

Ausgabe 3 | Oktober 2018

Linde Material Handling

Linde

PAHLKE ●●●
FÖRDER- & LAGERTECHNIK

imDialog

Magazin für Kunden und Partner

Stahlharte Seile

Darum sind Seilbahnen so sicher

INTERVIEW

Nach dem StaplerCup
ist vor dem StaplerCup

SICHERHEITSFORUM INTRALOGISTIK

„Sicherheit ist nicht
verhandelbar!“

REPORTAGE

Mit dem Routenzug
auf 2.283 Meter





Matthias Vorbeck
Geschäftsführer Klaus Pahlke GmbH & Co. Fördertechnik KG

EDITORIAL

Sicherheit geht uns alle an!

Liebe Leserinnen und Leser,

Sie alle kennen das: Im Logistik-Alltag kann es gelegentlich etwas hektisch zugehen – gerade in Phasen hoher saisonaler Nachfrage, bei Sortimentsumstellungen oder während der Urlaubszeit laufen vielerorts „die Maschinen heiß“. Und dennoch muss es stets unser Anspruch sein, auch (und im Grund gerade) in solchen Zeiten dem Thema Sicherheit höchste Priorität einzuräumen. Unser Bestreben ist es einerseits, Ihnen Geräte an die Hand zu geben, die aktuellste Sicherheitsstandards erfüllen. Zugleich gehen wir mit den technologisch führenden Assistenzsystemen von Linde aber noch einen entscheidenden Schritt weiter: Wir bieten Ihnen die Möglichkeit, Ihre Flurförderzeuge noch um ein Vielfaches sicherer einzusetzen – weit über die gesetzlichen Standards hinaus. Kompetent abgerundet wird das Sicherheits-Portfolio durch die vielfältigen Beratungsleistungen unserer erfahrenen Sicherheitsexperten.

Welche aktuellen Entwicklungen es bei Arbeitsschutz und Betriebssicherheit gibt, demonstrierte Linde MH Ihnen erst kürzlich auf dem Sicherheitsforum Intralogistik (siehe Seite 6). Auf welche Art und Weise modernste Sicherheitstechnologie Tag für Tag Menschenleben schützt, lesen Sie in unserer Titelstory über Seilbahnen (rechts). Hoch hinaus ging es für diese Ausgabe der imDialog auch bei der Einsatzreportage in den Öztaler Alpen. Dort versorgt ein Linde-Routenzug ein Bergrestaurant auf 2.283 Metern Höhe täglich mit frischen Lebensmitteln.

Von den Bergen zurück in die logistische Praxis: Auf Seite 7 widmen wir uns dem Linde Perfect Truck – der Name ist Programm: Die Special Edition des Linde Roadsters kombiniert bewährte Technologien mit – natürlich – neuesten Sicherheitslösungen.

Wie viel Arbeit und Einsatz es erfordert, Jahr für Jahr das Finale des StaplerCup Spannungsgeladen zu gestalten, verrät Ihnen unser Interview mit Chef-Organisatorin Daniela Scheerbaum (Seite 4). Überhaupt finde ich es bemerkenswert, mit welchem Engagement auch die Staplerfahrerinnen und Staplerfahrer beim diesjährigen Finale in die Wettkämpfe gegangen sind; sehr zur Freude der Besucher, die sich Ende September auf dem historischen Schlossplatz in Aschaffenburg eingefunden hatten. Hut ab an dieser Stelle – und nun wünsche ich Ihnen eine informative Lektüre!

Matthias Vorbeck
Geschäftsführer Klaus Pahlke GmbH & Co. Fördertechnik KG

BEEINDRUCKENDE SEILBAHNEN



CABRIO-SEILBAHN STANSERHORN

DIE SCHWEIZER CABRIO-BAHN IST DIE WELTWEIT ERSTE DOPPELDECKER-SEILBAHN. DIE OBERE ETAGE IST OFFEN UND BIETET DEN FAHRGÄSTEN EIN EINZIGARTIGES RUNDPANORAMA FÜR EINE GARANTIERTE UNVERGESSLICHE GONDELFAHRT.

Dagu Glacier Gondola

Die Dagü Glacier Gondola führt von der auf 3.617 Metern gelegenen „Talstation“ zur Bergstation im nordchinesischen Dagü-Gletscher auf 4.843 Metern. Aufgrund der dünnen Luft stehen sowohl in den Gondeln als auch in den Stationen Sauerstoffmasken für alle Besucher zur Verfügung.

Zip World Velocity 2

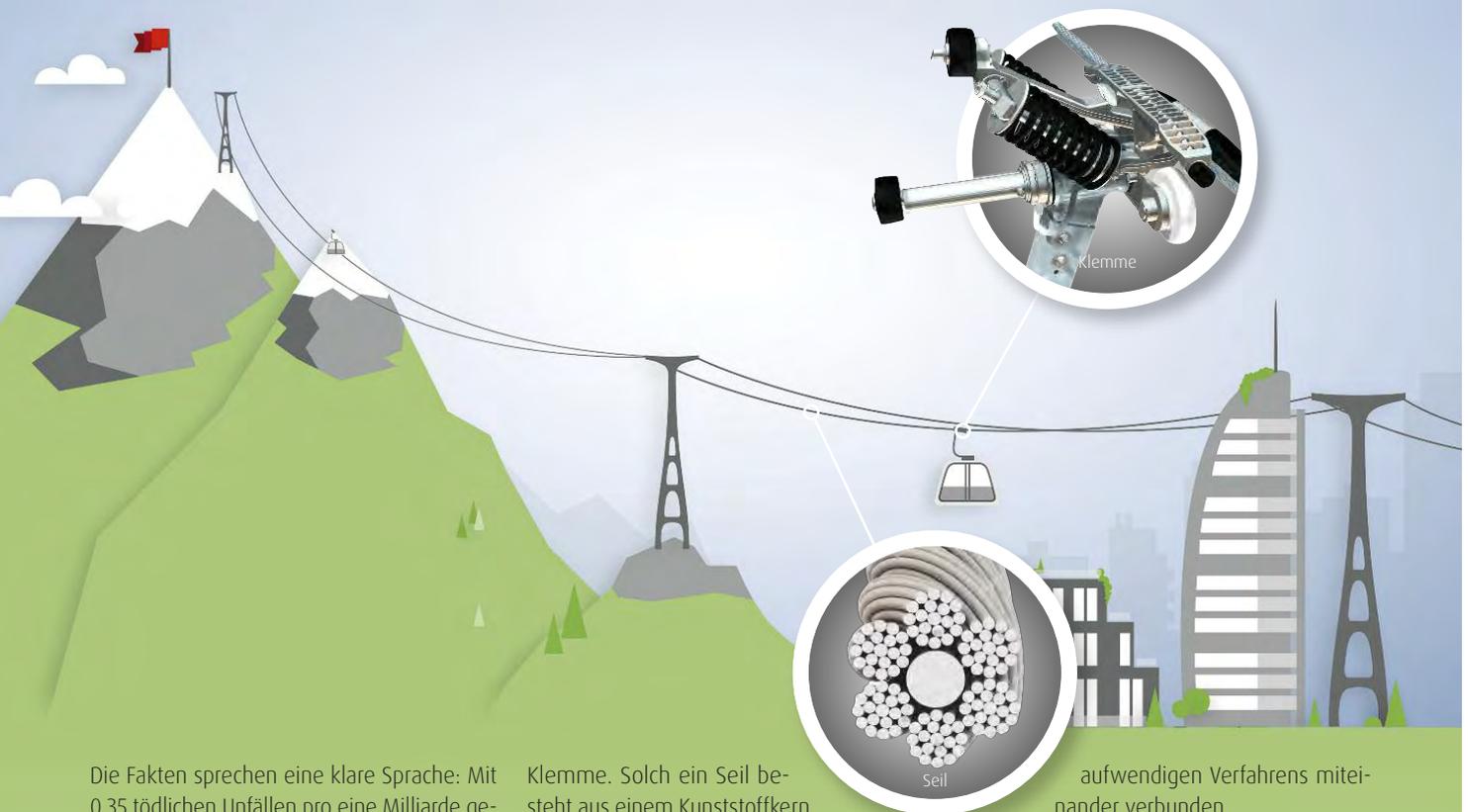
Mit 161 km/h fliegen die Fahrgäste mit dem Kopf voran durch den Penrhyn-Steinbruch in Wales. Mit dieser Geschwindigkeit zwar die schnellste, aber ohne Fahrkabinen wohl auch eine der gefährlichsten Seilbahnen der Welt.



