



E-Wiesel AGV in Aktion: Was fehlt, ist das Führerhaus.

Wiesel mit E-Antrieb

Fahrerlose Transportfahrzeuge (FTF) erobern zunehmend den Material- und Warentransport in der Intralogistik. Gerade für einfache Transporte, lange Transportwege ohne allzu hohen Durchsatz und komplexe Quell-/Zielmatrixen mit vielen Auf- und Abgabestationen bieten FTF gegenüber konventioneller Fördertechnik Vorteile. Sie sparen Personal und Equipment – und sie bieten eine flexible Streckenführung sowie eine Anpassung der Durchsatzleistung exakt nach Bedarf. Vorteile, die sich mit autonom fahrenden Lkw, neudeutsch Automated Guided Vehicle (AGV), auch auf dem Betriebsgelände außerhalb der Lagerhalle, etwa beim großvolumigen Warentransport zwischen Produktion und Lager, nutzen lassen. Einer der Pioniere für eine derartige Anwendung ist die Uzin Utz AG in Ulm.

Seit 1967 ist der Hersteller und Komplettanbieter für Bodensysteme im Industriegebiet Ulm Donaualt ansässig. Mit dem wirtschaftlichen Erfolg erweiterte das international agierende Unternehmen sukzessive die Produktionskapazitäten. Auf dem Betriebsgelände entstand ein zweites Werk. 2001 wurde das Europa-Logistik-Zentrum in Betrieb genommen. Allein: Zwischen Produktion und Logistik klafft eine Lücke: Die beiden Werke liegen gut 200 Meter vom Logistikzentrum entfernt. „Zum Transport der Fertigwaren per Lkw mussten diese beiden Standardstrecken bis zu 50-mal pro Tag mit Schrittgeschwindigkeit abgefahren werden“, erklärt Tobias Braun, Techniker bei Uzin Utz und zuständig für die Projektentwicklung. „Auf Dauer ein unzumutbarer Tätigkeitsbereich für Lkw-Fahrer

Seit 15 Jahren setzt die Uzin Utz AG bei den Transporten zwischen Produktion und Logistikzentrum auf autonom fahrende Lkw. Vor Kurzem wurde eine neue Generation von E-Transportern für die durchgängig automatisierten Prozesse von Produktion, Werksverkehr und Logistik in Betrieb genommen.

– und eine unnötige Bindung von Personal und Equipment. Daher suchten wir nach einer innovativen und betriebswirtschaftlich sinnvollen Lösung.“ Die Idee, die Transporte zu automatisieren, wurde gemeinsam mit der Götting KG, Hannover, Spezialist für die Automatisierung von Seriennutzfahrzeugen, weiterentwickelt und auf Basis eines „Mercedes-Benz Actros“ realisiert. Bereits 2002 waren zwei autonom fahrende Lkw mit den Transporten zwischen Produktion und Logistikzentrum befasst. „Ein wichtiger Automationsschritt, der unsere Ziele zunächst erfüllte“, urteilt Braun. „Aber, weil eben auf Basis eines Serien-Lkw, mit einigen

Fotos: R. Barck