

Innovationsschmiede für Lkw

Ein Ummelner Unternehmen macht auch Elektro-Laster fit für den schnellen Gütertransport. Gemeinsam mit großen Herstellern entwickelt der Familienbetrieb Trägersysteme für Transportbehälter.

Sebastian Kaiser

■ **Bielefeld.** Reihenweise stehen die Lkw auf dem mit Videokameras und Infrarotüberwachung stark gesicherten, etwas versteckt liegendem Gelände in einem Ummelner Gewerbegebiet. Bei der Firma SDG Modultechnik werden sie mit Befestigungssystemen für Transportbehälter ausgerüstet. Das hört sich eher unspektakulär an. Doch die Systeme spielen auch bei der Energiewende eine tragende Rolle. „Wir haben jetzt die ersten Systeme für elektrisch getriebene Lkw montiert“, sagt Firmengründer Volker Hollmann.

Lkw-Hersteller müssen den CO₂-Ausstoß ihrer Flotten bis 2030 um 30 Prozent reduzieren. Das fordert die EU. Die Firmen setzen daher auf alternative Antriebe mit Strom, Gas oder Wasserstoff. Dazu müssen die Laster zum Teil verändert werden, weil beispielsweise statt Tanks riesige Batterien eingebaut werden. Dafür, dass Transportbehälter problemlos auch auf Strom- oder Wasserstoff-Lkw passen, sorgt das Ummelner Unternehmen.

Spezialisiert ist der Hidden Champion auf Behälter für leichtere Güter wie Briefe und Pakete oder auch für Möbel. Wechselbrücken heißen in der Speditionsbranche die containergroßen Transportbehälter mit ausklappbaren Stützen. Auf den Stützen stehen sie so weit über dem Boden, dass ein Lkw darunter fahren kann: Entweder, um die Wechselbrücke abzustellen, oder um sie aufzuladen. Dazu ist ein spezielles Halterungssystem am Fahrgestell notwendig. Und genau das wird bei SDG in Ummeln gebaut.

An Lkw mit alternativen Antrieben wird das Trägersystem zum Teil der Energiewende: „Mit Wechselbrücken werden gerade auch die im Internet bestellten Waren befördert“, sagt Volker Hollmann. Da der Online-Handel zunehme, sei der umweltfreundliche Transport der übers Internet bestellten



Frank Wins (vorne) montiert an das Fahrgestell eines Lkw ein Trägersystem für abnehmbare Transportbehälter.

Foto: Sarah Jonck

Waren besonders wichtig.

Mit Wechselbrücken beschleunigen Speditionen den Warenumsatz: Ein Lkw bringt einen Behälter, stellt ihn ab, lädt einen anderen auf und fährt wieder los. Das geht Ruckzuck. Wartezeiten zum Be- und Entladen entfallen.

Besonders in Deutschland ist das System seit den 1970er Jahren verbreitet. „Früher wurden die Halterungen für die Wechselbrücken als Einzelanfertigungen auf die Lkw-Fahr-

gestelle geschweißt“, sagt Hollmann. Bis zu zwei Wochen habe das gedauert. 2012 machte er sich selbstständig. Seine Idee: Ein Baukastensystem mit Teilen, die sich auf unterschiedliche Lkw verschiedener Marken montieren lassen. Statt zu schweißen wird geschraubt. Bei SDG dauert die Montage nicht Wochen, sondern sieben bis 20 Stunden – je nachdem ob es etwa um Standard-Postbehälter oder um Spezialcontainer für die Möbelindustrie geht.

Das Konzept hat sich durchgesetzt. Heute ist SDG Marktführer. 1.700 Lkw wurden im letzten Jahr mit dem Trägersystem ausgerüstet, darunter waren rund 200 mit Gas- und einige mit Wasserstoffantrieb. Fast täglich kommt ein Prüf-Ingenieur ins Haus, um den fertig gestellten Fahrzeugen den TÜV-Stempel zu verpassen.

„SDG Modultechnik“ gilt als Innovationsschmiede und hat Partnerschaftsverträge mit Lkw-Herstellern. „Wir werden in die Entwicklung neuer Fahrzeugtypen einbezogen, für solche mit LNG, CNG, Wasserstoff oder Stromantrieben. Die Rahmen der Nutzfahrzeuge werden so konstruiert, dass bei der Montage unserer Trägersysteme kein neues Loch gebohrt werden muss. Wir können das System an jede Antriebsart anpassen“, sagt Hollmann (59), der das Unternehmen zusammen mit seinen Söhnen Henrik (34) und Jan P. Hollmann (29) leitet. Kunden sind etwa sogenannte

Großflottenbetreiber sowie Unternehmen mit Werksverkehr.

Der Betrieb ist in den letzten Jahren kräftig gewachsen und beschäftigt heute rund 50 Mitarbeiter. Im letzten Jahr wurde eine neue Halle eröffnet, in der sieben Lkw gleichzeitig mit Befestigungssystemen für Wechselbrücken bestückt werden können. Um unabhängig von Zulieferern zu sein, werden die Bauteile fast komplett selbst gefertigt.

Seinen Ursprung hat das Unternehmen in einer Stellmacherei. Die hatte Günter Hollmann, einst Obermeister der Bielefelder Fahrzeugbauer-Innung in den 1960er Jahren gegründet. Volker Hollmann und seine Söhne setzen die Tradition fort und sagt: „Mein Vater hat noch gelernt, Wagenräder für Pferdefuhrwerke zu bauen. Wir montieren heute Komponenten für moderne Transportsysteme an elektrische Lkw, die mit 400 PS fast lautlos fahren.“



Monika und Volker Hollmann und ihre Söhne Jan P. (l.) und Henrik Hollmann (r.) sind stolz auf ihren Familienbetrieb.

Foto: n/w