarbeit und das Vertrauen von Mayers Fine Food in unsere Lösungen und darauf, die nächste Phase ihrer Expansion zu begleiten«, kommentiert David Archer, Vertriebsleiter für Australien und Neuseeland bei der EPG. Auch die Integration der Pick-by-Voice-Lösung Lydia Voice für effiziente Kommissionierprozesse kann sich der Feinkosthändler künftig vorstellen. ◀

ÄPFEL PER AUTOPILOT

Der innovative Service »Liefermichel« liefert Einkäufe per Drohne und Lastenrad in entlegene Ortschaften rund um Michelstadt im Odenwald. Das geschieht im Rahmen des BMDV-geförderten Forschungsprojekts Drolex von Wingcopter und der Frankfurt University of Applied Sciences.

Kurz mal einkaufen gehen – dieses Privileg ist vor allem Stadt-Menschen vorbehalten, die den nächsten Supermarkt meist fußläufig in wenigen Minuten erreichen. Doch gerade in ländlichen Gebieten ist der Wocheneinkauf vielerorts mit erheblichem organisatorischem Aufwand verbunden. Die Einkaufsliste wird akribisch durchgeplant, bevor es mit dem Auto zum nächsten Supermarkt geht. Denn für Anwohner abgelegener Ortschaften kann das schon mal eine Strecke von zehn Kilometern oder mehr bedeuten. Umso ärgerlicher ist der Moment, wenn einem erst zu Hause auffällt, dass man ausgerechnet das Mehl für den Geburtstagskuchen vergessen hat.

Wie eine bequemere und nachhaltigere Möglichkeit für den kleinen Einkauf zwischendurch aussehen könnte, testen die Einwohner der 600 und 800-Seelen-Orte Rehbach und Würzburg: Die entlegenen Ortsteile der südhessischen Kleinstadt Michelstadt gehören zum »Liefermichel«-Gebiet. Dieser neue Lieferdienst wurde im Rahmen des Forschungsprojekts Drolex (Drohnen-Lastenrad-Express-Belieferung) von Wingcopter und der Frankfurt University of Applied Sciences ins Leben gerufen. Gefördert wird das Pilotprojekt vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Partner bei der Umsetzung sind neben der Stadt Michelstadt Vodafone, Rewe sowie Riese & Müller. Das Förderprojekt läuft vorerst bis Ende 2023 und soll bei Erfolg fortgeführt werden. Über die gleichnamige Online-Plattform können die gewünschten Produkte für den Einkauf und der Lieferzeitpunkt

ausgewählt werden. Die Bestellung wird von einem Mitarbeiter im Michelstädtischen Rewe-Center zusammengestellt und von dort per E-Lastenrad von Riese & Müller zum Abflugort transportiert. Und dann heißt es Abflug für die bis zu vier Kilogramm schwere und schuhkartongroße Einkaufsbox, die von der Wingcopter-Lieferdrohne zum Zielort ausgeliefert wird. Die letzte Meile wird erneut mit einem E-Lastenrad überbrückt und der Einkauf bis zur Haustür geliefert. So sollen Kunden nicht nur Zeit und Nerven sparen, sondern auch Emissionen: Denn die elektrisch betriebenen Drohnen und Cargo-Bikes stellen im Vergleich zum Auto auch die nachhaltigere Alternative dar.

Lieferdrohne von Wingcopter fliegt sicher im Mobilfunk-Netz

Mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 90 km/h und bei einer Flughöhe von 100 Metern schafft der Wingcopter die zehn Kilometer Luftlinie in weniger als sieben Minuten. Und das voll-automatisiert. Das heißt: Die Drohne muss nicht manuell vom Piloten an der Bodenstation gesteuert werden, sondern fliegt die vorprogrammierte Route selbstständig ab. Damit das über diese Distanz überhaupt möglich und vor allem sicher ist, kommt das Mobilfunk-Netz von Vodafone zum Einsatz. Mit einer entsprechenden Sim-Karte ausgestattet, sendet und empfängt die Drohne ihre Standort-Daten in Echtzeit an die Kontrollstation am Boden und steuert sicher über die Felder und Ortschaften des Odenwalds bis hin zu ihrem Ziel.

Geplant und geprüft werden sollen die Flugrouten zukünftig mit Dronet: Deutschlands erstem digitalen Datenservice zum Risiko-Check für kommerzielle Drohnenflüge. Dabei soll Drohnen-Operatoren die essentielle Frage nach dem Echtzeit-Boden-Risiko beantwortet und Auskunft über die Mobilfunk-Abdeckung für die geplante Flugroute geliefert werden. »Wir beschäftigen uns im Bereich Research & Innovations schon seit Jahren mit dem Thema autonome Mobilität und haben stets ein Ziel vor Augen – unseren Kundinnen und Kunden neue Einkaufserlebnisse zu bieten und das Einkaufen bequem und einfach zu gestalten«, erklärte Dr. Robert Zores, Chief Digital Innovation Officer bei Rewe digital die Projektbeteiligung des Händlers. ◀

Vertreter der Projektpartner Wingcopter, Rewe, Riese & Müller und Vodafone mit den Liefer-Hilfsmitteln.



OPTIMIERTER RINDFLEISCH-EXPORT AUS DEM LAND DER KÄNGURUHS

Der australische Fleischverarbeiter John Dee ist dank Dematic gerüstet für die zukünftigen Anforderungen in den globalen Rindfleisch-Lieferketten. Das Multishuttle Meat Buffer Storage and Handling System des Unternehmens automatisiert und verbessert dabei die Abläufe in extremen Kältebedingungen.

John Dee ist ein australisches Familienunternehmen, das seit vier Generationen Erfahrung in der Herstellung und dem Vertrieb von hochwertigen Rindfleischprodukten hat. Die Produkte werden von Tausenden von Kunden im In- und Ausland geschätzt. Seit 1939 ist die Familie für ihre Qualität und ihren Service in der Rindfleischverarbeitungsbranche bekannt. Die Marke John Dee hat sich voll und ganz der Qualität und Konsistenz ihrer Produkte verschrieben, diese Werte sind auch seit der Gründung des Unternehmens in den Leitlinien verankert. »Seit 1945 sind wir als Rindfleischverarbeiter in Australien tätig und haben uns zu einem vollständigen Export- und Verarbeitungsbetrieb für Rindfleisch entwickelt«, erklärt John Hart, der Eigentümer von John Dee. »In den Anfangsjahren haben wir ganze Fleischteile verkauft, während wir diese heute zerlegen und verschiedene Komponenten nach Japan, Korea, Indonesien, Taiwan, sowie in die EU und in die USA versenden.«

Das Verarbeitungswerk von John Dee befindet sich in Warwick im australischen Bundesstaat Queensland, in den Darling Downs, und ist somit nur zwei Stunden vom Hafen von Brisbane entfernt. Von dort gibt es auch eine ausgezeichnete Anbindung an die Viehbestände aus den Southern Downs und dem New England Tableland. »Das Werk in Warwick beliefert



Die Automatisierung reduziert bei John Dee die Abhängigkeit vom Personal, das in dieser rauen Umgebung Schwierigkeiten hätte, Kartons zu bewegen.

über 145 Kunden in mehr als 37 Exportmärkten mit Tausenden von Rindfleisch-Schnittvarianten, und diese Zahlen steigen weiter. Unsere jüngste Erweiterung des Werks in Warwick stellt die größte Einzelinvestition in der fast 80-jährigen Unternehmensgeschichte dar und unterstützt unser Geschäftswachstum sowie unsere Wettbewerbsfähigkeit zu einer Zeit, in der die Rindfleischexporte deutlich zunehmen«, erklärt Hart. Manuelle Betriebsabläufe waren nicht mehr zweckmäßig

Starke Nachfragesteigerung führt zu Lagerkapazitäts-Engpass

In den vergangenen Jahren verzeichnete John Dee eine starke Nachfrage-

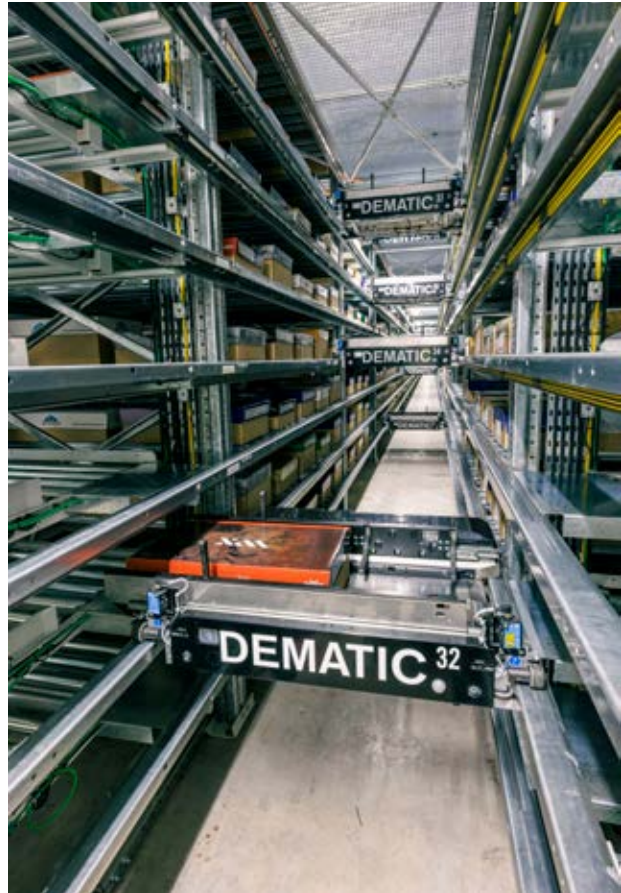
steigerung, insbesondere aus den Exportmärkten, wodurch das Unternehmen an einen Punkt gelangte, an dem es seine bisherige Lagerkapazität überschritten hatte und die Abläufe zu komplex für die manuelle Handhabung waren. »Die Fleischverarbeitung hat einzigartige Herausforderungen, die sich stark von vielen anderen Fertigungsprozessen unterscheiden«, erklärt Soeren Schauki, Business Development Manager bei Dematic. »Im Wesentlichen handelt es sich um eine zufällige Herstellung von Produkten, was auf die Art der Fleischverarbeitung zurückzuführen ist, bei der eine Mischung von Schnitten und Auflagen aus der Produktion ankommt. Mit einer Kiste eines Produkts, die zu einem be-

stimmten Zeitpunkt hergestellt wird, beziehungsweise Produkten, die in sehr geringen Mengen hergestellt werden, ergeben sich bei der manuellen Bearbeitung von Bestellkisten erhebliche Herausforderungen in Bezug auf Verfolgung, Genauigkeit, Geschwindigkeit und Sicherheit.«

Die manuelle Bearbeitung verursachte ein ineffizientes Verfahren, das wiederum ein doppeltes und dreifaches Handling der Produkte erforderte. Die normalen Schwankungen in John Dees Produktion konnten nicht so effizient aufgefangen werden, wie dies bei einer automatisierten Lösung der Fall wäre. Zudem gab es einen Mangel an Transparenz und eine begrenzte Verfolgung des Produktflusses von der Produktion bis zum Versand. Dies alles führte zu längeren Auftragsbearbeitungszeiten. »Mit dieser Arbeitsweise war es fast unmöglich, das Produkt zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu platzieren«, erinnert sich Hart. »Die Herausforderungen, mit denen wir in unserem früheren manuellen Betrieb konfrontiert wurden, bestanden darin, Mitarbeitende zu haben, die alle Produktcodes kannten und dann die manuelle Auswahl aus einem Kühlraum vornahmen. Bei über 10 000 täglich produzierten Kartons wurde dies zu einem logistischen Albtraum. Es bestand die Gefahr, dass tausende Kartons pro Jahr das Verfallsdatum überschreiten würden, da sie nicht gefunden werden konnten.«

Der Modernisierungsprozess

Es war offensichtlich, dass John Dee eine Anlagenmodernisierung benötigte, um eine Steigerung der Effizienz, Produktivität und Transparenz zu gewährleisten. John Dee wandte sich an den Projektpartner Wiley und den Lösungsanbieter Dematic, um in Systeme zu investieren, die am besten auf die spezifischen Anlagen und Betriebsabläufe des Unter-



Die Dematic Multishuttle-Lösung mit vier Gassen und 30 Ebenen lagert automatisch Kartons aus der Produktion und sequenziert sie für die automatisierte Palettierung und direkte LKW-Beladung.