TECHNIK

STAHLHARTE SEILE

Seilbahnen werden meist mit alpinen Gegenden assoziiert, doch langsam, aber sicher finden die Metallgiganten ihren Weg in den urbanen Raum. Kein Wunder, denn in Sachen Effizienz macht den Anlagen so schnell niemand etwas vor. Auch was die Sicherheit angeht, suchen Seilbahnen ihresgleichen.



Die Fakten sprechen eine klare Sprache: Mit 0,35 tödlichen Unfällen pro eine Milliarde gefahrener Personenkilometer ist die Seilbahn nach Bus oder Bahn das sicherste Transportmittel der Welt. Dennoch schätzen die meisten Menschen das Unfallrisiko bei dieser Art der Beförderung subjektiv überdurchschnittlich hoch ein. Dafür dürfte vor allem die menschliche Psyche verantwortlich sein, denn augenscheinlich hängt das Leben ja quasi am Faden – jedoch nicht am seidenen, sondern vielmehr am stählernen. Doch neben der blanken Statistik zeigt auch ein Blick auf die unglaubliche Ingenieurskunst, die in den Konstrukten steckt, dass die Angst vor den schwebenden Stahlkabinen völlig unbegründet ist.

Was macht Seilbahnen so sicher?

Zwei Bauteile sind hauptsächlich für die Sicherheit der Bahnen verantwortlich: Seil und

Klemme. Solch ein Seil besteht aus einem Kunststoffkern, sechs kleinen Kunststoffsträngen und sechs großen Stahlseilen, die wiederum aus vielen kleinen Stahlseilen zusammengesetzt sind. Die Kunststoffteile sollen verhindern, dass sich die umliegenden Stahlseile aneinander reiben und dienen somit auch der „Schmierung“. Die kilometerlangen Seile werden am Stück produziert – und deren Enden anschließend vor Ort mittels eines

aufwendigen Verfahrens miteinander verbunden.

Die Klemme ist die wohl wichtigste Komponente einer Seilbahn. Sie muss nicht nur jeder Witterung trotzen, sondern auch enormen Belastungen standhalten. Um das zu bewerkstelligen, greift sie mit ganzen 50 Kilonewton ans Seil. Zum Vergleich: Ein ausgewachsener Alligator beißt „nur“ mit neun Kilonewton zu. |

RISIKOVERGLEICH Tödliche Unfälle pro Milliarde gefahrener Personenkilometer



HINTER DEN KULISSEN

#DerschönsteJobderWelt

Während die Champions an der Gabel noch ihren Triumph feiern, sich das Adrenalin bei den tausenden Zuschauern langsam wieder legt und auf dem historischen Aschaffener Schlossplatz alles zur Normalität zurückkehrt – da heißt es für Daniela Scheerbaum und ihr Team: Nach dem StaplerCup ist vor dem StaplerCup.

Denn die Event-Spezialistin lebt, denkt und atmet das Linde-Event: vom ersten Konzeptentwurf bis zur finalen Siegerehrung, vom kleinsten Give-Away bis zum imposanten Livemusic-Act bei der Night of Champions. imDialog traf die Projektleiterin des StaplerCups kurz nach dem großartigen Finale 2018, das im nächsten Jahr eigentlich kaum noch zu toppen sein wird. Oder doch?

Frau Scheerbaum, das StaplerCup-Finale 2018 ist über die Bühne, die Gewinner sind gekürt: Haben Sie als Hauptverantwortliche jetzt etwas Zeit zum Durchschnaufen?

DANIELA SCHEERBAUM Klar fährt die Anspannung auch bei mir etwas runter; ich freue mich einfach, dass wir Fahrern und Publikum wieder so ein grandioses Event bieten konnten. Aber um ehrlich zu sein: Besonders viel Ruhe ist für uns nicht drin. Wir starten nämlich schon jetzt im Oktober wieder in die Planungen für 2019.

Das ist in der Tat reichlich früh ...

DANIELA SCHEERBAUM ... aber absolut notwendig. Immerhin findet die erste unserer 25 bundesweiten Regionalmeisterschaften bereits Ende 2018 statt; diese Events werden zwar von den Händlern organisiert, Linde steuert hier jedoch auch viele Inhalte bei. Wenn Sie sich außerdem mal anschauen, wie viele Leute Jahr für Jahr am StaplerCup be-

teiligt sind: Unser ständiges Orga-Team umfasst rund 15 Mitarbeiter, beim Finale vor Ort werden dann schnell mal 200 draus, hinzu kommen unzählige Dienstleister sowie externe Firmen, die alle rechtzeitig angefragt werden wollen. Auch mit Blick auf unsere zahlreichen internationalen Teilnehmer gibt es jedes Jahr einigen Koordinationsbedarf, etwa im Bereich Übersetzung. Sprich: Eigentlich kann man gar nicht früh genug anfangen zu planen.

Sie haben die Organisation des StaplerCup-Finales im Jahr 2017 übernommen. Wo liegen für Sie insgesamt die größten Herausforderungen?

DANIELA SCHEERBAUM Einerseits in der Abstimmungsarbeit. Bei meinem Team und mir laufen schließlich alle Fäden zusammen. Um Ihnen mal einen Eindruck zu geben: Allein die Excel-Liste mit den jährlichen To-dos für den StaplerCup umfasst rund 600 Zeilen: Das geht vom Teilnehmermanagement und der Anfertigung des Lageplans über die Absprachen mit Behörden sowie Sponsoren bis hin zur Anreise der Band oder selbst winzigen Details wie der Zeltbeschriftung. Andererseits ist es jedes Jahr unser Anspruch, Fahrern und Publikum etwas Neues zu bieten: spannende



„DAS THEMA SICHERHEIT HAT NICHT NUR IM PARCOURS, SONDERN AUCH RUND UM DAS EVENT HÖCHSTE PRIORITÄT!“

DANIELA SCHEERBAUM, MARKETING CENTRAL EUROPE, LINDE MATERIAL HANDLING

Parcours, ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm, tolle Live-Acts – und natürlich strategisch wichtige Linde-Themen, die wir vor Ort inszenieren. In diesem Jahr haben beispielsweise acht Linde-Azubis versucht, einen neuen Weltrekord im Reifenwechsel an einem Gabelstapler aufzustellen. In der Maximalzeit von 1:50 Minuten musste dafür das Fahrzeug angehoben werden, insgesamt 30 Radschrauben müssen gelöst, vier Reifen entfernt, vier neue aufgesetzt und wieder festgeschraubt werden. Dann muss der Stapler abgelassen werden und mindestens zehn Meter fahren, um die Anforderungen der Guinness-Jury zu bestehen. Als am Finalabend vor den Offiziellen der Guinness-Jury in die StaplerCup-Arena alles reibungslos klappte – Sie können sich vorstellen, was für ein Stein mir da vom Herzen gefallen ist (lacht).

