

Technische Logistik

Hebezeuge
Fördermittel

huss

www.technische-logistik.net

HUSS-MEDIEN GmbH

ISSN 0017-9442 · A 06792

3

2023

AUS DER BRANCHE

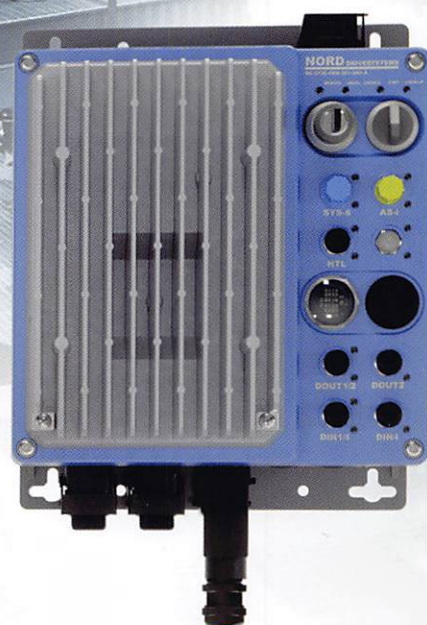
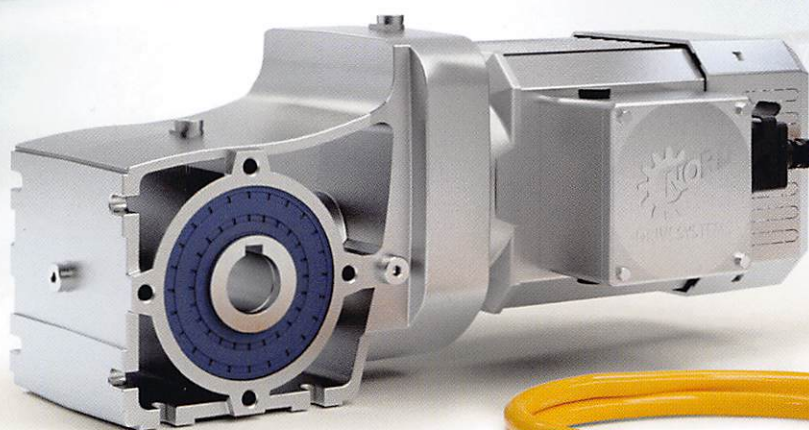
Turbo für die Logistik | 22

FACILITY MANAGEMENT

Damit alles glatt geht | 28

LOGIMAT-VORBERICHT

Volle Messehallen erwartet | 34





„Die Systeme werden immer effizienter“

Ein Gespräch mit Carsten Schmidt über aktuelle Projekte, Produkte und Pläne

Stahlbauspezialist SEH Engineering mit Hauptsitz in Hannover blickt auf eine über 200-jährige Geschichte zurück. Der in Ostrhauderfehn angesiedelte Bereich Fördersysteme wurde 1981 gegründet. Seitdem hat er sich vor allem in der Automobilindustrie einen Namen gemacht. Mit Produkten wie der Leichtbau-EHB „Skyrail“ zielt er jetzt verstärkt auch auf andere Branchen und kleinere und mittelständische Unternehmen. „Technische Logistik“ sprach mit Geschäftsführer Carsten Schmidt über aktuelle Produktinnovationen, Fachkräftemangel, Nachhaltigkeit und die Perspektiven für die nächsten Jahre.

Christina Kasper: Herr Schmidt, welche aktuellen Projekte im Bereich Fördersysteme verwirklichen Sie gerade?

Carsten Schmidt: Aktuell realisieren wir umfangreiche Projekte an den deutschen Standorten von Audi, Mercedes-Benz, Porsche und Volkswagen. Hinzu kommen Aufträge in den Niederlanden, in Belgien, Frankreich, Österreich, Tschechien, der Slowakei und in Polen. Darunter fallen beispielsweise Projekte bei Skoda in Kvasiny, Tschechien, bei Volks-

wagen in Bratislava, Slowakei, und bei Audi in Brüssel. Im Moment sind wir mit der Auslastung in Deutschland und im angrenzenden Ausland sehr zufrieden. Deshalb begeben wir uns nicht außerhalb dieses geographischen Einzugsgebietes.

Gibt es diesbezüglich denn Anfragen?

