



Zusammenspiel von Mensch

Längst hat sich etabliert, dass über das gesamte Berufsleben das stetige Lernen eine Grundlage nachhaltigen Erfolgs darstellt. Das gilt auch für die Bedienung der schweren Maschinen in Steinbrüchen. So stellen Muldenkipper und Co. einige der teuersten Betriebsmittel in der Gesteinsgewinnung dar. Dazu bieten die modernen Fahrzeuge technische Standards, deren Nutzen sich nur bei sachgerechtem Gebrauch voll entfalten kann. Die Pescher Beteiligungen GmbH & Co. KG hat dies erkannt und schult ihre Fahrer mit professioneller Unterstützung.

Mit drei Steinbrüchen in Deutschland gehört Pescher zum Mittelstand der hiesigen Gewinnungsbranche. Im Werk Halbeswig im Sauerland bei Meschede gewinnt das Unternehmen im Jahr etwa 900.000 t hochwertigen Diabas. Rund 15 Mobilgeräte stehen dabei tagtäglich im Einsatz – im Idealfall in Logistik und Handling perfekt bewegt und optimal aufeinander abgestimmt. Um diesem Idealfall in der Betriebspraxis möglichst nahe zu kommen weiß Axel Führer, zuständig für den Fuhrpark der Pescher-Gruppe, um die Bedeutung regelmäßiger Schulungen der bedienenden Maschinisten an allen drei Standorten des Unternehmens.

Spezialisten vor Ort

Die renommierten Baumaschinenhändler führen in der Regel bei Lieferung der Maschinen und Fahrzeuge in die allgemeine Bedienung ausführlich ein. Oft reichen diese Einweisungen aber nicht für das vollständige Beherrschen aller Funktionen, um den teuren, leistungsstarken Maschinen möglichst das Optimum entlocken zu können. Im Betrieb warten vielfach ablaufbedingte Besonderheiten mit Herausforderungen, die ohnehin von Routineschulungen nicht vollständig erfasst werden können. Da zudem heute in der Regel jeder Fahrer oder Maschinist auch ein Spezialist ist,

der auf einem Fahrzeugtyp etliche Jahre arbeitet, erscheint es sinnvoll, neben den Investitionen in die Technik auch die Personalfähigkeiten im Fokus zu behalten. Da trifft es sich gut, dass einige der großen Händler über erfahrene Berater verfügen, die aus den Erfordernissen vor Ort individuelle Weiterbildungen formen können. Daher nutzt Axel Führer auch regelmäßig die Spezialisten von mehreren großen Herstellern, deren Fahrzeuge und Maschinen vor Ort jeweils im Einsatz sind. So ist etwa Bernd Schulze vom Komatsu-Generalhändler Schlüter-Baumaschinen aus Erwitte bereits seit 2006 als technischer Einsatzberater in den Steinbrüchen der Region tätig, immer wieder eben auch im Diabas von Halbeswig. Der Fachmann von Schlüter-Baumaschinen sieht seine Tätigkeit durchaus markenübergreifend, denn es geht um Effizienzsteigerung und Arbeitssicherheit sowie Verschleißreduzierung im betrieblichen Alltag. Dafür schöpft Bernd Schulze aus seinen Erfahrungen aus vielen Steinbrüchen. Hilfreich ist auch, dass er früher selbst in einem Gewinnungsbe-

MENSCH UND MASCHINE:
Axel Führer (l.) nutzt regelmäßig die Schulungsmöglichkeiten durch Bernd Schulze vom Komatsu-Partner Schlüter-Baumaschinen.



GEREGELTE ABFOLGE: Die genaue Abstimmung mehrerer Fahrzeuge bietet Potenzial zur optimalen Ressourcennutzung.



und Maschine im Blick

trieb tätig war. So erkennt er Optimierungspotenziale im Zusammenspiel der mobilen Hauptakteure wie Bagger, Radlader und Muldenkipper. Das beginnt beim Podest, auf dem der Bagger bei der Beladung des Skw stehen sollte, und der Position des Baggers, damit etwa der Schwenkwinkel nicht zu groß – und ineffizient wird.

Bindeglied Muldenkipper

Besonders der Skw birgt als Schlüsselgerät eine übergreifende Bedeutung, die sich erst bei näherer Betrachtung bis ins Detail erschließt. So kommt ihm eine große Bedeutung in der Gesamtlogistik der Gewinnung zu, wie auch Bernd Schulze weiß: „Es ist gar nicht nötig –

