

# 2010 *PRESSESPIEGEL*

## Absichtserklärung

Im November unterzeichnen das österreichische Unternehmen Felbermayr und Rail Cargo Austria, die bereits seit Jahren erfolgreich zusammenarbeiten, eine Absichtserklärung. Primäres Ziel der Erklärung ist neben einem Know-how-Transfer zwischen den beiden Unternehmen auch eine weitere Verbesserung der ökologischen und ökonomischen Performance sowie die gemeinsame Formulierung künftiger Ziele. Für den Leiter der Spezialtransporte seitens der RCA, Gerhard Helmer ist der „Letter of Intent“ auch der Beweis für eine gute Zusammenarbeit in der Vergangenheit, aber auch Herausforderung für die Zukunft.



V.l.n.r.: Thomas Grabuschnigg (Felbermayr), Horst Felbermayr (Felbermayr), Mario Potzinger (RCA), Gerhard Helmer (RCA) und Wolfgang Schellerer (Felbermayr).

## Noch enger

## Aufs Gleis gesetzt

Felbermayr und Rail Cargo Austria (RCA) wollen künftig noch enger zusammenarbeiten. Um die bestehende Partnerschaft auf formelle Beine zu stellen und weiter auszubauen, haben Vertreter beider Unternehmen eine Absichtserklärung unterzeichnet. Schon seit Jahren unterhalten das Tochterunternehmen der ÖBB, die Rail Cargo Austria, und Felbermayr eine bereichsübergreifende Zusammenarbeit. Bei Bahntransporten liegt die Zusammenarbeit nahe, aber auch auf den Verkehrsträgern Straße und Wasser und im Baubereich ist Felbermayr ein langjähriger Partner der RCA. Primäres Ziel dieser

Absichtserklärung ist neben einem Know-how-Transfer zwischen den beiden Unternehmen auch eine weitere Verbesserung der ökologischen und ökonomischen Performance sowie die gemeinsame Formulierung künftiger Ziele, hieß es. Für Firmengründer Horst Felbermayr und Geschäftsführer Wolfgang Schellerer gibt es viele Gemeinsamkeiten, die man nutzen könne, so zum Beispiel die Infrastruktur. „Wir haben Niederlassungen in den gleichen Ländern, die könnten wir gemeinsam nutzen“, schlägt Horst Felbermayr (2.v.l.) vor und nennt damit ein konkretes Beispiel.







Foto: Atelier Mozart, Linz

WKOÖ-Präsident Dr. Rudolf Trauner (r.) überreichte Horst-Rainer Felbermayr das Kommerzialsratsdekret.

## Horst-Rainer Felbermayr Kommerzialsrat

**Kürzlich überreichte WKOÖ-Präsident Dr. Rudolf Trauner Horst-Rainer Felbermayr – dem geschäftsführenden Gesellschafter der Felbermayr GmbH mit Stammsitz in Wels – das Dekret über die Verleihung des Berufstitels „Kommerzialsrat“.**

KommR Felbermayr (64) übernahm 1967 gemeinsam mit Gattin Gisela das väterliche Transportunternehmen in Wels, das er in der Folge sukzessive ausbaute. Einen besonderen Namen hat sich die Unternehmensgruppe Felbermayr durch intelligente und umweltschonende Schwertransporte in Verbindung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserweg gemacht. 14 Standorte gibt es derzeit in Österreich. Inzwischen agiert man weltweit, in Europa (18 Stützpunkte) ist man auf diesem Gebiet mittlerweile Marktführer, beschäftigt 1750 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen Jahresumsatz von ca. 393 Mio. Euro.

## Verleihung des Berufstitels „Kommerzialsrat“

WKOÖ-Präsident Dr. Rudolf Trauner überreichte Anfang Februar Horst-Rainer Felbermayr das Dekret über die Verleihung des Berufstitels „Kommerzialsrat“.

DEKRET

Komm.-Rat Felbermayr ist geschäftsführender Gesellschafter der Felbermayr GmbH mit Stammsitz in Wels. Er übernahm 1967 gemeinsam mit seiner Gattin Gisela das väterliche Transportunternehmen in Wels, das er in der Folge sukzessive ausbaute.

ße, Schiene und Wasserweg gemacht. Mit inzwischen 14 Standorten in Österreich und darüber hinaus 18 Stützpunkten in ganz Europa ist die Firma auf diesem Gebiet mittlerweile Marktführer in Europa.

Neben dem eigenen Unternehmen stellte Komm.-Rat Felbermayr über viele Jahr sein Wissen



WKOÖ-Präsident Dr. Rudolf Trauner (re.) überreichte Horst-Rainer Felbermayr das Kommerzialsratsdekret

Foto: Atelier Mozart

Eine besonderen Namen hat sich die Firma Felbermayr durch intelligente und umweltschonende Schwertransporte in Verbindung der Verkehrsträger Stra-

auch in den Dienst der Wirtschaftsvertretung – als Bezirksvertrauensperson sowie als Mitglied des WKO-Bezirksstellenausschusses von Wels-Stadt. ■



# Felbermayr hat einen neuen Geschäftsführer

**WELS.** Direkt nach Matura und Bundesheer stieg Peter Stöttinger 1991 bei der Welser Firmengruppe Felbermayr ein. 19 Jahre später ist er an der Unternehmensspitze angelangt: Seit Jahresbeginn ist er Geschäftsführer.

Seine technische Kompetenz eignete sich der Welser an der örtlichen Maschinenbau-HTL an. Nach dem Präsenzdienst stieg er beim Transport- und Bauunternehmen Felbermayr ein. Dann startete er nebenbei auch noch ein Wirtschaftswissenschafts-Studium. „Das war gar nicht so einfach zu vereinbaren. Die Arbeit wurde immer mehr, für das Studium blieb immer weniger Zeit“, sagt der 37-jährige Familienvater.

Dann kam 1999 die Chance, in ausländischen Tochterfirmen Erfahrungen zu sammeln. Stöttinger nützte sie und ging für jeweils ein Jahr nach Usbekistan und in die Türkei, wo er mittlerweile für größere Projekte zuständig war. Im Anschluss folgten zwei Jahre in Deutsch-



**Peter Stöttinger** Foto: Werk

land. Bevor Stöttinger nach seinem Auslandsaufenthalt wieder in die österreichische Konzernzentrale zurückkehrte, widmete er sich aber seinem Studium. Für dessen Abschluss nahm er sich ein Jahr Auszeit.

Wieder zurück im Unternehmen, beauftragte ihn die Firmenleitung mit dem Aufbau der Projekt-Abteilung. Dies zur Zufriedenheit der Firmenchefs erledigt, bot ihm kurze

Zeit später Horst Felbermayr den Geschäftsführer-Posten an. „Ich habe gerne zugesagt“, sagt Stöttinger. Gemeinsam mit Horst Felbermayr, dessen Sohn und Wolfgang Schellerer steht er damit jetzt an der Spitze der Unternehmensgruppe, die mittlerweile mit 36 Standorten in zwölf europäischen Ländern vertreten ist.

## Osteuropa stärken

Stöttingers wichtigste Vorhaben zielen auf den osteuropäischen Markt ab. Tochterunternehmen etablieren und das Geschäft ausweiten, nennt er als Ziele. Vorteil sei, dass Felbermayr ein Familienbetrieb ist: „Die Entscheidungswege sind dadurch sehr kurz. Der direkte Kontakt zum Eigentümer ist ein wesentlicher Teil des Erfolgs.“ Seit Jahresbeginn seien auch in Osteuropa wieder Aufwärtstendenzen spürbar.

Peter Stöttinger lebt mit seiner Frau und den drei Kindern in Wels. Sein Bruder Wolfgang leitet das Bus- und Reiseunternehmen sabtours. (bw)

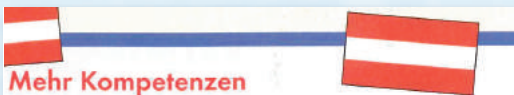


**PETER STÖTTINGER**  
Geschäftsführer  
Felbermayr GmbH

**D**as Familienunternehmen mit Sitz in Wels erweiterte mit Beginn dieses Jahres die Geschäftsführung. Dazu wurde Peter Stöttinger, der schon bisher als Prokurist in der Felbermayr Transport- und Hebeteknik tätig war, mit weiteren Kompetenzen aus-

gestattet. In seiner neuen Funktion wird er zusammen mit Firmengründer Horst Felbermayr und dessen gleichnamigen Sohn sowie Wolfgang Schellerer die weitere Zukunft des Unternehmens maßgeblich mitgestalten.





## Felbermayr erweitert Geschäftsführung



Das Familienunternehmen mit Sitz in Wels hat zum Jahresbeginn die Geschäftsführung erweitert. Peter Stöttinger, 37, bislang Prokurist in der Felbermayr Transport- und Hebeteknik, wurde mit weiteren Kompetenzen ausgestattet. In seiner neuen Funktion soll er zusam-

men mit Firmengründer Horst Felbermayr und dessen gleichnamigen Sohn sowie Wolfgang Schellerer die weitere Zukunft des Unternehmens maßgeblich mitgestalten. „Peter Stöttinger ist als Maschinenbauingenieur und studierter Wirtschaftswissenschaftler sowohl in technischen als auch in wirtschaftlichen Fragen sattelfest“, hebt Horst Felbermayr hervor. Zudem habe er einen guten Draht zu den Mitarbeitern. Seine primären Ziele sieht Stöttinger in der administrativen Integration der Tochterunternehmen in Osteuropa, aber auch die geografische Ausweitung der Felbermayr Transport- und Hebeteknik ist ihm ein Anliegen. Stöttinger ist seit 1991 für das Unternehmen Felbermayr tätig.

## Felbermayr erweitert Geschäftsführung

Mag. Peter Stöttinger ergänzt die Geschäftsführung des Unternehmens um Firmengründer Horst Felbermayr sen. und jr. und Wolfgang Schellerer.

**KOMPETENZ** Bereits seit Beginn des Jahres ist Stöttinger, der bisher Prokurist in der Felbermayr Transport- und Hebeteknik war, mit weiteren Kompetenzen ausgestattet. „Ich freue mich diese Position intern besetzen zu können“, kommentiert Horst Felbermayr die Entscheidung. „Peter Stöttinger ist als Maschinenbauingenieur und studierter Wirtschaftswissenschaftler sowohl in technischen als auch in wirtschaftlichen Fragen sattelfest.“ Mehr als wichtig sei aber auch, dass er mit den Mitarbeitern gut könne, so Felbermayr.



