

Reifen unter Druck

Lieferengpässe und teure Reparaturen von Reifen für Baumaschinen setzen Bauunternehmen zusehends unter Druck. Die Wartungskosten explodieren – die Stehzeiten durch kaputte Reifen werden häufig unterschätzt.

Die Größe der Fuhrparke von Bauunternehmen ist sehr unterschiedlich. Kleinere Bauunternehmen mieten lieber Baumaschinen, die sie nicht das ganze Jahr über brauchen, an, größere Baufirmen leisten sich ihren eigenen Fuhrpark. Leisten ist dabei das Stichwort – denn die Wartung, also die Erhaltung eines Fuhrparks ist kostenintensiv. Dennoch, bei mittelständischen Bauunternehmen ist die ständige Verfügbarkeit von Lastwagen, Pritschenwagen, aber auch Baggern und Radladern nötig. Vor allem Baumaschinen erhalten zwar mit der Zeit eine Vielzahl an Dellen, eine größere Schwachstelle sind jedoch immer wieder die Reifen. Ein Radlader mit einem Platten fällt für die Baustelle aus, verursacht teure, häufig unterschätzte Stehzeiten für den Unternehmer. Zusätzliche Herausforderung: sofort einen Ersatzreifen zu erhalten.

Das Bauunternehmen Habau spricht aus Erfahrung, denn immerhin betragen die jährlichen Wartungs- und Reparaturkosten allein für Reifen 20.000 Euro. Josef Brandstötter, Fuhrparkverantwortlicher für Wien bei Habau, grübelte eine Zeitlang über eine Lösung der Reifenproblematik. Brandstötter leitet seit 20 Jahren die Deponie und Baurestmassenverwertung in Fischamend. Baurestmassen von allen Habau-Baustellen aus Wien, Niederösterreich und dem Burgenland werden nach Fischamend zur Verwertung gebracht. Aber auch andere Bauunternehmer nützen den Standort. „Die meisten Reifenschäden verursachen Metallteile und Bewehrungsseisen. Häufig hatte ich das Problem, dass ein kaputter Radladerreifen eine Stehzeit von einem Tag auslöste – da wir hier aber mehr als ausgelastet sind, und da Zeit bekanntlich Geld ist, dachte ich ernsthaft darüber nach, wie ich dem Reifenproblem Herr werden kann. Entweder gab es keine neuen Reifen oder ich musste auf die Reparatur warten – von den Kosten ganz abgesehen.“

Beeindruckender Härtetest

Ein ganz normaler Arbeitstag bei Habau in Fischamend, 8 Uhr: Es ist kalt, neblig, feucht – drei Radlader und ein Lkw sind bereits im Einsatz, ein Bagger ladet unermüdlich Baurestmassen auf einen Brecher. Das Material wird automatisch sortiert, gesiebt, und Metallteile werden extra ausgeworfen. Das eingespielte Team kennt die Tücken und Ge-

fahren bei der Arbeit auf der Deponie, dennoch sind Reifenschäden kaum zu vermeiden. Der erfahrene Baggerfahrer Franz Grünstäudl erzählt: „Stahl und Eisen in Beton, aber auch spitzes Abbruchmaterial ist der Tod für die Reifen.“ Er zeigt auf einen Reifen, an dem ein tiefes Loch zu sehen ist. „Natürlich achte ich darauf, nicht mutwillig den Reifen kaputtzumachen, aber gerade bei meiner Tätigkeit hier gelingt das nicht.“

Die Deponiearbeit beansprucht Reifen weit mehr als auf einer konventionellen Baustelle. Trotz des Einsatzes einer eigenen Planierraupe im Team von Habau, welche die Wege ebnet, passiert ständig eine Verletzung der Reifen. Auch der Kollege mit dem relativ neu bereiften Radlader zeigt auf bereits erste Mantelschäden.

Brandstötter stieß eher durch Zufall auf eine Alternative zur Reifenreparatur oder gar Neureifen – durch die Habau seit rund einem Jahr 4.000 Euro gespart hat. Das Zaubermittel heißt Airseal. „Am Anfang war ich skeptisch, denn alles, was man so einfüllt, dachte ich, kann doch nicht funktionieren.“ Kurt Zbornik von Airseal befüllte probeweise die Reifen der Radlader kostenlos: „Ich wollte Josef Brandstötter zeigen, dass unser Dichtmittel funktioniert, und ihm nicht einfach etwas verkaufen. Unser Erfolg liegt darin begründet, dass wir zufriedene Kunden haben – auf lange Zeit!“

Immer noch mehr als skeptisch arbeitete das Habau-Team mit den mit Airseal befüllten Reifen – der Erfolg überzeugte selbst den Baggerfahrer Grünstäudl: „Der Unterschied zum Ausschäumen ist, dass das Mittel flüssig ist und sich im Reifen verteilt. Vor allem: Mit Airseal behält der Reifen seine Federeigenschaften – eine für meinen Rücken wesentliche Funktion. Denn ich spüre jede Unebenheit, ich könnte deshalb auch nie mit Vollgummireifen fahren, das würde mein Rücken mir nie verzeihen.“ Sein Komatsu-Radlader hat eine Komfortkabine plus einem extra bequemen und gesundheitsfreundlichen Sitz. Dennoch, so Grünstäudl, sei die Beschaffenheit der Reifen entscheidend, wie viel von den Erschütterungen an den Baggerfahrer weiter übertragen werden.

