

AUF DEM WEG ZUR E-MOBILITÄT

Sachsentrans in Zwickau fährt für den VW-Konzern. Ab 2019 wird das VW-Werk Mosel auf die Produktion von Elektrofahrzeugen umgestellt. Ein erster E-Lkw ist schon einsatzbereit.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Sachsentrans (1)

Wir fahren für die Zukunft Sachsens. So steht es in weißen Lettern auf einigen der 135 Megatrailer aus dem Aufliegerpool von Sachsentrans in Zwickau. Diese Zukunft hängt eng mit dem 1990 gegründeten VW-Werk im Zwickauer Stadtteil Mosel zusammen, dem größten Arbeitgeber der Region. „Ab 2019 wird es zu einem reinen Mehrmarkenwerk für Fahrzeuge der Elektromobilität umgebaut“, sagt der 47-jährige Niederlassungsleiter und Prokurist Torsten Colditz. „Unser aktuelles Pilotprojekt mit unserem E-Lkw für unsere Just-in-Time-Verkehre ist bereits ein Teil dieser Zukunft.“

Bis Anfang März, wenn diese Ausgabe des FERNFAHRER erscheint, ist es endlich so weit: die batteriegetriebene Zugmaschine eines zuvor vollkommen entkernten MAN TGS mit 320 kW (435 PS) Spitzenleistung geht nach aufwendigen Probefahrten unter Regie von Andreas Klein und Uwe Seifert aus der Fuhrparkleitung in den Regelbetrieb. Dann soll für den 40-Tonner auf beiden Seiten der zwölf Kilometer langen Tour vom Logistikzentrum der Wolfsburger Schnellecke-Gruppe in Zwickau zu der Entladestelle im Werk je eine Schnellladestation dafür sorgen, dass die speziellen Batterien immer ausreichend Leistung haben.

Die Wahl für den Lkw fiel zwischen den im VW-Konzern vertretenen Marken Scania und MAN auf das Münchener Fabrikat als Grundbaustein. Das etwas größere Nahverkehrs-

fahrerhaus war nötig, um auch die Elektronik für die weiter laufenden Forschungszwecke unterzubringen. Eingesetzt wird der E-Lkw fortan im Nahverkehr mit einem sogenannten Transportband-Auflieger aus der Produktion von Fahrzeugwerke Aschersleben GmbH (F-A-G). Er ist einer von 30 teuren Trailern aus diesem hochspezialisierten Teil der Flotte.

„Die Ladung wird praktisch wie auf einem Fließband in den Auflieger geschoben und geht beim Entladen auch so wieder raus“, sagt Karsten Hunger. „Als Fahrer müssen wir das Strom- und Datenkabel anschließen, der Rest passiert praktisch wie von selbst.“ Der ehemalige Testfahrer von Daimler kam vor vier Jahren zurück in seine Heimat und heuerte gleich bei Sachsentrans an. Wie seine anderen Kollegen im Nahverkehr bei Sach-



”

KARSTEN HUNGER
52, AUS ZWICKAU

Ich war lange Testfahrer bei Daimler, bevor ich vor vier Jahren zu Sachsentrans in meine alte Heimat zurück ging. Nun bin ich natürlich auf den neuen E-Lkw gespannt.





FERNVERKEHR, NAHVERKEHR JUST-IN-TIME und nun auch noch ein E-Lkw: Sachsentrans aus Zwickau gehört zur Schnellecke-Gruppe und ist auf Automobillogistik spezialisiert.

NIEDERLASSUNGSLEITER TORSTEN COLDITZ (M.) sowie Andreas Klein (I.) und Uwe Seifert aus der Fuhrparkleitung betreuen auch das Projekt E-Lkw.

AB MÄRZ GEHT EIN 40 TONNEN SCHWERER E-LKW auf Basis einer MAN-Sattelzugmaschine mit 320 kW (435 PS) Leistung nach langen Tests in den Regelbetrieb. Dann pendelt er täglich im Schichtbetrieb zwischen einem Logistikzentrum von Schnellecke in Zwickau und dem nur zwölf Kilometer entfernten VW-Werk Mosel. Dort gibt es je eine Schnellladestation für die speziellen Batterien.