Mag. Peter Stöttinger  
Foto: Felbermayr

Stöttinger ist seit 1991 für das Familienunternehmen tätig. Seine primären Ziele: die administrative Integration der Tochterunternehmen in Osteuropa und die geografische Ausweitung der Felbermayr Transport- und Hebeteknik. sg

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)

## Felbermayr Geschäftsführung erweitert



*Peter Stöttinger rückt vor.*

Das Familienunternehmen mit Sitz in Wels erweiterte mit Beginn dieses Jahres die Geschäftsführung. Dazu wurde Peter Stöttinger (Bild), der schon bisher als Prokurist in der Felbermayr Transport- und Hebeteknik tätig war, mit weiteren Kompetenzen ausgestattet. In seiner neuen Funktion wird er zusammen mit Firmengründer Horst Felbermayr und dessen gleichnamigen Sohn sowie Wolfgang Schellerer die weitere Zukunft des Unternehmens maßgeblich mitgestalten.

## Felbermayr erweitert Geschäftsführung

► Ing. Mag. Peter Stöttinger, der schon bisher als Prokurist in der Felbermayr Transport- und Hebeteknik tätig war, wurde zu Jahresbeginn mit weiteren Kompetenzen ausgestattet. In seiner neuen Funktion wird er zusammen mit



Ing. Mag. Peter Stöttinger, neuer Geschäftsführer bei Felbermayr

Firmengründer Horst Felbermayr und dessen gleichnamigem Sohn sowie Wolfgang Schellerer die weitere Zukunft des Unternehmens maßgeblich mitgestalten.

„Ich freue mich diese Position intern besetzen zu können“, kommentiert Horst Felbermayr die Entscheidung und nennt Gründe dafür: „Peter Stöttinger ist als Maschinenbauingenieur und studierter Wirtschaftswissenschaftler sowohl in technischen als auch in wirtschaftlichen Fragen sattelfest“. Mehr als wichtig sei aber auch, dass er mit den Mitarbeitern gut könne, so Felbermayr weiter. Peter Stöttinger ist seit 1991 für das Unternehmen Felbermayr tätig. Unterbrochen wurde seine „himmelblaue Zeit“ nur für den Abschluss des Studiums der Wirtschaftswissenschaften. „Da habe ich ein Jahr Auszeit genommen“, sagt Peter Stöttinger der mit Schwertransporten und Kranen aufgewachsen ist. Nach seinem Wiedereinstieg im Jahr 2005 wurde er mit dem Aufbau der Projektabteilung beauftragt.

Seine primären Ziele sieht Stöttinger in der administrativen Integration der Tochterunternehmen in Osteuropa; aber auch die geografische Ausweitung der Felbermayr Transport- und Hebeteknik ist ihm ein Anliegen. „Für diese Aufgaben bin ich auf den vollen Rückhalt und die Zusammenarbeit mit unseren Mitarbeitern angewiesen“, stellt Stöttinger fest. Aber das habe schon in der Vergangenheit ausgezeichnet geklappt und so freut sich der 37-jährige, zusammen mit Wolfgang Schellerer, auf künftige Herausforderungen.

Besonders wichtig ist dem neuen Geschäftsführer aber auch der direkte Kontakt zur Familie Felbermayr: „Mir ist es wichtig in einem Familienunternehmen arbeiten zu können. Der direkte Kontakt zum Eigentümer und die kurzen Entscheidungswege sind bestimmt ein wesentlicher Teil des Erfolges“.

► [www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)





Schnabelbrücke unterwegs: 110 m Transportlänge erfordern eine umsichtige Routenplanung

Felbermayr transportiert Schwergut für rumänische Kraftwerksbaustelle

## Per Schiff und Schnabelbrücke

Wenn ein Kraftwerk mit 860 MW Leistung gebaut wird, sind übergroße Schwertransporte unerlässlich. So transportierte die österreichische Felbermayr GmbH Trafos, Heizmodule, Generatoren, eine Dampf- und zwei Gasturbinen mit insgesamt 50.000 t Gewicht zur Baustelle nahe der rumänischen Stadt Ploiesti. Die größte der Turbinen verlangte den Schwergut-Spezialisten viel Know-How ab.



Für alle Kraftwerks-Bauteile ging es zunächst auf die Donau | Bilder: Felbermayr

Von Januar bis Mitte April dauerte der Transport der 302 t schweren Gasturbine von Constantza auf das Gelände der Raffinerie Petrobrazi, wo der rumänische Erdöl- und Erdgaskonzern Petrom ein Gas- und Dampfturbinenkraftwerk errichten lässt. „Insgesamt hatten wir rund 350 Kilometer mit der Gasturbine zu bewältigen“, erinnert Daniel Costea vom Felbermayr-Standort Bukarest. Gemeinsam mit Kollegen aus den Felbermayr-Niederlassungen Linz und Wels hatte der Transportleiter den Auftrag bewerkstelligt. Dabei war der erste Streckenabschnitt noch relativ einfach. Im Schwarzmeerhafen Constantza rollte ein selbstfahrender Schwergut-Trailer die Turbine auf einen Flachdeckponton. Darauf ging es anschließen in den rund 210 km entfernten Donauhafen Oltenita. „Mit Transportmaßen von rund sechs Meter Breite und Höhe und einer Länge von fast 13 Meter war das die einzig machbare Lösung“, beschreibt Costea.

Ab dem 70 km südlich von Bukarest gelegenen Donauhafen wurde der Landweg unumgänglich, der Transport damit kniffliger. Um die Transporthöhe so gering wie möglich zu halten, verlor das Felbermayr-Team die Turbine auf eine Schnabelbrücke. Deren insgesamt 44 Achsen stellten gleichzeitig die bestmögliche Lastverteilung sicher. Eine Schub- und zwei Zugmaschinen sorgten mit insgesamt 1.470 kW Leistung für das Vorankommen. Insgesamt brachte es die 110 m lange Kombination auf 650 t Gewicht. So stellten sich nicht

nur unzählige Kabel und Verkehrszeichen dem Transport in den Weg. Es galt auch, die Traglast von 34 Brücken zu hinterfragen. Technische Maßnahmen zur Brückenstützung blieben Costea und seinem Team aber erspart – entsprechend der statischen Berechnungen erwiesen sich alle Übergänge als ausreichend dimensioniert.

Einen Umweg von fast 200 km musste der Transport dennoch in Kauf nehmen, da zwischen Bukarest und Ploiesti alle paar Kilometer Fußgängerübergänge in 4,2 m Höhe die Fahrbahn kreuzen. Für den mehr als 6 m hohen Transport war die Umfahrung der unüberwindbaren Hindernisse unumgänglich. So erreichte die Turbine nach rund dreitägigem Straßentransport unversehrt ihren Bestimmungsort, wo sie auch gleich eingebracht wurde. Wenn das Kraftwerk im Jahr 2012 seinen Vollbetrieb aufnimmt, soll es mehr als 8 % des in Rumänien produzierten Stromes erzeugen.

■ Christian Grohmann



Peter Stöttinger

### Felbermayr erweitert Geschäftsführung

Das österreichische Unternehmen Felbermayr hat seine Geschäftsführung zum Jahresbeginn erweitert. Der bisherige Prokurist bei Felbermayr Transport- und Hebeteknik Peter Stöttinger ergänzt die Geschäftsführung um Horst

Felbermayr, dessen Sohn Horst Felbermayr jr. und Wolfgang Schellerer. Der studierte Maschinenbauer und Wirtschaftswissenschaftler Stöttinger ist seit 1991 für das Unternehmen tätig. Seine primären Ziele sieht Stöttinger in der administrativen Integration der Tochterunternehmen in Osteuropa. Der Leiter der Tochtergesellschaft BauTrans, Christoph Nüßler, vervollständigt das Management. Zu seinem Verantwortungsbereich gehören primär die bisherigen BauTrans Standorte. Darüber hinaus ist Nüßler seit Mai als Verwaltungsrat auch für die Felbermayr Schweiz AG verantwortlich.

■ Nu

Christoph Nüßler





**● Felbermayr-Aufstieg**

Im Zuge der europaweiten Expansion der Welser Unternehmensgruppe Felbermayr rückt Christoph Nüßler ins Transport- und Hebeteknik-Management auf. Der gebürtige Bayer arbeitet seit 14 Jahren für Felbermayr.

## Unternehmensgruppe Felbermayr erweitert Management in der Geschäftsleitung

Die europaweite Expansion der Unternehmensgruppe Felbermayr machte eine Erweiterung der Geschäftsleitung zur Aufteilung der Verantwortungsbereiche nötig. Mit der Installation der Felbermayr Transport- und Hebeteknik Geschäftsführungs GmbH wurde jetzt auch der gebürtige Bayer Christoph Nüßler in die erste Führungsebene geholt.

Seit 14 Jahren ist Christoph Nüßler im Bereich Transport- und Hebeteknik der Felbermayr Unternehmensgruppe tätig. Mit dem Aufbau der ersten Felbermayr Niederlassung in Deutschland begann er die Karriereleiter im Welser Familienunternehmen emporzusteigen. Ein weiterer, wesentlicher Schritt des Absolventen der Fachhochschule für Verkehrswirtschaft war ein Wechsel von Nürnberg nach Lauterach in Vorarlberg wo ihn 2002 Horst Felbermayr mit der Leitung des neu übernommenen Transportunternehmens BauTrans beauftragte. Es sei bestimmt nicht leicht gewesen samt Familie den Lebensmittelpunkt so kurzfristig nach Lauterach zu verlegen, kommentiert Horst Felbermayr die Entscheidung Nüßlers.



Mit der Eingliederung der BauTrans Kft. Ungarn, im Jahre 2004 und der Gründung der BauTrans AG Liechtenstein, im Jahre 2005, wurden ihm weitere Geschäftsführungsaufgaben übertragen, welche 2007 mit der Bestellung zum handelsrechtlichen Geschäftsführer der BauTrans und 2008 mit der Ernennung zum Geschäftsführer der Felbermayr Deutschland GmbH Zuwachs bekamen.

Die positive Entwicklung der orangefarbenen Flotte brachte Nüßler jetzt auch für die Aufstellung des Managements der Felbermayr Transport- und Hebeteknik Geschäftsführungs GmbH ins Gespräch; somit vervollständigt Nüßler jetzt die erste Führungsriege rund um Horst Felbermayr der auch Wolfgang Schellerer und Peter Stöttinger angehören. Darüber hinaus ist Nüßler seit Mai als Verwaltungsrat auch für die Felbermayr Schweiz AG verantwortlich.

