

PRESSEMITTEILUNG

Wenn Baumaschinen-Welten aufeinandertreffen

High-Tech- und Oldie-Ladegeräte arbeiten Seite an Seite im Baustoff-Umschlag bei Kai Hannemann

Braunschweig, (SR). Baumaschinen kommen und gehen – sie unterliegen genauso Trends wie Kleidung, Fitnessprogramme oder Ernährung. Kettenlader sind ein Beispiel dafür, wie selbst eine Baumaschinengattung einer Modeerscheinung folgen kann, sich deren Einsatz im Lauf der Jahrzehnte gewandelt hat und sie durch andere Technik abgelöst wird, die auf den Markt drängt. Einst galten die Laderaupen hierzu-lande als eine der beliebtesten Arbeitsgeräte in der Erdbewegung. Sie verbinden die Schaufel wie bei einem Radlader mit den Raupenkettensystemen einer Planieraupe, welche die Maschine auf engem Raum manövrieren lässt. Weil sie sogar auf der Stelle wenden können, bringen sie Eigenschaften wie die eines drehenden Oberwagens eines Kettenbaggers mit sich. Trotz dieser spezifischen Merkmale ist der Baumaschinentypus heute fast schon von der Bildfläche verschwunden, ignoriert man mal den Einsatz im Stahlwerk, wo Geräte Schlacke beiseiteschaffen. Wir haben eines der seltenen Exemplare in Form eines Cat Kettenladers 973 aufgespürt: bei der Kai Hannemann Baustofftransporte & Logistik e. K. in Braunschweig. Dort unterstützt die Baumaschine einen neuen Cat Radlader 966M XE in der Verladung – ein Anlass für uns, beide in einer Bestandsaufnahme mal gegenüberzustellen.

Der Cat 966M XE hat dort als Schlüsselgerät seinen festen Platz. „Mit weniger Ladespielen mehr Masse zu bewegen, hat dazu geführt, dass der neue Radlader eine Nummer größer ausfiel als die Vorgängerversion“, so Firmenchef Kai Hannemann. Längst sind die Fahrwege auf dem Recyclingplatz für Baustoffe, den das Unternehmen in der Nähe des Flughafens Braunschweig betreibt, länger geworden, sodass ein Laufwerk wie bei der Laderaupe aufgrund der benötigten Mobilität das große Nachsehen hätte. Und das dürfte wohl auch entscheidend mit dazu beigetragen haben, warum Kettenlader inzwischen so rar geworden sind. Zeit ist bekanntlich Geld – der Radlader kommt schnell vom Fleck und ist zügig zur Stelle, wenn firmeneigene Lkw oder Lkw von Kunden mit seiner 4,3 Kubikmeter großen Felsschaufel mit Splitt, Mutterboden, Kies, Sand und Schotter beladen werden. Angesichts des abrasiven Materials hat der Baumaschinenlieferant, die Zeppelin Niederlassung Hannover, die Schaufelausführung mittels Hardox 400 an der Seite und am Schneidmesser auf Kundenwunsch von Kai Hannemann verstärken lassen. Zeppelin Verkäufer Fabian Socha hat die Umsetzung in die Wege geleitet.

Was die Wirtschaftlichkeit betrifft, erklärt es sich von selbst, dass der Kettenlader, der aus dem Baujahr 1991 stammt, es nicht mit der radmobilen Baumaschinenversion aus dem Baujahr 2018 aufnehmen kann. „Wir haben uns bewusst bei dem neuen Radlader für die High-Tech-Ausführung XE entschieden, weil es uns vor allem um Sparsamkeit beim Kraftstoff ging. Im Durchschnitt erzielen wir mit dem Cat 966M XE einen Verbrauch von elf Litern“, macht Kai Hannemann deutlich. Eine zu hohe Messelatte für den Kettenlader, an die er nicht ansatzweise herankommt. Er schluckt im Schnitt an die zwanzig Liter. Hier zeigt sich eben, dass die Laderaupe noch aus dem vorigen Jahrhundert stammt – Kraftstoffersparnis stand da noch nicht so hoch im Kurs wie heute. Der Antrieb erfolgt hydrostatisch. Anders beim Radlader, der die Vorteile des mechanischen und des hydrostatischen Antriebs verbindet. Dank seines stufenlosen, leistungsverzweigten Getriebes ist er komplett auf Kraftstoffeffizienz ausgerichtet. Auch was die Geräuschkulisse betrifft, zeigen sich mehr als signifikante Unterschiede, wenn die beiden Baumaschinen gegeneinander antreten und dann der kernige Motorsound beim Oldie deutlich hörbar dominiert. Auch beim Fahrerkomfort treffen Welten aufeinander: Während die Kabine des Radladers einem Cockpit gleicht, darf das Fahrerhaus des 973 eher als rustikal bezeichnet werden. Feinfühligere Joysticks sind anstelle der Fußpedale getreten, soviel zum Vergleich der Steuerung.