Mit VOX war in diesem Jahr auch ein großer privater TV-Sender vor Ort. Was hatte es damit auf sich?

DANIELA SCHEERBAUM Das Ganze geschah im Rahmen einer neuen TV-Reihe über außergewöhnliche Events in Deutschland; zudem hatte der Sender zwei Promis im Gepäck, die im Staplerfahren gegeneinander antraten. VOX wird daraus einen rund 20-minütigen Beitrag anfertigen und im Rahmen der Show „Detlef und Panagiota spielen verrückt“ ausstrahlen. Dieses Plus an medialer Präsenz freut uns Organisatoren natürlich besonders!

Konzeptionell steht beim StaplerCup das Thema Sicherheit im Fokus: Die Fahrer sollen im Rahmen der Parcours quasi spielerisch für sicheres, vorausschauendes Staplerfahren sensibilisiert werden. Aber wie ist es um die Sicherheit des Events an sich bestellt? Immerhin feierten zuletzt bei der Night of Champions auf dem Schlossplatz rund 6.000 Fans mit der populären Hip-Hop-Band Culcha Candela ...

DANIELA SCHEERBAUM Veranstaltungen von der Größenordnung des StaplerCup-Finales unterliegen grundsätzlich strengen Sicherheitsbestimmungen. So passen wir zum Beispiel jedes Jahr unseren 25-seitigen Notfallplan an die aktuelle Lage an – in enger Abstimmung mit der Stadt, dem sicherheitstechnischen Leiter, Rechtsanwälten und Co. Zudem gibt es ausgewiesene Sammelplätze, Feuerlöscher und einen Security-Dienst; alle Mitarbeiter, die für Linde auf dem Gelände tätig sind, erhalten ebenso wie Teilnehmer, Teambetreuer und sonstige eingebundenen Personen spezielle Sicherheitsunterweisungen. Das Thema hat also nicht nur auf dem Parcours, sondern auch rund um das Event höchste Priorität!

Wenn Sie das Finale 2018 rückblickend mit drei Hashtags versehen müssten, welche wären das?

DANIELA SCHEERBAUM Ich würde sagen #Teamwork, #Gänsehaut und #NächstesJahrwieder.

Sehr gute Wahl – und eine abschließende Frage: Gab es denn in diesem Jahr für Sie ein besonderes Highlight?

DANIELA SCHEERBAUM Definitiv mal wieder die Begeisterung und die Leidenschaft, mit der die Staplerfahrerinnen und -fahrer in die Wettkämpfe gegangen sind. Wenn ich sehe, wie sie alles für den Sieg geben, nach den Prüfungen ausgepowert von den Staplern steigen, mit ihren Kollegen mitfiebern und ständig auf die Rankingtabelle blicken, dann weiß ich, dass sich die ganze Arbeit wirklich gelohnt hat. |

OHNE IHN FÄHRT NICHTS

IMDIALOG IM GESPRÄCH MIT KLAUS REICHERT, DEM FAHRZEUGVERANTWORTLICHEN DES STAPLERCUP FINALES.



Herr Reichert, Sie sind beim StaplerCup unter anderem für die Organisation der Fahrzeuge zuständig – wie schaffen Sie es, dass am Aschaffener Schlossplatz Jahr für Jahr alles rund läuft?

KLAUS REICHERT Da geht's mir nicht anders als Daniela Scheerbaum: Je früher man startet, desto besser. Insgesamt muss ich mich um mehr als 40 Flurförderzeuge kümmern – von den Parcoursfahrzeugen für die Wettkämpfe über diverse Exponatstapler bis hin zu den Fahrzeugen, die bei unseren Partnern auf dem Ausstellungsgelände stehen oder für Auf- und Abbautätigkeiten benötigt werden.

Was heißt bei Ihnen in diesem Fall „früh“?

KLAUS REICHERT In der Regel beginnt meine Planung im Januar. Das betrifft vor allem die Parcoursfahrzeuge: mit unserem Wettkampfverantwortlichen Peter Seufert kläre ich frühzeitig den Bedarf, koordiniere die Bestellungen, Montage von Anbaugeräten usw., damit die Stapler rechtzeitig zum StaplerCup in einem Topzustand zur Verfügung stehen. Spätestens ab Juni bin ich im StaplerCup-Modus (lacht).

... der sich dann wohl schrittweise intensiviert?

KLAUS REICHERT Das kann man wohl sagen! Ich muss ja letztlich immer wissen, wo was wann sein soll. Dazu gehört die enge Abstimmung mit Spediteuren, Dienstleistern, Schlossverwaltung, Kolleginnen und Kollegen bei Linde, die ebenfalls mit StaplerCup-Aufgaben betraut sind. Davon abgesehen ist es bei mir mit der reinen Koordination von Fahrzeugen nicht getan: Mein Organisationsbereich erstreckt sich letztlich auf alles, was von Linde beim StaplerCup auf dem Schlossplatz steht, und seien es eine mobile Tankanlage oder Holzbohlen, die am Gelände platziert werden müssen. Und je näher der StaplerCup-Event rückt, umso mehr Themen logistischer Art sind dann neben meinem eigentlichen „Tagesgeschäft“, der Betreuung unserer Händlerorganisation in Ostdeutschland sowie der Koordination der Linde-Demoflotte, zu bewältigen. Am Ende ist es dann die Freude, am Gelingen dieses großartigen Events einen Beitrag geleistet zu haben, die zählt.

Wo wird's in der Regel am kniffligsten für Sie?

KLAUS REICHERT Eindeutig beim Abbau. Der beginnt nämlich unmittelbar nach dem Abschlusskonzert am Samstagabend und muss exakt getimt binnen weniger Stunden mit zwölf Lkw-Ladungen erledigt sein. Kurz: Wenn ich so gegen drei Uhr früh das Gelände verlasse, darf kein Linde-Equipment mehr vorhanden sein, müssen alle Stapler mit Ausnahme der Abbaufahrzeuge verladen sein. Bislang hat das aber immer prima geklappt – mit Unterstützung einer tollen Mannschaft auch in diesem Jahr wieder (lacht). |



Lesenswert: Die neue Linde-Broschüre „Sicherheit zahlt sich aus – Optimaler Schutz für Fahrer, Ware und Betrieb“.

1. SICHERHEITSFORUM INTRALOGISTIK

„Sicherheit ist nicht verhandelbar!“

Aktuelle Entwicklungen und praktikable Lösungsansätze in der Betriebsicherheit sowie beim Arbeitsschutz standen im Fokus des 1. Sicherheitsforums Intralogistik.