Ja, wir haben auch Anfragen aus Nordamerika und Südafrika, allerdings würden diese eine Expansion mit Niederlassungen vor Ort erfor-

dern. Das steht bei uns derzeit nicht auf der Agenda. Wir haben hier einen starken Markt für Anlagen- und Maschinenbau und sind hier etabliert. Kurzum: Vorläufig bleiben Mittel-, Ostmittel- und Westeuropa unsere zentralen Märkte.

Leiden Ihre Projekte unter den aktuellen Engpässen bei der Materialverfügbarkeit?

Wie alle Firmen haben wir zu Beginn des Jahres 2022 die direkten Folgen des Ukraine-Kriegs zu spüren bekommen. In der ersten Jahreshälfte schwächelten die Vergaben im Bereich Automotive. Das hat sich jedoch im weiteren Jahresverlauf wieder stabilisiert. Immerhin beeinträchtigten uns die wirtschaftlichen Erschütterungen im Energiesektor weniger als andere Unternehmen. Die erhöhten Energiepreise wirkten sich kaum auf unsere Produktion aus. Der Stahlpreis hingegen schon, der ist explodiert. Im März 2022 hatte er sich gegenüber dem Vorjahr fast verdreifacht. Zum Glück hat er sich inzwischen wieder fast auf Vorkrisenniveau einge-



SEH ENGINEERING

pendelt. Als Hersteller von Förderanlagen, die mit viel Elektrik und smarterer Elektronik ausgestattet sind, haben wir allerdings – wie viele andere auch – weiterhin mit der Chipkrise zu kämpfen. Die damit verknüpften Engpässe erstrecken sich sowohl auf fertig konfektionierte Kabel als auch auf SPS-Steuerungen und Elektromotoren samt deren Zubehör. Es sind also nicht nur Chips, die derzeit nicht verfügbar sind.

Welche Möglichkeiten haben Sie, um hier Engpässe zu vermeiden?

Ich sag mal so, es ist alles beschaffbar, alles hat seinen Preis, und man muss teilweise auf Derivate und Alternativen ausweichen. Es gibt neue Anbieter, die sehr gute, ausgereifte und mittlerweile zugelassene Derivat-Produkte auf den Markt bringen. Insofern haben wir die damit einhergehenden Herausforderungen gut im Griff. Auf diese Weise hat sich die Lage für uns etwas entspannt, wenn auch nicht vollumfänglich. Bei einigen Elektronikkomponenten beobachten wir nun, dass die Lieferzeiten wieder kürzer werden. Ich gehe davon aus, dass wir Ende 2023, Anfang 2024 in diesem Bereich nicht mehr von einer Krise sprechen werden.

Ihre Prognose für die Jahre 2023/2024?

In vielen Fällen mussten die Ersatzteillager erhalten, um Projekte termingerecht fertigzustellen. Die jetzt weltweit leergefegten Bestände an Chips und Elektronikbauteilen füllen sich allmählich wieder. 2024 – so meine optimistische Einschätzung – werden wir wieder zu Lieferzeiten von 14 Tagen für Standardbauteile zurückkehren. Zugleich hoffe ich, dass wir in Europa einige neue Fabriken errichten, in denen Chips und Elektronik hergestellt werden, die jetzt noch aus Fernost importiert werden müssen.

Welche Herausforderungen sehen Sie über 2025 hinaus auf sich zukommen?

Als Engineering-Unternehmen leiden wir wie viele andere in der Branche ganz eklatant unter dem Fachkräftemangel. Auf manche unserer Stellenausschreibungen meldet sich nicht einmal eine Bewerberin oder ein Bewerber. Insbesondere Ingenieure und Techniker mit Berufserfahrung sind äußerst rar. Doch wir haben die Herausforderung angenommen und sind dabei, uns als starker Arbeit-



SEH ENGINEERING

» Im Moment sind wir mit unserer Auslastung in Deutschland und im angrenzenden Ausland sehr zufrieden.

Carsten Schmidt,
Geschäftsführer,
SEH Engineering,
Bereich Fördersysteme



» Wir haben eine Vielzahl an Komponenten und Modulen, die wir als Basisträger nehmen, um daraus jeweils kundenspezifische Fördertechniklösungen herzustellen.

Carsten Schmidt,
Geschäftsführer, SEH Engineering, Bereich Fördersysteme

geber zu präsentieren. Außerdem kooperieren wir sehr eng mit Hochschulen in der Region und suchen dort frühzeitig den Kontakt mit Studierenden aus dem Bereich Maschinenbau. Und: Wir zählen zu den Unternehmen, die – ganz klassisch – selber ausbilden.

