Der Effizienz verpflichtet

Moß investiert in den 50. Bagger, seine Werkstatt und einen Cat Longfront-Rebuild

LINGEN (SR). Mit dem Erwerb eines neuen Cat 336ELN mit OilQuick zählt Markus Moß nunmehr 50 Hydraulikbagger in seinem Maschinenpark. Um diese zu warten, investiert der Abbruchunternehmer zudem in eine 1 200 Quadratmeter-Werkstatt mit Vollausstattung und Hochregallager. Zudem hat der Abbruchunternehmer seinen Cat 345C Longfront durch die Zeppelin Niederlassung Osnabrück für ein zweites Maschinenleben gerüstet.

Schlüsselübergabe während der Einweihungsfeier der neuen Werkstatt: Astrid und Markus Moß (rechts und Zweiter von rechts) sowie Baggerfahrer Franz Teichert (Mitte) übernehmen den neuen Cat 336ELN von Johannes Eixler (Zweiter von links), Zeppelin Gebietsverkaufsleiter, und Christoph Longerich (links), zuständiger Zeppelin Serviceberater.

2013 feierte das Unternehmen Moß aus Lingen im Emsland sein 50-jähriges Bestehen. In diesem Jahr findet die Firmengeschichte ihre Fortsetzung: Der Mittelständler vergrößert sich. Er baut in Eigenleistung Hallen, darunter ein 1 200 Quadratmeter großes Werkstattgebäude mit Bremsenprüfstand, Hochregallager und Sechs-Tonnen-Kranbahn sowie weitere Lagerflächen, Verwaltungs- und Schulungsräume als auch Stellplätze für seinen Maschinenpark. „Die Idee dafür hatte ich schon lange, aber die Pläne mussten reifen, bis wir sie umsetzen konnten“, so Geschäftsführer Markus Moß, der seit 1996 den Familienbetrieb führt. Es ist nicht die einzige Investition, die Einzug hält. Ein neuer Cat Kettenbagger 336ELN aus dem Zeppelin Lieferprogramm ergänzt als 50. Hydraulikbagger den Maschinenpark von Moß. Erster Einsatzort wird der Abbruch der Kokerei Kaiserstuhl auf dem Gelände der Westfalenhütte sein. Zum Auftrag gehört der Rückbau von 108 Gebäuden – in Summe geht es um 400 000 Kubikmeter umbauten Raum, darunter ein 70-Meter-Förderturm sowie die Beseitigung von 20 000 Quadratmetern Oberflächen und Fundamenten. Es ist bereits der dritte Bagger der 336er-Baureihe, die durch Bedienbarkeit, hohe Reiß- und Losbrechkräfte sowie einfache Instandhaltung überzeugen konnte, den Moß nutzt, und welchen Johannes Eixler, Zeppelin Gebietsverkaufsleiter, dem Firmenchef vermittelte. Mit der gewünschten Sonderausstattung OilQuick kann der Baggerführer den Anbaugerätewechsel selbstständig in Sekundenschnelle durchführen, ohne seine Kabine zu verlassen.

Doch nicht nur hier gilt die Devise: „Qualität setzt sich durch.“ Ein Cat Kettenbagger 345C Longfront aus dem Maschinenpark des Abbruchspezialisten wurde genau aus diesem Grund überholt und so für ein weiteres Maschinenleben vorbereitet. Mit stetigen Investitionen in Personal und Maschinen und seinem Gespür für technologisch sinnvolle Neuerungen sieht sich Firmenchef Markus Moß, der den Familienbetrieb in zweiter Generation führt, für die Zukunft gerüstet.

