

„Das macht richtig Spaß!“

Wendige Kraftpakete bringen Schwung in die Halle

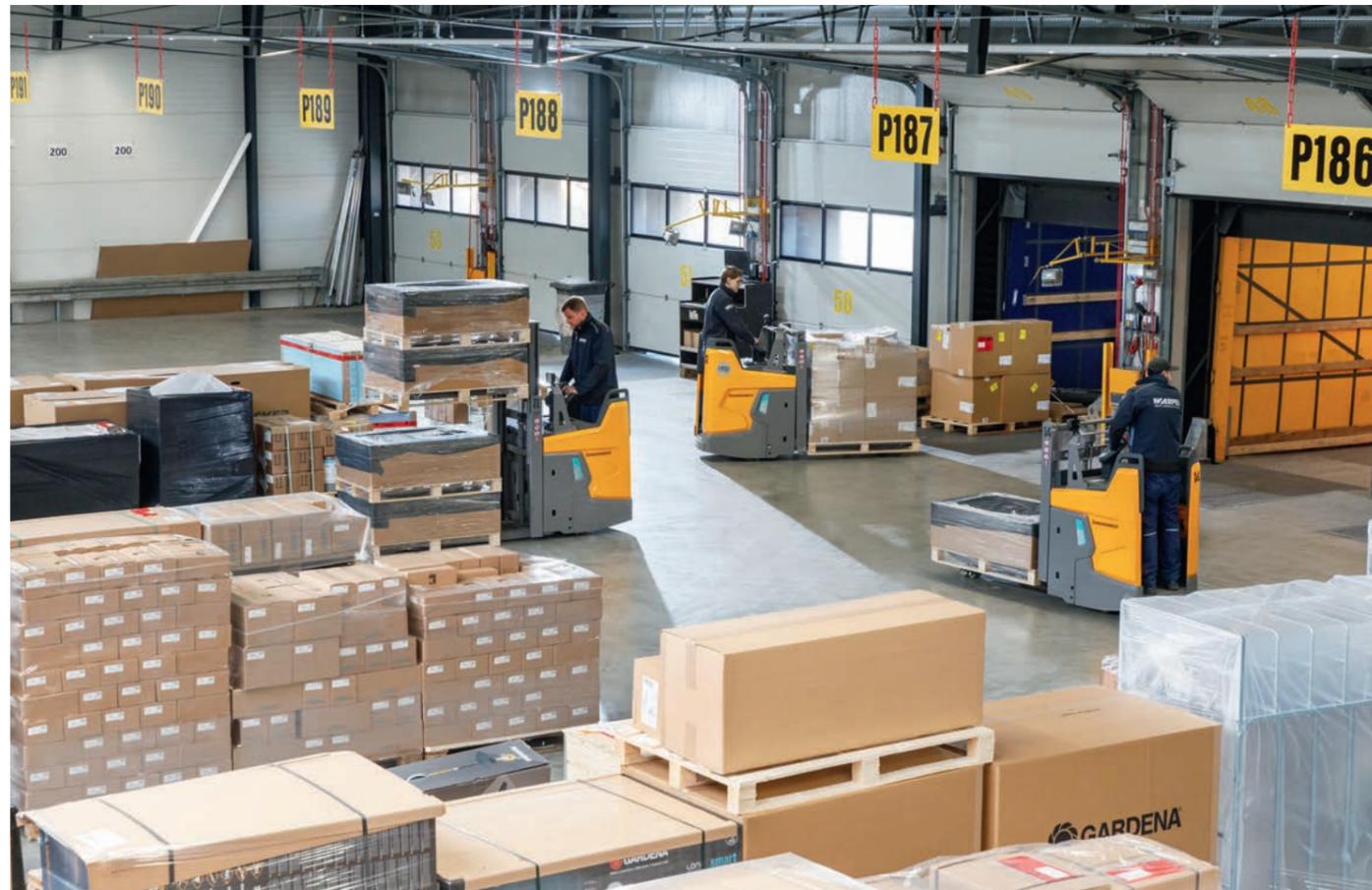
In der Umschlaghalle des Transport- und Logistikdienstleisters Noerpel in Ulm herrscht emsiges Treiben: Waren kommen rein, werden umgeladen und in kürzester Zeit wieder auf den Weg gebracht. Das erfordert von Betriebsleiter Florian Harrer und seiner Truppe perfekte Planung und Tempo. Unterstützt werden sie jetzt von einer brandneuen Flotte von dreißig Jungheinrich-Elektro-Hochschubwagen vom Typ ERD 220i. Die wendigen, kompakten Fahrzeuge aus der Jungheinrich-„Powerline“ machen den Warenumsatz sicherer, komfortabler und dank Lithium-Ionen-Antrieb nachhaltiger. Und sie machen einfach Spaß!