oder mitunter sogar kontraproduktiv, dass die Fahrer beim gleichzeitigen Einsatz mehrerer Muldenkipper möglichst schnell fahren.“ Es kommt eher auf die optimale Aneinanderreihung an, und die lässt sich im Zusammenspiel ebenfalls trainieren. So kann vermieden werden, dass sich mehrere Skw bei der Be- oder Entladestelle ins Gehege kommen, beim Rangieren gegenseitig behindern oder im Leerlauf warten müssen. Das Gleiche gilt für das Befahren der Strecken zum Brecher, wo sich die Kipper im Idealfall nicht an Engstellen begegnen sollten. Eine angepasste Fahrweise besonders auf Gefällepassagen lässt sich etwa durch einen fachgerechten Gebrauch des Retarders erreichen, bei gleichzeitiger Schonung der eigentlichen Fahrbremsen. Aber auch eventuelle Nachbesserungsaufgaben seitens der Betriebsleitung offenbaren sich hier am ehesten. So führen etwa zu enge Kurven für eine erhöhte Gefahr von Reifenschäden. Auch auf derartige Details weist Bernd Schulze hin. Und Axel Führer nimmt solche Ratschläge gerne an:



ÜBERGREIFEND DENKEN: Nur wenn Skw und Bagger optimal positioniert sind, lässt sich auch optimal arbeiten (Szene für GP nachgestellt).

BLICK AUF DETAILS: Externe Berater legen auch mal den Finger auf eine zu enge Kurve.

Fotos: Wistinghausen



ZEIT ZUM LERNEN: Die modernen Skw wie der Komatsu HD605 verfügen über zwei Sitze, damit Bernd Schulze (r.) mit dem Fahrer Georg Gierse perfekt im praktischen Einsatz trainieren kann.

„Auch für uns kommen dabei immer wieder wichtige Kenntnisse heraus, die wir als zusätzliches Optimierungspotenzial zu schätzen wissen.“

Lernen ohne Zeitdruck

Das Schulungsprogramm findet im laufenden Betrieb statt. Das ist praxisnah und bringt nur ein ausgesprochen geringes Maß an Behinderung der Arbeitsabläufe mit sich. Dadurch hat Bernd Schulze ausreichend Gelegenheit, alle Maschinisten individuell zu betreuen. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass es natürlich erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Bedienern gibt, je nach Erfahrung, Motivation und Persönlichkeit. Die Fahrer sollen sich mitgenommen fühlen und werden ihrerseits zu entsprechendem Input animiert. Das funktioniert, wie Bernd Schulze und Axel Führer gemeinsam bestätigen können: „Lebhafte Diskussionen über die Einsatzszenarien sind der Regelfall und sehr willkommen.“ Dabei erfolgt die Schulung in drei Schritten: Nach einer etwa zweistündigen Theorieschulung begleitet der Schlüter-Spezialist zunächst alle Fahrer während ihrer Tätigkeit ausgiebig und gibt Tipps für eine Praxisoptimierung. Etwa acht Wochen später erfolgt eine erneute Vertiefung auch vor dem Hintergrund, wie die Ratschläge umgesetzt werden können. Das vermittelte direkte Feedback kommt dabei gut an, wie auch Georg Gierse findet, der bei Pescher im Steinbruch Halbeswig erst seit wenigen Monaten einen

modernen Skw Komatsu HD605 steuert: „Wir haben bei den Schulungen mehrfach die Gelegenheit, in aller Ruhe über mehrere Stunden in der Fahrpraxis Details durchzugehen mit einem Experten von außen. Das bringt einen auf jeden Fall voran.“

Vorteil für alle Beteiligten

Übergreifend haben die guten Erfahrungen nachweisbare Resultate hinterlassen, die nach Angaben von Axel Führer mit der Motivation der Fahrer einhergehen. Das folgt der Erkenntnis, dass diese Maßnahmen entscheidend dazu beitragen können, dass die Bediener ihre Maschine möglichst gut verstehen und ihre Eigenheiten kennenlernen. Hinter den Kulissen lenken die Erkenntnisse der Schulungsmaßnahmen auch den Blick auf die Großfahrzeuge als die we-

sentlichen Energieverbraucher in Steinbrüchen und Kiesgruben. Der Kreis schließt sich in diesem Zusammenhang, wenn es gilt, die heute oft aufwendig erhobenen Telematikdaten einzubinden. Im Idealfall können sie bei der Bewertung zum Dieserverbrauch, Stillstands- und Leerlaufzeiten gezielt praktisch nutzbare Bedeutung bekommen. Dazu fallen dem externen Berater – und als solcher sieht sich Bernd Schulze durchaus auch – regelmäßig Dinge auf, an die einfach auch noch niemand zuvor gedacht hat. Die Schulungen haben sich bei Pescher als sehr gute Investition erwiesen. Daher kann sich Axel Führer gut vorstellen, noch intensiver in diesem Feld zu agieren.

(bwi)

- www.pescher.de
- www.diabas-halbeswig.biz
- www.schlueter-baumaschinen.de

GUTER NEBENEFFEKT: Der technische Einsatzleiter erkennt auch Auswirkungen von erhöhtem Verschleiß etwa aufgrund einer nicht optimalen Streckenführung im Steinbruch.

