

„Die Krise war ein Katalysator“

Frank Müller über E-Commerce, Innovationen und Chancen der Pandemie

Die Corona-Krise hat viel verändert – mitunter auch zum Positiven. „Technische Logistik“ sprach mit Frank Müller, Senior Vice President bei Still, über die Krise und wie das Hamburger Unternehmen gestärkt daraus hervorgegangen ist.



Welchen Einfluss hat das auf Still?

Wir sind gut aufgestellt und wahrlich nicht neu im Markt. Auch mit unserer Vertriebsstruktur sind wir sehr gut positioniert. Wir haben unsere Kapazitäten für Produktion, Service und Vertrieb wieder hochgefahren und gehen somit gestärkt aus der Krise heraus. Zudem haben wir in unterschiedlichen Bereichen strukturelle Veränderungen auf den Weg gebracht. Damit birgt die Krise, wie man so schön sagt, auch eine Chance.

Dann nehmen wir einmal diesen Faden auf. Welchen Einfluss hatte die Krise auf Innovationen und Service? Hat es diese Themen gepusht?

Ja, sicher. Hier verweise ich noch einmal auf die Themen E-Commerce und Online-Handel ...

... was ja jeden von uns betrifft.

Wie oft bin ich früher in die Stadt gefahren und wie oft habe ich im Gegensatz dazu in den vergangenen Monaten ein Paket zu Hause erhalten? Hier hat sich viel verändert. Das wird sicher nicht so bleiben wie im vergangenen Jahr. Aber die Krise war ein Katalysator, hat diesen Branchen nochmal einen immensen Schub gegeben und den bereits existierenden Trend auf die nächste Stufe gehoben. Mit dieser höheren Absprungbasis kann, meiner Überzeugung nach, ein kontinuierliches Wachstum weitergehen. Jedes Paket, das geliefert wird, ist irgendwann einmal mit einem Flurförderzeug bewegt worden. Und wenn es viele Pakete zuzustellen gibt, dann hat das Einfluss auf unser Geschäft und pusht die Nachfrage – was dann auch bei Logistikzentren und Logistikdienstleistern für ein überproportionales Wachstum sorgt.

Bleiben wir bei Still. Gibt es ein Produkt, eine Innovation, für das, für die die Pandemie ursächlich war?

Wir hatten bereits vor der Pandemie Online-Verbindungen zu unseren Kunden. Als Beispiel nenne ich gern den Remote-Service. So gesehen ist das kein neues Thema. Aber unsere Digital-Veranstaltungen, beispielsweise, würden wir heute wahrscheinlich so nicht machen. Wir erzielen damit eine größere Reichweite und können zu unterschiedlichsten Themen sehr gezielt kommunizieren. Das wäre ohne die Pandemie sicher so nicht gekommen. So gesehen könnte man dies als Kommunikations-Innovation bezeichnen.

Jan Kaulfuhs-Berger: Die Pandemie hat im Weltmarkt viel verändert. Wenn Sie die aktuelle Situation bitte einmal kurz skizzieren.

Frank Müller: Rückblickend haben wir im vergangenen Jahr spürbare Einschnitte zu verzeichnen gehabt. Das gilt nicht nur für Still, nicht nur für unsere Branche, sondern ganz allgemein. Einzelne Branchensegmente in unserem Bereich sind zwar gut gelaufen, Stichwort E-Commerce oder Online-Handel, aber in Summe hat der Markt für Flurförderzeuge im vergangenen Jahr gelitten. Und das quasi weltweit, wobei man sehen muss, dass China recht früh aus der Pandemie wieder herausgekommen ist, sich erholt hat.

Und diese Erholung schwappt nun gewissermaßen nach Europa?

Ja, was wir beginnend bereits im vierten Quartal des vergangenen Jahres, aber insbesondere im ersten Halbjahr 2021 sehen, ist spürbare Erholung an allen Ecken und Enden – und nicht nur in Europa, sondern weltweit.

Das gilt nicht nur für die Intralogistik-Branche?

Nein, das geht über alle Branchen hinweg. Aber um es auf Still herunterzubrechen: Wir verzeichnen Wachstum nicht nur im Neugerätengeschäft, sondern auch im Service. Hier ist ebenfalls eine deutliche Erholung festzustellen. Wir vergleichen uns schon wieder mit 2019. Ein Vergleich mit 2020 hinkt ohnehin.

Der Markt beschreibt also, ähnlich wie in der Finanzkrise, ein V, und kein L, mit dem alle gerechnet haben.

Ja, es ist wirklich kurios: Vor über einem Jahr haben wir viele Marktszenarien aus der Taufe gehoben. Aber um ehrlich zu sein, die Entwicklung hat keiner vorhergesehen. Vor allem weil dieses V ein sehr dynamisches ist. Durch diese rasante Erholung sehen wir hohe Anspannungsgrade in den Lieferketten.

STILL



STILL

» In ganz ferner Zukunft kommt das Paket vielleicht sogar auf eigenen Füßen. Wer weiß ...

Frank Müller

Senior Vice President Brand Management/Sales & Service Steering,
Still EMEA

Nehmen das die Kunden auch weiterhin an? Spätestens die dritte Teams- oder Zoom-Konferenz am Tag nervt.