Anfang der 90er-Jahre war der Kettenlader für große Erdarbeiten bei RWE in Wanzleben vorgesehen. Dafür war die Baumaschine erst angemietet worden, bevor sie dann einen Cat 963 ersetzte und festes Inventar im Maschinenpark wurde. „Zur damaligen Zeit war eine Selektierung im Fuhrpark nicht so gefragt wie heute. Daher wurde eben auch in Kettengeräte investiert“, erklärt der Unternehmer. Hinzu kam ein weiterer Einsatzbereich, welchen der Kettenlader neben den Erdarbeiten zu bewältigen hatte: Als Subunternehmen übernahm der Betrieb bis 2010 den Abbau von Kalksandstein bei Königslutter. So wurden von der Laderaupe der Abraum abgeschoben, der Rohstoff Lage für Lage herausgeholt und zur Verarbeitung transportiert. Dabei wurden die vom Vorfeld herausgesprengten Blöcke jahrelang von dem Ladegerät umgeschlagen – die bearbeiteten Kalksandsteinplatten finden sich heute zum Beispiel an der Fassade des Berliner Reichstags wieder.

Trotz der Leistungsstärke stellt sich die Frage, warum Kettenlader inzwischen mehr ein Nischendasein fristen. Kai Hannemann macht deren Wirtschaftlichkeit aus – Ketten- und Mobilbagger traut er hier deutlich mehr zu. Jedoch an den vielseitigen Verwendungsmöglichkeiten kann es nicht liegen, dass die Baumaschinenspezies heute für Bauprojekte kaum noch gefragt ist. „Mit einer Laderaupe lassen sich große Erdmassen bewegen. Ein guter Fahrer kann damit auch exakt ein Planum schieben – selbst in schwer zugänglichen Bereichen sind auf schmaler Rangierstrecke Lademanöver möglich“, so der Firmenchef. Früher hat er den Kettenlader auch beim Rückbau eingesetzt. Denn beim Laden des Bauschutts störten weder schwere Armierungen noch Betonbrocken und Träger. Es bestand auch nicht die Gefahr, die Reifen im Bauschutt zu zerschneiden. Anders als ein Kettenbagger schafft eine Laderaupe zum Ende des Abbruchprojekts schnell eindeutige Verhältnisse und ebnet das Gelände. Nun

steht ihr eine gewisse Schonfrist zu. Im Abbruch wird sie von Kai Hannemann nicht mehr beansprucht, doch ganz auf sie verzichtet werden soll keineswegs – die Laderaupe leistet gute Dienste. „Ist ein Gerät einmal bei uns im Maschinenpark, dann bleibt es dort auch“, so die Strategie.

Der harte Einsatz im Lauf von 26 Jahren hat am gelben Eisen seine Spuren hinterlassen. Trotzdem hat der Kettenlader nach all der Zeit noch immer nicht seinen Geist aufgegeben. Der Motor ist nach wie vor der erste – das Getriebe hielt all die Jahre stand. „Was kaputt ging, waren Hydraulikschläuche. Aber das ist angesichts der knapp 15 000 Betriebsstunden nicht der Rede wert. Noch heute bewegt einer der ersten Fahrer die Baumaschine. Der Kettenlader wurde von uns immer gut in Schuss gehalten. Das erklärt seine ungebrochene Kraft bis jetzt“, berichtet Kai Hannemann. Der Unternehmer setzt bei Baumaschinen, insbesondere beim Cat 966M XE auf einen Full-Service, den die Zeppelin Niederlassung Hannover bietet. „Service kommt an erster Stelle. Angesichts der komplexen Elektronik geben wir Reparaturen in die Hände unseres Baumaschinenlieferanten“, so Hannemann. Das soll sich auch in Zukunft nicht ändern, wenn sein Neffe in den Betrieb einsteigt, nachdem er seine Ausbildung zum Mechatroniker bei Mercedes-Benz absolviert hat. Geplant ist, dass er dann in der Abwicklung mitarbeitet.