Ob die Wahl der Arbeitsverfahren auf der Baustelle oder die Maschinen: Sie alle müssen Effizienz beweisen. Das Gleiche betrifft auch die internen Prozesse und ist eine wichtige Entscheidungsgröße für Firmeninvestitionen. Werden Maschinen zur Reparatur gebracht, hat der Unternehmer eine klare Vorstellung davon, wie diese zu bearbeiten sind – nämlich gründlich und zügig. Trotz der zuverlässigen Reparatur- und Wartungspartner und der eignen Werkstattmannschaft strebt Markus Moß an, jedes wichtige Anbaugeräte in doppelter Ausführung zur Verfügung zu haben, um schnellstmöglich für Ersatz auf den Baustellen sorgen zu können. Nur Geräte, die hinsichtlich ihres Verschleißes und ihrer Funktionalität überprüft und für leistungsfähig befunden wurden, dürfen sich auf den Weg in Richtung Baustelleneinsatz machen.

Ein wichtiger Schritt in der zurückliegenden Unternehmensentwicklung war das Jahr 2008/2009 für Moß. Seinerzeit wurde der neue zentrale Firmenstandort im Lingener Gewerbegebiet gebaut. Dieser wurde aufgrund des wachsenden Platzbedarfs 2008 an der Ulanenstraße 66 auf einem 4,2 Hektar großen Areal bezogen. Auf dessen Fläche wurde zudem das Recyclingzentrum Lingen vom Unternehmen errichtet. Schon bei den Planungen des Areals war an eine weitere Expansion am neuen Firmenstandort stets gedacht worden. So umfasst der Firmensitz aktuell 80 000 Quadratmeter und bietet so den entsprechenden Platz und die Ausstattung, die der Abbruchspezialist für sein qualitatives Wachstum vor Ort benötigt. „Mit den jüngsten Investitionen schaffen wir optimale Arbeitsbedingungen. Die neue Werkstatt, das Hochregallager und der neue Schulungsraum sind ein sichtbares Zeichen für unser Qualitätsstreben“, so Markus Moß.

1963 als klassisches Fuhrunternehmen gegründet, wurden anfangs mit nur einem einzigen Lkw vor allem Baumaterialien im Güternahverkehr transportiert. Die darauf folgende Expansion war richtungsweisend für die Firmenentwicklung. Dank stetiger Investitionen in Technikinnovationen war Moß fortan in der Lage, als einer der Ersten auch schwierige Abbruchvorhaben wie Bunker- oder Brückenabbrüche in kurzer Zeit durchzuführen, wie unlängst an der A7 (siehe Kasten).

130 Mitarbeiter beschäftigt das Unternehmen heute. Um den großen Bedarf an Fachkräften decken zu können, werden junge Leute in den Berufsfeldern Mechaniker für Land- und Baumaschinen, Baugeräteführer, Facharbeiter für Beton- und Abbruchtechnik sowie Berufskraftfahrer ausgebildet. Entsprechende Schulungen und die Weiterqualifizierungen der gesamten Belegschaft werden zukünftig vor Ort am Firmensitz zentral in dem neuen Schulungsraum abgehalten. Dieser wurde in den Werkstattneubau integriert. Denn nur durch stetige Weiterbildung können Kompetenzen ausgebaut und gefördert werden, die für eine Spezialisierung in den Geschäftsfeldern Abbruch, Recycling und Erdbau unabdingbar sind. Ein aktueller Beleg dafür ist das RAL-Gütezeichen für „mobil aufbereitete Recycling-Baustoffe“, die Moß als erster Betrieb der Branche Ende Mai erhält.

Erster Einsatzort für den 50. Hydraulikbagger wird der Abbruch der Kokerei Kaiserstuhl auf dem Gelände der Westfalenhütte sein, wo der Cat 345C bereits in seinem Element ist. Fotos: Moß