Dienstagmorgen, 7 Uhr: Auf dem Hof und an den Verladerrampen des Transport- und Logistikdienstleisters Noerpel in Ulm geht es zu wie in einem Bienenstock. Etwa 40 Lkw stehen zum Beladen bereit. Sie holen Palette um Palette ab und transportieren sie in die in ganz Deutschland verteilten Noerpel-Depots. Von dort erfolgt deren Auslieferung ins Zielgebiet. An welcher der insgesamt 113 Rampen die einzelnen Lkw ihre Fracht abholen, ist genau geplant, denn in der 15.500 Quadratmeter großen Umschlaghalle sind die Warenpaletten in Blocklagerung bereits nach Zustellungsgebiet sortiert und abgestellt.

Diese Vorarbeit leisten zahlreiche Kollegen zum Großteil schon in der Nacht, wenn die Fernverkehr-Lkw aus ganz Europa Waren zur Auslieferung und Umverteilung in Ulm anliefern. Es ist dieses geordnete Chaos, das Florian Harrer, Betriebsleiter der Umschlaghalle, an seiner Arbeit reizt: „Die Ware kommt rein und muss so schnell wie möglich wieder raus. Die ständige Rotation ist jeden Tag aufs Neue spannend.“ Harrer und seine Truppe schlagen in 24 Stunden im Dreischichtbetrieb bis zu 5.000 Sendungen um. „Da sprechen wir manchmal von zehn Paletten, die zu einer Sendung gehören“, erklärt er und ergänzt stolz. „Unsere Halle ist innerhalb der Noerpel-Gruppe zwar nicht die größte, aber die mit dem höchsten Warenumsatz.“

Testen im Praxisbetrieb

Die Noerpel-Gruppe ist der führende Transport- und Logistikdienstleister in Süddeutschland und Exportspitzenreiter in Europa. An 18 Standorten in Deutschland sowie in zwei Niederlassungen in der Schweiz arbeiten



Die Ladegeräte-Software ALM regelt die Stromabgabe an den einzelnen Ladegeräten für jedes Fahrzeug individuell und verhindert teure Lastspitzen.



Ladestellen sind in der Umschlaghalle verteilt, um schnelles Zwischenladen zu ermöglichen. Insgesamt 30 ERD 220i sind in der 15.500 Quadratmeter großen Umschlaghalle bei Noerpel in Ulm im Einsatz.

insgesamt rund 2.800 Mitarbeiter. Neben nationalen und globalen Transport- und Logistiklösungen bietet das Familienunternehmen auch umfangreiche Co-Packing-Services und eine eigene Arbeitnehmerüberlassung. In Sachen Intralogistik-Lösungen verbindet Noerpel

ein enge Partnerschaft mit Jungheinrich. „Wir beanspruchen unsere Geräte sehr: Sie sind an sechs Tagen in der Woche 24 Stunden im Einsatz und müssen jederzeit verfügbar sein“, erzählt Harrer. „Als uns angeboten wurde, den neuen Elektro-Hochhubwagen

ERD 220i von Jungheinrich zu testen, waren wir sofort einverstanden. Es stand ohnehin der turnusmäßige Austausch unserer Bestandsgeräte an, und der Umstieg auf die Lithium-Ionen-Technologie war am Standort Ulm auch schon in Planung.“

Schnell, sicher, wendig



An 113 Rampen werden bei Noerpel in Ulm LKWs be- und entladen.