»Ich freue mich jetzt auch an der Seite meiner langjährigen Weggefährten Schellerer und

Stöttinger tätig sein zu dürfen und danke Horst Felbermayr für diesen Vertrauensbeweis.« Seinen erfolgreichen Mitarbeitern wird Nüßler aber auch weiterhin treu bleiben – zu seinem Verantwortungsbereich gehören primär die bisherigen BauTrans Standorte die damit auch ein Stück näher an das Felbermayr Kernunternehmen heranrücken.

Der gleichnamige Sohn des Firmenchefs, Horst Felbermayr, leitet übrigens weiterhin die Felbermayr Bau GmbH & Co KG mit rund 600 Mitarbeitern. Die Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 41 Standorten in 13 Ländern Europas vertreten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch- und Tiefbautätigkeiten – bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt.





Bei einem Transportgewicht von 650 t etwa 110 m lang:  
Der Transport einer über 300 t schweren Gasturbine durch Rumänien.



# KRAFTWERK auf Rädern

*Spezialtransporte.* Bereits im Januar begann der Transport einer 302 t schweren Gasturbine in Rumänien. Bewerkstelligt wurde der Auftrag von den Felbermayr-Mitarbeitern der Niederlassungen Bukarest, Linz und Wels. Mitte April konnte der Transport von Constanta nach Brazi abgeschlossen werden.





#### GESCHÄFTSFÜHRUNG ERWEITERT

Die europaweite Expansion der Unternehmensgruppe Felbermayr machte jetzt nach Unternehmensangaben eine Erweiterung der Geschäftsleitung zur Aufteilung der Verantwortungsbereiche nötig. Mit der Installation der Felbermayr Transport- und Hebetechnik Geschäftsführungs GmbH wurde jetzt auch der gebürtige Bayer Christoph Nüssler in die erste Führungsebene geholt. Seit 14 Jahren ist Christoph Nüssler im Bereich Transport- und Hebetechnik der Felbermayr-Unternehmensgruppe tätig. Mit dem Aufbau

der ersten Felbermayr-Niederlassung in Deutschland begann er, die Karriereleiter im Welser Familienunternehmen emporzusteigen. Ein weiterer Schritt war ein Wechsel von Nürnberg nach Lauterach in Vorarlberg, wo ihn 2002 Horst Felbermayr mit der Leitung des neu übernommenen Transportunternehmens BauTrans beauftragte. Mit der Eingliederung der BauTrans Kft. Ungarn im Jahre 2004 und der Gründung der BauTrans AG Liechtenstein im Jahre 2005, wurden ihm weitere Geschäftsführungsaufgaben übertragen, welche 2007 mit der Bestellung zum handelsrechtlichen Geschäftsführer der BauTrans und 2008 mit der Ernennung zum Geschäftsführer der Felbermayr Deutschland GmbH Zuwachs bekamen.

Insgesamt hatten wir rund 350 km mit der 302 t schweren Gasturbine zu bewältigen“, sagt Daniel Costea vom Felbermayr-Standort Bukarest. Die Route führte, ausgehend vom Hafen Constanta, via Donau nach Oltenita und weiter in das Gas- und Dampfkraftwerk nach Brazi.

Zu Beginn wurde die Turbine im Schwarzmeerhafen Constanta auf einen SPMT-Verband umgeschlagen und auf ein Flachdeckponton gerollt. Im Anschluss ging es auf der Donau in die rund 210 km entfernte Stadt Oltenita. Das sei die einzig technisch machbare Lösung gewesen, meint Costea und weist auf die Abmessungen der Turbine hin: „Mit einer Breite und Höhe von rund 6 m und einer Länge von fast 13 m war es in diesem Fall notwendig, den Verkehrsweg Straße zu umgehen.“

#### Transport auf Umwegen

Ab der 70 km südlich von Bukarest gelegenen Stadt Oltenita wurde die Gasturbine mittels einer so genannten Schnabelbrücke transportiert. „Das war nötig, um die Transporthöhe so gering wie möglich halten zu können“, erklärt Costea den Sinn der Vorrichtung, die vorne und hinten, im Sinne einer optimalen Achsverteilung, auf je 22 Achsen gelagert war. Für die nötige Kraft kamen zwei Zugmaschinen und eine Schubmaschine mit zusammen rund 2000 PS zum Einsatz. In der Summe erreichte die 110 m lange Kombination inklusive Gasturbine somit ein Transportgewicht von 650 t. Kein Wunder also, dass sich nicht nur unzählige Kabel und Verkehrszeichen dem



**Maßarbeit:** Bei zahlreichen Ortsdurchfahrten waren die technischen Qualitäten des Zugverbandes gefordert. (Fotos: Felbermayr)



Transport in den Weg stellten, sondern auch Brücken, deren Traglast zu hinterfragen war. „Insgesamt waren für 34 Brücken statische Berechnungen nötig“, deutet Costea den Umfang der Planungen an. Glücklicherweise seien aber alle Übergänge ausreichend dimensioniert gewesen, freut sich der Transportleiter, dem damit technische Maßnahmen zur Brückenstützung erspart blieben. Eine Eigenheit im rumänischen Straßenverkehr sind auch Fußgängerübergänge, welche alle paar Kilometer die direkte Straßenverbindung von Bukarest nach Ploiesti kreuzen. Mit einer Höhe von 4,20 m bildeten sie für den mehr als 6 m hohen Transport unüberwindbare Hindernisse. Eine Umfahrung dieser Barrieren war unumgänglich. Ein Umweg von fast 200 km musste in Kauf genommen werden. Nach drei Tagen war das Kraftwerk in Petrobrazi, wenige Kilometer südlich von Ploiesti, erreicht und die Gasturbine konnte eingebracht werden.

#### Weitere Transporte

Ergänzend dazu wurden noch Trafos, Heizmodule und weitere „Oversized Cargos“ mit insgesamt 50.000 Frachtonnen zur Kraftwerksbaustelle transportiert. Als weitere Highlights transportierte Felbermayr jedoch noch eine weitere Gasturbine, eine Dampfturbine und drei Generatoren, deren Transport Ende Juni erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Der Vollbetrieb des Kraftwerks ist seitens Petrom für 2012 vorgesehen. Mit einer Leistung von 860 MW wird es dann mehr als acht Prozent des in Rumänien produzierten Stromes erzeugen.



■ Aufgrund der Expansion in Europa erweitert **Felbermayr** die Geschäftsleitung. Mit der Installation der Felbermayr Transport- und Hebetechnik Geschäftsführungs GmbH wurde jetzt auch der gebürtige Bayer **Christoph Nüssler** in die erste Führungsebene geholt.



#### Felbermayr

➔ **Christoph Nüssler** (43) ist in die Geschäftsführung der Transport- und Hebetechniksparte der Welser Firmengruppe aufgerückt, bleibt aber am Standort in Vorarlberg. Gründer **Horst Felbermayr** ist aus der Firma herausgegangen, er bleibt Holdingchef.

#### Christoph Nüssler ...



... ist in die Geschäftsführung der Felbermayr Transport- und Hebetechnik Geschäftsführungs GmbH berufen worden. Somit vervollständigt Nüssler jetzt die erste Führungsriege rund um Horst Felbermayr, der auch Wolfgang Schellerer und Peter Stöttinger angehören. Darüber hinaus ist Nüssler seit Mai als Verwaltungsrat auch für die Felbermayr Schweiz AG verantwortlich.

## Felbermayr erweitert Geschäftsführung

► Die europaweite Expansion der Unternehmensgruppe Felbermayr erforderte eine Erweiterung der Geschäftsleitung zur Aufteilung der Verantwortungsbereiche. Mit der Installation der Felbermayr Transport- und Hebetechnik Geschäftsführungs GmbH wurde nun der gebürtige Bayer Christoph Nüssler in die erste Führungsebene geholt.

Er ist bereits seit 14 Jahren im Bereich Transport- und Hebetechnik der Felbermayr Unternehmensgruppe tätig. Mit dem Aufbau der ersten Felbermayr Niederlassung in Deutschland begann er die Karriereleiter im Welser Familienunternehmen emporzusteigen. Ein weiterer, wesentlicher Schritt des Absolventen der Fachhochschule für Verkehrswirtschaft war ein Wechsel von Nürnberg nach Lauterach in Vorarlberg wo ihn 2002 Horst Felbermayr mit der Leitung des neu übernommenen Transportunternehmens BauTrans beauftragte. Mit der Eingliederung der BauTrans Kft. Ungarn, im Jahre 2004 und der Gründung der BauTrans AG Liechtenstein, im Jahre 2005, wurden ihm weitere Geschäftsführungsaufgaben übertragen, welche 2007 mit der Bestellung zum handelsrechtlichen Geschäftsführer der BauTrans und 2008 mit der Ernennung zum Geschäftsführer der Felbermayr Deutschland GmbH Zuwachs bekamen.

Die positive Entwicklung der orangefarbenen Flotte brachte Nüssler auch für die Aufstellung des Managements der Felbermayr Transport- und Hebetechnik Geschäftsführungs GmbH ins Gespräch; somit vervollständigt Nüssler jetzt die erste Führungsriege rund um Horst Felbermayr der auch Wolfgang Schellerer und Peter Stöttinger angehören. Darüber hinaus zeichnet Nüssler seit Mai auch für die Felbermayr Schweiz AG verantwortlich. Der gleichnamige Sohn des Firmenchefs, Horst Felbermayr, leitet übrigens weiterhin die Felbermayr Bau GmbH & Co KG mit rund 600 Mitarbeitern. \*

► [www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)



**Christoph Nüssler, Geschäftsleitung Felbermayr Transport- und Hebetechnik**





# Länger als ein Fußballfeld

Bereits im Januar begann der Transport einer 302 t schweren Gasturbine in Rumänien. Bewerkstelligt wurde der Auftrag von Felbermayr-Mitarbeitern der Niederlassungen Bukarest, Linz und Wels. Mitte April konnte der Transport von Constanta nach Brazi abgeschlossen werden.

„Insgesamt hatten wir rund 350 km mit der 302 t schweren Gasturbine zu bewältigen“, sagt Daniel Costea vom Felbermayr-Standort Bukarest. Die Route führte, ausgehend vom Hafen Constanta, über die Donau nach Oltenita und weiter in das Gas- und Dampfkraftwerk nach Brazi.