Welche Herausforderungen sehen Sie bei neuen Produktlösungen?

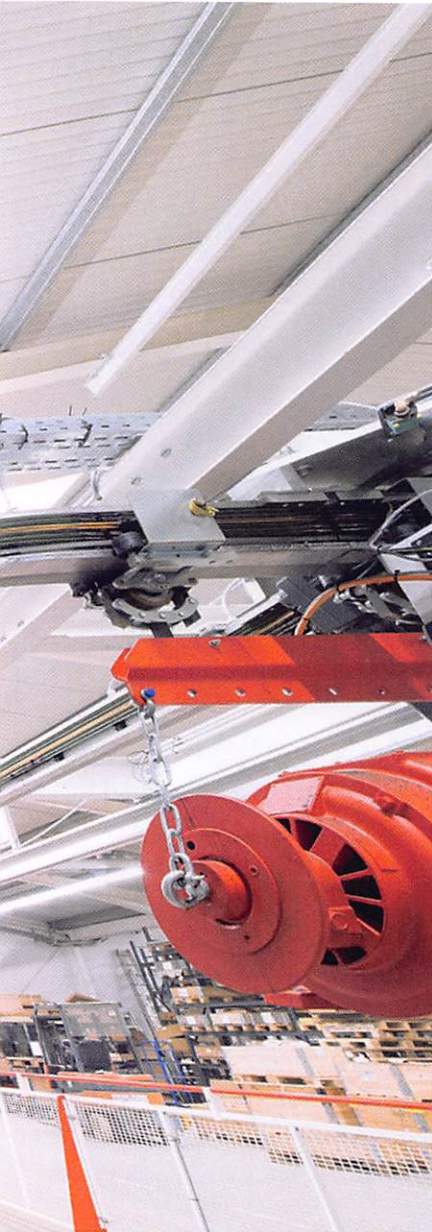
Das Gebot der Nachhaltigkeit und der jetzt verstärkte Trend zur Energieeinsparung gibt

in nächster Zeit den Takt vor. Im Klartext: Die Systeme, auch die Bestandssysteme, müssen ganz schnell noch energieeffizienter werden. Wir sind schon jetzt dafür gewappnet; denn mit „Skyrail“ haben wir eine ideale Ausgangsbasis geschaffen, um die genannten Herausforderungen zu meistern. „Skyrail“ ist ein kleines, schlankes und smartes EHB-System mit wenig Bedarf an Primär- und Sekundärstahlbau, mit einfachen Bauteilen und einer hohen Energieeffizienz im Bereich der Vertikalfahrten. Darüber hinaus sehen wir die Notwendigkeit, unser Portfolio ent-

sprechend anzupassen und Bestandsprodukte so zu optimieren, dass wir allen unseren Kunden eine zukunftssichere und nachhaltigere Investition anbieten können. Übrigens: In der Motorentechnik, doch nicht nur da, gibt es noch viel Spielraum, um die Effizienz zu steigern.

Wie geht SEH-Engineering mit dem Thema Nachhaltigkeit um?

Ein Standbein von SEH Engineering war schon immer das Retooling. Das heißt, dass



SEH ENGINEERING

» Mit ‚Skyrail‘ haben wir eine hervorragende Basis. Diese wollen und werden wir für weitere Neuentwicklungen nutzen.

Carsten Schmidt,
Geschäftsführer, SEH Engineering, Bereich Fördersysteme

Gab dies auch den Anstoß zur Entwicklung von „Skyrail“?

„Skyrail“ haben wir von Grund auf neu entwickelt, haben alle Pläne, alles, was wir schon mal entwickelt haben, vom Tisch gewischt, und gesagt, wir starten neu! Wir haben sowohl die Schiene als auch das gesamte Fahrzeugsystem, die Technik, vor allem jedoch das Thema Vertikalfahrten neu konzipiert und auf schlank, leicht und effizient getrimmt. Wir haben so eine Vielzahl an Komponenten und Modulen in unserem Portfolio, die wir als Basisträger nehmen, um daraus jeweils kundenspezifische Fördertechniklösungen zu erstellen.

