

Kreis Ahrweiler

Fotos, Videos, Berichte auf www.rhein-zeitung.de/ahrweiler

Neuer Roman von Caroline Krieger



„Hopfensommer: Verliebt in den Boss“ heißt das Buch der jungen Sinzigerin. Die Handlung spielt diesmal in Bonn. Seite 18

Voll in die Eisen: Trainieren für den Ernstfall

Nürburger Fahrsicherheitszentrum wird zum Übungsplatz für Brummifahrer aus dem Westerwald

Die Reifen quietschen, der 40-Tonner fliegt beinahe über den dunklen Asphalt. Nichts kann ihn aufhalten. Noch 20 Meter bis zum Aufprall, noch zehn, noch fünf Meter ... die Anspannung ist Fahrer wie Mitfahrern deutlich anzusehen, ganz starr und ohne ein Wort zu sagen blicken sie auf die Straße. Dann endlich: Der Lkw steht – ein erleichtertes Aufatmen geht durch die Fahrerkabine des Lkw. Der Aufprall auf das kleine Simulationsfahrzeug ist ausgeblieben. „Bis zum Auto sind es noch gute zwei Meter. Ein gutes Ergebnis“, die Mitarbeiter von Mercedes-Benz Trucks sind zufrieden.

Anerkennend nickend umkreisen sie den Mercedes-Testlastwagen. „Ein gutes System, der Notbremsassistent funktioniert perfekt“, loben sie, bevor sie gemeinsam mit ihren Mitfahrern, den Mitarbeitern der Oberhonnefelder Spedition Schmitt Peterslahr, die Straße verlassen und damit auf dem Gelände des Fahrsicherheitszentrums am Nürburgring Platz für die nächste Vorführung machen.

Auch Peter Schmitt, Geschäftsführer der Spedition, ist zufrieden. „Der ABA 5 ist ein toller Notbremsassistent“, lobt der Diplomb Kaufmann und betont: „Er kann Leben retten. In unseren Lastwagen haben wir ihn auch. Von daher ist es wichtig, dass unsere Fahrer wissen, wie das System im Notfall funktioniert.“

50 Fahrer nahmen insgesamt am Trainingsangebot teil

Ein Angebot, von welchem insgesamt 50 Speditionsfahrer jüngst gerne Gebrauch gemacht haben. Zwei Tage lang hieß es für sie auf dem weitläufigen Trainingsgelände: informieren, üben, neue Erfahrungen sammeln und neue Sicherheit für den Alltag auf der Straße gewinnen. Während der Mercedes-Laster lediglich zur Vorführung des Notbremsassistenten genutzt wurde, waren darüber hinaus speditionseigene Lastwagen und Fahrzeuge im Einsatz. Unermüdlich trainierten die Fahrer in den gelben Lastern an verschiedenen Stationen unter anderem auf engstem Raum, zu rangieren, seitlich einzuparken, steile Kurven mit Anhängern unfall- und schleuderfrei zu meistern sowie ihr Gefährt schnellstmöglich zum Stehen zu bringen.

„Gerade für unsere jungen Fahrer ist das ein sehr herausforderndes Training“, erklärte Patrick Kölbl, Speditions-Fuhrparkleiter, während er gemeinsam mit Geschäftsführer Peter Schmitt beobachtete, wie so mancher Kollege insbesondere mit dem Durchfahren der steilen Kurve zu kämpfen hatte. Sind Fahrer in dieser zu schnell unterwegs, drohen Laster und Anhänger aus der Kurve herausgetragen zu werden. „Das Gefährlichere ist aber, dass der Fahrer, wenn er nicht genügend Erfahrung hat und gegenlenkt, die Kontrolle über das Gespann verlieren kann. Im schlimmsten Fall kracht der Anhänger dann in die Zugmaschine“, führte Kölbl die Risiken dieses Fahrmanövers vor Augen.

Der Lkw-Notbremsassistent – Trotz technischer Unterstützung sind übrige Verkehrsteilnehmer gefordert

Der Lkw-Notbremsassistent greift als letzte Instanz grundsätzlich immer dann in das Verkehrsgeschehen ein, wenn der Fahrer eines Lastwagens nicht rechtzeitig trotz mehrerer akustischer Warnungen auf ein auf einer Straße befindliches Hindernis reagiert (etwa in Fällen, in denen der Fahrer

am Steuer bewusstlos geworden ist). Mittels in der Lasterfront verbauter Kamera und eines Sensors kann der Bremsassistent Objekte und auch Personen ab einer bestimmten Größe erkennen und macht den Fahrer mittels mehrerer Warntöne aufmerksam. Reagiert der

Fahrer auf diese Warnungen nicht, übernimmt der Bremsassistent selbstständig das Fahrgeschehen und leitet eine Vollbremsung ein. Ziel ist, den Lastwagen vor dem Hindernis zum Stehen zu bekommen und einen Zusammenstoß mit dem Hindernis zu verhindern.