*„Insgesamt waren für 34 Brücken statische Berechnungen nötig.“*

Zu Beginn wurde die Turbine auf ein Flachdeckponton gerollt. Im Anschluss ging es auf der Donau in die rund 210 km entfernte

Stadt Oltenita. Das sei die einzig technisch machbare Lösung gewesen, meint Costea und weist auf die Abmessungen der Turbine hin: „Mit einer Breite und Höhe von rund 6 m und einer Länge von fast 13 m war es in diesem Fall notwendig den Verkehrsweg Straße zu umgehen.“

Die „Heben- und Senken-Funktion“ ermöglichte auch ein Unterfahren von Brücken.



## Länger als ein Fußballfeld

Bereits im Januar begann der Transport einer 302 t schweren Gasturbine in Rumänien. Bewerkstelligt wurde der Auftrag von Felbermayr-Mitarbeitern der Niederlassungen Bukarest, Linz und Wels. Mitte April konnte der Transport von Constanta nach Brazi abgeschlossen werden.

S. 40





Eine Transportlänge von 110 m erforderte eine umsichtige Routenplanung.



Geteilte Last ist halbe Last: Für die Querung einer zweigeteilten Brücke machte der Transport die „Grätsche“. Somit wurde das Gesamtgewicht des Transportes von 650 t aufgeteilt.



Zur optimalen Gewichtsverteilung war das Gewicht der 302 t schweren Gasturbine auf insgesamt 44 Achslinien verteilt.







Für 34 Brücken waren statische Berechnungen nötig.

Ab der 70 km südlich von Bukarest gelegenen Stadt Oltenita wurde die Gasturbine mittels einer Schnabelbrücke transportiert. „Das war nötig, um die Transporthöhe so gering wie möglich halten zu können“, erklärt Costea den Sinn der Vorrichtung, die vorne und hinten, im Sinne einer optimalen Achsverteilung, auf je 22 Achsen gelagert war. Für die nötige Kraft sorgten zwei Zugmaschinen und eine Schubmaschine mit zusammen rund 2.000 PS.

In Summe erreichte die 110 m lange Kombination inklusive Gasturbine somit ein Transportgewicht von 650 t. Kein Wunder also, dass sich nicht nur unzählige Kabel und Verkehrszeichen dem Transport in den Weg stellten, sondern auch Brücken, deren Traglast zu prüfen war. „Insgesamt waren für 34 Brücken statische Berechnungen nötig“, erläutert Costea. Glücklicherweise seien aber alle Übergänge ausreichend dimensioniert gewesen, freut sich der Transportleiter, dem damit technische Maßnahmen zur Brückenstützung erspart blieben.

Eine Eigenheit im rumänischen Straßenverkehr sind auch Fußgängerübergänge, welche alle paar Kilometer die direkte Straßenverbindung von Bukarest nach Ploiesti kreuzen. Mit einer Höhe von 4,2 m bildeten sie für den mehr als 6 m hohen Transport unüberwindbare Hindernisse.

Eine Umfahrung dieser Hindernisse war unumgänglich. Ein Umweg von fast 200 km musste

in Kauf genommen werden. Nach drei Tagen war das Kraftwerk in Petrobrazi, wenige Kilometer südlich von Ploiesti, aber schließlich erreicht und die Gasturbine konnte eingebracht werden.

Ergänzend dazu wurden noch Trafos, Heizmodule und weitere »Oversized Cargos« mit insgesamt 50.000 Frachttonnen zur Kraftwerksbaustelle transportiert. Als weitere Highlights transportierte Felbermayr aber

noch eine weitere Gasturbine, eine Dampfturbine und drei Generatoren, deren Transport Ende Juni erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Der Vollbetrieb des Kraftwerks ist seitens Petrom für 2012 vorgesehen. Mit einer Leistung von 860 MW wird es dann mehr als 8 % des in Rumänien produzierten Stromes erzeugen.

STM



Den ersten Teil der Reise absolvierten die insgesamt 50.000 Frachttonnen auf einem Flachdeckponton.



## SONDER- &amp; SCHWERTRANSPORTE

FELBERMAYR

## Gasturbine mit Schnabelbrücke transportiert

Bereits im Januar begann der Transport einer 302 Tonnen schweren Gasturbine in Rumänien. Mitte April konnte der Transport von Constanta nach Brazi abgeschlossen werden.

„Insgesamt hatten wir rund 350 Kilometer mit der 302 Tonnen schweren Gasturbine zu bewältigen“, sagt Daniel Costea vom Felbermayr-Standort Bukarest. Die Route führte, ausgehend vom Hafen Constanta, via Donau nach Oltenita und weiter in das Gas- und Dampfkraftwerk nach Brazi.

Lösung gewesen, meint Costea, und er weist auf die Abmessungen der Turbine hin: „Mit einer Breite und Höhe von rund sechs Metern und einer Länge von fast 13 Metern war es in diesem Fall notwendig, den Verkehrsweg Straße zu umgehen.“

### Transport auf Umwegen

Ab der siebzig Kilometer südlich von Bukarest gelegenen Stadt Oltenita wurde die Gasturbine mittels einer sogenannten Schnabelbrücke transportiert. „Das war nötig, um die Transporthöhe so gering wie möglich halten zu können“, erklärt Costea den Sinn der Vorrichtung, die vorne und hinten, im Sinne einer opti-

malen Achsverteilung, auf je 22 Achsen gelagert war. Für die nötige Kraft kamen zwei Zugmaschinen und eine Schubmaschine mit zusammen rund 2.000 PS zum Einsatz. In Summe erreichte die 110 Meter lange Kombination inklusive Gasturbine somit ein Transportgewicht von 650 Tonnen. Kein Wunder also, dass sich nicht nur unzählige Kabel und Verkehrszeichen dem

Transport in den Weg stellten, sondern auch Brücken, deren Traglast zu hinterfragen war. „Insgesamt waren für 34 Brücken statische Berechnungen nötig“, erwähnt Costea. Glücklicherweise seien aber alle Übergänge ausreichend dimensioniert gewesen, freut sich der Transportleiter, dem damit technische Maßnahmen zur Brückenstützung erspart blieben.

Eine Eigenheit im rumänischen Straßenverkehr sind auch Fußgängerübergänge, welche alle paar Kilometer die direkte Straßenverbindung von Bukarest nach Ploiesti kreuzen. Mit einer Höhe von 4,2 Metern bildeten sie für den mehr als sechs Meter hohen Transport unüberwindbare Hindernisse. Eine Umfahrung dieser Barrieren war unumgänglich. Ein Umweg von fast 200 Kilometern musste in Kauf genommen werden. Nach drei Tagen war das Kraftwerk in Petrobrasi, wenige Kilometer südlich von Ploiesti, erreicht und die Gasturbine konnte eingebracht werden.

### Weitere Transporte

Ergänzend dazu wurden noch Trafos, Heizmodule und weitere „Oversized Cargos“ mit insgesamt 50.000 Frachtkontainern zur Kraftwerksbaustelle transportiert. Als weitere Highlights transportierte Felbermayr aber noch eine weitere Gasturbine, eine Dampfturbine und 3 Generatoren, deren Transport Ende Juni erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Der Vollbetrieb des Kraftwerks ist seitens Petrom für 2012 vorgesehen. Mit einer Leistung von 860 Megawatt wird es dann mehr als acht Prozent des in Rumänien produzierten Stroms erzeugen.

FELBERMAYR (2)



## Wirtschaft in Oberösterreich

Fotos: Unternehmensgruppe Felbermayr

**Den Schwertransport einer 302 Tonnen schweren Gasturbine führte die Welser Unternehmensgruppe Felbermayr – im Bild unten Chef Horst Felbermayr senior – in Rumänien durch. Zwei Zug- und eine Schubmaschine mit 2000 PS brachten den 110 Meter langen Transportzug erfolgreich an sein Ziel.**







# Putere în mișcare

Grupul austriac de companii Felbermayr integrează două divizii principale care se completează excelent și care sunt puternic orientate către client: pe de o parte tehnologiile de transport și ridicare, pe de altă parte activitatea de construcții. Încă de la înființare, în 1942, ambele divizii ale Felbermayr au fost poziționate cu succes pe piață, demonstrând în timp capacitatea grupului de furnizor complet de soluții. Grupul este o prezență constantă în topul mondial al transportatorilor de sarcini agabaritice și al firmelor de închiriere a macaralelor speciale și de mare tonaj. Cu 41 de reprezentante în 13 țări, Felbermayr Group este reprezentat în toată Europa, iar serviciile sale, în special în domeniul transportului, sunt prezente cu succes în întreaga lume.

Unul din punctele forte ale companiei îl reprezintă oferirea de soluții complete planificate până la cel mai mic detaliu. În domeniul transporturilor, forța grupului rezidă în integrarea celor trei canale de transport principale: rutier, feroviar și naval. În prezent, grupul are circa 1.800 de angajați, personal de înaltă calificare în domeniul transporturilor speciale, macarale mobile și închiriere de platforme pentru lucrul la înălțime, manipulări de sarcini la înălțime și inginerie civilă. Înființată în anul 2006, sucursala din România își desfășoară activitatea în două domenii principale de activitate, oferind clienților săi soluții integrate. Acestea includ transportul agabaritic și tehnologia de ridicare și punere pe poziție (macarale și platforme).

Felbermayr România administrează o flotă aflată în creștere, de circa 14 capete tractor și 20 trailere de diverse capacități, 42 macarale de mare tonaj și peste 200 de platforme pentru lucrul la înălțime, cu o prezență la nivel național (București, Timișoara, Cluj, Sibiu, Brașov și Constanța). O echipă de peste 100 de specialiști stă la dispoziția clienților și se implică zi de zi în proiecte care de care mai spectaculoase.

## Transporturi agabaritice – una din specializările importante

Felbermayr este specialistul în domeniul „greu”. Activitatea firmei pornește din punctul în care totul devine imposibil de transportat/ridicat pentru alte companii. Soluțiile Felbermayr s-au dovedit în mod repetat, din punct de vedere tehnic și logistic, adaptate la cerințele clientului și reprezintă întotdeauna o provocare pentru specialiștii companiei. Echipile de specialiști Felbermayr efectuează și proiectele și studiile de traseu în cazul unor proiecte de transport speciale oferind de fiecare dată soluția optimă pentru orice relație de transport. Angajații

grupului Felbermayr sunt persoane cu o experiență semnificativă în domeniul transporturilor și al tehnologiilor de ridicare/manipulare a diverselor sarcini de greutate și dimensiuni speciale, având o bună capacitate de a forma și lucra în adevărate echipe de specialiști.