Der ERD 220i ist mit diversen Features für den sicheren und komfortablen Einsatz an der Rampe ausgerüstet.

Im Testbetrieb war es dann nicht nur der nachhaltige Antrieb, der Harrer und seine Mitarbeiter am ERD 220i begeisterte: „Uns hat das Gesamtkonzept überzeugt.“ So setzt der ERD 220i bei den Themen Sicherheit und Ergonomie Maßstäbe. Der Fahrerstand ist durch einen Dreiseitenschutz gesichert und dabei geräumig und bequem. „Aber auch die automatische Anpassung der Geschwindigkeit an die Umgebungssituation ist eine gute Sache, denn die Höchstgeschwindigkeit des ERD 220i liegt immerhin bei bis zu 14 km/h“, erklärt Harrer. Mithilfe eines Sensors erkennt der ERD 220i beispielsweise, wenn er sich in einem LKW befindet. Er reduziert das Tempo, um ein sicheres sowie rückschonendes Überfahren des Rampenknicks sicherzustellen und aktiviert selbstständig seinen Scheinwerfer, der den dunklen Frachtraum beleuchtet. Aber auch die Folgekosten durch Verschleiß sind für Florian Harrer ein Thema: „Der Fahrer muss die Gabel leicht anheben, um Vollgas fahren zu können. Tut er das nicht, fährt das Gerät nur mit reduzierter Geschwindigkeit. So schleifen die Radarme und Gabeln nicht auf dem Boden und setzen bei der Einfahrt in den Lkw nicht auf.“

Als größter Vorteil erweist sich in der vollbepackten Umschlaghalle aber, dass der ERD 220i um 30 Zentimeter kürzer und dadurch erheblich wendiger ist als sein Vorgänger. „Wenn die Halle voller Paletten steht, mussten die Fahrer bisher meistens erst einmal drei bis vier Palettenreihen beiseite räumen, um an einen bestimmten Warenträger zu kommen“, erklärt Harrer. „Das ist jetzt häufig nicht mehr nötig. Der Stapler schlängelt sich durch die schmalsten Lücken. Das spart uns Zeit und macht richtig Spaß.“

Die laufen und laufen und laufen

Seine Agilität verdankt der ERD 220i seinem innovativen Design: Anders als bei bisherigen Fahrzeugen, bestimmt das beim ERD 220i nämlich nicht die Batterie. Den bisher obligatorischen klobigen Batterietrog zwischen Standplattform und Gabel gibt es nicht mehr. Die beiden kompakten Module der Lithium-Ionen-Batterie hat Jungheinrich innerhalb des Fahrzeugchassis untergebracht. Mit seinem gut 30 Zentimeter kürzeren L2-Maß ist der ERD 220i damit das kompakteste Fahrzeug seiner Klasse.