Nächster Punkt: Wir entwickeln neue Hubstationen. Fördergüter über mehrere Ebenen zu transportieren, ist ein riesiger Kosten- und Energiefaktor in vielen Fabriken. Wir haben in jeder Förderanlage unzählige Vertikalstrecken, also Höhenunterschiede, zu überwinden. Dafür haben wir ein internes Projekt begonnen, um aus „Skyrail“-Komponenten und der „Skyrail“-Schiene eine neue Hubstation zu bauen, die sich nicht nur für den Einsatz mit „Skyrail“-Systemen eignet. Außerdem werden wir ein spezielles „Skyrail“-Fahrzeug zur Serienreife bringen, das die vorhandenen Fahrzeuge einer Power&Free-Anlage, egal von welchem Hersteller, aufnehmen und transportieren kann. Das heißt, ich kann in der Halle oder auf dem Werksgelände große Strecken, große Entfernungen effizient und schnell mit „Skyrail“-Fahrzeugen zurücklegen, kann jedoch meine alte Förderanlage, die etwa schon mit drei Kilometern installiert ist, in verschiedenen Prozessbereichen weiter betreiben.

Werden Sie diese Produkte auch auf der diesjährigen Logimat präsentieren?

Ein klares „Ja“ in Sachen Logimat-Teilnahme 2024. 2023 sind wir allerdings nicht dabei. Das ist zwei Faktoren geschuldet. Zum einen möchte ich – schon allein wegen des großen Aufwands, der aus dem Aufbau unserer voll funktionsfähigen Demo-Anlagen resultiert – gerne auf Messen Neuheiten vorstellen. Nur den Messestand von 2022 ein Jahr später zu wiederholen, ist nicht in unserem Sinne. Zugleich haben wir eine erhöhte Auftragslage, weil wir jetzt das umsetzen, was im ersten Halbjahr 2022 liegen geblieben ist. Projekte sind

seinerzeit ja nicht ausgeblieben, sondern nur deren Auftragsvergaben und infolgedessen deren Fertigstellungstermine haben sich verschoben – bis weit ins Jahr 2023 hinein. 2024 wird es bei SEH Engineering wieder echte Logimat-Debüts geben; denn wir werden etliche Neuheiten, die wir bis dahin für die „Skyrail“-Familie entwickeln, auf einem erweiterten Messestand präsentieren.

Wie lauten die Ziele von SEH Engineering für die nächsten fünf Jahre?

In den nächsten fünf Jahren sehe ich für uns vor allem den Ausbau des Non-Automotive-Geschäfts mit besonderem Fokus auf den Mittelstand. Unser Ziel lautet, bis dahin 25 Prozent unseres Umsatzes im Non-Automotive zu erwirtschaften. Auch die Erweiterung der „Skyrail“-Familie über die bereits genannten Systemlösungen hinaus zählt dazu. Wir denken dabei in jede Richtung, auch daran, neue noch energieeffizientere Fördersysteme zu entwickeln und als Serienprodukte erfolgreich in den Markt zu bringen. Damit leisten wir als SEH Engineering unseren Beitrag zur CO₂-Reduzierung und Senkung der Energieverbräuche. Das müssen wir genauso mittragen wie alle anderen auch.

Herr Schmidt, vielen Dank für das Gespräch.

wir vorhandene Fördersysteme bei Kunden abbauen, aufbereiten und für die neue Förderanlage wiederverwenden. Es gibt so viele Bauteile im mechanischen Bereich, die nach einer kurzen Generalüberholung und Umrüstung wieder voll einsatzfähig sind. Der Kunde kann auf diese Weise bis zu 20 Prozent an Kosten einsparen. Zudem müssen die vorhandenen Förderanlagen nicht kostspielig entsorgt werden. Dies schont wiederum die Umwelt. Aufgrund der steigenden Preise wird sich Retooling in nächster Zeit verstärken, so dass wir künftig noch mehr mit unserer ausgewiesenen Erfahrung in diesem Geschäftsgebiet punkten können.

Als jahrzehntelanger Partner der Automobilindustrie steht SEH Engineering nicht nur für hohe Qualitäts- und Sicherheitsstandards, sondern auch für den Bau von besonders nachhaltigen und energieeffizienten Anlagen.



Besser mit System



Gebäude-Rammschutz Pufferungen

Withauweg 9 · D-70439 Stuttgart
Fon 0711-88 79 63-0 · Fax 0711-81 42 83
www.arnold-verladesysteme.de