Abbruch- und Erdarbeiten rund um Braunschweig, Hannover, Magdeburg und Uelzen bilden zusammen mit Transporten das Kerngeschäft von Kai Hannemann. Das Unternehmen ist deutschlandweit im Fernverkehr tätig – Schwer- und Sondertransporte sind inklusive. Bis zu 80 Tonnen schwere Fracht kann im Tiefbett des Tiefladers befördert werden. Hinzu kommen die Transporte von Schüttgütern samt der Aufbereitung von Baustoffen und die Entsorgung von kontaminierten Böden und Gefahrstoffen wie Asbest. Neueste Technik ist Grundvoraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg. Lkw haben daher einen automatischen Abstandsregeltempomaten und demnächst wirkt das Unternehmen als einziger Betrieb in Braunschweig mit, Tote-Winkel-Assistenzsysteme zu testen. Seinen ersten Lkw hat sich Kai Hannemann von 14 000 DM Startkapital gekauft, die er sich von seinem Großvater geliehen hatte. Zum Fuhrpark gehören heute rund 40 ziehende Einheiten, darunter Tieflader, Dreiachser, Sattelzüge und Abroller, die von der rund 35 Mitarbeiter starken Belegschaft bewegt werden. „Das verschafft uns die nötige Flexibilität, die man braucht und die unsere Stärke ist“, so der Firmenchef. Und diese fordert er auch von dem neuen Cat Radlader ein. Dieser hat deshalb eine StVZO-Zulassung. „Die Straßenverkehrszulassung ist ein Alleinstellungskriterium bei dem Radlader. Sie erlaubt uns, dass wir uns mit der Maschine frei auf deutschen Straßen bewegen dürfen“, so Kai Hannemann. Vier Kilometer trennen den Baustoffplatz vom Firmensitz. Abends und am Wochenende rückt das Gerät ein, um in der Werkstatt durchgecheckt und regelmäßig abgeschmiert zu werden. Damit steht einer ähnlich langen Einsatzdauer des Radladers wie bei dem Kettenlader 973 nichts im Wege.

Bildtexte:

Bild 1: Der Radlader kommt schnell vom Fleck und ist zügig zur Stelle, wenn firmeneigene Lkw oder Lkw von Kunden mit seiner 4,3 Kubikmeter großen Felsschaufel beladen werden.

Bild 2: Arbeiten Seite an Seite: ein Cat Kettenlader 973 und ein Cat Radlader 966M XE in der Verladung.

Fotos: Zeppelin

Zur Veröffentlichung, honorarfrei. Belegexemplar oder Hinweis erbeten.

Über die Zeppelin Baumaschinen GmbH

Die Zeppelin Baumaschinen GmbH ist Europas führende Vertriebs- und Serviceorganisation der Baumaschinenbranche und seit 1954 in Deutschland der exklusive Vertriebs- und Servicepartner von Caterpillar Inc., dem weltgrößten Hersteller von Baumaschinen. Mit 1.614 Mitarbeitern und einem 2017 erwirtschafteten Umsatz von 1,05 Milliarden Euro ist die Zeppelin Baumaschinen GmbH die größte Gesellschaft des Zeppelin Konzerns. Zum Produktportfolio zählen neben dem Vertrieb von neuen und gebrauchten Caterpillar Baumaschinen der Service, der bundesweit flächendeckend in 35 Niederlassungen erfolgt, die Beratung und die Finanzierung für die Geräte. Die Zentrale und der juristische Sitz der Zeppelin Baumaschinen GmbH befinden sich in Garching bei München.

Weitere Informationen unter zeppelin-cat.de.

Über den Zeppelin Konzern

Der weltweit an 190 Standorten aktive Zeppelin Konzern mit über 8.000 Mitarbeitern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2017 einen Umsatz von 2,75 Milliarden Euro. Der Zeppelin Konzern organisiert seine konzernweite Zusammenarbeit in einer Managementholding und sechs Strategischen Geschäftseinheiten: Baumaschinen EU (Vertrieb und Service von Baumaschinen), Baumaschinen CIS (Vertrieb und Service von Bau- und Landmaschinen), Rental (Miet- und Projektlösungen für Bauwirtschaft und Industrie), Power Systems (Antriebs- und Energiesysteme), Anlagenbau (Engineering und Anlagenbau) und Z Lab (neue digitale Geschäftsmodelle). Die Zeppelin GmbH ist die Holding des Konzerns mit juristischem Sitz in Friedrichshafen und der Zentrale in Garching bei München.

Weitere Informationen unter zeppelin.com.

Zeppelin Baumaschinen GmbH

Kommunikation

Graf-Zeppelin-Platz 1

85748 Garching bei München

Klaus Finzel

Tel.: +49 89 3 20 00 - 341

klaus.finzel@zeppelin.com

zeppelin-cat.de