„Linde Safety Scan, Safety Pilot oder der neue TruckSpot™ – die auf der Konferenz vorgestellten Sicherheitslösungen haben mich voll und ganz überzeugt.“

Jürgen Ickstadt, Betriebsmeister,
Sanofi-Aventis Deutschland GmbH

„Mit unseren praxisnahen Beispielen haben wir anschaulich gezeigt, wie einfach sich die Risiken eines Staplerunfalls minimieren lassen.“

Torsten Rochelmeyer, Leiter Marketing
Zentraleuropa, Linde MH



„Die Veranstaltung hat mir wieder vor Augen geführt, wer alles in der Verantwortung steht, was das Thema Sicherheit betrifft.“

Andreas Ortlieb, Leitende Sicherheitsfachkraft,
Verla-Pharm Arzneimittel

Wie lassen sich mit Hilfe moderner Sicherheitstechnologien Arbeitsunfälle verhindern? Welche gesetzlichen Vorschriften sind zu beachten? Was leisten die aktuellen Assistenzsysteme? Und wie sensibilisiere ich Mitarbeitende dauerhaft für das Thema Sicherheit? Antworten auf diese und viele weitere Fragen erhielten die rund 200 Fachbesucher des Sicherheitsforums Intralogistik. Zu den Referenten zählten unter anderem Dr. Hans-Peter Kany, Leiter Fachbereich Handel und Logistik der DGUV, Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW) sowie Manfred Müller, Flugkapitän und Leiter der Flugsicherheitsforschung bei der Deutschen Lufthansa AG.

Die Begrüßung der Teilnehmer übernahm Marc Wehner, Senior Vice President Central Europe, Linde MH: „Sicherheit ist ein Thema, das uns alle angeht. Tag für Tag passieren in Deutschland folgenschwere Unfälle, es entstehen Schäden an Fahrzeugen, den Transportgütern oder der Lagerumgebung. Mit Vision Zero verfolgen wir bei Linde das Ziel, Arbeitsunfälle idealerweise zu 100 Prozent zu vermeiden. Mit dem Sicherheitsforum Intralogistik wollen wir das entsprechende Fachwissen vermitteln, aber auch im Rahmen von Praxisvorträgen und Live-Vorführungen konkrete Lösungsansätze aufzeigen, wie die Sicherheit im Unternehmen signifikant erhöht werden kann. Dazu zählen die serienmäßige Sicherheitsausstattung unserer Linde-Fahrzeuge ebenso wie die zahlreichen technologisch führenden Assistenzsysteme, welche wir optional anbieten. On top kommt unser kundenindividuelles Beratungsangebot mit dem Linde Safety Scan.“ |

LINDE PERFECT TRUCK

EINER MIT ALLEM

Was kommt dabei heraus, wenn man ein branchenweit einzigartiges Fahrzeugkonzept mit neuesten Sicherheitsfeatures kombiniert? Die Antwort auf diese Frage präsentierte Linde zur WoMH 2018: in Form des Linde Perfect Truck.

Bei aller Bescheidenheit – hin und wieder darf man auch ein bisschen stolz sein. „Die Features dieses Fahrzeugs setzen branchenweit Standards“, sagt Björn Walter, als er auf der WoMH 2018 langsam um den ausgestellten Elektrostapler geht. Und wer den Erläuterungen des Product Managers Frontstapler aufmerksam lauscht, kommt schnell zum Urteil, dass Linde bei der Namensgebung dieser Special Edition definitiv nicht zu hoch gegriffen hat: The Perfect Truck. „Das Gerät zeigt unterschiedlichste Lösungen, gebündelt an einem Stapler – und liefert damit einen eindrucksvollen Beleg unseres Leistungsspektrums“, schwärmt der Experte. Doch der Reihe nach: Wie muss ein idealer Gabelstapler gestaltet sein? Welche Ausstattungen bringen maximale Effizienz? Welche Features sorgen für größte Sicherheit? Mit diesen zentralen Überlegungen im Hinterkopf machten sich die Linde-Experten zunächst auf die Suche nach einer passenden Grundlage für den Perfect Truck. Die Wahl fiel rasch auf die Roadster-Version der Elektrostapler E20 bis E35, bei der das Kabinendach direkt über die obenliegenden Neigezylinder mit dem Hubmast verbunden ist. Durch den Wegfall der A-Säule hat der Fahrer komplett freie Sicht auf Fahrwegsumgebung und Last.

Perfektes Package

Stichwort Dach: Hier hat Linde seinem Perfect Truck das für die Roadster-Serienmodelle optional erhältliche größte Panorama-Panzer Glasdach der Welt spendiert. Da Sicht und Sicherheit in der Logistik untrennbar miteinander verbunden sind, verfügt das Fahrzeug außerdem über das neue Zinkenverstellgerät IZVG VIEW. Die Linde-Lösung vergrößert das Blickfeld des Fahrers um mehr als zehn Prozent – wodurch das Ladegut nicht nur gefahrloser, sondern zugleich schneller und exakter positioniert werden kann. Damit es beim Warenhandling nicht zu gefährlichen Bedienfehlern und Kippunfällen kommt, ist wiederum der Linde Safety Pilot an Bord: Dieser „intelligente Beifahrer“ überwacht laufend Fahrzeugparameter wie Hubhöhe, Lastschwerpunkt und -gewicht und kann in kritischen Situationen regulierend eingreifen. Zwei weitere leuchtende Beispiele in Sachen Sicherheit und Produktivität sind die Linde LED Stripes sowie der Linde Truck-

Spot™. Bei Ersteren handelt es sich um spezielle Lichtbänder, die den Nahbereich des Staplers optimal ausleuchten und Fußgängern durch den farblichen Wechsel zwischen Rot und Weiß signalisieren, in welche Richtung das Gerät gerade fährt. Zusätzlich projiziert die optische Warneinrichtung TruckSpot™ ein gut sichtbares rotes Warndreieck auf den Boden hinter dem Stapler. Abgerundet wird der Perfect Truck – wortwörtlich – von CS20-Reifen für optimale Traktion und reduzierten Energieverbrauch. In Kombination mit der effizienten Lithium-Ionen-Batterie also ein Package, das sich wirklich sehen lassen kann. Oder, wie es Linde-Produktmanager Björn Walter formuliert: „Dieses Fahrzeug macht uns so schnell keiner nach.“ |



Zinkenverstellgerät VIEW



Lithium-Ionen-Batterie



CS20-Reifen



LED Stripes



TruckSpot™



Panzer Glasdach



Linde Safety Pilot

Alle auf Grün



Durch kooperative Netzwerke zwischen Verladern, Händlern und Spediteuren CO₂-Emissionen senken – das ist das Ziel des europäischen Förderprojekts NexTrust, in dem rund 30 Partnerfirmen aus unterschiedlichsten Branchen außerwettbewerblich zusammenarbeiten. Eines der etwa 40 Pilotprojekte befasst sich mit unnötigen Leerfahrten, wie sie insbesondere zwischen der Abholung von Leergut und der Lieferung neuer Waren auftreten. Eine mögliche Lösung, solche Leerfahrten zu reduzieren, liegt in der besseren terminlichen Fahrtenkoordination und dem gleichzeitigen Einsetzen eines neutralen Treuhänders.