**Flota existența a Sucursalei Felbermayr România oferă multiple posibilități de transport cum ar fi:**

- tractoare speciale de la 2 până la 4 axe;
- toate tipurile de trailere grele și module hidraulice cu o capacitate de încărcare ce poate depăși 500 de tone;
- trailere modulare de tip autopropulsat (tip SPMT) utilizate pentru piese grele și lungi care trebuiesc transportate pe pante abrupte sau în locuri dificil de pătruns;







- trailere dublu sau triplu extensibile utilizate pentru piese cu lungimi mari (30-45 m) și completate cu mese rotative în cazul unor sarcini cu greutate considerabile;

- trailere specializate de tip low-bed sau vessel-bridge, utilizate în general pentru transport de utilaje sau diverse alte sarcini cu înălțimi mari.

Activitatea desfășurată în România a presupus până în prezent realizarea a numeroase proiecte de transport de utilaje



diverse, combine agricole, iahturi, echipamente pentru industria chimică, mori de vânt cu adevărat speciale dintre care:

- \* Transportul unei turbine de gaz cu o lungime de cca 13 m. Lățime, înălțime de 6 m și greutate de 305 tone, sosită în portul Constanța cu destinația Brazi, Ploiești, pentru care a fost identificată o soluție de micșorare considerabilă a costurilor aferente transportului. Cu ajutorul SPMT-urilor, turbina a fost transportată de la nava din Constanța până la Gabara, de unde și-a continuat pe Dunăre drumul până în Oltenița. De acolo, turbina a fost încărcată cu ajutorul unui gantry-system de pe SPMT pe trailer (22 axe față și spate) continuându-se drumul, de această dată rutier până la destinația finală, Rafinăria Brazi din Ploiești.

- \* Transportul a două rezervoare, fiecare cu o lungime de 28.50 m, lățime 7.50 m, înălțime 9.50 m și o greutate de 200 tone pe ruta: București – Răcari. Acesta s-a desfășurat cu două trailere de câte 22 axe, în convoi, necesitând numai pentru ieșirea din București circa șase zile (deplasarea efectuându-se numai pe timpul nopții), destinația finală fiind Răcari. Pregătirea transportului a presupus printre altele realizarea unui studiu amănunțit de traseu și, respectiv, a unui proiect întocmit de către specialiștii Felbermayr timp de o lună și jumătate înaintea realizării transportului.

### Închiriere macarale – business vertical

Felbermayr este obișnuit să se confrunte cu situații fără soluție. Cel puțin așa apar la o primă vedere. Echipamentele de mare performanță din dotare, completate de experiența și competența echipelor de specialiști, pot gestiona orice proiect. Pentru aceștia, soluțiile inovatoare și neconvenționale fac munca zilnică mult mai interesantă. Divizia de închiriere macarale a grupului deține astăzi o flotă de peste 330 dintre cele mai moderne macarale mobile cu capacități de ridicare de până la 200 m înălțime și 1.000 tone.

### Închiriere platforme – business la nivel înalt

Fie că este nevoie de lucrul la mare înălțime, fie că diverse bunuri trebuie mutate dintr-un loc în altul, Felbermayr poate furniza soluții adaptate punând la dispoziție o gamă foarte variată de platforme, încărcătoare cu braț telescopic și motostivuitoare. Cu mai bine de 2.000 de echipamente disponibile în grup pentru închiriat, se oferă întotdeauna soluția perfectă pentru fiecare cerință, fie că este vorba de lucru la fațade, reparații de clădiri sau poduri, inspecții ale cablurilor electrice sau de telecomunicații, instalații sau lucrări de construcții la înălțime.



## PROFIL DE FIRMĂ

### Imposibilul a devenit posibil

SC GRIRO SA București este cunoscută ca fiind una dintre cele mai mari firme producătoare de componente pentru industria chimică și petrochimică din România. Pentru unul din clienții săi a contractat și introdus în fabricație 4 rezervoare de stocare de gaze de 1.000 mc fiecare, dimensiuni 28,5x 7,5x 10,5m și greutate 201 tone cu destinația Conțești, Dâmbovița, la 34 km de București. În vederea transportului și a punerii la poziția finală pe fundație, a fost contractată la sfârșitul lunii aprilie 2010 singura firmă din România cu experiență și dotările tehnice necesare efectuării acestui contract – Felbermayr România. Practic, din cauza podului Constanța de 4,5 m înălțime de pe Calea Griviței, situat la nici un kilometru depărtare de fabrică și în lipsa căruia s-ar fi ieșit din București în câteva ore, au fost nevoiți să tranziteze orașul în 6 nopți, au precizat reprezentanții acestei operațiuni.

„Au fost momente de presiune și lucru contra timp. Virajele au fost la limita efectuate, printre stâlpi, copaci și turismele întotdeauna parcate necorespunzător. Numai echipamentele moderne și performante, dotate cu telecomandă și priceperea șoferilor și operatorilor de transport, au făcut posibile manevrele de încadrare corectă pe străzi. Dacă pentru unii cetățeni care ne priveau manevrele și acțiunile ce se petreceau putea să pară la limita pericolului, lipsite de control sau efectuate fără a ține cont și de interesul lor, în realitate totul era sub control, dinainte calculat, stabilit și sub o permanentă supraveghere. Practic, așa trebuia să se întâmple. Mașinile speciale cu mecanici tăiau în fața convoiului indicatoarele, iar după trecere le resudau. Autospecialele de tractare autorizate de Primăria Capitalei ridicau din fața transportului turismele neregulamentar parcate și le reasezau în poziția inițială după trecerea noastră. Escortele civile și poliția blocau străzile de pe traseul transportului pentru a permite echipelor de asistență să efectueze în siguranță lucrările de demontări ale bransamentelor aeriene. Cablurile care nu se puteau arunca

peste piesă erau tăiate, iar în spatele convoiului echipele speciale le sudau și înălțau pe stâlpi. Liniile de contact ale RATB, consolele de susținere pe stâlpi și bransamentele de alimentare la tensiune au fost puse la pământ înaintea convoiului și apoi în grabă repuse la poziție. Toate acestea au avut loc contra cronometru în fiecare noapte de transport până în zorii zilei următoare când, la orele 5.00-6.00, toate cele demontate trebuiau remontate și repuse în funcțiune ca și cum nimic nu s-ar fi întâmplat. Pentru a nu fi periclitată activitatea de zi cu zi a cetățenilor, liniile de tramvai și troleibuz trebuiau să funcționeze de la prima oră. La fel, conexiunile la curent, internet și de telefonie fixă și mobilă ce alimentau blocurile de locuințe și sediile firmelor din zona traseului de transport. Și toate au fost finalizate cu profesionalism în termen, în bună regulă și cu deranj minim pentru toți factorii implicați. Traseul rutier din afara Bucureștiului a decurs mult mai ușor. Pentru a evita aglomerația excesivă în traseu, parcursul a fost segmentat în 2 zile, cu staționare peste noapte la pădurea Vlasia. Transportul s-a făcut pe ambele segmente de traseu mult mai repede, absolut toate firele fiind puse la pământ înaintea trecerii transportului. Odată ajunși la destinație, jobul nostru nu s-a oprit aici. A urmat operația de punere la poziție finală pe fundație. Cu o echipă de specialiști ai companiei din Austria, rezervoarele de 201 tone fiecare au fost manipulate fără macarale. În decurs de o zi pentru fiecare din piese, cu un sistem hidraulic special adaptat pentru această lucrare, au fost translatate piesele de pe trailer și fixate pe fundație. Astfel îndatoririle noastre față de client au fost îndeplinite”, ne-a declarat Marius Tudose, Project Manager, care a conchis: „Am încheiat un proiect care merită consemnat și reținut ca primul și cel mai mare care a tranzitat Bucureștiul având în vedere caracteristicile maxime dimensionale și de greutate, cu care, fără modestie, ne mândrim”.

■ Alexandru TRACIUC







Auf dem Weg vom rumänischen Donau-Hafen Oltenita in das Gas- und Dampfkraftwerk nach Brazi musste der Koloss insgesamt 34 Brücken überqueren.

## Fußgängerbrücken werden zu Hindernissen

**Einsatzbericht** Insgesamt drei Monate hat der Transport einer über- großen Gasturbine vom rumänischen Hafen Constanta ins rund 350 Kilometer entfernte Gas- und Dampfkraftwerk nach Brazi gedauert

Die österreichische Unternehmensgruppe Felbermayr mit Hauptsitz in Wels/Österreich hatte bereits im Januar dieses Jahres mit dem Transport einer 302 Tonnen schweren Gasturbine in Rumänien begonnen.

Erst drei Monate später, Mitte April, konnte der Transport von Constanta nach Brazi abgeschlossen werden. Bewerkstelligt wurde der Auftrag von Mitarbei-

tern der Niederlassungen Bukarest, Linz und Wels.

„Insgesamt hatten wir rund 350 Kilometer mit der 302 Tonnen schweren Gasturbine zu bewältigen“, sagte Daniel Costea vom Felbermayr Standort Bukarest. Die Route führte, ausgehend vom Hafen Constanta, via Donau nach Oltenita und weiter in das Gas- und Dampfkraftwerk nach Brazi.

Zu Beginn wurde die Turbine im Schwarzmeerhafen Constanta auf einen Modultransporter vom Typ „SPMT“ aus dem Hause Scheuerle umgeschlagen und auf ein Flachdeckponton gerollt. Im Anschluss ging es auf der Donau in die rund 210 Kilometer entfernte Stadt Oltenita. Das sei die einzig technisch machbare Lösung gewesen, meint Costea und weist auf die Abmessungen der Turbine

hin: „Mit einer Breite und Höhe von rund sechs Metern und einer Länge von fast 13 Metern war es in diesem Fall notwendig, den Verkehrsweg Straße zu umgehen.“

### Zwei Zugmaschinen

Ab der siebzig Kilometer südlich von Bukarest gelegenen Stadt Oltenita wurde die Gasturbine mittels einer sogenannten Schnabelbrücke transportiert. „Das war nötig, um die Transporthöhe so gering wie möglich halten zu können“, erklärt Costea den Sinn der Vorrichtung, die vorne und

hinten, im Sinne einer optimalen Achsverteilung, auf je 22 Achsen gelagert war. Für die nötige Kraft kamen zwei Zugmaschinen und eine Schubmaschine mit zusammen rund 2.000 PS zum Einsatz. In Summe erreichte die 110 Meter lange Kombination inklusive Gasturbine somit ein Transportgewicht von 650 Tonnen. Kein Wunder also, dass sich nicht nur unzählige Kabel und Verkehrszeichen dem Transport in den Weg stellten, sondern auch Brücken und deren Traglast zu hinterfragen war. „Insgesamt waren für 34 Brücken statische Berechnungen nötig“, erwähnt Costea.