Cat Kettenbagger 345C für das zweite Maschinenleben vorbereitet

Die Aufgabe, die auf den Cat 345C wartete, hatte es in sich. Die Baumaschine durfte keine Müdigkeit vorschützen. Beim Abbruch der 30 Meter hohen und 200 Meter langen Helterbachbrücke an der A7 wurde von ihr voller Einsatz und Zuverlässigkeit erwartet. Nachdem der alte Brückenbelag abgefräst und Schutzplanken, Geländer und Schilder demontiert wurden, zerlegten Baumaschinen wie der Cat Kettenbagger 345C mit seiner 27 Meter Longfront und einer 3,3-Tonnen-Schere der Firma Moß die Brücke in ihre Einzelteile, und das bei laufendem Verkehr, dicht neben der neuen Autobahnbrücke der A7. Dabei arbeitete der Cat 345C Longfront in engem Zusammenspiel mit dem firmeneigenen 50-Meter-Abbruchbagger, um die Hauptträger, Unterzüge und Brückenpfeiler zu Fall zu bringen. Zu den weiteren Leistungen gehörte die Zerkleinerung des Stahlbetons mittels Pulverisierer mit einem Volumen von rund 8 000 Kubikmetern. Das Material selbst wurde anschließend vor Ort mit einer firmeneigenen Brecheranlage aufbereitet und später beim anstehenden Straßenbau wiederverwendet. Schließlich muss der Cat Kettenbagger noch mit seinem Kurzausleger dafür Sorge tragen, dass die Fundamente verschwinden. Dass die Cat Longfront-Maschine dabei schon weit über 9 000 Betriebsstunden anzeigte, war von außen nicht ersichtlich – ein neuer Lack verhalf ihr zu neuem Glanz. Eigentlich hatte sie das Ende des ersten Maschinenlebens erreicht und sollte ausgetauscht werden. Doch sie wurde von der Zeppelin Niederlassung Osnabrück einem Rebuild unterzogen und war so überholt worden, dass sie damit ein zweites Maschinenleben innerhalb des mittelständischen Familienbetriebs Moß aufnehmen und wieder voll durchstarten konnte. Bevor der Bagger seinen Einsatz im Abbruch aufnahm, erfolgten diverse Tests auf dem Gelände der Zeppelin Niederlassung Osnabrück, um sicherzugehen, dass die Überarbeitung hält, was sie verspricht und der Kunde ein einwandfreies Gerät bekommt. Zudem wurden die zuvor spezifischen Maschineneinstellungen von Moß vom Rebuild-Team gespeichert und nach dem Rebuild wieder so eingestellt, wie es die Baggerfahrer zuvor gewohnt waren.

Vorgeknöpft haben sich die Servicemitarbeiter Walter Terinde und Patrick Hafkemeyer die Longfront respektive den Erdbauausleger in einer Rekordzeit von sechs Wochen. Instandgesetzt wurde im Rahmen des Cat Certified Power Train Rebuild der Kraftstrang der Baumaschine. Dabei wurden im Schnitt rund 3 000 Teile getauscht. Der Cat 345C ist die vierte Baumaschine, die in Osnabrück auf diese Weise wieder flott gemacht wurde – ein Cat Wasserwagen und zwei Cat Muldenkipper wurden bereits im Rahmen des Rebuilds auf Vordermann gebracht.

Selbst wenn jeder Rebuild bei Zeppelin nach festen Standards innerhalb eines definierten Prozesses erfolgt, so hat doch jede Baumaschine ein Vorleben und weist einsatzbedingte Abnutzungserscheinungen auf. Im Fall des Cat 345C war die Vorgeschichte bekannt – die Baumaschine war vom Abbruchunternehmen Moß auf der bauma 2007 angeschafft worden, zu einer Zeit, als die Abbrüche von Kasernen und Industrieanlagen anstanden. Es folgten komplexe Einsätze beim Abbruch von Brücken und Schwersteinsätze bei Bunkerabbrucharbeiten.