Das heißt: Dieser „Trustee“ eruiert, welche Informationen wirtschaftlich sensibel sind und nicht zwischen den Partnern ausgetauscht werden dürfen. Damit ist die kartellrechtliche Compliance, die solche kooperativen Netzwerke erfordern, sichergestellt. Die finale Analyse des betreffenden NexTrust-Teilprojekts ergab, dass so nicht nur Transportkapazitäten der Lkw besser genutzt und Laderampenkontakte bei Händlern sowie Lagern gesenkt werden könnten; unterm Strich ließe sich durch diesen gemeinschaftlichen Ansatz die Zahl der Leerfahrten um ein Viertel senken. Das entspräche im vorliegenden Fall (130.000 km/Lkw, 300 km je Tour) circa 30 Tonnen CO₂ pro Jahr. |

Tolle Ladung

Verschiedene mobile Endgeräte bieten heute bereits die Möglichkeit zum kabellosen Laden ihrer Energiespeicher. Mit der Innovation des US-amerikanischen Start-ups „Pi“ soll dies nun bald auch für bis zu vier Devices parallel möglich werden – und sogar völlig ohne spezielle Ladepads. Das Ganze funktioniert über eine zentrale Ladestation, die ein schwaches, variables Magnetfeld erzeugt. Neigen sich die Energieressourcen eines in Reichweite befindlichen Smartphones oder Tablets dem Ende zu, erkennt dies das System und lädt die Akkus entsprechend auf. Derzeit befindet sich das Produkt in einer ausgiebigen Prototypen-Phase, bis zur Marktreife könnten nach Auskunft des Unternehmens noch ein paar Jahre vergehen. |



EIN SCHIFF WIRD STROMEN

Am Hamburger Container-Terminal Burchardkai haben Containerschiffe der 15.000- und 20.000-TEU-Klasse seit Anfang August die Möglichkeit, während ihrer Hafensliegezeit umweltgerechten Strom zu beziehen. Dafür sorgt ein spezielles LNG-PowerPac, das einen gasbetriebenen Generator mit einem LNG-Tank kombiniert und vom Terminal an Bord der Schiffe verbracht wird. So lassen sich die lokalen Schadstoffemissionen, wie sie sonst beim Betrieb der Hilfsdieselmotoren anfallen, deutlich senken. Mittelfristig sollen in der Hansestadt noch drei weitere solcher PowerPacs folgen; laut Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), das diese neue Technologie finanziell unterstützt, könnten damit pro Jahr bis zu 400 Schiffe mit Energie versorgt und zusätzlich bis zu 3.600 Tonnen CO₂ eingespart werden. |

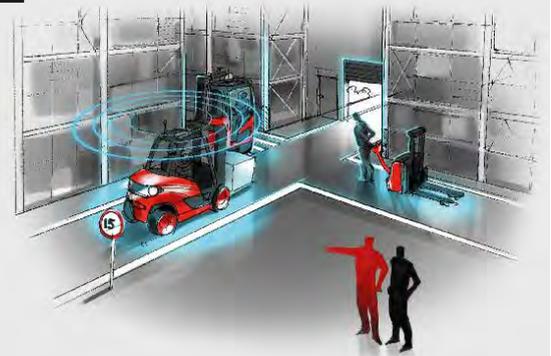


CONNECT: NEUE MODULE

Mit dem neuen connect-Modul „Zone Intelligence“ können Flottenbetreiber spezifische Zonen in Lager- und Produktionsbereichen definieren, innerhalb derer die Geschwindigkeit der Geräte automatisch reduziert wird. Zur Festlegung der verschiedenen Zonen dienen dem Flottenmanager Hallen- oder Werkspläne, die er über die Software connect:desk am Rechner hochlädt. Vier Anwendungsbereiche stehen im Fokus des neuen Assistenzsystems: Erstens eine punktuelle Geschwindigkeitsanpassung, die immer dann greift, wenn der Stapler auf eine kritische Stelle zufährt. Zweitens ist eine flächenmäßige Anpassung der Geschwindigkeit für Bereiche möglich, in denen beispielsweise häufig Personen unterwegs sind. Den dritten Anwendungsfall bilden Rolltore oder Durchfahrten, den vierten Tempo-

kontrollen auf Strecken mit Bodenunebenheiten. Das connect-Modul „Zone Intelligence“ wird im ersten Halbjahr 2019 zunächst als Nachrüstlösung, später dann auch ab Werk bestellbar sein.

Das connect-Modul „Truck Mapping“ betrachtet den Staplereinsatz aus der Vogelperspektive. Die neue Telematik-Hardware ortet den Standort jedes einzelnen Fahrzeugs auf bis zu fünf Meter genau und visualisiert ihn auf einer Karte. Grundlage bilden die per Satelliten-Ortung ermittelten Standortdaten des Fahrzeuges. Diese lassen sich ebenso wie Betriebsstunden oder Fehlercodes über das connect:portal abrufen, per Webservice in andere Systeme exportieren und dort auswerten. Im kommenden Jahr soll die generische



Plattform um eine zusätzliche Funktion erweitert werden: das GPS Leasing (zu Deutsch: Anleihen). Hierbei wird der Einsatzbereich des Flurförderzeugs mit einem virtuellen Zaun eingegrenzt. Verlässt das Gerät die festgelegte Zone, informiert das System die Verantwortlichen automatisch per E-Mail und ermöglicht eine zeitnahe Reaktion. |



TruckFit

25,25 Meter lang, Diesel-Hybridantrieb und eine multifunktionale Fahrerkabine: So sieht der Lkw der Zukunft aus – wenn es nach den Plänen von Forschern der TU München und ihrer Partner geht. Das Konzept „Truck2030“ geht künftig von automatisiert fahrenden Gespannen aus. Dabei ersetzen zwei Lang-Lkw drei Lkw von normaler Länge. So kann bei gleicher Ladung laut den Berechnungen der TUM-Experten erheblich Kraftstoff eingespart werden, was wiederum Vorteile für Umwelt und Wirtschaftlichkeit bringt. Die Fahrerkabine ist unter anderem mit Seilzügen ausgestattet, die von den Fahrern, die dann mehr Zeit haben, wie im Fitnessstudio für Übungen verwendet werden können. Um die Motivation zu erhöhen, soll noch ein spielerischer Aspekt hinzukommen, etwa durch ein virtuelles Belohnungssystem. |

Ausgereift

15.000 Tonnen Weintrauben und elf Millionen Liter Wein pro Jahr: Bei der Genossenschaftskellerei Heilbronn herrscht im Herbst Hochbetrieb: Dutzende Traktoren stehen vor den Annahmestellen Schlange, bringen eine tonnenschwere Transportkiste (Bütte) nach der anderen heran und kippen sie über einem riesengroßen Trichter aus. Im Pumpentrichter werden die Trauben entrappt, zerquetscht, gewogen und minutenlang im Kreis gedreht. Dann fällt die Maische in die Presse, der Traubensaft wird drei Etagen tiefer gesammelt. In den kommenden Monaten wird er zu Wein gären: Riesling, Trollinger, Burgundersorten.