Anzeige

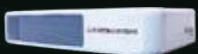
MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES
THERMAL TRANSPORT EUROPE

 -mission possible

MOVE THE WORLD FORWARD  RD **MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES GROUP**

Modernste Transportkühlung! Stark! Effizient! Zukunftssicher!

Preciso
TEK-Serie



Preciso
TE-Serie



Preciso
TEJ-Serie



TU-Serie



TFV 150





Dematic hat einen betriebsbegleitenden Service vor Ort bei John Dee, um einen optimalen Betrieb und eine hohe Verfügbarkeit des Systems sicherzustellen.

nehmens abgestimmt waren. »Vor etwa fünf Jahren haben wir mit dem Projekt begonnen – angefangen mit frühen Konzepten und Skizzen auf Papier bis hin zu einem funktionsfähigen System und einem tiefen Verständnis für die Herausforderungen und Probleme, denen John Dee gegenüberstand«, berichtet Schauki.

Um sicherzustellen, dass das Projekt erfolgreich verläuft, wurde die Modernisierung in mehreren Phasen durchgeführt. Zuerst erfolgte die Analyse: Eine anfängliche Untersuchung des aktuellen Geschäftsbetriebs von John Dee, zukünftiger Anforderungen sowie der erwarteten Entwicklung und des Wachstums des Unternehmens. Diese wurden dann in Gesamtanforderungen und Materialflüsse übersetzt. Die Informationen der Analyse dienten dazu, im zweiten Schritt eine Designebene zu entwickeln, die speziell auf das Geschäft von John Dee zugeschnitten war und zu der im dritten Schritt verschiedene alternative Designkonzepte ausgearbeitet wurden. In Zusammenarbeit mit John Dee wurde schließlich eine Lösung entwickelt, wobei weitere Elemente hinzugefügt wurden, um die Lösung genau auf die gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen des Unternehmens abzustimmen. »Die wesentliche Herausforderung bestand in der nahtlosen Integration zwischen der automatisierten Lösung und dem Gebäude. Der Ansatz erfolgte von in-

nen nach außen, beginnend mit der Automatisierungslösung und der Anpassung des Gebäudes daran. Eine raffinierte automatisierte Förderbrücke integriert die neuen Elemente reibungslos in die bestehende Anlage«, erklärt Suzie Wiley, Geschäftsführerin bei Wiley.

»Bei der Gestaltung des Projekts mussten verschiedene Standortbeschränkungen berücksichtigt werden, darunter die Bereitstellung von LKW-Zufahrten auf einem abschüssigen Gelände, ausreichend Platz für Parkplätze und Viehhöfe sowie der Hochwasserschutz. Trotz all dieser Herausforderungen haben Wiley und Dematic das Projekt erfolgreich abgeschlossen, ohne den Betrieb von John Dee zu beeinträchtigen«, berichtet Hart.

Optimierung durch Automatisierung

Das Dematic Multishuttle Meat Buffer Storage and Handling System wurde als ideale Lösung für die Anforderungen von John Dee ausgewählt, da es in der Lage war, Abläufe in extremen Kältebedingungen zu automatisieren und zu verbessern und gleichzeitig dem Wachstum der Kundennachfrage gerecht zu werden. »Die Lösung basiert auf dem Multishuttle Lagersystem von Dematic. Dieses wurde bereits vielfach von Fleischverarbeitern in gekühlten Umgebungen weltweit eingesetzt«, erklärt Soeren. »Die automatisierte

Lösung optimiert nicht nur den Anlagenbetrieb, sondern bietet auch eine verbesserte Arbeitssicherheit, indem sie die Herausforderungen der Arbeit in extremen Temperaturen bewältigt.« Die Dematic Multishuttle-Lösung mit vier Gassen und 30 Ebenen lagert automatisch Kartons aus der Produktion und sequenziert sie für die automatisierte Palettierung und direkte LKW-Beladung. Zwei Gassen lagern Produkte bei -1 °C, während die anderen beiden Gassen Produkte bei -20 °C lagern. Die Automatisierung reduziert die Abhängigkeit vom Personal, das in dieser rauen Umgebung Schwierigkeiten hätte, Kartons zu bewegen.

Mit dieser Maßnahme wird es John Dee gezielt ermöglicht, seine Produktion zu erweitern und einen größeren Marktanteil im Segment für Premium-Rindfleischexporte zu erzielen. Einer der Tiefkühlgassen des Multishuttle-Systems kann bei Bedarf auch auf Kühlung umgestellt werden, um auf erwartetes zukünftiges Wachstum und Fortschritte in den Exportmärkten für gekühlte Lieferketten in Asien zu reagieren. »Durch die Zusammenarbeit mit Dematic bei diesem Projekt konnten wir sicherstellen, dass wir ein anpassungsfähiges System nutzen, das auf das zukünftige Wachstum von John Dee vorbereitet ist. Es steigert die Produktivität, um signifikante Nachfragespitzen zu bewältigen, und trägt gleichzeitig zur Verbesserung der Sicherheit der Mitarbeitenden bei«, erklärt Hart.

Resultate ab dem ersten Tag

Das Dematic Multishuttle Meat Buffer Storage and Handling System hat für John Dee erheblich zur Verbesserung der betrieblichen Effizienz, Produktivität, Transparenz und Auftragsgenauigkeit beigetragen und gleichzeitig den Anforderungen einer immer komplexer werdenden Lieferkette Rechnung getragen. »Unser hochentwickeltes Multishuttle-System bietet eine leistungsstarke, präzise, sichere und kostengünstige automatisierte Lösung für die Auftragsabwicklung und den Versand in der Fleischindustrie Australiens. Wir freuen uns sehr, dass John Dee die vielfältigen Vorteile in ihrem Standort in Warwick nutzen kann«, resümiert Schauki und betont. »Sobald



John Dee zerlegt und versendet verschiedene Rindfleisch-Komponenten nach Japan, Korea, Indonesien, Taiwan, sowie in die EU und in die USA.

das System aufgebaut war, war es am ersten Tag voll einsatzfähig und die Durchsatzleistung dieses Systems ist unübertroffen.«

Die Multishuttle-Lösung von John Dee in Verbindung mit dem Warehouse Control System (WCS) gewährleistet laut Dematic eine umfassende Rückverfolgbarkeit. Jeder einzelne Karton kann entlang der Lieferkette getrackt werden, sodass ein Verlust von Produkten nicht mehr möglich sei. Das WCS kontrolliert auch die Lagerdauer aller Kartons, sodass John Dee festlegen kann, wie lange jeder Karton im System verbleiben kann. Dies kann dazu beitragen, die Haltbarkeit von Fleischprodukten zu verbessern, indem sie früher verfügbar gemacht werden und die Einhaltung der Kühlkette gewährleistet wird.

Ein System für die Zukunft

Das Multishuttle-System von John Dee bietet ein hohes Maß an Anpassungsfähigkeit, betont Dematic. Dazu gehöre die Fähigkeit, zukünftige Änderungen zu berücksichtigen, beispielsweise Temperatur, Codes, Auftragsprofil und -zusammenstellung sowie Beladefahrverfahren. Es sei in der Lage, Spitzen und Nachfrageschwankungen zu bewältigen und ermögliche eine uneingeschränkte Flexibilität bei der Zusammenstellung von Aufträgen, bei der keine Einschränkungen hinsichtlich der Zuordnung von Kartons zu Paletten bestehen. Die Dematic-Software kann eine Vielzahl von Szenarien für die Entnahme von Kartons anhand von Bestellungen, vollständigen Sätzen oder Codes berücksichtigen. Das System kann nun nahtlos auf die Anforderungen unterschiedlicher und sich häufig

ändernder Kundenaufträge reagieren. Zudem ist die Anlage modular aufgebaut und kann bei Bedarf durch das Hinzufügen zusätzlicher Gänge oder eines Palettenlagersystems leicht erweitert werden. »Indem wir das Multishuttle-System von allen Seiten flexibel gestaltet haben, konnten wir sicherstellen, dass es für die Unterstützung des Betriebs von John Dee in den kommenden Jahren bestens gerüstet ist«, erklärt Schauki.

Nach der Implementierung des neuen Systems konnte John Dee seine Abhängigkeit von Arbeitskräften verringern. Sie zu finden sei in einem hart umkämpften Arbeitsmarkt zunehmend schwieriger geworden – insbesondere, wenn es darum ging, Mitarbeitende für anspruchsvolle Kühllageranlagen zu finden. Dadurch konnte John Dee die Herausforderungen in Bezug auf Arbeitssicherheit in einer kühlen Lagerumgebung senken.

»Das System verfügt über eingebaute Redundanzen, sodass im Falle einer Wartung eines Shuttles der Rest des

Systems weiterhin betriebsbereit ist«, erklärt Schauki. Dematic hat einen betriebsbegleitenden Service vor Ort bei John Dee, um einen optimalen Betrieb und eine hohe Verfügbarkeit des Systems sicherzustellen. Dieser steht für sämtliche Systemanforderungen zur Verfügung, beispielsweise für den Austausch von Shuttles innerhalb von 15 bis 20 Minuten, so der Intralogistikanbieter.

Sicherstellung der globalen Wettbewerbsfähigkeit

Das Dematic Multishuttle Meat Buffer Storage and Handling System ist in der Lage, den Anforderungen und dem Wachstumskurs von John Dee heute und auch in Zukunft gerecht zu werden. Das Unternehmen arbeitet weiterhin daran, das System optimal an seine Betriebsabläufe anzupassen.