Glücklicherweise seien aber alle Übergänge ausreichend dimensioniert gewesen. freut sich der Transportleiter, dem damit technische Maßnahmen zur Brückenstützung erspart blieben.

Eine Eigenheit im rumänischen Straßenverkehr sind auch Fußgängerübergänge, welche alle paar Kilometer die direkte Straßenverbindung von Bukarest nach Ploiesti kreuzen. Mit einer Höhe von 4,2 Metern bildeten sie für den mehr als sechs Meter hohen Transport unüberwindbare Hindernisse. Eine Umfahrung dieser Barrieren war unumgänglich. Ein Umweg von fast 200 Kilometern musste in Kauf genommen werden. Nach drei Tagen war das Kraftwerk in Petrobraz, wenige Kilometer südlich von Ploiesti, erreicht und die Gasturbine konnte eingebracht werden.

### Weitere Übergrößen

Ergänzend dazu wurden noch Transformatoren, Heizmodule und weitere „Oversized Cargos“ mit insgesamt 50.000 Frachtkontainern zur Kraftwerksbaustelle transportiert. Als weitere Highlights transportierte Felbermayr aber noch eine weitere Gasturbine, eine Dampfturbine und drei Generatoren, deren Transport Ende Juni erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Der Vollbetrieb des Kraftwerks ist seitens Petrom für 2012 vorgesehen. Mit einer Leistung von 860 Megawatt wird es dann mehr als acht Prozent des in Rumänien produzierten Stroms erzeugen.

Die Unternehmensgruppe Felbermayr ist mit 41 Standorten in 13 Ländern Europas vertreten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch- und Tiefbautätigkeiten sowie auf den Felbermayr-Spezialtiefbau (FST).

Transport, 03.09.2010 (swe)



Den ersten Teil der Reise von Constanta nach Oltenita absolvierten die insgesamt 50.000 Frachtkontainer auf einem Flachdeckponton auf der Donau

Fotos: Felbermayr





Eine Transportlänge von 110 Metern erforderte eine umsichtige Routenplanung.

## 302 Tonnen schwere Gasturbine mit Schnabelbrücke transportiert Transportgewicht 650 Tonnen Aufwendige logistische Planung

**Gasturbine mit Schnabelbrücke transportiert**

Bereits im Januar begann der Transport einer 302 Tonnen schweren Gasturbine in Rumänien. Bewerkstelligt wurde der Auftrag von Mitarbeitern der Niederlassungen Bukarest, Linz und Wels. Mitte April konnte der Transport von Constanta nach Brazi abgeschlossen werden.

»Insgesamt hatten wir rund 350 Kilometer mit der 302 Tonnen schweren Gasturbine zu bewältigen«, sagt Daniel Costea vom Felbermayr Standort Bukarest. Die Route führte, ausgehend vom Hafen Constanta, via Donau nach Oltenita und weiter in das Gas- und Dampfkraftwerk nach Brazi.

### Verkehrsträger Wasser

Zu Beginn wurde die Turbine im Schwarzmeerhafen Constanta auf den SPMT umgeschlagen und auf ein Flachdeckpon-ton gerollt. Im Anschluss ging es auf der Donau in die rund 210 Kilometer entfernte Stadt Oltenita. Das sei die einzig technisch machbare Lösung gewesen, meint Costea und weist auf die Abmessungen der Turbine hin: »Mit einer Breite und Höhe von rund sechs Me-

ter und einer Länge von fast 13 Meter war es in diesem Fall notwendig den Verkehrsweg Straße zu umgehen.«

### Transport auf Umwegen

Ab der siebzig Kilometer südlich von Bukarest gelegenen Stadt Oltenita wurde die Gasturbine mittels einer sogenannten Schnabelbrücke transportiert. »Das war nötig um die

im Sinne einer optimalen Achsverteilung, auf je 22 Achsen gelagert war. Für die nötige Kraft kamen zwei Zugmaschinen und eine Schubmaschine mit zusammen rund 2.000 PS zum Einsatz. In Summe erreichte die 110 Meter lange Kombination inklusive Gasturbine somit ein Transportgewicht von 650 Tonnen. Kein Wunder also, dass sich nicht nur unzählige

war. »Insgesamt waren für 34 Brücken statische Berechnungen nötig«, erwähnt Costea. Glücklicherweise seien aber alle Übergänge ausreichend dimensioniert gewesen, freut sich der Transportleiter dem damit technische Maßnahmen zur Brückenstützung erspart blieben.

Eine Eigenheit im rumänischen Straßenverkehr sind auch Fußgängerübergänge welche alle paar Kilometer die direkte Straßenverbindung von Bukarest nach Ploiesti kreuzen. Mit einer Höhe von 4,2 Meter bildeten sie für den mehr als sechs Meter hohen Transport unüberwindbare Hindernisse.



ROAD  
JOURNAL

Eine Umfahrung dieser Barrieren war unumgänglich. Ein Umweg von fast 200 Kilometer musste in Kauf genommen werden. Nach drei Tagen war das Kraftwerk in Petrobrazi,



Für 34 Brücken waren statische Berechnungen nötig.

Transporthöhe so gering wie möglich halten zu können«, erklärt Costea den Sinn der Vorrichtung die vorne und hinten,

Kabel und Verkehrszeichen dem Transport in den Weg stellten sondern auch Brücken deren Traglast zu hinterfragen

wenige Kilometer südlich von Ploiesti, erreicht und die Gasturbine konnte eingebracht werden.





Den ersten Teil der Reise absolvierten die insgesamt 50.000 Frachtonnen auf einem Flachdeckponton.

#### Weitere Transporte

Ergänzend dazu wurden noch Trafos, Heizmodule und weitere »Oversized Cargos« mit insgesamt 50.000 Frachtonnen zur Kraftwerksbaustelle transportiert. Als weitere Highlights transportierte Felbermayr aber noch eine weitere Gasturbine, eine Dampfturbine und drei

Generatoren, deren Transport Ende Juni erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Der Vollbetrieb des Kraftwerks ist seitens Petrom für 2012 vorgesehen. Mit einer Leistung von 860 Megawatt wird es dann mehr als acht Prozent des in Rumänien produzierten Stroms erzeugen.



Die »Heben- und Senken-Funktion« ermöglichte auch ein Unterfahren von Brücken.

Zur optimalen Gewichtsverteilung war das Gewicht der 302 Tonnen schweren Gasturbine auf insgesamt 44 Achslinien verteilt.

# Felbermayr shifts Romania turbine



The gas turbine crosses a bridge.



The gas turbine takes a corner.

**F**elbermayr has moved a 302 tonne gas turbine 350 km in Romania, from the port of Constanta, via the Danube river to Oltenita, and on to the gas and steam power plant at Petrobrazi via a Schnabel bridge.

The total length of the transport unit, including self-propelled modular transporters (SPMTs), tractors, and a pusher machine, was around 110 m, giving a total weight of 650 tonnes.

Height and weight restrictions on several bridges along the route required Felbermayr to plan a diversion of almost 200 km.

In addition to the gas turbine, Felbermayr also managed the transportation of transformers, heating modules and other out-of-gauge cargo amounting to some 50,000 tonnes of freight to the power plant construction site, which is scheduled to commence operations in 2012.



# Strategia unui transport greu

Mariana BLEORT

Criza a afectat și transportul agabaritic, unde, deși cererea s-a menținut constantă - în România mai există solicitări pentru utilaje agricole, iahturi sau mori de vânt - prețurile au scăzut chiar și cu peste 30%. Unul din cele mai mari transporturi agabaritice din 2010, care a durat șapte luni și a presupus numeroase manevre ingenioase, a fost realizat de Felbermayr Romania. Este vorba de transportul unor piese pentru o centrală electrică la Petrobrazî, care au impresionat prin greutatea ce au depășit 300 t.

Compania este prezentă în țara noastră din 2006, când avea o flotă compusă doar din macarale și nacele, iar din 2008 a intrat pe piața de transport agabaritic, având 14 trailere și autotractoare. „Perspectivele noastre pentru 2010 sunt destul de bune. Contăm și pe faptul că putem



oferi un serviciu complet cu ajutorul macaralelor și nacelelor din flotă, un serviciu care nu se oferă prea des pe piață. Avem unele proiecte în derulare și altele abia semnate pentru transportul de piese din domeniul energetic, gen transformatoare. Dar am avut și clienți care au anunțat înghetarea proiectelor până la sfârșitul anului”, explică Daniel Costea, director tehnic al departamentului transporturi grele Felbermayr Romania.

## Cum s-au pus 300 t pe roți

Unul din cele mai mari proiecte de anul acesta ale Felbermayr Romania a durat circa șapte luni și s-a derulat sub girul General Electric, cu firma grecească Metka. Contractul a

presupus transportul de piese pentru o centrală electrică la Petrobrazî, a cărei construcție se va finaliza probabil peste câțiva ani. „Noi am transportat toate piesele grele ale acestui proiect, începând cu structurile metalice foarte mari până la generator, turbină și transformatoarele de curent.”

Piesele grele au fost două turbine de câte 302 t fiecare, trei generatoare de 230 t bucata și trei transformatoare de 215 t. Iar dimensiunile acestora au fost, în medie, de 10 m lungime, 5,5 m lățime și 5 m înălțime. În plus, au fost de transportat și alte foarte multe piese, o parte fiind cele 30 de module de schimbător de căldură.

Structurile au venit în Constanța





cu nave cu macarale proprii și au fost descărcate în port. „Descărcarea unei piese de asemenea greutate durează în jur de trei ore, pentru că este nevoie de timp să se echilibreze nava. Au fost nave care au venit cu piese grele și altele cu piese relativ mici.”

Descărcate de pe navă, piesele mari au fost duse la depozit, unde au așteptat să le fie întocmite formalitățile vamale. Apoi au fost reîncărcate pe trailer și duse la rampa de Ro-Ro Agigea, unde s-au pus pe gabară și au plecat către Oltenița. „Transportul din Agigea la Oltenița a durat patru zile pentru fiecare piesă, însă cu probleme, deoarece intrarea la rampa Ro-Ro din Agigea se face prin curtea altei firme. Așa că, de fiecare dată, a trebuit să ne punem de comun acord cu respectiva companie, pentru că și ea avea marfă care trebuia încărcată pe vapor.”

### Piese au fost puse pe câte două trailere

Fiecare încărcare și descărcare a pieselor s-a făcut cu ajutorul aparatului GantrySystem, care după fiecare operațiune s-a demontat și transportat odată cu piesele.