Ausfälle darf es nicht geben

„Während der Weinlese zählt für uns jede Minute“, sagt Geschäftsführer Karl Seiter, „da darf es eigentlich keine Ausfälle geben. Und falls die Routine doch einmal zum Stehen kommt, müssen wir uns darauf verlassen, dass die Fehler schnell behoben werden.“ Seiter setzt deshalb auf Linde-Stapler: „Auf die kann man sich schließlich immer verlassen.“ Durch spezielle Anbaugeräte können die Trauben mit dem Stapler direkt in den Trichter gekippt werden (siehe Foto) – ein echter Mehrwert für den Kunden! |



NEUE NIEDER- UND HOCHHUBWAGEN

Komfort-Plus auf der Langstrecke

Mit gleich drei neuen Ausführungen ergänzt Linde sein Portfolio an leistungsstarken, agilen Nieder- und Hochhubwagen: Ausgelegt für den Traglastbereich von 1,4 bis 2,5 Tonnen bieten die Geräte der T-, D- und L-Baureihe jeweils einen komfortablen Fahrersitz – was sie besonders für den Einsatz auf der Langstrecke prädestiniert, also etwa in weitläufigen Logistik- und Produktionsbereichen. Weil alle Varianten zudem über ein besonders großzügig dimensioniertes Chassis verfügen, wird auch die Bewegungsfreiheit an Bord spürbar verbessert. Konzentriertes, ermüdungsarmes Arbeiten ist damit selbst bei langen Schichten möglich. Für schnelles und präzises Lasthandling sorgt indes die feinfühlig-e Einzelhebelbedienung in Verbindung mit dem charakteristischen Linde-Doppelpedal, das aus dem Frontstapler-Bereich Einzug gehalten hat. Sowohl bei den Nieder- und Hochhubkommissionierern als auch den Doppelstockbeladern können Logistiker die Gabel außerdem schon während der Fahrt heben oder senken – und behalten dank der intelligenten Konstruktionsweise der Geräte stets



den vollen Überblick. Je nach Aufgabengebiet punkten die Fahrzeuge zusätzlich mit verschiedenen individuellen Sicherheits-, Ergonomie-

und Performance-Features, darunter das Linde Load Management Advanced (L14 RW/L16 RW) oder der beliebte Linde BlueSpot™. |

EXPLOSIONSGESCHÜTZTE SCHUBMASTSTAPLER

EXZELLENTER SICHERHEIT AB WERK

Die explosionsgeschützten Varianten der neuen Linde-Schubmaststapler-Generation im Traglastbereich von 1,4 bis 2,5 Tonnen haben es wahrlich in sich – kein Wunder. Schließlich müssen die Flurförderzeuge selbst dort ein sicheres und effizientes Lasthandling ermöglichen, wo brennbare Gase, Flüssigkeiten, Stäube oder Nebel im Spiel sind. Das kann in der pharmazeutischen oder chemischen Industrie der Fall sein, aber ebenso bei Holzverarbeitenden Betrieben oder Nahrungsmittelproduzenten. Dementsprechend hoch sind die Sicherheits-



anforderungen an Flurförderzeuge, die in diesen sensiblen Bereichen zum Einsatz kommen. Deshalb treffen die Linde-Experten für die neuen EX-Schutz-Modelle für die Zonen 2/22 zahlreiche Vorkehrungen zur Vermeidung von Zündquellen. Das reicht unter anderem von edelstahlummantelten Gabelzinken über ableitfähige Sitzbezüge und Kunststoffverkleidungen bis zur elektronisch gesteuerten Temperaturüberwachung. Das Besondere: Als Basis für die Ausführungen R14-R20 HD EX und R20-R25 EX dienen jeweils reguläre Seriengeräte. Das heißt: In Sachen Performance, Ergonomie und Wirtschaftlichkeit stehen die EX-Schutz-Geräte ihren konventionellen Pendanten in nichts nach. Das gilt auch in Bezug auf die umfangreichen standardmäßig verbauten beziehungsweise optional erhältlichen Sicherheitsfeatures. Da Linde sämtliche Fertigungs- und Montagearbeiten selbst durchführt, erhalten Kunden ihre explosionsgeschützten Schubmaststapler direkt ab Werk – inklusive aller erforderlichen Zertifizierungen und Dokumentationen. Und falls an den Fahrzeugen Wartungs- oder Instandsetzungsbedarf auftritt, stehen eigens geschulte Linde-EX-Schutz-Servicetechniker zur Verfügung. |

Basis der Linde-EX-Schutz-Geräte bilden grundsätzlich Serienfahrzeuge. Sprich: In Sachen Leistungen und Komfort erhalten Anwender die gewohnte Linde-Qualität.

LINDE KOMPLETTIERT LITHIUM-IONEN-PORTFOLIO

LI-ION: VOLLES PROGRAMM!

Lange Einsatzverfügbarkeit, kein Batteriewechsel, optimierte Performance – die Lithium-Ionen-Technologie bringt in der logistischen Praxis eine ganze Reihe von Vorteilen. Diese Benefits können ab sofort auch Unternehmen nutzen, die für ihre Einsätze echte Schwergewichte im Traglastbereich zwischen sechs und acht Tonnen benötigen.

Linde hat kürzlich die letzte Lücke im Li-ION-Produktprogramm geschlossen und bietet nun auch die größten Elektro-Gegengewichtstapler mit der zukunftsweisenden Batterietechnologie an. „Solche Fahrzeuge haben nur wenige Hersteller überhaupt im Portfolio“, betont Frank Bergmann, Produktmanager bei Linde Material Handling. „Deshalb sind wir stolz, jetzt auch für diese hoch belastbaren Geräte eine Komplettlösung aus Lithium-Ionen-Batterie und Ladegerät verfügbar zu haben.“

Leistung rauf ...

Alle Modelle der Baureihe lassen sich mit einer performanten 90-Volt-Lithium-Ionen-Batterie ausstatten, die über eine Kapazität von knapp 120 kWh verfügt. Passend dazu stehen Ladegeräte mit 9, 17 und 30 kW zur Wahl – je nachdem, wie schnell das (Zwischen-)Laden erfolgen soll. Dank Lithium-Ionen-Batterie beschleunigen die wartungsfreien Drehstrom-Antriebsmotoren



die Stapler mit und ohne Last auf 20 km/h Fahrgeschwindigkeit – ein deutliches Plus im Vergleich zu den entsprechenden Blei-Säure-Modellen. Hinzu kommt die große Robustheit der schwergewichtigen Stapler, vor allem mit

Blick auf die Umgebungstemperaturen. Denn anders als ihre Blei-Säure-Pendants heizen sich die Lithium-Ionen-Energiespeicher nicht auf und machen damit die sonst üblichen, mitunter stundenlangen Kühlpausen obsolet.

LITHIUM-IONEN-BATTERIEN

MIETKONZEPT

Logistiker stehen regelmäßig vor der Herausforderung, ihre Stapler- und Lagertechnikflotte an veränderte Gegebenheiten anzupassen. Genau hier kommt das Lithium-Ionen-Mietkonzept von Linde MH ins Spiel: „Egal, ob die betreffenden Geräte gekauft, geleast oder gemietet sind: Unsere Kunden können die Lithium-Ionen-Batterien künftig unkompliziert dazumieten“, erklärt Linde-Produktmanager Frank Bergmann. Der Mietpreis richtet sich nach der voraussichtlichen Nutzung sowie der benötigten Batteriekapazität. Kommen weniger oder mehr Betriebsstunden zusammen als ursprünglich veranschlagt, lässt sich der Vertrag anpassen. Letzteres gilt auch, wenn sich die Rahmenbedingungen vor Ort während der Nutzung ändern. Wird etwa eine kleinere beziehungsweise größere Batterieausführung benötigt, tauscht der Linde-Netzwerkpartner die jeweilige Batterie aus. „Wir bieten unseren Kunden bei neueren Staplermodellen sogar die Option, eine Lithium-Ionen-Batterie nachzurüsten“, ergänzt Frank Bergmann. „Damit können auch diese vom technischen Fortschritt profitieren.“ |

... Emissionen runter!