Der Bremsweg eines 40-Tonnern liegt bei einer Geschwindigkeit von 60 bis 80 km/h im Mittel zwischen 38 und 45 Metern. Um Auffahrunfälle durch nachfolgende Autos zu vermeiden, bitten die Lkw-Fahrer alle Verkehrsteilnehmer, einen ausreichenden Sicherheitsabstand

einzuhalten. Zu beachten ist auch: Fahren Autos, gleich welcher Größe, hinter einem Lkw her und unterschreiten dabei eine Distanz von rund 60 Metern, befinden sie sich im sogenannten Toten Winkel. Der Lkw-Fahrer kann die Autos im Seitenspiegel nicht sehen. clv



Vollbremsung mit Tempo 60 km/h oder auch das Durchfahren von Engstellen und Kurven: Unterschiedliche Fahrmanöver galt es während des Trainings von den Speditionsfahrern auf dem Gelände des Fahrsicherheitszentrums am Nürburgring zu meistern. Speditions geschäftsführer Peter Schmitt (Bild unten, rechts) und Fuhrparkleiter Patrick Kölbl (Bild unten, links) waren mit den Trainingsergebnissen zufrieden.

Fotos: Claudia Voß

Genau diese fahrerischen Risiken zu minimieren, hat sich die Spedition zur Aufgabe gemacht. „Insgesamt haben wir 240 Fahrer und 200 ziehende Fahrzeuge. „In den vergangenen Jahren konnten wir unsere Schadensfälle um 49 Prozent reduzieren“, erklärte Kölbl.

Die Gründe für diese deutliche Reduzierung der Unfallzahlen liegen in einer verbesserten Schadensauswertung und in gezielten, auf die Schadensfälle abgestimmten Maßnahmen wie etwa individualisierter Fahrertrainings. „Seit 2011 haben wir das Risk-Management

in der Spedition eingeführt. Mit diesem werten wir quartalsweise alle Unfälle und Schäden aus und entwickeln dann Strategien, wie in Zukunft derartige Schäden vermieden werden können“, führte Geschäftsführer Schmitt die Ausführungen Kölbls fort und betonte: „Schäden sind natürlich immer ein Kostenfaktor für Unternehmen. Aber uns geht es in erster Linie darum, die Sicherheit unserer Fahrer auf der Straße zu verbessern. Es ist uns wichtig, dass sie von ihren Touren gesund zurück zu ihren Familien kommen.“ „Rund 98 Prozent aller Unfall-

schäden gehen auf menschliches Versagen zurück, nur in 2 Prozent der Fälle ist ein technischer Fehler für einen Unfallschaden verantwortlich“, verdeutlichte auch Jessica Gentele vom Nürnberger Industrieversicherungs makler FCVD die Auswirkungen fehlender Fahrertrainings. „Wir verfolgen daher einen ganzheitlichen Ansatz zur Schadensminimierung. Wir trainieren und sensibilisieren unsere Fahrer bestmöglich auf Gefahrensituationen, versuchen, mit ihnen Lösungen zu entwickeln, damit Schäden nicht wieder passieren, und schauen gleichzeitig, wie wir

auch unsere Fahrzeugflotte technisch noch sicherer machen können“, konkretisierte Geschäftsführer Schmitt das auswertende und präventive Schadensmanagement der Spedition.

Branchenintern gilt die Oberhonnefelder Spedition als Vorreiter in Sachen Sicherheit. „Wir waren eine der ersten, die 2006 Assistenzsysteme in die Lastwagen hat einbauen lassen. Heutzutage sind Notbremsassistenten Standard. Dennoch gehen wir auch gerade in puncto Sicherheit über das vom Gesetzgeber geforderte hinaus. Denn während dieser bei einem Auffahrunfall ein Herunterbremsen auf 60 Kilometer pro Stunde fordert, soll bei uns im Fall einer Notbremsung das Fahrzeug komplett zum Stehen kommen“, so Fuhrparkleiter Kölbl. „Schließlich kann auch ein Auffahren mit 60 km/h noch schwere Unfallfolgen haben.“