Bevor sich die Osnabrücker Werkstatt an die Arbeit machte, wurde der Bagger gründlich inspiziert. Die Zeppelin Mitarbeiter erstellten einen Schätzbericht, um zu prüfen, ob eine Instandsetzung für das Unternehmen Moß wirtschaftlich ist. Schließlich braucht der Firmenchef Markus Moß absolute Sicherheit über den Zustand seiner Arbeitsgeräte, damit sie gewohnt zuverlässig, schnell und sicher ihre Arbeit verrichten können. Nicht zuletzt hat er hohe Erwartungen an Baumaschinen hinsichtlich ihrer Einsatzdauer und ihres Maschinenlebens. „Dreh- und Angelpunkt war der Drehkranz, doch dessen Werte lagen im Toleranzbereich – dem Rebuild stand von dieser Seite aus nichts im Weg“, so Christoph Longerich, zuständiger Serviceberater, der den Unternehmer hinsichtlich Rebuild umfassend beraten hatte. Um den Verschleiß der Kettenlaufwerke zu ermitteln, wurde von Zeppelin ein CTS-Bericht erstellt. Dabei wurde mithilfe von einem digitalen Messgerät und mithilfe von Ultraschall der Verschleiß von Kettengliedern, Leiträdern, Laufrollen, Tragrollen, Bodenplatten und Buchsen erfasst. Dazu werden Schallwellen hoher Frequenz durch den zu messenden Werkstoff gesendet, die am Ende reflektiert werden. Die Zeitdauer zwischen Aussendung und Empfang der Schallwellen lässt wiederum Rückschlüsse auf die Stärke des Verschleißteils zu. „Das Ergebnis lag mit 25 Prozent Verschleiß weit unter dem kritischen Bereich“, so Longerich.

Beim Abbruch der 30 Meter hohen und 200 Meter langen Helterbachbrücke an der A7 wurde von dem Longfrontbagger voller Einsatz erwartet. Foto: Moß

Doch Rebuild ist nicht gleich Rebuild. „Grundsätzlich braucht man dafür eine gewisse Maschinengröße, damit sich eine Überholung lohnt. In jedem Fall muss man den Zustand der Technik genau unter die Lupe nehmen und analysieren, ob ein Rebuild tatsächlich Sinn macht und sich rechnet oder ob eine neue Baumaschine die bessere Lösung wäre. Insbesondere bei einem Kettenbagger ist die Hydraulik deutlich komplexer als beispielsweise bei einem Muldenkipper und weist deutlich mehr Verschleißteile auf, weswegen wir uns diesen Punkt besonders intensiv angeschaut haben“, erklärt der Zeppelin Serviceberater. Die Baggerhydraulik muss schließlich den strengen Caterpillar Kriterien hinsichtlich Rebuild standhalten können, was dann auch der Fall war. Gemäß den Vorgaben wurden alle Hydraulikventile und Abdichtungen neu gemacht. Unter die Lupe genommen wurde auch der Erdbauausleger. Nach eingehender Prüfung wurde dieser komplett gebuchst und gebolzt – diversere Bohrungen wurden aufgespindelt. Der Cat 345C-Longfront erhielt ein neues Schwenkgetriebe. Der Steuerblock wurde auseinandergebaut und überarbeitet. Der Bagger erhielt neue mechanische Steuerfedern und -schieber. Eine neue Elektronik ist ebenfalls Ergebnis der Überholung. Dabei wurden alle Kabelbäume neu eingezogen. Der Motor des Kettenbaggers wurde in der Zeppelin Niederlassung Köln einer Generalüberholung unterzogen, wo das Unternehmen einen eigenen Motorprüfstand unterhält. Sämtliche Kühlereinheiten, ob Wasserluftkühler, Ladeluftkühler oder Hydraulikkühler, wurden neu verbaut. Auf besonderen Kundenwunsch erhielt die Fahrerkabine einen neuen Sitz. Das Dach bekam als zusätzlichen Schutz eine Panzerverglasung. Die Bedienung der Scheibenwischer wurde auf die Joysticks gelegt. „Das ist einfach komfortabler für den Fahrer, wenn er die nächsten 5 000 Betriebsstunden damit arbeitet“, so Longerich. So lange ist der Einsatz geplant, denn für diesen Zeitraum wurden mit Zeppelin entsprechende Garantievereinbarungen getroffen. Doch was sagt eigentlich der Fahrer zu seinem neuen Arbeitsplatz? Sein Fazit: „Man merkt der Baumaschine ihre Überholung an. Die Hydraulik ist feinfühliger geworden. Die Kraft hat sich verbessert und der Bagger spricht einfach besser an.“ Und das vom ersten Tag an, seitdem sie beim Abbruch der Helterbachbrücke wieder in den Einsatz ging.