Zudem erzeugen Lithium-Ionen-Stapler unterm Strich deutlich weniger CO₂-Emissionen im Vergleich mit Blei-Säure-Geräten oder Dieselfahrzeugen. Wie viel, lässt sich mithilfe des Li-ION-Kalkulators von Linde MH für jeden Einsatzfall exakt berechnen. Auch bei den übrigen Emissionen schneidet die Lithium-Ionen-Batterie besser ab: Während des Ladevorgangs entstehen keinerlei schädliche Batteriegase, die abgesaugt werden müssten. „Es spricht sehr viel für die Lithium-Ionen-Technik“, so das Fazit von Linde-Experte Frank Bergmann. „Jetzt sorgen wir mit unserem umfassenden Angebot, den großzügigen Garantie-Modalitäten und flexiblen Batterie-Rentalverträgen für weitere Wachstumsdynamik.“ |

ALPINE INTRALOGISTIK

NÄCHSTER HALT: BERGSTATION

Während man in unseren Breitengraden noch luftig gekleidet durch Herbstwälder spaziert, herrscht im Restaurant Giggijoch, auf 2.283 Metern Höhe, längst winterlicher Hochbetrieb. Dahinter steckt eine logistische Meisterleistung, zu der ein Routenzug von Linde Material Handling entscheidend beiträgt.

Es sind nur noch wenige Tage bis zum legendären Auftakt des FIS Ski World Cup 2018, der Jahr für Jahr traditionell am Rettenbachferner in Sölden über die Piste geht. Dann halten die Damen und

Herren Skiprofis mit halsbrecherischen Rennen auf bis zu 65 Prozent Gefälle tausende Zuschauer in Atem. Die wiederum sorgen bei den Betreibern des Restaurants Giggijoch für so manchen Adrenalinschub; schließlich wollen

dort Tag für Tag rund 4.000 hungrige Gäste mit durchschnittlich 2.000 Kilogramm Speisen und Getränken versorgt werden. Dafür gilt es, frische Produkte am laufenden Band aus dem Tal in luftige Höhen zu transportieren.

Ein Zug wird kommen

Wer jetzt an unzählige Helikopterflüge denkt, irrt jedoch. Die Lösung für diese logistische Herausforderung



2.000

KILOGRAMM
LEBENSMITTEL
TÄGLICH

liegt vielmehr unter der Piste. Dort flitzt nämlich ein Factory Train FT10 Compact von Linde Material Handling in einem 150 Meter langen Tunnel zwischen Restaurant und Bergstation hin und her. Warum es der Zug, den man sonst überwiegend aus der industriellen Produktionslogistik kennt, in diesem Fall „ganz nach oben“ geschafft hat, bringt Manuel Köll, stellvertretender Betriebsleiter bei den Bergbahnen Sölden, auf den Punkt: „Unser Tunnel hat es ganz schön in sich. Es müssen Steigungen von bis zu 15 Prozent bewältigt werden; hinzu kommen noch verschiedene Engstellen, regelrechte Nadelöhre – einmal geht’s sogar in S-Form um die Kurve; abgesehen davon ist der Tunnel äußerst knapp dimensioniert: Zwischen dem Zug und der Wand ist oftmals nur eine Handbreit Platz.“ So machte man sich am Giggijoch auf die Suche nach einer Lösung, die mit all diesen Widrigkeiten bestmöglich umgehen kann – und fand sie schließlich im Routenzug von Linde.

Gut beraten, gut gefahren

Ein Hauptvorteil des Linde Routenzuges ist seine extreme Wendigkeit, die sie unter anderem den mitlenkenden Anhängern verdankt. Hinzu kommt die hohe Materialaufnahme-Kapazität. In diesem Zusammenspiel aus Agilität und Leistung gelingt es der Linde-Lösung spielend, die schweren Lasten durch den schmalen Tunnel zu manövrieren, ohne einmal anzuecken. Den Fahrer informieren neongelbe Pfeilmarkierungen an den Wänden, welches Lenkmanöver zu welchem Zeitpunkt erforderlich ist. Abgesehen davon gestaltet sich auch das Be- und Entladen des Zuges vollkommen problemlos: „Wir können sämtliche Waren vom Lkw in die Gondel und in den Routenzug laden, ohne dafür die Warenaufhänger wechseln zu müssen“, berichtet Köll. Mittlerweile leistet der Zug seit gut zwei Jahren wertvolle Dienste für das Giggijoch und ist aus der optimalen Versorgung der Gäste am Berg längst nicht mehr wegzudenken.

Das bestätigt ebenfalls der Söldener Gastronomiechef Robert Hanser: „Der Routenzug ist das Gelbe vom Ei“, fügt er Kölls Ausführungen schmunzelnd hinzu. Dass das hochalpine und hoch anspruchsvolle Logistikkonzept so gut aufging, wurzelt nicht zuletzt in der sorgfältigen Vorbereitung: „Schon die Planung mit den Linde-Experten war absolut vorbildlich“, blickt Köll zurück. So habe man bei Linde sogar eine Art „Elchtest“ für den Routenzug durchgeführt und im Vorfeld zu Testzwecken sämtliche Engstellen mit Paletten nachgebaut. Die Logistik-Performance am Berg stimmt also schon mal. Jetzt sind wieder die Ski-Asse am Zug! |

4.000

GÄSTE AM TAG



Laden Sie sich die kostenlose App „Linde Augmented Reality“ und starten Sie das Video mit vielen weiteren Informationen zu diesem Thema.

SICHERHEIT

SAFETY FIRST ... AUCH AM BERG

Unberührte Natur, wohin man blickt, mächtige Felslandschaften und wunderschöne Aussichten: Alles Dinge, die gerne mit den Bergen assoziiert werden. Dass die steinernen Riesen aber genauso gefährlich wie beeindruckend sein können, wird oft vergessen.

Um die alpinen Bereiche sicher zu machen und reibungslose Krankentransporte im unwegsamen Gelände zu garantieren, gibt es aber zum Glück die Bergwacht. Eine Organisation, die sich nicht nur um verirrte oder verletzte Bergsteiger und Skifahrer kümmert, sondern auch abgestürzte Gleitschirmflieger aus schwindelerregenden Höhen befreit oder Bergarbeitern unter Tage zur Seite steht.

Übung macht den Meister!