La Oltenița, descărcarea s-a făcut cu același sistem, unde au fost puse fiecare pe câte două trailere. „Am încărcat jumătate de turbină pe un trailer și jumătate pe celălalt. Așa am ajuns la greutatea acceptabilă pentru traversarea podurilor pe tot drumul. Dacă puneam piesa pe un singur trailer, transportul era foarte greu. Și, tehnic vorbind, nu se pot pune foarte multe axe în linie, pentru că nu mai ai cum să iei curbele. Astfel că s-au folosit două trailere, de câte 22 de axe, fiecare cu o structură articulată pe pivoți în față și în spate. Pe parcursul traseului am avut patru poduri cu restricții de greutate, respectiv două pe centura Bucureștiului și două înainte de Ploiești. Dacă nu existau aceste restricții, convoiul avea mai puține axe și era mai scurt. Așa că a trebuit să lungim trailerul pentru a avea 12 t pe axă.”

De la Oltenița s-a plecat la prânz și seara s-a ajuns pe centura Bucureștiului, porțiune pe care a traversat-o

pe timpul nopții, pentru a nu crea probleme în trafic. Astfel, pe timpul nopții s-a mers până la Sinești, unde trailerele au parcat până la următoarea seară, când convoiul a plecat spre Albești Paleologu, pe unde putea trece numai între orele 2 și 3 dimineața. În noaptea următoare, traseul a fost urmat neîntrerupt până la rafinăria de la Petrobrazi.

### Șase luni de pregătire

Pregătirea traseului și obținerea aprobărilor necesare au durat circa șase luni și au început încă de dinaintea semnării contractului. „Inițial am studiat ce traseu ar fi potrivit pentru transportul unor asemenea piese, iar apoi am cerut acordul autorităților responsabile cu podurile de pe acel traseu, pentru a fi siguri că acestea vor rezista unui anumit tonaj. Pe urmă am cerut și celelalte acorduri pentru respectivul traseu. Dacă suntem refuzați pe anumite rute, trebuie să reluăm procesul pentru un alt traseu. Din păcate, nu am obținut aprobările necesare de la unele Consilii Locale pentru transportul pe anumite rute din drumul ales inițial, deși greutatea pe axă a acestui transport era similară cu cea a unei basculante.” În final, transportul s-a realizat numai pe drumurile naționale.

Pe traseul ales în cazul transportului de la Petrobrazi au existat două poduri care nu rezistau întregului tonaj: la Albești Paleologu și Bucov. Astfel că, pe aici, trecerea trailerelor s-a făcut pe două poduri paralele, pe o lungime de 120 m. Traversarea fiecărei piese a durat circa 30 de minute, în special din cauza pregătirilor premergătoare. „Au trebuit tăiate indicatoarele, o parte din balustrade,



iar apoi toate au fost puse la loc. La un astfel de transport, coordonarea este foarte dificilă, pentru că sunt multe firme în jur, cele de cabluri, cei de la drumuri etc.”

### Tarife cu 25-30% mai mici în ciuda cererii mari

Deși oferta pe piața de transport agabaritic s-a menținut, prețurile au scăzut cu circa 25-30%, deoarece criza economică a lovit puternic companiile din domeniu, unele fiind dispuse acum să meargă chiar și cu tarife mult mai mici, doar pentru a trece de 2010, sperând la o îmbunătățire a situației de anul viitor. „Șocul la prețuri a fost în 2009, iar de atunci s-au menținut constante. Pe unele segmente au scăzut chiar mai mult, deoarece sunt și firme mici, care merg cu prețuri foarte mici. Sunt operatori la limita supraviețuirii, care trag să treacă de hopul acesta din 2010”, a explicat Daniel Costea.

Cererile pentru transport agabaritic sunt încă ridicate. Se transportă utilaje agricole, iahturi de agrement, piese pentru industria chimică și petrochimică, dar și mori de vânt. „Mori de vânt se transportă în special în Dobrogea, dar sunt discuții și pentru vestul României. La nivelul țării se discută de foarte multe proiecte cu mori de vânt, dar sunt puține cele care se și concretizează.”





## Abbruch eines 100 jährigen 52 Meter hohen Schornstein



### Bagger am Haken Abbruch wie im Flug

Wels, Oktober 2010 – Man wächst mit den Anforderungen heißt es. Für den Abbruch eines 52 Meter hohen Schornsteines ging Ende August sogar ein Bagger der Felbermayr Abteilung Abbruch in die Luft. Ort des Geschehens war das Betriebsgelände der Vereinigten Fettwarenindustrie in Wels (A).

Hundert Jahre alt ist der Schornstein der Firma VFI in Wels. Bislang wurde er für das beheizen der Hallen benötigt. Nachdem jetzt das Gelände mit einer Gasleitung aufgeschlossen wurde konnte die ersehnte Umstellung von Erdöl auf Erdgas stattfinden. Damit sei, nach Aussage der Firmenleitung, eine vielfach emissionsärmere Produktion möglich.

Darum sollte der weithin sichtbare Turm weichen. Aber wie? Eine Sprengung war aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich. Darüber hinaus wollte man die Anrainer auch nicht mit der damit verbundenen Staubentwicklung belasten. Die Lösung fand das Felbermayr-Team in einem scheinbar abenteuerlichen Vorgehen: „Wir überlegten den Bagger, an einem Kranhaken hängend, hochzuheben und den Schornstein von oben herab abzubrechen“, beschreibt



Bauleiter Bernhard Radler das Vorhaben, welches später unter Einsatz eines adaptierten Hebeplateaus verwirklicht worden war. Doch zuvor galt es noch den TÜV von dem unorthodo-

xen Vorhaben zwischen Himmel und Erde zu überzeugen. Bedenkt man, dass das oberste Ziel dieser Organisation die Förderung der technischen Sicherheit ist,



könnte man meinen es sei keine leichte Aufgabe. „Unser Ansprechpartner seitens des TÜV war sehr kooperativ“, kommentiert Radler die Zusammenarbeit mit positivem Ausgang. So konnte man sich auf eine praktikable Lösung unter Einbezug aller sicherheitsrelevanter Themen einigen.

Bevor aber die Abbrucharbeiten in Angriff genommen werden konnten, musste die Innenseite des Schornsteins noch vom Russ gereinigt werden. „Das war nötig um eine Vermischung des Abbruchmaterials mit kontaminierten Stoffen zu verhindern, andernfalls wäre der anfallende Bauschutt nicht recycelbar“, berichtet Radler. Für das Absaugen dieses Materials kam der Saugbagger des Felbermayr-Bereichs Abfallwirtschaft zum Einsatz. Mit bis zu acht Bar Arbeitsdruck saugte er in wenigen Stunden den Russ von der Innenwand des mehr als hundert Jahre alten Schornsteins. Auf diese Weise waren etwa zwanzig Kubikmeter kontaminiertes Material angefallen, das später analysiert und fach-

gerecht entsorgt wurde.

Auf Nummer sicher gingen die Mitarbeiter auch beim Schutz umliegender Objekte. Deren Decken wurden mit Trägern und Deckenstehern verstärkt sowie mit Bauvlieslagen und Strohballen als Splitterschutz abgedeckt. Nach Freigabe dieser Maßnahmen durch den Baukoordinator konnten die eigentlichen Abbrucharbeiten mit Mobilkran und Bagger beginnen.

„Wenn der Baggerfahrer nicht gekommen wäre hätte ich mich selber reinsetzen müssen“, sagt der Polier mit humorvollem Unterton während er konzentriert das Hochziehen des Baggers beobachtet. Am Haken hängend und mittels zweier I-Träger am Kamin fixiert, begann der Baggerfahrer mit den Abbrucharbeiten. Bei Abbrüchen sei es meist oben sicherer als herunteren, meint ein Mitarbeiter. Dennoch war allen Beteiligten klar: Das ist kein gewöhnlicher Job und der Maschinist verdient vollsten Respekt. Am späten Nachmittag war der Schorn-

stein bis auf eine Höhe von acht Metern abgebrochen und der Bagger wurde von seinem Einsatz über den Dächern von Wels wieder abgeleitet. Der verbliebene Rest wurde mit einem Abbruchgerät, vom Boden aus, beseitigt. „Auch wenn das nicht so sicher ist, es ist mir lieber“, sagt der Baggerfahrer schmunzelnd und freut sich wieder festen Boden unter den Füßen zu haben.

Die Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 43 Standorten in 14 Ländern Europas vertreten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch- und Tiefbautätigkeiten – bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt.



## Fliegender Abbruch

Man wächst mit den Anforderungen, heißt es. Für den Abbruch eines 52 Meter hohen Schornsteins ging sogar ein Bagger in die Luft. Ort des Geschehens war

das Betriebsgelände der Vereinigten Fettwarenindustrie (VFI) in Wels. Deren hundert Jahre alter Schornstein wird nun nicht mehr benötigt. Also sollte er weg. Nur

wie? Für eine Sprengung war es zu eng. Also entschied man sich für ein scheinbar abenteuerliches Vorgehen: Ein Bagger, an einem Kran hängend, knabberte Reihe um Reihe die alten Backsteine aus dem alten Schlot. Mit einem Hebeplateau ging der Tiefbauspezialist in die Höhe, nachdem der TÜV von dem unorthodoxen Vorhaben zwischen Himmel und Erde zu überzeugt werden konnte. Innerhalb eines Tages war der Bagger mit seinen luftigen Arbeiten fertig. Die restlichen Meter wurden vom Boden aus mit einem Abbruchgerät beseitigt.



Foto: Felbermayr

### Abbruch wie im Flug

Hundert Jahre alt ist der Schornstein der Firma VFI in Wels. Bisher wurde er für das Beheizen der Hallen benötigt. Nachdem jetzt das Gelände mit einer Gasleitung aufgeschlossen wurde, konnte die ersehnte Umstellung von Erdöl auf Erdgas stattfinden. Damit sei, nach Aussage der Firmenleitung, eine vielfach emissionsärmere Produktion möglich. Darum sollte der weit hin sichtbare Turm weichen. Die Lösung fand das Felbermayr-Team in einem scheinbar abenteuerlichen Vorgehen: „Wir überlegten, den Bagger, an einem Kranhaken hängend, hochzuheben und den Schornstein von oben herab abzubrechen“, beschreibt Bauleiter Bernhard Radler das Vorhaben, welches später unter Einsatz eines adaptierten Hebeplateaus verwirklicht worden war. Doch zuvor galt es noch, den TÜV von dem unorthodoxen Vorhaben zwischen Himmel und Erde zu überzeugen.