Der beachtliche Erfolg des Projekts spiegelt sich intern bei John Dee als Unternehmen sowie extern wider: »Wir sind sehr stolz darauf, zu sehen, wie gut das gesamte System funktioniert und wie auch unsere Mitarbeitenden davon profitieren. Es gab auch großes Interesse von anderen Firmen in Australien, und wir hatten sogar Besucher aus dem Ausland. Das System hilft John Dee, sich in einem immer wettbewerbsintensiveren globalen Markt abzuheben. Durch einen effizienteren Prozess, der ein einwandfreies Premiumprodukt mit vollständiger Rückverfolgbarkeit liefert, stellt das Dematic-System sicher, dass John Dee international wettbewerbsfähiger ist und unser hochwertiges Produkt auf den globalen Märkten anbieten kann«, schließt Hart.

Anzeige



 Besser mit System	 Besser mit System
Unterstellbock „safety-jack“ für Trailer	Gebäude-Rammschutz Pufferungen

Withauweg 9 · D-70439 Stuttgart · Telefon 0711-88 79 63-0
 Telefax 0711-8142 83 · www.arnold-verladesysteme.de

ELEFANT AUF WEST-TRECK

Schmitz Cargobull Transportkältemaschinen gibt es jetzt auch in den USA. Möglich macht dies ein neues Joint Venture des Unternehmens mit dem US-Marktführer Utility Trailer. Der große US-Einzelhändler Kroger hat erstmals die Hybrid-Kältemaschinen bestellt und wird Pilotkunde für die vollelektrische Transportlösung.

Zwei Marktführer haben im September angekündigt, ihr Know-how zu bündeln: Schmitz Cargobull und der US-Trailer-Hersteller Utility Trailer Manufacturer Company LLC haben ein Joint Venture gegründet – die Cargobull North America (CBNA). Im ersten Schritt haben die Partner basierend auf der Schmitz Cargobull-Kältemaschine S.CU zwei Transportkältemaschinen TRUs entwickelt. Die 625 Hybrid und die 655 MT (Multitemp) Kältemaschinen erfüllen die strengen Emissionsanforderungen von Kalifornien, betonen die neuen Partner. Die Einheiten sind mit dem Trailerconnect-Telematiksystem von Schmitz Cargobull ausgestattet und werden exklusiv in den Kühlaufliegern von Utility Trailer installiert. Premiere haben sowohl das neue Unternehmen als auch die zwei Transportkältemaschinen für den nordamerikanischen Markt im Rahmen der »IFDA Distribution Solutions 2023« vom 11. bis 13. September in Fort Worth, Texas, gefeiert. Der große amerikanische Einzelhändler Kroger wird nach der Ankündigung der erste Kunde von CBNA sein, der mit Kühlaufliegern der Serie 3000R von Utility Trailer und den Transportkältemaschinen 625 Hybrid und 655 MT (Multitemp) Hybrid fährt.

»Dieses Joint Venture eröffnet uns den Zugang zum amerikanischen Markt und ist ein wichtiger Schritt für das Wachstum von Schmitz Cargobull«, sagt Andreas Schmitz, Vorstandsvorsitzender der Schmitz Cargobull AG.



Bei der Ankündigung der Zusammenarbeit (von links): Jeff Bennett (CEO Utility Trailers), Andreas Schmitz (CEO Schmitz Cargobull), Steve Bennett (COO Utility Trailers) und Norbert Flacke (Geschäftsführer Cargobull Cool).

»Wir freuen uns, mit Utility Trailer, dem US-Marktführer bei Fahrzeugen im temperaturgeführten Transport, zusammenzuarbeiten. Wir sind davon überzeugt, dass Cargobull North America einen echten Mehrwert für unsere neuen Kunden in den USA und unsere Kunden weltweit schaffen wird. Die

gleichen Transportkältemaschinen werden später auch auf anderen Märkten erhältlich sein, darunter Deutschland und Europa. Durch die Bündelung unserer Ressourcen können wir unsere Technologieführerschaft bei Transportkältemaschinen und Telematik weiter ausbauen«, so Schmitz

Kurzinfo Utility Trailer Manufacturing Company

Utility Trailer Manufacturing Company ist Amerikas ältester privater, familiengeführter Anhängerhersteller, gegründet im Jahr 1914. Mit sechs Produktionsstätten und einem Netz von mehr als 100 Händlern in ganz Nord- und Südamerika produziert das Unternehmen mehr als 50 000 Anhänger pro Jahr und besitzt einen Marktanteil von über 50 Prozent bei Kühlaufliegern.

Kühlkoffer für Känguruhs

Schmitz Cargobull hat sich in den letzten Jahren vom europäischen Aufliegerhersteller zum global agierenden Player entwickelt. Das unterstreicht nicht nur das jetzt vorgestellte Joint Venture in den USA, sondern auch das im Jahr 2019 eröffnete Montagewerk für Kühlkoffer in Melbourne in Australien. Dort werden Kühlfahrzeuge speziell für den australischen und neuseeländischen Markt hergestellt. Aktuell haben drei Schmitz Cargobull-Mitarbeiter, die vor kurzem ihre Ausbildungen in den münsterländischen Werken in Altenberge und Vreden erfolgreich beendet haben, den Schritt auf die andere Welt halbkugel gewagt: Tobias Iking (25) hat sein Duales Studium Wirtschaftsingenieurwesen inklusive einer Ausbildung zum Industriekaufmann im April 2022 abgeschlossen. Bis Ende Februar 2023 war er im Werk Vreden in der Logistikplanung/Supply Management Product Line Cool Freight – Supply Network Planning) für Kühlfahrzeuge beschäftigt. Jetzt ist Iking in Australien als Supply Manager tätig. Jan Fiedler (23) hat 2021 seine Ausbildung zum Industriemechaniker im Werk Altenberge abgeschlossen. In Australien kümmert er sich schwerpunktmäßig um die Vermarktung der Schmitz Cargobull Trailer Telematik, die Digital Services und später auch um die Einführung der Transportkältemaschinen S.CU.



Lernen die Kühllogistik-Welt down under kennen: Tobias Iking (links) und Jan Fiedler.

Joint Venture startet in Nordamerika

»Durch das Joint Venture mit Schmitz Cargobull positioniert sich Utility Trailer weiter als weltweit führendes Unternehmen im Bereich Nachhaltigkeit, Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduzierung«, stellt Jeff Bennett, Präsident und CEO von Utility Trailers, heraus. »Wir wollen nicht nur der größte, sondern auch der beste ganzheitliche Anbieter für alles sein, was Kühlfahrzeug-Kunden von starken und leichten Aufbauten bis hin zu energieeffizienten Transportkältemaschinen und Hightech-Telematik brauchen – alles in einem Anhänger.«

Das Angebot von Cargobull North America umfasst in einem ersten Schritt zwei energieeffiziente Transportkältemaschinen. Die Modelle 625 Hybrid und 655 MT Hybrid sind laut Schmitz Cargobull speziell auf die anspruchsvollen Anforderungen der nordamerikanischen Kühlfracht-Transporteure abgestimmt. Beide Kältemaschinen sind mit einem Common-Rail-Diesel-Motor und einem hybriden Antrieb ausgestattet. Sie erfüllen laut Anbieter sogar die strengen Emissionsanforderungen des California Air Resources Board (CARB). In einem nächsten Schritt sollen vollelektrische, Tüv-homologierte Modelle mit batteriebetriebener Rekuperationsachse folgen, wie sie bereits in Europa erfolgreich im Einsatz sind.

Ferroplast-Erfinder verstorben

Peter Schmitz, ehemaliger Geschäftsführer und Aufsichtsratsmitglied bei Schmitz Cargobull, ist am 9. November 2023 im Alter von 84 Jahren in seinem Heimatort Altenberge verstorben. Als Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Fahrzeugbau trat er 1973 als Geschäftsführer in die damalige Schmitz-Anhänger GmbH & Co. KG ein und repräsentierte damit die dritte Generation der Unternehmerfamilie. Nach der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft 1998 lenkte Peter Schmitz das Unternehmen bis 2003 als Vorstandsvorsitzender. Von 2003 bis 2013 zeichnete er als Vorsitzender des Aufsichtsrats für die Geschicke des Unternehmens verantwortlich. Eine nochmalige Berufung in den Aufsichtsrat erfolgte von 2017 bis 2019. Rund zwei Dutzend Patente im Anhänger- und Aufliegerbau sprechen für das technische Know-how von Peter Schmitz. Als eine der revolutionärsten Erneuerungen von Peter Schmitz bezeichnet Schmitz Cargobull die Erfindung des Isolierpaneels Ferroplast, das die Grundlage für die Marktführerschaft des Unternehmens im Kühlfahrzeugbau bilde. In seinem Nachruf für Peter Schmitz betont der Konzern neben seinem Streben nach ständiger Verbesserung und Fortschritt aber auch seine Freundlichkeit und menschliche Nahbarkeit, Schmitz hatte stets ein offenes Ohr für Mitarbeiter und Kunden.



Peter Schmitz
(1939–2023)

Ähnliche Unternehmenskultur

»Utility Trailer und Schmitz Cargobull setzen beide auf das gleiche Erfolgsrezept: Unsere Unternehmenskultur als familiengeführte Trailerhersteller treibt uns an, kontinuierlich die beste Trailertechnologie zu entwickeln, und den Kunden ein komplettes Ökosystem inklusive Services, Telematik und optimaler Laderaumverfügbarkeit zu liefern«, erklärt Andreas Schmitz. »Die Tatsache, dass Utility Trailer unsere energieeffizienten Aggregate im Wettbewerb mit anderen globalen Transportkältemaschinen-Hersteller gewählt hat, bestätigt die Qualität unserer Produkte und unserer Entwicklungsarbeit.«

Mit dem Schmitz Cargobull Telematiksystem Trailerconnect können CBNA-Kunden die Temperatur, den Kraftstoffverbrauch, die Fahrzeugposition und andere wichtige Parameter ihrer Kühlfahrzeuge in Echtzeit überwachen und steuern. Die moderne Telematikeinheit mit LTE-Kommunikation und Global Roaming wird als Standard bei jedem TRU von CBNA integriert, so die Partner. Das System ermöglicht ein hochmodernes Frontend und die Nutzung mobiler Anwendungen für iOS- und Android-Smartphones vom Fahrer über den Disponenten bis zum Flottenbesitzer. Als offenes System mit umfassender Cybersicherheit lässt es dem Kunden die Wahl, wie er seine Daten verwerten möchte. Vom ERP-System über die LKW-Telematik bis hin zu Drittanbietern oder sogar deren Transportmanagementsystemen – der Kunde ist Daten-Eigentümer und kann seine Daten über eine API-Schnittstelle weiterleiten, betont Schmitz Cargobull. Zusätzlich bietet die Telematik die Überwachung der Premium-ABS-Modulatoren mit allen Fehlercodes, Reifendruck, Türstatus und vorausschauender Wartung sowie die intelligente Fernsteuerung des CBNA-Kühlaggregats. ◀

SONNE HILFT BEI DER CANNABIS-KALKULATION

Der Pharmalogistiker Movianto erwartet bei Betäubungsmitteln eine hohe Nachfragesteigerung, vor allem durch medizinisches Cannabis. Er hat daher seine Kapazität für Lagerung und Handling dieser Stoffe verdreifacht und ein temperaturgeführtes Lager errichtet, das einem 13 Meter hohen Banktresor ähnelt.