Sachsentrans reizt ihn vor allem die regelmäßige Arbeitszeit im Drei-Schicht-System. „Wir fahren jeweils fünf Touren am Tag streng nach Fahrplan.“

Hunger ist einer von den 35 Fahrern aus dem Fahrerpool der Just-in-Time-Verkehre, die in Uwe Seifert bereits auf den ungewöhnlichen E-Lkw geschult wurden. „Der Ablauf an den Rampen ist gleich“, erzählt Hunger, der zwischen einem dieselgetriebenen und einem elektrogetriebenen Lkw liegen werden. Die Motorleistung ist sofort da, es gibt keine Schaltvorgänge mehr, aber auch kein Motorengeräusch. Du hörst nichts weiter als das Abrollen der Reifen. Ich bin echt begeistert auf den Praxiseinsatz.“

Natürlich steht einer der „klassischen“ sechs MAN TGS immer als Back-up bereit, sollte unterwegs auf der kurzen Strecke etwas passieren. Ein identischer E-Lkw läuft zeitgleich für das Porsche-Werk in Leipzig. Auf der Internetseite www.e-jit.de gibt es filmische Impressionen zu den Testläufen. „Wir sind davon überzeugt, dass diese beiden Lkw auf Dauer nicht die einzigen E-Fahrzeuge sind, die wir in Zukunft einsetzen“, sagt Colditz.

Sachsentrans ist ein junges Unternehmen, das seit 1990 immer weiter gewachsen ist: im Juli 1990 wurde aus dem Fuhrpark der VEB Sachsenring Automobilwerk und der Sachsentrans Zwickau zunächst die Spedition und Logistik GmbH. Im September 1990

kamen Teile des VEB Barkas Sachsentrans zur Chemnitz Spedition und Logistik GmbH, 1991 noch Teile des VEB Kraftverkehr Zwickau. 1993 erfolgte schließlich die Fusion zu der heutigen Sachsentrans Spedition und Logistik GmbH, einer eigenständigen Niederlassung der auf Automobillogistik spezialisierten Schnellecke-Gruppe, einem bereits 1939 in Wolfsburg entstandenen Familienunternehmen.





33 MAN 18.440 LLS-ULTRA ziehen unterschiedliche Megatrailer aus einem Aufliegerpool.

kommt es vor, dass man bei Sachsentrans am Wochenende draußen bleiben muss. Und an den großen Feiertagen wie Ostern, Pfingsten oder Weihnachten werden alle Fahrer nach Hause geholt.“ Auf seine persönliche Zukunft hat er sich festgelegt: „Hier bleibe ich bis zur Rente!“

Einer, der das Arbeitsklima wirklich gut beurteilen kann, ist Sven Fritzsche, vielen Fahrern auch durch sein unerschütterliches und von der Firma unterstütztes Engagement beim Kraftfahrerkreis Chemnitz-Zwickau bekannt. „Die Lenk- und Ruhezeiten werden eingehalten, auf den Ausgleich wird eben-

Uwe Hardow hat diesen Wandel miterlebt, er hat schon als Fahrer beim Kraftverkehr Zwickau gearbeitet, nun pendelt er im Fernverkehr oft zwischen Zwickau und München, wo er ins Werk von MAN fährt. „Mir sagen vor allem der topmoderne Fuhrpark und der gute Lohn zu.“ Derzeit 33 MAN 18.440 LLS-Ultra bilden die Flotte im Fernverkehr, alle drei Jahre werden die Zugmaschinen getauscht. „Alles ist bei uns drin: Assistenzsysteme, Standklimaanlage, Standheizung und Kühlschränke.“ Touren im Nahverkehr wären für ihn nicht vorstellbar, aber im Fernverkehr kommt er auch regelmäßig nach Hause. „Selten



UWE HARDOW
55, AUS ZWICKAU



Ich war schon beim ehemaligen Kraftverkehr in Zwickau beschäftigt. Mir sagen der topmoderne Fuhrpark und der Lohn zu. Bei Sachsentrans bleibe ich bis zur Rente.



falls geachtet“, sagt er. „Ebenso wird es ermöglicht, dass man auch als Fahrer im Fernverkehr Arzttermine wahrnehmen kann.“

Einen Vorteil sieht Fritzsche durch den Trailerpool. „Es gibt zwar keinen festen Auflieger mehr, aber die Ausnutzung der Trailer und der Lenkzeiten ist dadurch optimiert worden. Alle unsere Trailer haben ein La-

KARSTEN QUECK
57, AUS ZWICKAU



Ich bin seit drei Jahren bei Sachsentrans. Die Arbeitszeiten hatten mich angespannt. Die Auflieger müssen wir r