Nach dem Probeeinsatz von Airseal war Brandstötter überzeugt und ließ alle Baumaschinen – zunächst ohne Rücksprache aus der Zentrale – befüllen. Seit rund einem Jahr gab es nun keinen einzigen Tag,



Foto: Zbornik

Plattgefahren – kostenintensive Alltagssituation bei Bauunternehmen

an dem ein Gerät ausfiel: „Falls wir ein größeres Reifenproblem haben, füllen wir einfach nach.“ Airseal repariert Reifen quasi während der Fahrt, das Mittel verstopft keine Ventile und kann zum Runderneuern einfach abgewaschen werden.

Werner Zenz, Gerätemanagement und Leitung technischer Bereich bei der Porr, ist Herr über rund 4.000 Lkws, Kleinbusse, Pritschen- und Kastenwagen, Muldenkipper, Baggerlader bis hin zu Radladern. Der Fuhrpark ist in Summe zwischen 800 und 3.600 Stunden pro Jahr Einsatz. Die Instandhaltung des Fuhrparks kostet der Porr eine Summe im unteren zweistelligen Millionenbereich. Die Wartezeiten auf neue Reifen beschreibt Zenz als nicht so gravierend: „Generell ist zwischen normaler Pkw- bzw. Lkw- sowie EM-Bereifung, Earthmover-Reifen, für alle großen Baumaschinen zu unterscheiden. EM-Reifen werden auf Radladern, Muldenkippern, Kleindumpfern usw. montiert. Die Kosten je Reifen betragen bis zu 8.000 Euro. Lkw- und Pkw-Bereifung ist bei allen Händlern lagernd und kann sofort bezogen und montiert werden. Bei EM-Reifen beträgt die Lieferzeit je nach Dimension zwischen ein und zwölf Monaten. Diese Bereifung muss entsprechend vorgeplant bzw. vorgehalten werden.“

Jederzeit einsatzbereit

Auf die Frage, warum nicht längst alle Bauunternehmen Airseal als Kostenbremse einsetzen, erklärt Reinhold Clauhs, Geschäftsführer Airseal: „Bei Großbaustellen fallen die Kosten für Reifenreparaturen unter Regien, sind nicht wirklich sichtbar, denn das Geld ist budgetiert. Spart man da etwas ein, erhält man bei der nächsten Baustelle weniger. Andererseits kennen viele Betriebsleiter das Problem nicht, da ohnehin genügend Ersatzreifen vom Reifendienst zur Verfügung stehen und die Kosten der Standzeiten und deren Folgekosten woanders ausgewiesen sind.“

Diese Tatsache bestätigt auch Brandstötter: „Unsere Zentrale in Perg dachte ebenso – ich konnte sie aufgrund der Kostensenkung überzeugen. Inzwischen werden in Perg bereits Scheibtruhen mit Airseal befüllt und erhalten dadurch eine bis dato noch nie da gewesene verlängerte Lebensdauer.“ Zenz kennt die Alltagssituation im Fuhrpark – im Normalfall, also auf konventionellen Baustellen, läuft die Reifenwartung reibungslos: „Standardmäßig werden die Reifen normal verschlissen und müssen aufgrund der Gesetzgebung bzw. des verminderten Traktionsverhaltens ge-



Gefahr im Anmarsch: Deponieleiter Brandstötter zeigt ein Loch im Reifen, Airseal stoppt den Luftverlust.

tauscht werden. Dabei handelt es sich um geplante Arbeitsvorgänge, die entsprechend kurze bzw. keine Ausfallszeiten erzeugen. Schäden durch spitze Gegenstände wie Eisen oder Steine, welche Schnitte oder entsprechende Löcher im Reifen erzeugen, kommen eher selten vor und werden soweit wie möglich repariert. Durch das Vorhalten von Komplettgarnituren – Rad plus Felge – kann die längere Reparaturdauer ohne nennenswerte Ausfallzeit überbrückt werden. In Betrieben wie Depo-nien oder Tunnelbaustellen, wo derartige Schäden durch äußere Einflüsse öfters vorkommen, werden die Reifen mittels Spezialschaum ausgeschäumt oder Vollgummiräder montiert.“ Kurt Zbornik erklärt: „Bei klassischen Reifenschäden sowie Luftverlust vertraut die Porr ebenso Airseal.“

In Fischamend ist es inzwischen 10 Uhr, die Frühstückspause ist zu Ende, das Habau-Team kurvt und arbeitet bereits wieder emsig – sechs vollbeladene Lkws stehen in einer Warteschlange, um auf die Waage zu fahren. Nach dem Abwiegen wird die Ladung kontrolliert: „Wieder Abbruchmaterial, Beton mit Eisen – heute dank Airseal zum Glück kein Problem mehr für uns“, ist Brandstötter zufrieden.

Gisela Gary



Härteeinsatz für Radlader – spitze Steine und Eisenteile stellen eine Gefahr für Reifen dar.