Mit einer Investition von mehreren Millionen Euro hat der auf die Branchen Pharma und Healthcare spezialisierte Logistikdienstleister Movianto im saarländischen Neunkirchen seine Kapazität für die Lagerung und das Handling von Betäubungsmitteln (BTM) verdreifacht und gleichzeitig eine Solarstromproduktion aufgebaut. 2878 installierte Solarmodule auf dem Dach des Logistikzentrums produzieren künftig so viel Strom, wie 400 Zwei-Personen-Haushalte durchschnittlich pro Jahr verbrauchen. »Beide Projekte sind für uns bedarfsgerechte Zukunftsinvestitionen, die unsere Wettbewerbsfähigkeit steigern,« zeigt sich Dennis Spamer, Geschäftsführer von Movianto Deutschland, überzeugt. Der Strombedarf von Logistikzentren werde weiter wachsen, weil immer mehr Waren

temperaturgeführt gelagert und die Lager entsprechend gekühlt oder geheizt werden müssen. »Mit der Investition in eine der größten Auf-Dach-Photovoltaikanlagen im Saarland können wir etwa ein Viertel unseres Strombedarfs am Standort umweltfreundlich selbst decken und haben für diesen Teil unserer Produktionskosten über Jahre hinaus eine stabile Kalkulationsgröße.« Da Moviantos Logistikzentren sämtliche Ware temperaturgeführt lagern, haben sie den größten Strombedarf an heißen Sommertagen, wenn die Ware trotz Hitze draußen kontinuierlich kühl bleiben muss. »Deshalb ist für uns die Photovoltaik ideal: Sie liefert dann den meisten Strom, wenn wir den höchsten Bedarf haben.«

Zur Erweiterung des BTM-Lagers meinte Spamer: »Die absoluten Mengen dieses Marktes sehen auf den ersten Blick nicht gewaltig aus, aber seine Bedeutung und sein Volumen wächst stark, vor allem wegen medizinischer

Cannabis-Produkte.« Außerdem sei es ein Markt mit hohen Ansprüchen. »BTM erfordern ein hohes Maß an Fachwissen, Genauigkeit und Sicherheit sowie nicht zuletzt extreme bauliche Anforderungen. Unsere Erweiterung erinnert eher an einen Banktresor als an ein Lager.« So wurden bei der jetzigen Erweiterung des BTM-Lagers bis zu 26,5 Zentimeter dicke Stahlbetonwände zusätzlich zu den bestehenden Wänden eingebaut. Es entstanden teilweise Wandstärken von rund einem halben Meter. In die Wände wurden Erschütterungssensoren eingebaut. Die Sensoren lösen Alarm aus, etwa wenn jemand außerhalb der Betriebszeiten versuchen wollte, die Wände zu durchbohren. Weil es sich – genauso wie bei den Bewegungsmeldern im Lager selbst – um einen stillen Alarm handelt, bekommen Einbrecher nicht mit, dass Alarm ausgelöst und schon längst automatisch an die Polizei weitergeleitet wurde.

Der voraussichtlicher jährlicher Stromertrag der auf dem Lager errichteten PV-Anlage liegt bei 1200 MWh.



Die beiden Eingänge zum Lager sind mit dicken Tresortüren aus Stahl gesichert. Schon in den Vorraum des BTM-Lagers, der mit einem hohen Eisengitter vom restlichen Lager abgetrennt ist, kommen nur Mitarbeiter mit speziellen Zugangsberechtigungen. Diese Kommissionierfläche wurde im Rahmen der Erweiterung verdoppelt. »Durch die größere Kommissionierfläche und weil wir jetzt zwei Zugänge, statt wie bisher einen zum BTM-Lager haben, können wir die Prozesse optimieren und den Durchsatz erhöhen«, so Spamer. Über die eine Tresortür erfolgen jetzt ausschließlich Einlagerungen, über die andere Auslagerungen. »Dadurch haben wir einen klaren Warenfluss, was die Prozesse beschleunigt und sicherer macht.«

Mehr Lagerplatz dank fahrbarer Regale

Die ursprüngliche Fläche des BTM-Lagers betrug 270 Quadratmeter und bot Platz für rund 500 Paletten. Bei der

Erweiterung wurde die Fläche auf 540 Quadratmeter verdoppelt. Gleichzeitig hat der Anbau eine Höhe von 13 Metern – vier Meter mehr als das bestehende Lager. Außerdem wurde durch den Einbau eines fahrbaren Regalsystems der Anteil der Lagerfläche an der Gesamtfläche erhöht. All das zusammen genommen hat den Effekt, dass auf verdoppelter Fläche eine dreifache Zahl von Paletten gelagert werden kann, insgesamt also circa 1500. Das komplette Lager wird über eine eigene Lüftungs- und Klimaanlage im Temperaturbereich zwischen 15 und 25°C gehalten. Für die kühlpflichtige Lagerung bestimmter Produkte bei 2 bis 8°C stehen spezielle Kühlschränke zur Verfügung.

Die 2878 Solarpaneele haben eine Modulfläche von 5700 Quadratmetern und eine Spitzenleistung von rund 1200 Kilowatt. Damit liegt ihr voraussichtlicher jährlicher Stromertrag bei 1,2 Millionen Kilowattstunden (1200 MWh). Neben der Versorgung des Lo-

gistikzentrums will Movianto den Solarstrom auch für seine eigene Fahrzeugflotte nutzen und für Kunden, die mit dem E-Auto anreisen. Dazu wurden bereits 13 Ladesäulen auf dem Gelände installiert. ◀



Betäubungsmittel erfordern ein besonderes, auf Sicherheit ausgerichtetes Handling.

Anzeige



AUF EINEN BLICK

- Leistungsfähig: Bis zu 250 Paletten/h
- Tragfähig: Bis zu 1.500 kg
- Energiesparend: Leichtbau, Power Caps

MULTIFLEX

DAS POWERPAKET FÜR MEHR LAGEREFFIZIENZ

Im Rennen um das leistungsfähigste Lager steht das MULTIFLEX Paletten-Shuttle-System auf der Pole-Position. CARRIER, COMPACT SHUTTLE und LIFT arbeiten perfekt zusammen, um auf kleinstmöglichem Lagerraum größtmögliche Lagerdichte zu erreichen. Die drei Module begeistern dabei mit Beschleunigung und Geschwindigkeit für eine fabelhafte Durchsatzleistung.

Werden Sie zum Fan: www.dambach-lagersysteme.de



DAMBACH
LAGERSYSTEME

EISKALT IN DIE ZUKUNFT

Thomas Ridder, Geschäftsführer eines Großhändlers aus Issum, ist überzeugt dass sich die Anschaffung eines Renault Trucks E-Tech mit Kühlkoffer-Aufbau schnell bezahlt macht. Umfangreiche Berechnungen durch den Hersteller im Vorfeld zeigten dies. Und auch die Fahrer des Unternehmens sind mittlerweile überzeugt.

Im September konnte Renault Trucks den ersten vollelektrischen Kühlwagen in Nordrhein-Westfalen übergeben – an die Heinrich Ridder GmbH in Issum, einem kleinen Ort nordwestlich von Duisburg. Das Unternehmen beliefert die Gastronomie und den Lebensmitteleinzelhandel mit Grillfleisch, Salaten und anderen Kühlwaren. Geschäftsführer Thomas Ridder gilt als Innovationsvorreiter. Privat fährt er schon seit langem ein E-Auto und auch beruflich ist der passionierte Schachspieler an neuen Ideen interessiert: Er hat als einer der ersten Anbieter sogenannte Grillfleisch-Automaten aufgestellt, um Kunden auch außerhalb der Öffnungszeiten versorgen zu können.

Mitte September wurde der Renault Trucks E-Tech D 4x2 mit Kühlkoffer-Aufbau an Thomas Ridder übergeben. Der 16-Tonner wird künftig vier der fünf regelmäßigen Touren übernehmen. Die Beweggründe zur Anschaffung waren vielfältig. Eine wichtige Rolle spielt der positive Effekt für das Image des Unternehmens. Als sich herausstellte, dass sich mit der elektrischen Reichweite die wichtigsten regelmäßigen Lieferstrecken bewältigen lassen, war die Entscheidung schnell gefallen. Dazu trug auch die staatliche Förderung bei: Die Kosten waren am Ende nur um 20 Prozent höher als bei einem Verbrenner. Thomas Ridder ist sich sicher, dass die Anschaffung sich schnell bezahlt macht.

Vorausgegangen war eine detaillierte Analyse der Fahrrouuten und des Standorts im Rahmen der 360-Grad-Betreuung durch das E-Mobility Team von Renault Trucks. Die Reichweitesimulation zeigte schnell, dass der Renault Trucks E-Tech D mit seinem leistungsfähigen Kühlkoffer vier der fünf täglichen Routen schaffen kann, ohne zwischendurch aufladen zu müssen. Dabei wurde auch der Energiebedarf des großen Zwei-Zonen-Kühlkoffers berücksichtigt. Die anspruchsvollen Berechnungen berücksichtigen sogar, ob eine Beladung nur mit Kühlwaren oder auch mit Tiefkühlprodukten erfolgt – denn der geänderte Energiebedarf wirkt sich auf die Reichweite aus, so Renault. Das alles floss dann in die Berechnung der Betriebskosten (TCO) ein, um den direkten Vergleich zu einem Verbrenner oder einem Gasantrieb möglich zu machen. Und auch hier konnte der Renault Trucks E-Tech D punkten.



Ein besonderer Tag: Der Renault Truck E-Tech D-Baureihe 4x2 mit Kühlkoffer-Aufbau wird an die Ridder GmbH in Issum übergeben.

