BERUFS KRAFTFAHRER Zeitung

4 FachJournal
1,50 Euro

April 2019

Schwerpunkt-Themen:
- Großraum- / Schwertransport
- 8. – 14.4.2019: bauma
- Miete / Leasing

ladungssicherung.de

- Anzeige -

Stone Master Greenlight

- Bis zu 10 % geringerer Kraftstoffverbrauch
- Konische Mulde für schnellstes Abkippen
- Curved Rahmenfront für weniger Gewicht und leichteres Ansatteln

bauma
08.-14. APRIL 2019
MÜNCHEN
FN.721/9 UND FN.826/1

BSK / Genosk eG / BG Verkehr:

Geprüfter Fahrzeugkranführer

Erster Lehrgang: Geprüfter Fahrzeugkranführer (IHK)

Am 4. Februar 2019 ist im Kammerbezirk Dortmund der erste Lehrgang zum geprüften Fahrzeugkranführer (IHK) / geprüfte Fahrzeugkranführerin (IHK) gestartet.

Dieser Lehrgang geht auf die intensiven Bemühungen der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. und der Berufsgenossenschaft für Verkehr für eine qualifizierte Ausbildung zurück.

Auf Basis einer entsprechenden besonderen Rechtsvorschrift für die Prüfung „Zusatzqualifikation Geprüfter Fahrzeugkranführer (IHK) / Geprüfte Fahrzeugkranführerin (IHK)“ wird in einem 6-monatigen Lehrgang in dualer Ausbildung – aufgeteilt in 10 Wochen Theorie in Dortmund und einer 14-wöchigen praktischen Ausbildung im jeweiligen Betrieb – umgesetzt.

Ziel der Ausbildung ist, die notwendigen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen als Fahrzeugkranführer zu erlangen, die für das sichere und fachgerechte Bedienen notwendig sind.

Unter anderem ist für die Ausbildung zugelassen, wer eine erfolgreich abgeschlossene Ausbildung zum Berufskraftfahrer/-in nachweisen kann.

Der Lehrgang schließt mit einer schriftlichen und praktischen Prüfung ab. Ausbildungsträger ist die Genossenschaft für Schwertransporte und Kranarbeiten (GENOSK) mit Sitz in Frankfurt am Main. ❑

Brigade:

Querverkehrs-beobachtung

Fahrzeugsicherheit nach VkBl. 23/2016 (Nr. 180): Kamera-Monitor-System mit zwei 7"-Displays ermöglicht optimales Sichtfeld selbst bei Sonderfahrzeugen mit Frontanbaugeräten.

Auf Grundlage von § 35b Abs. 2 der StVZO zur sicheren Fahrzeugführung muss stets eine ausreichende Sicht gewährleistet sein.

Allerdings verfügen Kraftfahrzeuge mit Frontanbaugeräten oder anderen bauartbedingten Konstruktionen selten über diese empfohlenen Sichtfelder. „Der Fahrer sitzt beispielsweise in Baggern oder Traktoren häufig etwa 3,5 Meter hinter der Vorderseite seines Fahrzeugs“, erläutert John Osmant, Managing Director bei der Brigade Elektronik GmbH. „Daher ist seine Sicht stark eingeschränkt, was besonders an Kreuzungen ein Problem darstellt und zu einer Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer wird.“

Oft wird das Unfallrisiko durch eine zusätzliche Begleitperson verringert, die an Kreuzungen die Verkehrssituation für den Fahrer im Blick behält. Dies ist aber umständlich und durch den erhöhten Personalaufwand nicht immer praktikabel.

Als Alternative empfiehlt das Verkehrsblatt 23/2016 (Nr. 180) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in diesen Fällen den Einsatz eines geeigneten Kamera-Monitor-Systems. Eine solche Maßnahme ist das Cross-traffic-Kamerasystem von Brigade.

Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, werden bei dieser Lösung zwei Kameras mit CMOS-Sensoren, die unempfindlich gegenüber Gegenlicht sind, an der Frontseite des Fahrzeugs oder am Frontanbaugerät installiert. Ein Feed dieser beiden Kameras wird jeweils auf einem von zwei Monitoren mit digitalem Panel in der Fahrerkabine übersichtlich dargestellt. Das gesamte Sicherheitssystem ist nach DLG (Teil A) geprüft und zertifiziert. „Im Bereich des Bloomings waren die Anforderungen dieser Tests an die Qualität der Kameras besonders hoch. Aber gerade dort erzielte unser System sehr gute Ergebnisse“, so Osmant abschließend. „Unsere Lösung eignet sich außerdem dank ihrer robusten Konstruktion auch für Traktoren oder Radlader im Winterdiensteinsatz, die besonders extremen Bedingungen ausgesetzt sind.“ Das Kamera-Monitor-System von Brigade unterstützt somit nach VkBl. 23/2016 (Nr. 180) zuverlässig die Vermeidung von Kollisionen im Straßenverkehr. ❑

Suer:

Allrounder in der Logistik

Suer erfindet den Sperrbalken neu: Ohne großen Aufwand wird aus dem Sperrbalken ein Klemmbalken. Die im Standard enthaltenen S-Line® Kombizapfen, erlauben einen flexiblen Einsatz in allen gängigen Kombianker-, Airline-, Rundloch- und Stäbchenschienen. Durch das Lösen des Bügelstiftes lassen sich die Zapfen im Handumdrehen gegen die Gummifüße eines Klemmbalkens tauschen.

Die integrierte Spannratsche auf dem Tragrohr und das Gewebeband ermöglichen eine präzise Krafteinleitung sowie eine stufenlose Einstellung über 600 mm innerhalb des Einsatzbereichs. Umfallende Klemmbalken gehören damit der Vergangenheit an.

Durch die Spanntechnik können enorme Klemmkräfte erreicht werden. Zum Schutz des Fahrzeugs vor Beschädigung hat Suer die Balken mit einer neuartigen, patentierten Kraftanzeige ausgestattet.

Ein Farbschema und eine daN-Skala visualisieren die eingeleiteten Kräfte in den Fahrzeugaufbau und signalisieren dem Anwender die optimale Spannung.

Der Sperrbalken-Modus erreicht trotz der leichten und ergonomischen Bauweise aus Aluminium eine Dekra-geprüfte Sperrkraft von 400 daN.

Die Vorteile sprechen für sich und machen ihn zum Allrounder in der Logistik. Durch den großen Einsatzbereich der verschiedenen Ausführungen kann er optimal vertikal aber auch horizontal im Fahrzeug verwendet werden. Selbst unförmige Innenräume von Transportern sind dadurch kein Problem mehr. ❑

BSK:

Fünf Tage statt fünf Wochen

Die Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte sind in vielen Bundesländern noch immer viel zu umständlich und langsam. Einstimmig haben sieben große Wirtschaftsverbände daher auf dem Verkehrsforum im November 2018 Verbesserungen angemahnt. Sie fordern deutlich mehr Investitionen in die Infrastruktur, insbesondere in die Ertüchtigung maroder Brücken, eine Aufstockung der Planungsmittel für Ingenieure in den zuständigen Behörden und eine bessere Zusammenarbeit unter den Bundesländern, die durch Datenaustausch Transparenz über Verkehrsbehinderungen und Baustellen herstellen sollen, bis hin zu einem automatisierten Genehmigungsverfahren.

Genehmigungen für Sondertransporte sollten binnen 5 Tagen und nicht erst nach 5 Wochen vorliegen, lautet eine zentrale Forderung der Wirtschaft.

Wolfgang Draaf, Hauptgeschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK), Frankfurt, skizziert die Probleme, die weiterhin bestehen, und unterbreitet konkrete Verbesserungsvorschläge: „Nach wie vor müssen Unternehmer mitunter 5 Wochen oder länger auf Genehmigungen warten – je nach Bundesland. Es gibt keine Planungssicherheit. Die Folge sind verzögerte Lieferketten und oftmals Konventionalstrafen für verspätete Lieferungen. Unser Image ‚made in Germany' steht auf dem Spiel", so Draaf. Seine Forderung: Anträge müssten binnen 5 Werktagen entschieden werden. Dazu müssen bürokratische Hürden reduziert, intermodale Schnittpunkte gesichert und Daten länderübergreifend ausgetauscht werden mit dem Ziel eines automatisierten Genehmigungsverfahrens. Neben massiven Investitionen in die Infrastruktur müssten Brücken schneller ertüchtigt werden und die dafür nötigen Planungsmittel aufgestockt werden. ❑

Verlag Günter Hendrisch

Der Fachverlag

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA

autorisierter Großhandel

Ihr Großhandels-Partner für ALCOA Räder und Zubehör

H. Lauterbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

Tel. +49 (0) 2902 656
Fax +49 (0) 2902 57514
info@lkw-aluraeder.de