

BG RCI.magazin

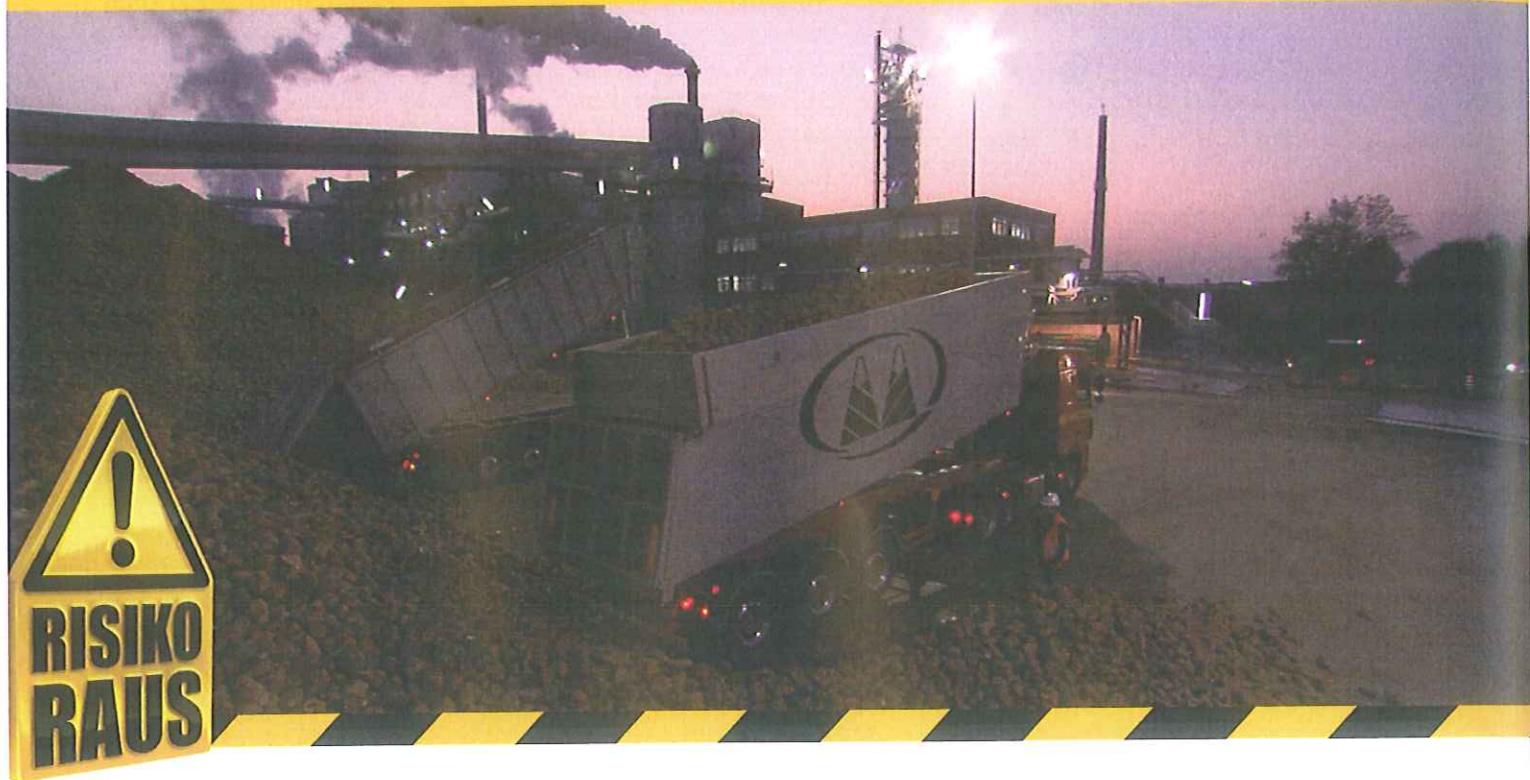
Zeitschrift für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz der Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie



2011 – Jahr der Chemie

- Neue DVD zum Thema Persönliche Schutzausrüstungen
- Gut versichert? Arbeiten im Ausland
- ODIN – Organisationsdienst für nachgehende Untersuchungen

Rübenanlieferung bei Pfeifer & Langen, Werk Jülich.



High-Tech beim Rübentransport

Zuckerrübenlogistik einst und jetzt

Seit Mitte der neunziger Jahre hat die Rübenlogistik im Rheinland einen grundsätzlichen Wandel erfahren. Waren bis dahin Schlepper mit kleinen Anhängern und einem Ladegewicht von 15 Tonnen und darunter die Regel, so gehört heute die Straße vor allem Lkw, die das gesetzliche Maß von 40 Tonnen Gesamtgewicht voll ausnutzen.

Hauptgrund für den Wandel war vor allem die Strukturbereinigung in den rheinischen Zuckerfabriken. In relativ kurzen Abständen wurden die Werke Ameln, Wevelinghoven, Bedburg und Elsdorf geschlossen und die Lieferanten auf die verbleibenden Werke aufgeteilt. Somit stiegen auch die Entfernungen. Immer mehr Landwirte ließen ihre Zuckerrüben nun von Spediteuren transportieren oder schlossen sich in Maschinenringen zusammen, um die Arbeit gemeinsam zu erledigen.