Leiser Betrieb ohne Emissionen

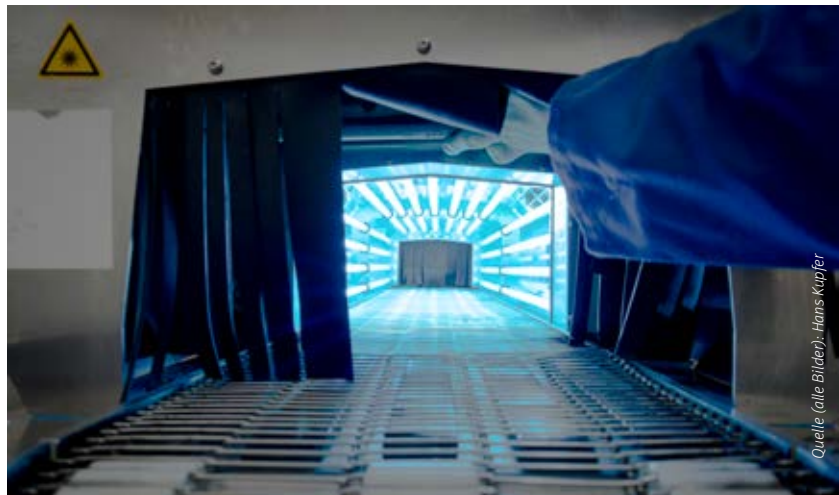
Die drei Fahrer des Unternehmens waren zuerst etwas skeptisch, nach der Einweisung durch Renault Trucks wuchs die Begeisterung für das Fahrzeug schnell, berichtet das Unternehmen. Weniger Lärm und deutlich geringere Vibrationen wirken sich eben nicht nur auf Anwohner positiv aus, sondern auch auf die Fahrzeugführenden. Messungen haben gezeigt, dass der Lärm im Fahrerhaus um bis zu 70 Prozent sinkt. Das hat einen messbar positiven Einfluss auf den Arbeitsplatz hinter dem Lenkrad. Dabei gleichzeitig ohne schädliche Emissionen unterwegs zu sein, empfinden die Fahrer ebenfalls als großen Vorteil.

Warum Renault Trucks? Die Entscheidung fiel Thomas Ridder nicht schwer. »Ich hatte mich online informiert, den Kontakt gesucht und dann stimmte die Chemie vom ersten Gespräch an. Man merkt an jeder Stelle, dass die schon seit 13 Jahren Erfahrung mit Elektro-Trucks haben. Und ich habe ein großes Interesse festgestellt, das Fahrzeug perfekt auf unsere Bedürfnisse abzustimmen. Das war echtes Teamwork.« Und das wird auch so bleiben, verspricht Renault, denn zum Selbstverständnis der Nutzfahrzeug-Spezialisten gehört es, Kunden nach dem Kauf nicht allein zu lassen. »Wir geben nicht nur gute Tools an die Hand, um die Reichweite des Fahrzeugs selbst berechnen zu können, wir sind auch nach der Übergabe an Informationen interessiert«, erläutert Detlev Stumpf von Renault Trucks. »Was hat gut funktioniert, wo gibt es noch Optimierungsbedarf? Nur so können wir unsere Fahrzeuge immer weiter verbessern.«

KEINE CHANCE DEN KEIMEN

Für die Hygiene in seiner Fleisch- und Wurstwarenproduktion setzt bleibt der fränkische Lebensmittelproduzent Hans Kupfer auf UV-C-Bestrahlung. Diese garantiert laut Anbieter Sterilsystems 99,9-prozentige chemiefreie und trockene Keimabtötung und bietet Sicherheit und Energieeffizienz aufgrund individuell angepasster Strahlendosis.

Vor allem in besonders sensiblen Bereichen der Lebensmittelproduktion, zu denen etwa die Verarbeitung von Rotfleisch und Geflügel zählt, können herkömmliche Desinfektionsmethoden schnell an ihre Grenzen stoßen. Selbst, wenn Unternehmen sämtliche Hygienevorschriften befolgen und IFS-Food-Standards sowie HACCP-Konzepte umsetzen, bleibt eine Kontamination mit schädlichen Mikroorganismen wie Bakterien, Pilzen, Hefen und Viren ein Thema. Eingeschleppte Keime kommen durch verunreinigte Luft, Transportbänder oder Verpackungsmaterialien schnell in Berührung mit den empfindlichen Lebensmitteln. »Die Mikrobiologie eines Produktes und seiner Herstellung ist ein sehr komplexer Prozess, in dem Mensch, Maschine und Produkt miteinander harmonisieren müssen«, erklärt Achim Sichel, Geschäftsführer Produktion



Seit 2015 hat die Firma Hans Kupfer in der Heilsbronner Produktionsstätte eine Durchlaufdesinfektionsanlage von Sterilsystems im Einsatz

und Technik beim fränkischen Lebensmittelproduzenten Hans Kupfer & Sohn GmbH & Co. KG. So verursache eine Desinfektion mittels Heißwasser viel Feuchtigkeit, die als Nährboden für Mikroorganismen dient. Zusätzlich könne sie sich negativ auf die Qualität und Haltbarkeit der Produkte auswirken. Gegen chemische Desinfektionsmittel, die in der Regel die Umwelt belasten, könnten Keime Resistenzen

entwickeln. »Unsere eigenen Untersuchungen haben gezeigt, dass das von den Sterilsystems-Anlagen abgegebene UV-C-Spektrum von 253,7 Nanometer Wellenlänge im Gegensatz zu vielen anderen Entkeimungsmethoden zu einer zuverlässigen Reduktion der Mikroorganismen um bis zu 99,9 Prozent führt«, berichtet Sichel. »Daher nutzen wir sie inzwischen seit mehr als zehn Jahren zur Luft- und Oberflächen-

Anzeige

Was erwartet den Lebensmittelhandel?

Produktion, Groß- und Einzelhandel zukunftssicher machen:
Omni-Channel – E-Commerce – Micro-Fulfillment

Beuschen Sie unser Webinar mit Danielle Dakin (Dematic), Tristram Stuart (Autor & Aktivist) und Ronak Rawal (Tesco) und sehen Sie zukunftsweisende Anwenderberichte.



Hier anmelden zu unserem
kostenlosen On-Demand Webinar
in englischer Sprache:
bit.ly/Grocery-OnDemand

DEMATIC
www.dematic.com



Neben den positiven Ergebnissen der mikrobiologischen Kontrolluntersuchungen ist die Firma Kupfer zufrieden mit der Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit sowie der guten Ersatzteilverfügbarkeit der Anlagen.

desinfektion in den sensiblen Bereichen unserer Produktion.«

360-Grad-Entkeimung für besonders empfindliche Slicerprodukte

Seit 2015 hat die Firma Hans Kupfer in der Heilsbronner Produktionsstätte eine UV-C-Durchlaufdesinfektionsanlage von Sterilsystems im Einsatz. »Diese eignet sich für unterschiedliche Einsatzbereiche – etwa in Produktionslinien oder Schleusen zur 360-Grad-Desinfektion von verpackten Waren, Verpackung oder Equipment«, erläutert Karl-Heinz Schröcker, Geschäftsführer des Unternehmens aus Mauterndorf im Salzburger Land. »Daher fertigen wir die UV-C-Durchlaufdesinfektionsanlage immer kundenspezifisch an und legen Bandlänge sowie -geschwindigkeit auf die Spezifikationen der Anwendung aus.« Hans Kupfer nutzt die Anlage, um Wurststangen in Kunststoffdärmen für spezielle, mikrobiologisch empfindliche Slicerprodukte von außen zu desinfizieren, bevor die Wursthülle entfernt und die Stangen aufgeschnitten werden. So wird verhindert, dass Keime während des Abziehens der Kunstdärme oder des Schneideprozess auf die Produkte gelangen.

Die UV-C-Strahler sind innerhalb der UV-C-Durchlaufdesinfektionsanlage so angebracht, dass sie die durchgeführten Objekte rundum erfassen – dank der Split-Technologie im Band auch auf der Unterseite. Die Entkeimung erfolgt automatisch während der Durchförderung. Mithilfe der SPS ist die Anlage nahtlos in bestehende Produktionslinien integrierbar und erfordert keinerlei manuelle Zwischenschritte. In der Lebensmittelproduktion wird täglich

unter Hochdruck gereinigt, die Anlage von Sterilsystems widersteht daher nach Angaben des Anbieters auch den entsprechenden Reinigungsmitteln und ist korrosionsbeständig. Die verbauten UV-C-Strahler-Systeme verfügen über die Schutzklasse IP69K. Die Wartung erfolgt regelmäßig durch die Firma Hans Kupfer selbst sowie bei Bedarf durch den Hersteller. Da sich die splittergeschützten UV-C-Strahler einfach austauschen lassen, funktioniert die Durchlaufdesinfektionsanlage bis heute zuverlässig, berichtet der Fleischverarbeiter. »Neben den positiven Ergebnissen der mikrobiologischen Kontrolluntersuchungen sind wir insbesondere von der Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit und der guten Ersatzteilverfügbarkeit beeindruckt«, bestätigt Sicheler.

Keimfreie Luft in High-Risk-Bereichen

Zusätzlich sorgen insgesamt 30 UV-C-Umluftdesinfektionsgeräte von Sterilsystems in mehreren Produktionsstätten dafür, dass die empfindlichen Waren nicht über die Luft mit schädlichen Mikroorganismen kontaminiert werden. Einige Anlagen sind zu diesem Zweck im High-Risk-Bereich über und rund um verschiedene Verpackungslinien angebracht, auf denen Schinken- und Geflügelprodukte geschnitten werden. Hinzu kommen mehrere Geräte zur Raumluftentkeimung im Bereich der Vor- und Nachreifung sowie der Verpackung von edelgeschmittenen Rohwurstprodukten. »Hier sollen die sensiblen Produkte vor Fremdkeimen geschützt werden«, erklärt Schröcker. »Um dies sicherzustellen, sorgt ein integrierter Ventilator dafür, dass das

durchgeführte Luftvolumen stets auf die Leistung der völlig abgeschirmten Strahler abgestimmt wird.« Die Umluftdesinfektionsanlagen lassen sich diskret unter der Decke montieren und jederzeit nachrüsten – es wird lediglich eine Schuko-Steckdose im Umkreis von drei Metern benötigt.

UV-C-Desinfektion zur nachhaltigen Qualitätssicherung

Als zukunftsorientiertes Unternehmen spielt das Thema Nachhaltigkeit bei Hans Kupfer eine große Rolle. Dies schlägt sich einerseits im Produktsortiment nieder, das zu großen Teilen regionale und Bio-Artikel umfasst. Andererseits achtet der Betrieb darauf, dass die Produktionsanlagen ökologischen Bedingungen genügen – so wie die UV-C-Entkeimungsanlagen von Sterilsystems, die vollständig auf umweltbelastende Chemikalien verzichten und auch kein wertvolles Wasser verbrauchen. Zudem wird die Leistung der UV-C-Strahler stets auf die für die jeweilige Anwendung benötigte Strahlendosis ausgelegt. Auf diese Weise lässt sich die notwendige Desinfektionswirkung sicherstellen, ohne unnötige Energiekosten zu verursachen, betont der Anbieter.

