

# Eines für alle

Mehr Lagerfläche, kürzere Transportwege, effizientere Abläufe: Mit dem Bau eines zentralen Lagers für die A320-Endmontagelinien ersetzt Airbus in Hamburg fünf verstreut liegende Einzellager – und bekennt sich mit dem neuen Logistikzentrum klar zum Standort Finkenwerder.



Wo sich in einigen Monaten Logistikmitarbeiter darum kümmern werden, die Endmontagelinien der A320-Familie zeitgerecht mit Einbauteilen wie Sitzen, Toiletten oder Küchen zu versorgen, ist aktuell der Bautrupp mit schwerem Gerät am Werk. Sechs Kilometer vom Hamburger Werk entfernt herrscht geschäftiges Treiben, als Gesamtprojektleiter Dr. Klaus Fischer, Airbus, und Michael Dammann, Projektleiter des ausführenden Bauunternehmens Bremer Bau, sich begrüßen. „Wir sind voll im Zeitplan“, sagt Dammann, der von seinem Containerbüro aus einen ausgezeichneten Blick auf das Baufeld genießt. Ab Juli 2021 sollen die Regale gefüllt und das Lager in Betrieb genommen werden – im Idealfall so, dass der Kunde, die A320-Endmontage im Hamburger Werk, nichts von dem Wechsel mitbekommt.

„Am Anfang standen die Gespräche mit der Hamburg Port Authority, dem Eigentümer des 6 Hektar großen Grundstückes, und uns wurde schnell klar, was wir dort bauen wollen: Heute beliefern wir die vier Hamburger Endlinien aus fünf Lagern, die in einem relativ großen Umkreis um das Hamburger Werk liegen. Künftig passiert das aus einem einzigen Logistikzentrum heraus, das nur sechs Kilometer entfernt liegt“, blickt Fabian von Gleich von der Standortstrategie Hamburg voraus. Der Bau fügt sich in die Gesamtstrategie von Airbus in Hamburg, alle Logistikaktivitäten zu bündeln: Im neuen Logistikzentrum am Genter Ufer (A320-FAL), im Materialwirtschaftszentrum (Struktur- und Ausrüstungsmontage) sowie in einem Umschlaglager für die Endlinien in den USA und China.

Von Februar bis Mai wurden 12.000 Betonpfähle in den Boden gerammt. Die Säulen stehen dicht an dicht und bis zu 27 Meter tief in dem ehemaligen Hafenbecken, das die HPA aufgefüllt hat. Sie bilden das Fundament des Neubaus.

44.000 Quadratmeter Lagerfläche bietet das neue Logistikzentrum auf zwei Etagen. Ein 2.700 Quadratmeter großer Bürotrakt schließt sich direkt an. Vor kurzem wurde der Bau mit Decken und Wänden geschlossen, nun gehen die Arbeiten im Inneren voran. „Hier vorne werden drei große Blöcke mit Schieberegalen stehen“, sagt Dr. Klaus Fischer und tritt in eine 10.000 Quadratmeter große Halle mit hohen Rolltoren für die ankommenden Lkw zum Andocken. Flugzeugsitze, Toiletten und andere größere Komponenten werden hier lagern. Die Schienen für das Regalsystem sind bereits montiert, die Bauarbeiter bereiten den Boden an diesem Morgen für die abschließende Betonschicht vor. Riesige Paternosterlager finden an den 11 Meter hohen Wänden Platz und sind Bestandteil der optimierten Abläufe im Neubau. „In der ersten Etage entnehmen wir Teppichware und schneiden sie passgenau zu“, sagt Dr. Klaus Fischer. Der benachbarte Gebäudeteil, der mit 6000 Quadratmetern ein wenig kleiner ausfällt, bietet Platz für Palettenregale.

Nicht nur sämtliche Materialien, die in der Endmontagelinie für die Flugzeuge der A320-Familie verbaut werden, finden hier einen Lagerort. Auch Zoll und Qualitätssicherung werden in Zukunft zentral am Genter Ufer abgewickelt. Sogar eine Reparaturwerkstatt für Großkomponenten beherbergt das neue Logistikzentrum. Der gesamte Lagerkomplex ist so geplant, dass weitere Verdichtung und Automatisierung flexibel möglich sind. „Wir halten jetzt schon die technische Infrastruktur und den Raum für eine automatisierte Lagerhaltung und Fördertechnik vor, auch wenn wir sie vorerst nicht einsetzen“, erläutert Dr. Klaus Fischer.

Das neue Zentrallager sorgt dafür, dass die Logistik schnell und flexibel reagieren kann, wenn sich der Bedarf in der Produktion kurzfristig ändert. Durchschnittlich drei Wochen bleiben Bauteile und Materialien im Lager, ehe sie über die Umgehungsstraße vom Genter Ufer ins Werk gebracht werden. Der Neubau sorgt nicht nur für eine schnellere und effizientere Anbindung ans Werk. Auch für die Zulieferertransporte, die zu einem wesentlichen Teil über den Containerhafen kommen, verkürzen sich die Wege. 220 Tonnen CO<sub>2</sub> könnten pro Jahr eingespart werden. An die technischen Voraussetzungen für eine zukünftige Elektrifizierung des Verkehrs zwischen Lager und Endmontagelinien wurde mit Ladestationen für elektrisch angetriebene Lkw ebenfalls gedacht.

**PRESSEMITTEILUNG AIRBUS**