Sicherheit im Arbeitsalltag hat oberste Priorität

Von den Speditionsfahrern wird das Bemühen ihres Arbeitgebers wohlwollend zur Kenntnis genommen. Viele von ihnen sind langjährige Mitarbeiter. Während des Fahrertrainings unterstützen sie sich gegenseitig, geben sich Tipps. Klappt eine Übung nicht, sind verständnisvolle und aufmunternde Worte an der Tagesordnung. „Wir haben ganz tolle Fahrer, sie machen einen Bombenjob“, loben denn auch Schmitt und Kölbl ihre Kollegen hinter den Lenkrädern. Insgesamt sieben Fahrertrainings hat die Spedition seit Januar 2022 durchgeführt. Mit Erfolg, wie Schmitt und Kölbl stolz berichten: Viele Fehler wurden seitdem nicht wieder gemacht, viele potenzielle Schäden und Unfälle verhindert. Dass sich auch das Brems- und Rangiertraining bezahlt machen wird, davon gehen die beiden aus. Und auch bei den Fahrern zeigt die Vorführung des Notbremsassistenten Erfolg. So klettern einige von ihnen blassen Gesichts aus der Kabine des Trainingslasters mit den Worten: „So eine Situation will ich in meinem Leben niemals erleben!“ Claudia Voß



Ein Video sehen Sie unter www.kurz.de/brummi training oder wenn Sie den QR-Code scannen.

Coca-Cola investiert Millionen

Zusätzliche Abfülllinie in Bad Neuenahr geplant

Bad Neuenahr. Die Coca-Cola Europacific Partners Deutschland plant, eine derzeit nicht genutzte PET-Mehrweglinie am Standort Bad Neuenahr im kommenden Jahr für die Abfüllung von kohlenstoffhaltigen Erfrischungsgetränken wie Coca-Cola, Fanta und Sprite und die zuckerfreien Varianten wieder in Betrieb zu nehmen. Grund sei die hohe Nachfrage an Getränken in der Einliter-PET-Mehrwegflasche. Dafür investiert das Unternehmen rund 15 Millionen Euro in neue Anlagenteile. Mit der Wiederinbetriebnahme der Produktionslinie sollen am Standort knapp 30 neue Stellen in der Produktion und in angrenzenden Bereichen wie Qualitätssicherung, Lager oder Instandhaltung entstehen. Das geht aus einer Mitteilung des Unternehmens hervor.

Die bestehenden Produktionskapazitäten für Getränke in PET-Mehrwegflaschen an 9 der 14 regionalen Produktionsstandorten von Coca-Cola in Deutschland seien stark ausgelastet. Mit der zusätzlichen Linie in Bad Neuenahr könnten saisonale Nachfragespitzen sowie Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den übrigen zwölf PET-Mehrweglinien im deutschen Produktionsnetzwerk künftig besser abgedeckt werden.

Bis Anfang 2021 wurde auf der Linie in Bad Neuenahr das Mineralwasser der Marke Apollinaris abgefüllt, heißt es weiter. Ab Herbst des kommenden Jahres werden es dann kohlenstoffhaltige Erfrischungsgetränke sein. Um die Erfrischungsgetränke produzieren zu können, müssten neue Komponenten und Anlagenteile wie ein Füllstandmesser, Flascheninspektoren sowie Ein- und Auspacker eingebaut und die Anbindung an die Versorgungsbereiche wie dem Sirupraum hergestellt werden. Die neuen Linienteile komplettieren die bereits vorhandenen Herzstücke am Standort – Füller und Waschmaschine. Sie werden voraussichtlich im Sommer 2024 angeliefert.

Die Abfülllinie in Bad Neuenahr wird laut Unternehmen eine Kapazität von bis zu 36 000 Flaschen pro Stunde haben. Von dort sollen dann Lieferungen verstärkt zu Kunden im Westen Deutschlands gehen. Am Standort Bad Neuenahr arbeiten derzeit rund 220 Mitarbeitende in den Bereichen Produktion, Logistik und Vertrieb. Seit mehr als 150 Jahren wird zudem Apollinaris produziert. red



Ab 2024 können bis zu 36 000 PET-Flaschen pro Stunde abgefüllt werden.

Foto: Coca-Cola/Adrian Müller

Unser Wetter



30 Grad in Sicht

Der Freitag wird heiß. Kaum ein Wölkchen trübt den blauen Himmel über Rhein, Ahr und Eifel. Das Thermometer nähert sich erstmals der 30-Grad-Marke. In der klaren Nacht kühlt es auf bis zu 13 Grad ab.