Im Zuge der Ressourcenschonung und CO₂-Reduktion gewinnen auch Fleischersatzprodukte und alternative Proteinquellen für Hans Kupfer an Bedeutung. Der Betrieb sieht sich heute nicht mehr als reiner Fleischwarenhersteller, sondern vielmehr als vielschichtiger Lebensmittelproduzent. Da die veganen Bereiche noch sehr jung sind, werden dort derzeit noch keine UV-C-Entkeimungsanlagen eingesetzt. Allerdings beobachtet Hans Kupfer die mikrobiologische Entwicklung der Produkte und der gesamten Umgebungsbedingungen sehr genau, um bei Bedarf jederzeit aufrüsten zu können. »Die Firma Sterilsystems genießt im Hause Kupfer eine hohe Wertschätzung und ist ein zuverlässiger Partner, der uns hilft, unsere Waren noch ein wenig sicherer zu machen. Sobald etwa im veganen Sortimentsbereich eine stabile Datenlage vorliegt und wir Verbesserungspotential sehen, werden wir sicherlich auch hier den Einsatz eines oder mehrerer Systeme des Herstellers avisieren«, blickt Sicheler voraus. ◀

EFFIZIENTERE KÜHLUNG MIT COP-VERBESSERUNG

Anzeige

Der neue COP Hunter von Advansor optimiert den Mitteldruck in Nur-TK-Systemen. Durch die kontinuierliche Berechnung der Spitzenlast anhand der Verdunstungs- und der Umgebungstemperatur wird unter allen Betriebsbedingungen eine optimale Leistung erzielt, so der dänische Kältetechnik-Hersteller. Das bedeute einen Anstieg des COP (Coefficient of Performance) um 15 Prozent bei 40° Grad Umgebungstemperatur. Darüber hinaus senke der Advansor COP Hunter wirkungsvoll die Auslasstemperatur und eliminiere das Risiko von Kondensatbildung im Heißdampfkühler, was für zusätzliche Sicherheit sorgt.

Der COP Hunter wurde für industrielle Tiefkühlssysteme (nur TK) wie Tiefkühltunnel, Tiefkühlager und andere Tiefkühlprozesse entwickelt und ist für die Cubig II Plattform und höher erhältlich. Die Cubig II Anlage vereint Kühlen, Gefrieren, Klimatisieren und Heizen in einem System. Sie bietet bis zu 450 kW Kühl- und 600 kW Heizleistung und ist laut Advansor besonders für Anwendungen wie große Supermärkte, Kühlräume und sogar Distributionszentren geeignet, aber auch als Wärmepumpe für Gewerbe- und Industriegebäude. »Wir wissen, dass Energieeffizienz für unsere Kunden äußerst wichtig ist und eine der wirtschaftlichsten Möglichkeiten, um die globalen Dekarbonisierungsziele zu erreichen. Deshalb setzen wir alles daran, um ständig neue Funktionen und Optionen zu entwickeln, kommentierte Advansor-CTO Kenneth Madsen die Neuheit.

REFRIGERATION-AS-A-SERVICE FÜR LEH VON CARRIER

Carrier Commercial Refrigeration hat Mitte September angekündigt, zusammen mit Relayr ein innovatives Refrigeration-as-a-Service (RaaS)-Angebot anzubieten. Mit der gemeinsam entwickelten Lösung müssen Lebensmitteleinzelhändler keine Vorabinvestitionen in Kühlmöbel und -infrastruktur mehr tätigen. Stattdessen zahlen sie monatlich basierend auf der real erbrachten Kühlleistung. Das Angebot soll dem Lebensmitteleinzelhandel die Möglichkeit geben, Effizienz, Zuverlässigkeit und Resilienz des Unternehmens zu verbessern. Mit dem RaaS wollen die Partner umfassende Branchenkenntnisse, energieeffiziente Kältesysteme und optimierte Betriebsabläufe mit fundiertem Fachwissen zu Equipment-as-a-Service kombinieren. Carrier entwickelt, plant, fertigt und installiert Kältelösungen und erbringt zugleich Services über den gesamten Lebenszyklus der Anlage. Die Munich Re-Tochter Relayr und sein Schwesterunternehmen IoT Financing Services (IFS) komplettieren das RaaS-Angebot mit Internet of Things (IoT)-Technologie in Kombination mit der Projektfinanzierung und operativem Asset Management. »Carrier Commercial Refrigeration freut sich mit Relayr zusammenzuarbeiten, um unseren Kunden einen enormen Mehrwert zu bieten und den Übergang zur energieeffizientesten Technologie mit natürlichen Kältemitteln zu erleichtern« betonte Marcus Eisenhuth, Vice President & General Manager, Carrier Commercial Refrigeration, bei der Ankündigung. »Mit Refrigeration-as-a-Service können Unternehmen ihre Effizienz steigern, indem sie pro Kühlstunde bezahlen, unterstützt durch eine neuartige Performance Garantie.« Die erste Pilotphase ist nach Angaben der Partner bereits angelaufen.



EISKALT GELAGERT

Unsere automatischen Lager- und Fördersysteme würden auch am Nordpol laufen. Extrem leistungsfähig, zuverlässig, kompakt und energieeffizient, bei extremen Bedingungen bis zu -35° C.

Technologies.
Made in Germany.



www.westfaliaeurope.com

HUMMER AUF DEM PREMIERENFLUG

Die kanadische Fluggesellschaft Westjet hat zum im April diesen Jahres absolvierten Premierenflug ihrer Frachtochter Westjet Cargo ein Video produziert. Die Fracht des Fluges sieht man dabei aber gar nicht, obwohl sie nicht nur kulinarisch sehenswert wäre: Auf dem Flug von Halifax in der kanadischen Atlantik-Provinz Nova Scotia nach Toronto wurden Hummer transportiert, die weiter nach Asien reisten. Westjet hat damit erstmals vier zu reinen Frachtflugzeugen umgebaute Maschinen, vom Typ Boeing 737-800, zu seiner Flotte hinzugefügt. Die kanadische Airline arbeitet im Frachtbereich zusammen mit der GTA Gruppe und nutzt eigene Hubs in Halifax, Calgary, Los Angeles, Miami, Toronto und Van-



Eine 737-800 BCF der kanadischen Fluglinie Westjet Cargo.

couver. Zusammen mit den Transportmöglichkeiten an Bord der Passagierflüge von Westjet wollen die Partner

Handelsrouten zwischen Kanada und Europa, der Karibik, Japan und den USA eröffnen.

BIOTEST MIETET NACHBARFLÄCHE

Der auf Gewerbe- und Logistikflächen spezialisierte Projektentwickler Four Parx aus Dreieich vermietet seinen neuen Gewerbepark im hessischen Dreieich vollständig an die Biotest AG. Das Unternehmen ist ein weltweit tätiger Anbieter von Plasmaproteinprodukten und biotherapeutischen Arzneimitteln, die in der klinischen Immunologie, Hämatologie und Intensivmedizin zum Einsatz kommen. Mit der langfristigen Ansiedlung im Four Parx Dreieich erweitert Biotest seinen unmittelbar an das Grundstück grenzenden Produktionsstandort, der gleichzeitig Hauptsitz des Unternehmens ist. Es wurde eine langjährige Mietlaufzeit mit Verlängerungsoption vereinbart. »Unser neues Logistikzentrum wird dazu beitragen, den Materialfluss am Standort in Dreieich zu optimieren«, erklärte Michael Moritz, Head of Material Management der Biotest AG. »4500 Palettenplätze werden für die Abwicklung von RHB-Stoffen und der Produktionsversorgung in einem Schmalganglager realisiert. In einer zweiten Ausbaustufe werden circa 2600 Palettenplätze für die Lagerung und Versandabwicklung von gekühlten Fertigwaren zur Verfügung stehen. Für die Lagerung von Ersatzteilen für die Produktionsmaschinen stehen zu-



Der jetzt vermietete Gewerbepark im hessischen Dreieich.

künftig circa 1200 Fachbodenplätze in dem neuen Logistikgebäude zur Verfügung.« Mit dem modernen Gewerbepark stehen dem Arzneimittelhersteller in Dreieich künftig rund 8700 Quadratmeter zusätzliche Nutzfläche zur Verfügung. Diese unterteilen sich in 5780 Quadratmeter Hallen-, 1410 Quadratmeter Mezzanin- und 1450 Quadratmeter Bürofläche. Die Hallenhöhe beträgt 10,5 m UKB. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung strebt der Entwickler eine Zertifizierung der Immobilie nach dem Goldstandard der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen an. Da-

für wurden etwa Wärmepumpen, eine auch die Hallenflächen umfassende Fußbodenheizung sowie drei E-Ladesäulen für die Versorgung von sechs PKW installiert. Darüber hinaus ist das Gebäudedach für eine Photovoltaikanlage mit einer Leistung von 600 kWp vorgerüstet. Eine solche Anlage soll Anfang 2024 für eine CO₂-arme Energiegewinnung installiert werden. Die Arbeiten zum Bau des Four Parx Dreieich begannen im November 2022, die Fertigstellung erfolgte im September 2023. Die Inbetriebnahme nach den Mieterausbauten ist für April 2024 geplant.

HÖHENEINSATZ IN REINRAUM UND CO.

Die robuste Hebebühne Typ 351 mit Dreifachschere und umlaufendem Faltenbalg von EAP Lachnit hebt Lasten bis 150 kg und wird für den Einsatz in sensiblen Bereichen komplett in Edelstahl (VA) mit geschliffenen Oberflächen ausgeführt. Anforderungen wie solche, wenn die Arbeiten in Reinräumen oder in einem Pharmaziebereich stattfinden sollen mit ihren strengen gesetzlichen Vorschriften sind das Spezialgebiet des süddeutschen Herstellers von Förder- und Hebegeäten. Die Hebebühnen fördern Menschen und Lasten exakt auf die richtige Höhe. Sie ist verfahrbar auf elektrisch leitfähigen Rädern und mit zwei Lenk- und zwei Bockrollen (Lenkrollen drehbar mit Stopper) sehr gut zu manövrieren. Alternativ ist sie auch mit vier drehbaren Rollen erhältlich. Die Hebebühne wird elektrisch betrieben und kommt ohne Öl-Hydraulik aus. Die Hubhöhe reicht von 400 bis 2000 Millimeter. Die Plattform hat eine Größe von 1.000 x 1.200 Millimeter und ist mit einem umlaufenden Geländer und einer Tür ausgestattet. Die Bedienung der Hebebühne ist einfach und intuitiv: Ein Handschalter ermöglicht das Heben oder Senken, als Sicherheitseinrichtung ist eine »Totmannschaltung« sowie eine Notfallleiter installiert. Eine Sicherheitskontaktleiste unter der Plattform unterbricht bei einem Kontakt mit Menschen oder Gegenständen den Betrieb. Die Konstruktion entspricht laut Hersteller nicht nur der Prüfung von Hebebühnen nach BGG 945, sondern auch den EG-Richtlinien und Hygienebestimmungen. Vorteile von mobilen Arbeitsbühnen für Arbeiten in den genannten Höhen in Reinräumen sowie sensiblen Bereichen sind laut EAP-Lachnit der sichere Stand der Mitarbeiter, sie ermöglichen risikofreies Arbeiten an Maschinen, Anlagen und bis unter niedrige Hallendecken. Auch Gegenstände wie Werkzeuge, Reinigungsutensilien oder Ersatzteile können transportiert werden, die auf einer Leiter keinen Platz hätten.