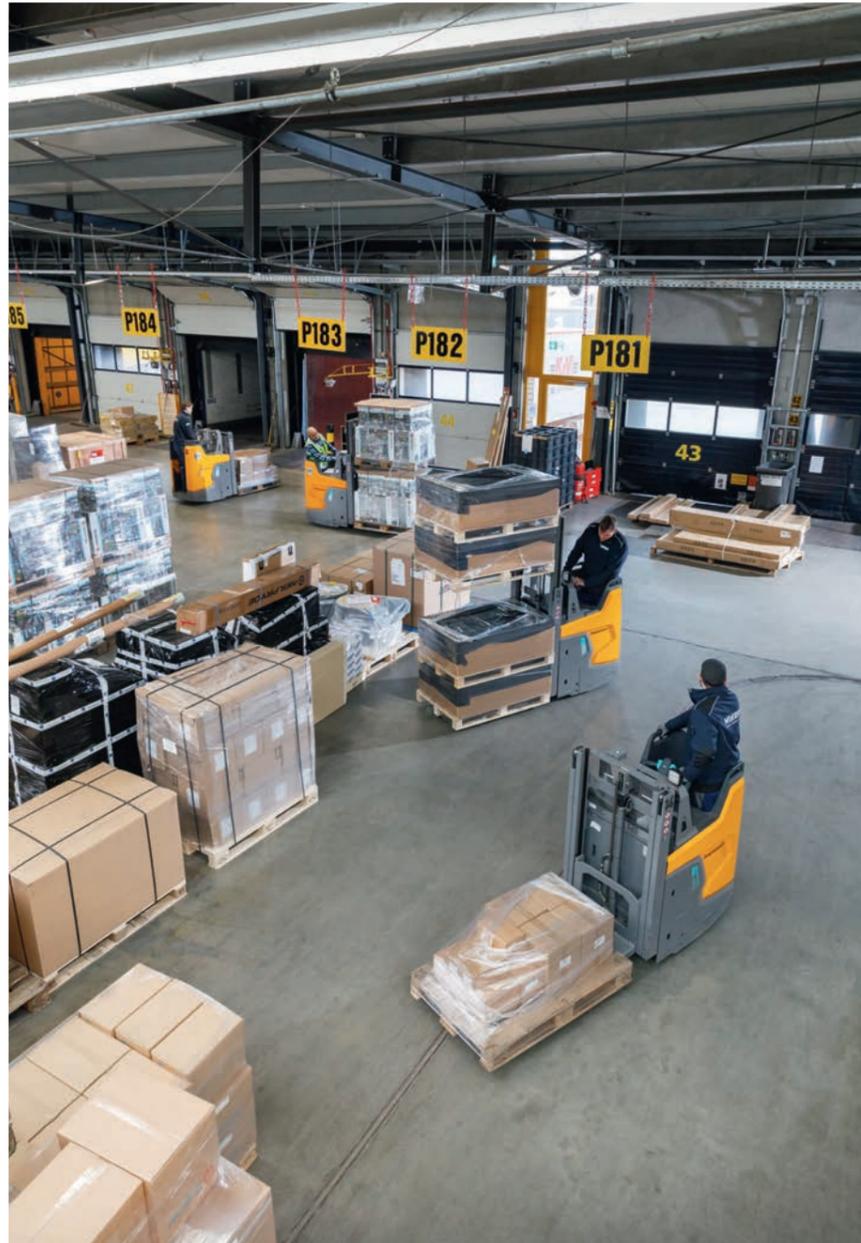
Ganz groß sind dagegen die Performance der Batterie sowie die Vorteile der Lithium-Ionen-Technologie. Die Möglichkeit, die Batterien ohne Leistungsverlust zwischenzuladen, bringt nicht nur mehr Flexibilität, sondern spart auch Zeit und sichert die hohe Verfügbarkeit der Stapler.



Der ERD 220i ist auch als Doppelstock einsetzbar und kann zwei Paletten übereinander transportieren. Ein erheblicher Effizienzgewinn insbesondere beim Be- und Entladen von Lkw.



Als größter Vorteil erweist sich in der vollbepackten Umschlaghalle, dass der ERD 220i um 30 Zentimeter kürzer ist und dadurch erheblich wendiger ist als andere Fahrzeuge seiner Klasse.



JUNGHEINRICH

In der 15.500 Quadratmeter großen Umschlaghalle sind die Warenpaletten in Blocklagerung bereits nach Zustellungsgebiet sortiert.

„Unsere Fahrzeuge mit konventionellen Bleisäure-Batterien mussten wir immer komplett leer fahren“, erzählt Harrer. „Um im laufenden Betrieb möglichst wenig Zeit zu verlieren, war es notwendig, für 30 Fahrzeuge rund 50 Ersatzbatterien vorzuhalten.“ Mithilfe eines Hubwagenschlittens und viel Übung tauschten Harrers Mitarbeiter eine Batterie zwar innerhalb von nur vier Minuten aus. Optimal war das aber trotzdem nicht, meint er: „Wenn wir bei 30 Geräten dreimal am Tag die Batterie tauschen, summieren sich die vier Minuten zu sechs Stunden. Außerdem wiegt eine Bleisäure-Batterie etwa 300 Kilogramm. Die auf dem Schlitten zu ziehen und in das Fahrzeug zu wuchten, ist kein Spaß und schlecht für den

Rücken.“ Da ist es schon wesentlich bequemer, den ERD 220i einfach auf dem Weg in die Pause an einer von insgesamt 30 in der Umschlaghalle installierten Ladestellen einzustecken. Die sind strategisch so platziert, dass sie von jedermann im Vorbeigehen zu erreichen sind. „Schon nach einer kurzen Eingewöhnungszeit hatten das alle meine Mitarbeiter auf dem Schirm“, sagt Harrer.