Da stimme ich Ihnen voll und ganz zu. Die Themen Webinar und virtuelle Kundenveranstaltung, seien es Produktvorführungen oder Lagerbesichtigungen, sind zwar nichts Neues, aber der Nutzungsgrad hat sich erhöht und wird hoch bleiben. Außerdem ist das „Wie?“ eine wichtige Frage. Auch hier muss man natürlich versuchen sich abzuheben und das Ganze mit Augenmaß betreiben. Die dritte Online-Konferenz in Folge und ohne Pause nervt in der Tat.

Dann kommen wir einmal zu den eigentlichen Innovationen. Was gibt es im Flurförderzeug-Bereich Neues bei Still.

Nun, wir haben bereits in den vergangenen Jahren große Innovationen gezeigt, insbesondere im Bereich der Elektrostapler. Und wir dürfen auch stolz auf die Preise verweisen, die wir in diesem Zusammenhang gewonnen haben. In diesem Jahr haben wir unter anderem einen neuen Schmalgangstapler, ein Man-Down-Gerät sowie einen Vertikal-Kommissionierern auf den Markt gebracht. Ein Schwergewicht im Bereich der Gegen-

gewichtstapler mit Tragfähigkeiten bis zu 18 Tonnen ist ebenfalls in unser Portfolio hinzugekommen. Und auch bei den kleinen Geräten tut sich etwas – insbesondere bei den Einstiegsgeräten.

Gehen wir über zu den Themen Sicherheit und Assistenzsysteme.

Gern! Wir haben ein paar neue Assistenzsysteme, zum Beispiel im Bereich der Schubmaststapler. Beispielsweise einen Senkschutz-Assistenten für die Gabeln. Dieser sorgt für einen automatischen Senkstopp beim Absenken der Gabeln, wenn diese durch ein Hindernis blockiert werden oder auf der Regalkante aufliegen. Ein Entspannen der Hydraulikschläuche und Hubketten wird dadurch vermieden, was ein unkontrolliertes, schlagartiges Absenken verhindert. Bei den Elektrostaplern, Stichwort RX 20 oder RX 60, haben wir bereits einiges Innovatives im Markt. Und diese Funktionen werden teilweise auch in anderen Fahrzeugen übernommen. Oder auch umgekehrt: Der Hubhöhen-Sensor, den wir bereits sehr früh für den Schubmaststapler verfügbar hatten, ist jetzt auch für die Gegengewichtstapler verfügbar. Ganz grundsätzlich kann man sagen: Die Assistenzsysteme werden immer intelligenter und können somit mehr und mehr Aufgaben übernehmen.

Was uns direkt zum Thema Automatisierung bringt.

Automatisierung ist eines der großen Schlagworte der Zukunft. Da geht es um Aspekte wie Standardisierung und Sicherheit, aber eben auch Fachkräftemangel. Dieses Thema ist klar erkennbar als Megatrend – und wir wähen uns hier in einer sehr guten Position ...

... weil Still bereits einige automatisierte Fahrzeuge im Markt hat?

Ja, nicht nur Fahrzeuge, sondern auch komplette Lösungen. Ich darf an dieser Stelle auf ein Automatisierungsprojekt bei Danfoss hinweisen – ein für uns wegweisendes Projekt, bei dem es im Wesentlichen um eine automatisierte Lösung für interne Intralogistik-Prozesse geht. Aber, und auch das ist wichtig, wir haben auch eine Reihe an automatisierten Fahrzeugen in unserem Portfolio.

Nun ist es von der Automatisierung bis zur Robotik auch nicht mehr so wahnsinnig weit. Wie besetzt Still dieses Feld, wobei eben nicht so klar ist, wo genau die Grenze verläuft.

Sie sagen es, es gibt keine klare Abgrenzung oder ich habe sie, um ganz ehrlich zu sein, zumindest noch nicht so richtig verstanden (*lacht*). Auf alle Fälle ist das ein Bereich, der zukünftig eine große Rolle spielen wird. Aber mit dem iGo neo haben wir diesbezüglich schon einmal ein Novum.

Ist das wirklich Robotik?

Wenn wir die Kollegen in der Entwicklung fragen, dann durchaus (*lacht*). Aber im Ernst, wenn wir über autonomes Fahren sprechen, also wenn das Gerät intelligent genug ist, sich eigene Wege zu suchen, eigene Entscheidungen zu fällen – wenn das Robotik ist, dann machen wir das. Am Ende kommt es aber nicht auf die Begriffe an, sondern ob es dem Kunden etwas nutzt.

Bevor wir uns weiter auf das dünne Eis in der begrifflichen Abgrenzung zwischen Automatisierung, Autonomie und Robotik wagen, lieber die Frage: Wo geht die Reise in der Intralogistik eigentlich hin?

Das Paket wird mit der Drohne geliefert. Es wird mehr Pakete geben und E-Commerce wird weiter zunehmen. Unsere Infrastruktur bewegt sich weiter in Grenzbereichen. Hierfür wird es Lösungen geben müssen. Die kommen dann eben möglicherweise aus der Luft. Das kann ich mir gut vorstellen. In ganz ferner Zukunft kommt das Paket vielleicht sogar auf eigenen Füßen. Wer weiß ...

Herzlichen Dank für das Gespräch!