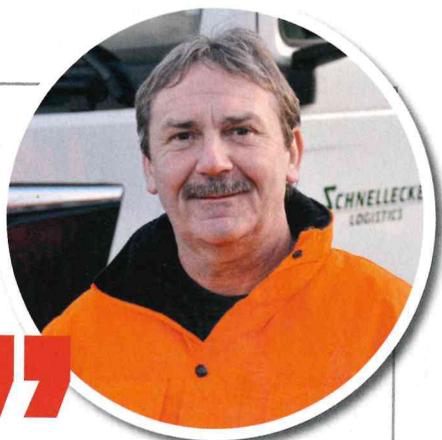


SVEN FRITZSCHE
46, AUS ZWICKAU



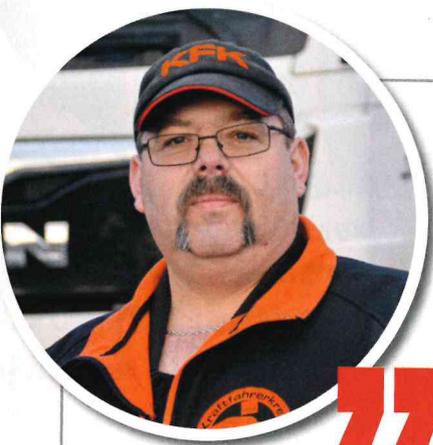
Bei uns herrscht ein gutes Arbeitsklima. Die Ruhezeiten werden eingehalten. Auf den Ausgleich wird ebenfalls geachtet. Arzttermine werden ermöglicht.

KARSTEN QUECK
57, AUS ZWICKAU



Ich bin seit drei Jahren bei Sachsentrans, die geregelten Arbeitszeiten hatten mich angesprochen. Und unsere Auflieger müssen wir nicht selbst entladen.

SVEN FRITZSCHE,
46, AUS CHEMNITZ



Bei uns herrscht ein gutes Arbeitsklima, die Lenk- und Ruhezeiten werden eingehalten. Auf den Ausgleich wird ebenfalls geachtet. Arzttermine werden genauso ermöglicht.

KÖGEL

Der Beginn der nächsten Generation ...



Ihr Plus – Handhabung ✓

Dank gleich großer Bordwandfelder gehören unterschiedlich lange Einstecklatten der Vergangenheit an

Ihr Plus – Ladungssicherung ✓

Einfache Verzurrung im Vario-Fix-Stahl-Lochaußenrahmen auch bei geschlossener Plane und in Verbindung mit den optional verfügbaren Bordwänden möglich

Ihr Plus – Individualisierung ✓

Maximum an Nutzlast durch Komponenten in gewichtsoptimierter Version erhältlich

Die NOVUM-Generation

Geben Sie Kögel Ihre Stimme*



Zahlen & Fakten



Anschrift:
Sachsentrans Spedition und Logistik GmbH
Büttenstraße 4
08058 Zwickau
Tel.: +49 (0) 375-2711-0
Fax: +49 (0) 375-2047459
E-Mail: sachsentrans@schnellecke.com
Internet: www.schnellecke.com

Gründungs Jahr: 1990

Unternehmensgröße:
Niederlassung der Schnellecke-Gruppe mit eigener Flotte

Umsatz: 28 Millionen Euro

Schwerpunkt:
Just-in-Time-Verkehre im Nahverkehr sowie Fernverkehr in der Automobillogistik für die VW-Gruppe

Beschäftigte: 220

Fahrer: 125

Eigener Fuhrpark:
24 Fahrzeuge im Just-in-Time-Verkehr, davon 6 MAN TGS 18.400 und 18 Scania P/G 400 mit Transportband-Auflieger (30 Spezial-Trailer von F-A-G aus Aschersleben).
33 Sattelzugmaschinen im Fernverkehr, alle MAN TGX 18.440 LLS-Ultra mit Euro 6 und

Fahrerassistenzsystemen und Standklimaanlage. 135 Megatrailer im Trailerpool, 80 % von Schmitz Cargobull, 20 % von Krone

Eigene Werkstatt:
Mit fünf Leuten – Wartung der eigenen Flotte

Einsatzbereich der Fahrer:
Nahverkehr im Drei-Schicht-System, klassischer Fernverkehr

Fahrleistung der Lkw:
100.000 bis 110.000 km im Fernverkehr, 70.000 im Nahverkehr (Schicht)

Offene Stellen: interessierte Fahrer und Auszubildende grundsätzlich gesucht

Alle Angaben laut:
Niederlassungsleiter Torsten Colditz