Hebebühne Typ 351 für
den Einsatz zum Beispiel
im Pharmabereich.



Anzeige

CONNECTING ALL ROAD TRANSPORT

All in One Telematik-Lösung
für Truck und Trailer – vertrauen
Sie Europas Nr. 1



REIFENDRUCK

UN ECE R141 KONFORM

EBS herstellernunabhängig:

Verpflichtendes
Trailer TPMS



Vernetzen Sie Fracht, Fahrer und Fahrzeuge mit
einer einzigen Lösung – unglaublich einfach und
verblüffend vielseitig. Wir beraten Sie und digi-
talisieren Ihre Transport- und Logistikprozesse
nach branchenspezifischen Anforderungen.
Sprechen Sie mit unseren Experten.

idemtelematics.com
+49 89 72013670



idem 
telematics

EFFIZIENTES MAPPING IM ANGEBOT

Cik Solutions hat sein Dienstleistungsportfolio um einen Mapping-Service erweitert. Er richtet sich insbesondere an Unternehmen in der Pharma- und Lebensmittelindustrie sowie an Betreiber von Klimäräumen und Stabilitätsräumen, wo die genaue Überwachung von Umgebungsbedingungen von entscheidender Bedeutung ist. Die Einhaltung der Good Manufacturing Practice (GMP) und ein konsequentes Qualitätsmanagement sind unerlässlich, um die Produktqualität zu gewährleisten und die Anforderungen der Gesundheitsbehörden zu erfüllen. Mit dem neuen Temperatur-Mapping

Service will der Experte für Daten-Monitoring einen äußerst effizienten und kostengünstigen Mapping-Prozess zur Verfügung stellen, der in kurzer Zeit mögliche Risikobereiche identifiziert. Mittels robusten, drahtlosen Datenloggern, die ohne aufwendige Voreinstellungen oder Verdrahtung einfach an den relevanten Stellen platziert werden können, werden kontinuierlich Daten aufgezeichnet. Das Cik-Mapping Service-Team überwacht den gesamten Prozess. Nach Abschluss der Mapping-Studie erfolgt ein umfassender Bericht mit allen relevanten Informationen. Minimale Zeit und Ressourcen, schnell-



Beispiel der für das Mapping verwendeten Sensoren.

le Identifizierung von Risikobereichen und die Einhaltung von Qualitätsstandards zeichnen laut des Karlsruher Anbieters diesen Mapping Service aus.

STARKE KÄLTE-PARTNER BÜNDELN KRÄFTE

Mit Beginn des Jahres 2024 arbeiten die auf elektronische Regelungen spezialisierte CI GmbH Control Instruments und der renommierte Hersteller Carel Industries S.p.A./ Carel Deutschland GmbH zusammen. Darauf einigten sich Isabell Walter, Geschäftsführerin des in Fellbach bei Stuttgart ansässigen Handelsunternehmens, und Frank Lauer, Geschäftsführer der in Gelnhausen beheimateten Carel Deutschland GmbH. Die neue Partnerschaft sieht den Vertrieb der kältetechnischen Produkte von Carel in Deutschland, Österreich und der Schweiz vor. Weiterhin gehört der Support bei Inbetriebnahmen, Wartungs- und Servicearbeiten plus das Notdienstmanagement durch

die CI GmbH zum künftigen Leistungsumfang. »Mit den Produkten von Carel können wir unser bisheriges Portfolio an Komponenten, MSR-Technik, Monitoring und Fernwartungsangeboten für Kälteanlagen ideal ergänzen und erweitern«, freut sich Walter über die neuen Möglichkeiten. Und auch Lauer sieht Synergien und Erweiterungen: »Durch die langjährige Erfahrung im Bereich Regelung und Fernüberwachung sehen wir die CI GmbH Control Instruments als idealen neuen Partner zur Erweiterung unserer Kapazitäten und natürlich zur Konsolidierung unseres Supports.« Neben Carel führt die CI GmbH Control Instruments bereits seit über 20

Jahren Produkte der Marken Pego und Dixell im Programm. Dazu zählen Kühlanlagensteuerungen, Datalogger, Alarmsysteme, LED-Beleuchtung, Regelungstechnik, Thermostate, Kühlstellenregler, Überhitzungsregler, Regler für Temperatur, Feuchte, Druck, Verbund- Kaltwassersatzregler, frei programmierbare Regler und Systeme zu Monitoring, Fernwartung und dem Alarmmanagement. Darüber hinaus bietet die CI GmbH Control Instruments auch im Jahr 2024 eigene Schulungen zu ihrem aktuellen Produktsortiment an. Termine dafür werden regelmäßig auf der Website des Unternehmens bekannt gegeben.

DEUTSCHE SEE VERTIEFT PARTNERSCHAFT MIT CHEFSLIST

Deutsche See hat Mitte September mitgeteilt, die Partnerschaft mit Chefslist vertiefen zu wollen. Kunden aus Gastronomie sowie Top-Gastronomie, Fachhandel, Catering und der Betriebs- und Sozialgastronomie können jetzt auch über diese App das Deutsche See-Sortiment bestellen, so das Bremerhavener Unternehmen. Chefslist ist eine Bestell-App, die es Großhändlern ermöglicht, Bestellungen von ihren Kunden in Echtzeit digital zu erhalten und effizient zu bearbeiten. Die App ist speziell auf die Bedürfnisse

von Restaurants, Cafés, Restaurants, Fachhandel, Hotels- und Beherbergungsbetriebe sowie weitere B2B-Kunden ausgerichtet. Die Entscheidung von Deutsche See, sich auf Chefslist verstärkt zu fokussieren und die App bei eigenen Kunden zu vermarkten, begründet das Unternehmen durch eine Reihe von Vorteilen der App gegenüber anderen Lösungen auf dem Markt. Dazu zählt Deutsche See die schnelle und einfache Handhabung, der geringe manuelle Aufwand, eine intuitive Benutzeroberfläche und vor allem die Un-

abhängigkeit, Vertraulichkeit und Neutralität sowie der hohe Datenschutz der App. »Wir freuen uns sehr, unsere Partnerschaft mit Chefslist zu vertiefen und unseren Kunden eine erstklassige Bestell-App zu bieten«, sagt Alexej Anikin, Verkaufsleitung Digitalisierung, Deutsche See. Chefslist Geschäftsführer André Klein zeigt sich begeistert von der vertieften Partnerschaft: »Wir sind sehr stolz darauf, dass Deutsche See uns als Partner ausgewählt hat und freuen uns auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit.«

SECHS NACHHALTIGKEITSVERSPRECHEN VON GÜNTNER

Nach einer intensiven unternehmensweiten Beratungsphase hat sich Güntner sechs Nachhaltigkeitsziele gesetzt, die das Unternehmen bis 2030 erreichen will. Um seine nach eigenen Angaben bereits äußerst umfassende Nachhaltigkeitsmission noch weiter voranzubringen, will das Unternehmen mithilfe der neuen Versprechen zielgerichtete und effektive Maßnahmen auf den Weg bringen, die die Auswirkungen von Güntner auf die Umwelt signifikant reduzieren sollen. Die Ziele sind die Einführung des branchenweit ersten nach Aspekten der Kreislaufwirtschaft gefertigten Produkts, 100 Prozent des Produktportfolios sollen mit umweltfreundlichen Stoffen betrieben werden können, die Emissionsintensität in den Produktionsstätten um 40 Prozent reduziert werden, die Energieeffizienz sowie die Wassereffizienz der Produktionsstätten um 10 Prozent beziehungsweise 30 Prozent gesteigert werden und ausschließlich nachhaltige Verpackungen eingesetzt werden. Güntner zeigt sich selbstbewusst, die selbst gesetzten Versprechen erfolgreich umsetzen zu können. Die Nachhaltigkeitsmission von Güntner umfasst nicht nur groß angelegte Initiativen wie die genannten sechs Versprechen, sondern schließt auch jeden einzelnen Mitarbeiter ein und regt alle dazu an, einen individuellen Beitrag zu leisten. Diese Mission wird in einem Nachhaltigkeitsmanifest zusammengefasst. Darin heißt es: »Unser Engagement beruht auf den Maßnahmen, die wir ergreifen, und den Entscheidungen, die wir jeden Tag treffen. Es zeigt sich darin, wie wir besser mit anderen zusammenarbeiten, wie wir die Talente von morgen fördern, wie wir zukünftige Lösungen erarbeiten und wie wir uns für gesellschaftliche Belange vor Ort einsetzen.«

BRIEFMARKE MISST FEUCHTIGKEIT

Das Internet-of-Things-(IoT)-Unternehmen Wiliot hat Mitte September einen Durchbruch bei der Entwicklung eines Feuchtigkeitssensors für seine Visibility Plattform bekanntgegeben. Diese Plattform nutzt sogenannte IoT Pixels, massenproduzierte, sich selbst mit stromversorgende low-cost-Sensoren in Briefmarkengröße, die auf Produkte oder Verpackungen aufgebracht werden. Sie übermitteln ihre Daten kontinuierlich und automatisch über Standard-Bluetooth-Geräte an die Wiliot Cloud. Diese IoT Pixels sind jetzt mit einer Miniatur-Membran ausgestattet, die die Luftfeuchtigkeit bestimmt. In der Cloud könnten diese Daten dann mit Temperatur- und Lokalisierungsdaten kombiniert werden, die von anderen Sensoren der Plattform bereitgestellt werden. Das in San Diego beheimatete US-Unternehmen arbeitet nach eigenen Angaben mit vielen der weltgrößten Unternehmen in Handel, Logistik und Pharmaindustrie an einer Vielzahl an Ambient-IoT Projekten.

Zum Beispiel im Pharmabereich können die Umgebungssensoren von Wiliot Einsatz finden.



Anzeige



Internationale Fachmesse für
Intralogistik-Lösungen und
Prozessmanagement

19. – 21. März 2024
Messe Stuttgart

**SHAPING CHANGE
TOGETHER**

SUSTAINABILITY  ERGONOMICS



Jetzt informieren und dabei sein!
logimat-messe.de



PRAXISVERSUCHSDATEN ZU AXLEPOWER

Thermo King hat zu seinem jetzt in der Serienproduktion erhältlichen Axlepower Energierückgewinnungssystem die Ergebnisse der Systemversuche vorgestellt. Axlepower ist ein vollintegriertes, von der Zugmaschine unabhängiges System, das die ePower-Achse von BPW mit den Technologien für Kältemaschinen und Energiemanagement von Thermo King kombiniert. Das intelligente Energieerzeugungssystem liefert die erforderliche Energie für den Betrieb der Trailer-Kältemaschine, indem es die Energie zurückgewinnt, die von der Achse des Trailers während des normalen Fahrzeugbetriebs erzeugt wird. Seit Beginn der Versuche im vierten Quartal 2022 wurde das System in ganz Europa von verschiedenen Kunden in sechs Ländern praxiserprobt. Die Konfigurationen der Kältemaschinen reichten von Hybridversionen mit Dieselmotoren als Backup bis hin zu vollelektrischen Systemen ohne Verbrennungsmotor. Diese Praxistestphase umfasste ein breites Anwendungsspektrum, darunter die tägliche Verteilung von Frischwaren und den Langstreckentransport von Tiefkühlwa-

ren mit Zwischenstopps über mehrere Nächte, so Thermo King.