1995 wurde erstmals „fabrik-organisierte Rübenreinigung und -transport“ angeboten. Weil der Landwirt sich mit 15 Pfen-

nig pro Dezitonne Zuckerrüben beteiligte, bürgerte sich sehr schnell der Name „Aktion 15“ ein, der als Markenzeichen auch heute noch – im Zeichen des Euro – Bestand hat.

In diesen Zeitraum fiel auch die Neugestaltung der Branchenvereinbarung, die neben dem Zuckerrübenlieferungsvertrag viele Einzelheiten zwischen Zuckerunternehmen und Landwirten regelt. So wurde die automatische Bordwandöffnung für alle Fahrzeuge verpflichtend, was den Entladevorgang in der Zuckerfabrik nicht nur vereinfachte, sondern auch die Gefährdung von Mitarbeitern deutlich reduzierte.

Weiterhin mussten alle Fahrzeuge mit aktiven oder passiven Seitenstrahlern ausgerüstet werden. Da die Zuckerrübenkampagne in die dunkle Jahreszeit fällt, ist dies ein wichtiges Mittel, um die Erkennbarkeit unter allen Umständen sicherzustellen. Damit auch Personen immer gut erkennbar sind, ist auf den Rübenhöfen seit 2010 das Tragen einer Sicherheitswarnweste für alle Rübentransporteure Pflicht. Natürlich werden die Warnwesten auch beim Verladen auf dem Acker getragen und verbessern auch hier die Sicherheit. Die Benutzung der Rundumleuchte ist beim Rübentransport seit kurzer Zeit ebenfalls erlaubt und ist gerade in der dunklen Jahreszeit und bei Nebel sehr sinnvoll.

Die Transporteure sind dazu angehalten, Überladungen der Fahrzeuge zu vermeiden und das Ladegut nur bis ca. 30 Zentimeter unter der Oberkante der Seitenwände zu

Geschwindigkeitskontrollen und Sicherheitswarnwesten für alle Transporteure erhöhen die Sicherheit.

„Field to factory“: Mit dem Programm „BetaGis“, GPS und einem Geo-Informationssystem wird der Transport der Rüben vom Feld zur Fabrik organisiert.



Fotos: Pfeifer & Langen

laden. Somit ist ausgeschlossen, dass andere Verkehrsteilnehmer durch herabfallende Rüben getroffen werden.

Seit 1995 wird die Rübenlogistik von der Zutra Speditions-Gesellschaft mbH begleitet. Die Zutra ist eine 100-prozentige Tochter der Pfeifer & Langen KG, Köln. Bereits seit über 40 Jahren ist die Zutra in verschiedenen Regionen Deutschlands wie auch im europäischen Ausland im Bereich der Zuckerrübenlogistik tätig. Auch die hiermit verbundenen Futtermitteltransporte werden von der Zutra abgewickelt. Die Aufgaben erstrecken sich über die Disposition und Planung von Transporten bis hin zur Erstellung der Frachtabrechnungen.

Um die Logistik zu vereinfachen, wurde das Programm „BetaGis“ (Foto oben rechts) entwickelt, das unter Zuhilfenahme von GPS (Global Positioning System) und eines Geo-

Informationen-Systems die Rüben vom Feld zur Fabrik lotst („Field to factory“). Zur Erhöhung der Sicherheit erfolgt die Identifikation der Transportfahrzeuge beim Verladegerät am Feltrand per Funk; der Fahrer muss somit den Gefahrenbereich des Verladegerätes nicht mehr betreten.

Diese Maßnahmen haben zu einer deutlichen Reduktion der Unfälle während der Rübenkampagne geführt. Beispielhaft sei hier die Zuckerfabrik Jülich genannt, in der täglich 17.500 Tonnen Zuckerrüben angenommen werden. Hierfür sind pro Tag 750 Rübentransporte erforderlich, wobei insgesamt ca. 40.000 Kilometer – ebenfalls pro Tag – zurückgelegt werden.

Zusätzlich zu den Zuckerrübentransporten beschäftigt sich die Rübenlogistik auch mit den Transporten sogenannter Agrarprodukte. Hierbei handelt es sich um Rübenschnit-

zel, welche als Viehfutter verkauft werden, und um Carbokalk, welcher bei der Zuckerherstellung anfällt und als Dünger an die Landwirtschaft verkauft wird.

Agrarprodukte werden in einer Größenordnung von täglich ca. 100 Transporten mit 2.300 Tonnen und einer zurückgelegten Wegstrecke von 13.000 Kilometer aus der Zuckerfabrik Jülich abtransportiert.

Trotz der frost- und schneereichen Kampagne 2009/10 mit 119 Tagen kam es in der Zuckerfabrik Jülich zu keinem einzigen Unfall. Die vielschichtigen Bemühungen im Bereich der Verkehrs- und Arbeitssicherheit haben sich also gelohnt.

Dr. Willi Kremer-Schillings, Pfeifer & Langen, Werk Jülich
Jost Hecken, Zutra Speditions-Gesellschaft mbH