Bedarfsgerecht laden dank ALM

Damit der Strombedarf nicht durch die Decke geht, wenn 30 Fahrzeuge gleichzeitig laden, liefert Jungheinrich mit der Ladegeräte-Soft-

ware ALM (Aktives Lastmanagement) eine clevere Energie-Lastmanagement-Lösung, um teure Lastspitzen zu vermeiden. Die begeistert Florian Harrer als kostenbewusst denkenden Umschlaghallenleiter und als Technik-Fan: „Grundsätzlich könnten wir jedes Gerät innerhalb von 80 Minuten voll aufladen. Das ist im laufenden Betrieb meist gar nicht nötig. Wir haben im ALM-System hinterlegt, wie hoch die maximale Leistungsaufnahme sein darf. Außerdem werden die einzelnen Fahrzeuge je nach Ladezustand priorisiert. Die Software regelt die Stromabgabe an den einzelnen Ladegeräten für jedes Fahrzeug individuell.“

Sind beispielsweise nur fünf Geräte an Ladesäulen angeschlossen und eine Schnellladung ist möglich, ohne den maximalen Strombezug zu erreichen, erfolgt die Ladung mit voller Power. Wird die Spannungsspitze beim Anschluss zusätzlicher Fahrzeuge an weiteren Ladesäulen erreicht, reduziert das ALM-System die Stromzufuhr gemäß Priorität und Ladezustand des angeschlossenen Staplers. „Das ist eine tolle Sache“, freut sich Harrer.

In Zukunft noch besser

Wie für alle Logistikunternehmen steht der Klimaschutz bei Noerpel inzwischen ganz oben auf der Agenda. Sowohl bei den Transportfahrzeugen als auch bei der Intralogistik-Flotte werden alternative Antriebe dazu beitragen, den CO₂-Abdruck zu reduzieren. Da passen die Jungheinrich-„POWERLiNE“-Fahrzeuge, zu denen der ERD 220i gehört, perfekt ins Konzept. Mit ihren integrierten Lithium-Ionen-Batterien sind sie nicht nur im Einsatz nachhaltig, bis zur Anlieferung durch Jungheinrich sind die Fahrzeuge sogar komplett CO₂-neutral. Möglich wird das unter anderem durch eine besonders ressourcenschonende Produktion, die beispielsweise vollständig auf grünen Strom setzt. „Und diese Effizienz setzt sich bei uns fort“, erklärt Harrer. „Wir sparen mit dem Einsatz der ERD 220i rund 30 Prozent Energie.“ Seit März 2022 sind die 30 ERD 220i bei Noerpel im Einsatz. „Für ein Fahrzeug sind jeweils zwei bis drei Mitarbeiter zuständig, die dafür sorgen, dass das Gerät geladen, gepflegt und einsatzbereit ist“, erzählt Harrer und fährt fort: „Zu unserer Leasingvereinbarung gehört aber auch ein Full-Service-Vertrag.“

Dienstag, 11 Uhr: Kurze Verschnaufpause für Florian Harrer. Bald füllt sich das Umschlaglager wieder mit Waren und seine Mitarbeiter müssen zahlreiche Paletten in die Halle puzzeln. „Aber mit den neuen Geräten ist das jetzt deutlich einfacher. Sie bieten alles, was wir in der Umschlaghalle brauchen: Performance, Schnelligkeit, Agilität, Sicherheit“, zählt Harrer auf und ergänzt verschmitzt, „und auch jede Menge komfortablen Fahrspaß.“

Monika Unkelbach,
freie Fachjournalistin