Die Versuchsberichte zeigten bis zu 20 aufeinanderfolgende Wochen elektrischer Kühlung ohne Neustart des Dieselmotors der Kältemaschine oder Anschluss an die Netzstromversorgung. Bei Trailern auf Langstrecken mit Nachtstopps ermöglichte das Axlepower-System, dass die Kältemaschinen tagsüber vollständig und je nach Konfiguration des Energ-e-Batteriepakets 40 bis 80 Prozent der Nachtzeit im Elektromodus betrieben werden konnten. Wenn die Batteriekapazität ausgeschöpft war, schaltete sich der Dieselmotor der Kältemaschine als Backup nahtlos ein, um die eingestellten Temperaturen aufrechtzuerhalten. Die im realen Betrieb gemessenen Kraftstoffverbrauchsberichte zeigen laut Thermo King, dass Axlepower einen geringfügigen Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch der Zugmaschine hat, das System ermögliche die optimierte Energierückgewinnung aus den Achsgeneratoren zum effizientesten Zeitpunkt und nur bei Bedarf durch die



Die elektrische Power seines Energierückgewinnungssystems hat Thermo King in Systemversuchen untersucht.

Batterie. Die Versuche hätten gezeigt, dass sich das Fahrverhalten von Trailer und Zugmaschine nicht ändern. »Wir haben die Tests bei unseren Kunden genau beobachtet und die Ergebnisse machen deutlich, dass Axlepower ein zentraler Bestandteil des umweltbewussten Kühltransports werden wird. Es führt nicht nur zu einer drastischen Reduzierung der CO₂-Emissionen und der Geräuscentwicklung, sondern auch zu einer erheblichen Senkung der Betriebskosten und entspricht damit der aktuellen Marktorientierung auf Nachhaltigkeit und Kosteneffizienz«, kommentierte Laurent Debias, Produktmanagement- und Marketingleiter bei Thermo King.

Kühl- und Tiefkühlagerhäuser

TELEDOOR

- Kühl- und Tiefkühlzellen
- Kühl- und Tiefkühlraumtüren
- Klima- und Prüfzellen
- Reinraumtechnik
- Maschinenverkleidungen

www.teledoor.de
Tel. +49 (0) 54 29 94 45-0

Nutzen Sie **FRIGOQUIP**
Luftschleieranlagen,
damit die **Kälte** im Kühlraum bleibt!

FRIGOQUIP GmbH
Denkmalsweg 1
49324 Melle
Tel: (0) 5422 - 7091945
Fax: (0) 5422 - 7091947
www.frigoquip.de
www.disinfector.de

Seit 50 Jahren Ihr zuverlässiger Partner für
Industrie- und Kühlraumbau.

Plattenhardt + Wirth GmbH
88074 Meckenbeuren-Reute
www.plawi.de

Mobile Begleiter für
den Tiefkühlbereich

ACD GRUPPE

ACD Elektronik GmbH sales@acd-elektronik.de
www.acd-gruppe.de Tel: +49 7392 708-499

Inseratenverzeichnis

ACD	11	LogBer	13
Arnold Verladesysteme	37	LogiMAT	49
Brightec	15	Mitsubishi	35
Butt	23	Plattenhardt + Wirth	17
Dambach	41	Pommier	19
Dematic	43	Stark Reinigungsgeräte	26
Idem telematics	47	Westfalia	45
Knapp	Titelseite		

SCHALTEN SIE EIN BANNER AUF
WWW.FRISCHELOGISTIK.COM

SPRECHEN SIE MIT UNSERER
ANZEIGENBERATUNG:

Ute Friedrich
T +49 (0)4238/2010 138
ute.friedrich@frischelogistik.com

Transport & Logistik



Internationale Frischelogistik
+34 950 21 20 20 info@jcarrion.es
jcarrion.es J-CARRION

Logistikdienstleister

BAUMANN

We enable logistics.

www.baumannpaletten.de

Logistikkatalog

Logistics.ag

Ihr Netzwerk Unsere Lösung

Personal	logistikjob.de
Berater, Interim	logistikberater.net
Lieferanten	logistikkatalog.de
Equipment	einkauf.ag
Medien	logistik.tv

D-61352 Bad Homburg
Tel.: +49 6172-6826656 /-57
www.logistics.ag

Tiefkühlschutzbekleidung



**KÄLTESCHUTZ
MIT SYSTEM**

HB Protective Wear GmbH & Co. KG
Phone +49 2639 8309-0
info@hb-online.com

Kältetechnik

HAUSER

HAUSER GmbH
Kühlmöbel & Kältetechnik
Am Hartmayrgut 4-6
4040 Linz
www.hauser.com

Freshness. Our focus.

**MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES
THERMAL TRANSPORT EUROPE**

**Modernste
Transportkühlung!**

- > Hocheffizient!
- > Zukunftssicher!

www.mhi-tte.com
info@mhi-tte.com

Luftschleieranlagen



blueSeal®
Luftschleier von brightec
info@brightec.nl www.brightec.nl

**Luftschleierlösungen
für Kühlräume**



Fon. 07940 / 142-302 **rosenberg**
TECHNIK FÜR KÜHL- UND KÜLTUNGSANLAGEN

Software & Hardware

BRISOFT AG

Brisoft AG Systems Automation
Schäferweg 16, CH-4057 Basel
Tel. 061 639 20 20, Fax 061 639 20 99
E-Mail: info@brisoft.ch – www.brisoft.ch

Planung

SSP KÄLTEPLANER



Gewerbestr. 8, D-87787 Wolfertschwenden
Tel +49 8334 259708 0, mail.ger@kaelteplaner.ch

Lagerlogistik

KNAPP

Intelligente und nachhaltige Lösungen für die gesamte Lebensmittel Supply Chain.



Warehouse | Transportation | Hardware | Consulting

proLogistik GROUP

www.proLogistik.com

idem telematics

TELEMATIK FÜR
TRUCK + TRAILER
idemtelematics.com

Vermietung

KAUFEN MIETEN LEASEN + Herstellerneutral + Markenfabrikate + Deutschlandweit

GTI Miet-Fahrzeug Center Trailer sind unser Ding!

Wirtschaftliche und unabhängige Lösungen für:
Kipper + Kühler + Schubboden + Gardine

Tel. 03 94 03/92 10 • Funk 01 71/7 70 44 72 • www.gti-trailer.de • info@gti-trailer.de
Tiefkühlsattel Mietrate monatlich z.B.: € 1.095,00

BÄRIGE

Frösche
LOGISTIK

FULFILLMENT-REVOLUTION

Jetzt vor Weihnachten ist das Thema Geschenke allgegenwärtig. Auch wenn bei modernen Kids der Playstation-Ära der gute, alte Teddybär auf den Wunschzetteln nicht unbedingt ganz oben zu finden sein wird, sind die pelzigen Kerlchen ungebrochen beliebt und zaubern ein Lächeln in die Gesichter der Kleinen und auch mancher Großen. Das hat sich offenbar auch das Start-up Advastore gedacht und zur Eröffnung seines ersten vollautomatisierten Lagers im hessischen Niederaula Anfang September sage und schreibe 1220 Teddys an Kinder-Hilfsorganisationen gespendet.

Die Zahl kam nicht von ungefähr: Denn wie für das alles, was der Mensch sich so ausdenken kann, gibt es auch für Spendenpakete einen Weltrekord – und der lag bisher bei 1000 Stück. Genauer gesagt geht es um die längste Reihe an verpackten Spendenpaketen, und diese Marke bei den Guinness World Records hat nun Advastore inne. »Unser Unternehmen wurde im zwölften Monat des Jahres 2020 gegründet, daher haben wir uns entschieden, gleich 1220 Teddybären zu spenden«, erklärt Sebastian Schloemp, Head of Marketing, die konkrete Zahl. Die Bärenflut ergoss sich über Empfänger überall in Deutschland, die Organisationen konnten über eine Webseite von der Öffentlichkeit vorgeschlagen werden. Erst dadurch, dass die Teddys bei den Organisationen angekommen sind, wurde Advastore offizieller Weltrekordhalter; bei der logistischen Umsetzung half das Unternehmen Torsten Albach Transporte (TAT) aus Kirchheim. Advastore übernimmt den gesamten Prozess vom Wareneingang über die Einlagerung bis zur Abfertigung einer Bestellung und will mit transparenter und effizienter Auftragsabwicklung den großen Anbietern den Rang ab-



1220 Teddy-Spenden gingen auf die Reise – Weltrekord!

laufen. So bietet das Unternehmen E-Commerce-Fulfillment-Lösungen für kleine und mittelständische Online-Verkäufer und -Händler in den Bereichen Lagerhaltung, Kommissionierung, Verpackung, Versand und Retourenmanagement. Bei der Soft- und Hardware setzt die Mannschaft um Flaschenpost-Gründer Dieter Büchl auf Eigenentwicklungen – beides basiert auf modernster Robotik und vollautomatisierter Intralogistik. So lassen sich Kundenwünsche flexibel umsetzen und Logistikprozesse schnell optimieren, weil Abstimmungsprozesse mit Dienstleistern entfallen, verspricht Advastore. Der hohe Grad an Automatisierung führe zu kürzeren Bearbeitungszeiten, geringerer Fehleranfälligkeit und einer höheren Effizienz. Das soll nicht nur pünktliche Zustellungen gewährleisten, sondern zudem für einen Kostenvorsprung von bis zu 30 Prozent gegenüber herkömmlichen Fulfillment-Methoden sorgen. So garantiert Advastore für Bestellungen aus Deutschland, die bis 16 Uhr eingehen, eine Lieferung am darauffolgenden Tag.

Dank der Datenerfassung entlang des gesamten Prozesses können Vertriebspartner Lager- und Bestellvorgänge im Kundenportal Advahub in Echtzeit verfolgen. »Die Einführung unseres ersten vollautomatisierten Lagers in Deutschland markiert einen Meilenstein in der Logistikbranche. Diesen historischen Moment möchten wir nicht nur feiern, sondern auch der Gemeinschaft etwas zurückgeben. Unsere Spendenaktion steht daher symbolisch für die Verbindung von technologischem Fortschritt und sozialem Engagement,« betonte Felix Lösch, Chief Commercial Officer bei Advastore. (ms)

Ein schönes Video zur Aktion – natürlich mit viel bärigem Engagement – findet sich auf Youtube!
https://youtu.be/fCm5xt-S9_I



DEUTSCHLANDS WILDE SEITE
DER OSTEN



**Profis informieren sich auf
www.frischelogistik.com**



*Frohes Fest, einen guten Rutsch
und viel Spaß in der Kälte!
Ihr Frischelogistik-Team*