Um bei diesem Leistungsspektrum Souveränität und Routine in extremen Situationen zu garantieren, sind regelmäßige Übungen natürlich Voraussetzung. Doch Training am Berg kann, vor allem bei schlechten Wetterbedingungen, schnell sehr gefährlich werden. Aus diesem Grund nahmen die gemeinnützige Stiftung Bergwacht und die Bergwacht Bayern 2008 eine weltweit einzigartige Anlage für Rettungssimulationen in Betrieb. Seitdem werden im Zentrum für Sicherheit und Ausbildung in Bad Tölz alle erdenklichen Einsatzszenarien geprobt, neue Techniken erforscht und Materialien getestet. Die 1.500 Quadratmeter große Halle verfügt unter

anderem über eine umgebaute Hubschrauberzelle des Typs BK17 und eine Mockup-Zelle der Firma AMST, die mittels 16 Stahlseilen mit einer Krananlage an der Hallendecke verbunden sind. Mithilfe dieser außergewöhnlichen Konstruktion ist es möglich, einen Helikopterflug und alle damit verbundenen Rettungsaktionen zu simulieren. Daneben ist eine Seilbahnanlage mit Sesselliften und Kleinkabinen vorzufinden. Auf der anderen Seite der Halle ragt eine 18 Meter hohe Kletterwand mit Felsvorsprung empor. Am Fuße der Steilwand befinden sich sowohl ein Strommast als auch ein Baum, auf beziehungsweise an denen die Höhenrettung trainiert werden kann.

Schlussendlich wird das Simulationsrepertoire der Anlage durch ein Haus mit Schrägdach und Balkon, einem drei Meter tiefen Becken mit Wellen- und Strömungsanlagen und einer Felslandschaft mit integriertem Höhlensystem vervollständigt. Dieses Sicherheitszentrum ermöglicht es den Rettungskräften, 365 Tage im Jahr 24 Stunden am Tag zu trainieren – und hat dementsprechend bestimmt schon das ein oder andere Leben gerettet. |



Übung macht den Bergretter.
Vom Hubschrauber aus wird die
Luftbergung trainiert.



BERGRETTNER NEHMEN
RISIKEN IN KAUF.
FÜR ANDERE.



Ein Linde-Stapler aus der Pahlke-Mietflotte beim B2Run in Düsseldorf.

UNTERNEHMEN

Einfach mieten

Saisonale Spitzen oder plötzliche Ausfälle? Mit dem innovativen Miet-service von Pahlke können solche Engpässe ganz schnell und individuell überbrückt werden. Am zentralen Standort in Haan stehen über 200 neuwertige Mietfahrzeuge „Made in Europe“ zur Auswahl bereit.

Ein unerwarteter Großauftrag steht an. Es ist deutlich mehr zu tun als geplant. Jetzt heißt es flexibel sein und für höchste Verfügbarkeit sorgen. Auf diese Anforderungen und unvorhersehbaren Ereignisse kann mit einem Fahrzeug aus der Pahlke-Mietflotte schnell und wirtschaftlich reagiert werden.

Immer das richtige Fahrzeug

Wer viel Ware transportieren will, braucht dafür zuverlässige Technik. Egal, ob Handhubwagen, Kommissionierer, Schmalganggerät oder Elektrostapler: Die Produktpalette mit mehr als 200 Linde-Fahrzeugen der verschiedensten Ausführungen und Antriebsarten lässt keine Wünsche offen. Mit dem Pahlke-Mietservice steht immer das passende Mietgerät parat. Anlieferung und Abholung der Mietfahrzeuge zum gewünschten Einsatzort erfolgen auf Wunsch durch Pahlke.

Flexibel zum Erfolg

Alle Mietangebote des Linde-Vertragshändlers Pahlke beginnen mit einer ausführlichen Beratung, damit für jeden Kunden die optimale Lösung gefunden wird. Ein professioneller Transport und die Einweisung der Fahrer vor Ort gehören ebenfalls dazu. Die Mietrate ist dabei fest vereinbart – inklusive Wartung und Service des Gerätes. Darüber hinaus kann der Kunde den Mietzeitraum frei und flexibel wählen: von einzelnen Tagen bis hin zu meh-

renen Monaten. Ein weiterer Vorteil: Die Miete ist eine gute Möglichkeit, das Fahrzeug vor einem eventuellen Kauf ausführlich kennenzulernen. Mit Pahlke steht Unternehmen also rund um die Uhr ein zuverlässiger Partner zur Verfügung.

Im Einsatz bei verschiedenen Events

Ob in der Hauptrolle beim RTL-II-Dreh oder als Unterstützung bei nationalen und internationalen Events: Die Pahlke-Mietstapler liefern stets eine überzeugende Performance ab. Für die Sendung „Mein neuer Alter“ unterstützte Pahlke im Rahmen einer ungewöhnlichen Sammelaktion den Sender sowie den Autoexperten Det Müller mit einem eigens dafür zusammengestellten Mini-StaplerCup. Auch bei den Triathlon European Championships, der Jazz-Rally in der Düsseldorfer Innenstadt, dem B2Run Firmenlauf oder der Tour de France sorgten die Mietstapler von Pahlke bereits für einen sicheren Auf- und Abbau. |

www.pahlke-stapler.de

KONTAKTINFORMATIONEN

Dennis Spielmann

Beratung & Verkauf Miete
Telefon +49 2129 345 221
Mobil +49 152 091 199 21
dennis.spielmann@pahlke-stapler.de

Nils Hermes

Miete & Transportdisposition
Telefon +49 2129 345 217
Telefax +49 2129 345 104
nils.hermes@pahlke-stapler.de



Foto: stock.adobe.com, knichanuit

RECHT

Plötzlicher Schmerz – Arbeitsunfall?

Als der Kfz-Mechaniker während seiner Arbeit aus einem Lkw ausstieg, verspürte er nach wenigen Metern Gehen plötzlich Schmerzen im rechten Kniegelenk. Der Durchgangsarzt diagnostizierte eine Knieprellung mit Verdacht auf Verletzung des Außenmeniskus. Die Berufsgenossenschaft lehnte die Gewährung von Entschädigungsleistungen allerdings ab. Der Hergang „beim Gehen“ sei eine willentlich gesteuerte, kontrollierte Körperbewegung gewesen. Entsprechend liege kein Arbeitsunfall vor.

Die Klage des Mannes vor dem Sozialgericht Karlsruhe verlief ebenfalls erfolglos (Az.: S 1 U 3506/17): Der Kläger sei zwar während der Ausübung seiner versicherten Tätigkeit als Kfz-Mechaniker dem Grunde nach unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung gestanden. Er habe an diesem Tag aber keinen Arbeitsunfall erlitten! Denn ein „Unfall“ sei typischerweise dadurch gekennzeichnet, dass ein normaler Geschehensablauf plötzlich durch einen ungewollten Vorfall unterbrochen werde. Dies war aber nicht der Fall. Der Hergang habe – abgesehen vom Auftreten von Schmerzen am rechten Kniegelenk – kein Überraschungsmoment aufgewiesen. Fazit: Ein plötzlicher Schmerz ist noch kein Indiz für einen Arbeitsunfall. |

Andreas Waldhorn, Rechts- und Fachanwalt für Arbeitsrecht

IMPRESSUM

Herausgeber Linde Material Handling GmbH, Aschaffenburg, www.linde-mh.de
 Verantwortlich für die Inhalte Marc Wehner, Linde Material Handling GmbH;
 Christoph Stratmann, Klaus Pahlke GmbH & Co. Fördertechnik KG (Seite 2, 15)
 Redaktion, Layout, Lithografie Lattke und Lattke GmbH, Reichenberg Druck
 Hinckel-Druck GmbH, Wertheim Alle Rechte vorbehalten. Irrtümer und Druck-
 fehler vorbehalten. Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers.



Überreicht durch:

Klaus Pahlke GmbH & Co. Fördertechnik KG | Haan
 Telefon +49 2129 345 0 | Telefax +49 2129 345 166
info@pahlke-stapler.de | www.pahlke-stapler.de