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)



# Fliegender Abbruch

**EXTREMEINSATZ** Man wächst mit den Anforderungen heißt es. Für den Abbruch eines 52 Meter hohen Schornsteines ging Ende August sogar ein Bagger der Felbermayr Abteilung Abbruch in die Luft. Ort des Geschehens war das Betriebsgelände der Vereinigten Fettwarenindustrie in Wels.



**Ungewöhnlicher Einsatzort:** Auf einem adaptierten Hebeplateau sorgte dieser Minibagger in Wels für den Abbruch des Schornsteins.

38





Hundert Jahre alt ist der Schornstein der Firma VFI in Wels. Bislang wurde er für das Beheizen der Hallen benötigt. Nachdem jetzt das Gelände mit einer Gasleitung aufgeschlossen wurde, konnte die ersehnte Umstellung von Erdöl auf Erdgas stattfinden. Nach Aussage der Firmenleitung ist damit eine vielfach emissionsärmere Produktion möglich. Der weithin sichtbare Turm war damit aber überflüssig – und sollte weichen. Aber wie? Eine Sprengung war aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich. Darüber hinaus wollte man die Anrainer auch nicht mit der damit verbundenen Staubentwicklung belasten. Die Lösung fand das Felbermayr-Team in einem scheinbar abenteuerlichen Vorgehen: „Wir überlegten den Bagger, an einem Kranhaken hängend, hochzuheben und den Schornstein von oben herab abzubrechen“, beschreibt Bauleiter Bernhard Radler das Vorhaben, welches später unter Einsatz eines adaptierten Hebeplateaus verwirklicht worden war.

### TÜV-konforme Lösung

Doch zuvor galt es noch den TÜV von dem unorthodoxen Vorhaben zwischen Himmel und Erde zu überzeugen. Bedenkt man, dass das oberste Ziel dieser Organisation die Förderung der technischen Sicherheit ist, könnte man meinen es sei keine leichte Aufgabe. „Unser Ansprechpartner seitens des TÜV war sehr kooperativ“, kommentiert Radler die Zusammenarbeit mit positivem Ausgang. So konnte man sich auf eine praktikable Lösung unter Einbezug aller sicherheitsrelevanter Themen einigen. Bevor aber die Abbrucharbeiten in Angriff genommen werden konnten, musste



Ungewöhnlicher Einsatzort: Auf einem adaptierten Hebeplateau sorgte diese Takeuchi TB 145 für den Abbruch des Schornsteins der Firma VFI.

die Innenseite des Schornsteins noch vom Ruß gereinigt werden. „Das war nötig um eine Vermischung des Abbruchmaterials mit kontaminierten Stoffen zu verhindern, andernfalls wäre der anfallende Bauschutt nicht recycelbar“, berichtet Radler. Für das Absaugen dieses Materials kam der Saugbagger des Felbermayr-Bereichs Abfallwirtschaft zum Einsatz. Mit bis zu acht Bar Arbeitsdruck saugte er in wenigen Stunden den Ruß von der Innenwand des mehr als hundert Jahre alten Schornsteins. Auf diese

Weise waren etwa zwanzig Kubikmeter kontaminiertes Material angefallen, das später analysiert und fachgerecht entsorgt wurde. Auf Nummer sicher gingen die Mitarbeiter auch beim Schutz umliegender Objekte. Deren Decken wurden mit Trägern und Deckenstehern verstärkt sowie mit Bauvlieslagen und Strohballen als Splitterschutz abgedeckt. Nach Freigabe dieser Maßnahmen durch den Baukoordinator konnten die eigentlichen Abbrucharbeiten mit Mobilkran und Bagger beginnen.

„Wenn der Baggerfahrer nicht gekommen wäre, hätte ich mich selber reinsetzen müssen“, sagt der Polier mit humorvollem Unterton, während er konzentriert das Hochziehen des Baggers beobachtet. Am Haken hängend und mittels zweier I-Träger am Kamin fixiert, begann der Baggerfahrer mit den Abbrucharbeiten. Bei Abbrüchen sei es meist oben sicherer als herunten, meint ein Mitarbeiter. Dennoch war allen Beteiligten klar: Das ist kein gewöhnlicher Job und der Maschinist verdient vollsten Respekt. Am späten Nachmittag war der Schornstein bis auf eine Höhe von acht Metern abgebrochen und der Bagger wurde von seinem Einsatz über den Dächern von Wels wieder abgeseilt. Der verbliebene Rest wurde mit einem Abbruchgerät, vom Boden aus, beseitigt. „Auch wenn das nicht so sicher ist, es ist mir lieber“, sagt der Baggerfahrer schmunzelnd und freut sich wieder festen Boden unter den Füßen zu haben.

Damit der anfallende Bauschutt recycelt werden konnte, entfernte das Team mit einem Saugbagger des Felbermayr-Bereichs Abfallwirtschaft den Ruß.



[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)





Abbruch eines 52 m hohen Schornsteins mittels Mobilkran und Minibagger

# Bagger am Haken

Für den Abbruch eines 52 m hohen Schornsteins auf dem Gelände der Vereinigten Fettwarenindustrie (VFI) in Wels, ging Ende August ein Bagger der Felbermayr Abteilung Abbruch in die Luft.

**H**undert Jahre alt ist der Schornstein der Firma VFI in Wels. Bislang wurde er für das beheizen der Hallen benötigt. Nachdem jetzt das Gelände mit einer Gasleitung aufgeschlossen wurde und eine Umstellung auf Erdgas erfolgte, sollte auch der weithin sichtbare Turm weichen. Aber wie?

Eine Sprengung war aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich. Darüber hinaus wollte man die Anrainer auch nicht mit der damit verbundenen Staubentwicklung belasten. Die Lösung fand das Felbermayr-Team in einem scheinbar abenteuerlichen Vorgehen: „Wir überlegten den Bagger, an einem Kranhaken hängend, hochzuheben und den Schornstein von oben herab abzubrechen“, beschreibt Bauleiter Bernhard Radler das Vorhaben, welches später unter Einsatz eines adaptierten Hebeplateaus verwirklicht wurde. Doch zuvor galt es noch den TÜV von dem unorthodoxen Vorhaben zwischen Himmel und Erde zu überzeugen. Bedenkt man, dass das oberste Ziel dieser Organisation die Förderung der technischen Sicherheit ist, könnte man meinen es sei keine leichte Aufgabe. „Unser Ansprechpartner seitens des TÜV war sehr kooperativ“, kommentiert Radler die Zusammenarbeit mit positivem Ausgang. So konnte man sich auf

eine praktikable Lösung unter Einbezug aller sicherheitsrelevanter Themen einigen.

## Zuerst Ruß entfernen

Bevor aber die Abbrucharbeiten in Angriff genommen werden konnten, musste die Innenseite des Schornsteins noch vom Ruß gereinigt werden. „Das war nötig um eine Vermischung des Abbruchmaterials mit kontaminierten Stoffen zu verhindern, andernfalls wäre der anfallende Bauschutt nicht recycelbar“, berichtet Radler. Für das Absaugen dieses Materials kam der Saugbagger des Felbermayr-Bereichs Abfallwirtschaft zum Einsatz. Mit bis zu 8 bar Arbeitsdruck saugte er in wenigen Stunden den Ruß von der Innenwand des alten Schornsteins. Auf diese Weise waren etwa 20 m³ kontaminiertes Material angefallen, das später analysiert und fachgerecht entsorgt wurde.

## Abbruch mit Mobilkran und Bagger

Auf Nummer sicher gingen die Mitarbeiter auch beim Schutz umliegender Objekte. Deren Decken wurden mit Trägern und Deckenstehern verstärkt sowie mit Bauvlieslagen und Strohballen als Splitterschutz abgedeckt. Nach Freigabe dieser Maßnahmen durch den Baukoordinator konnten die eigentlichen Abbrucharbeiten mit Mobilkran und Bagger beginnen.

„Wenn der Baggerfahrer nicht gekommen wäre hätte ich mich selber reinsetzen müssen“, sagt der Polier mit humorvollem Unterton während er konzentriert das Hochziehen des Baggers beobachtet. Am Haken hängend und mittels zweier I-Träger am Kamin fixiert, begann der Baggerfahrer mit den Abbrucharbeiten. Bei Abbrüchen

sei es meist oben sicherer als herunten, meint ein Mitarbeiter. Dennoch war allen Beteiligten klar: Das ist kein gewöhnlicher Job und der Maschinist verdient vollsten Respekt. Am späten Nachmittag war der Schornstein bis auf eine Höhe von 8 m abgebrochen und der Bagger wurde von seinem Einsatz über den Dächern von Wels wieder abgeseilt. Der verbliebene Rest wurde mit einem Abbruchgerät, vom Boden aus, beseitigt. „Auch wenn das nicht so sicher ist, es ist mir lieber“, sagt der Baggerfahrer schmunzelnd und freut sich wieder festen Boden unter den Füßen zu haben. \*

► [www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)



## SCHWER- &amp; SONDERTRANSPORTE

UNTER TAGE

# Trafotransport für Kraftwerk Kaprun

Mitte August konnte der Transport des zweiten Trafos für das Speicherkraftwerk in Kaprun abgeschlossen werden. Ausgangspunkt der Reise der 220 Tonnen schweren Spannungswandler war im Siemens Werk Weiz.



Der insgesamt 220 Tonnen schwere Trafo auf dem Weg zu dem im Berginneren gelegenen Krafthaus des ältesten Großkraftwerks Österreichs, dem 1955 in Betrieb gegangenen Kraftwerk Kaprun

Der Transport bis zum mehr als 300 Kilometer entfernten Zielort wurde einerseits per Tiefladbahnwagen und andererseits mit einem sogenannten Selbstfahrer bewältigt. Bereits 1955 ging in Kaprun das älteste Großkraftwerk der heutigen Verbund Austrian Hydro Power AG ans Netz. 2012 sollen dort zwei weitere Maschinensätze mit insgesamt 480 Megawatt erneuerbare Energie produzieren. Für den Spezialtransport der dafür be-

» Steigung dank  
Sonderkonstruktion  
bewältigt «

nötigten Transformatoren kam das international tätige Schwertransportunternehmen Felbermayr, mit Sitz in Wels, zum Einsatz. Mit einer Länge von rund 10 Metern und einer Breite und Höhe von 3,5 beziehungsweise 4,3 Metern waren die Trafos für den Transport in die Kaverne des Kraftwerks gefährlich groß. „Den Beginn der rund eine Woche dauernden Reise je Trafo machte ein Schienentransport – durchgeführt vom Felbermayr-Bereich für in-

ternationale Tieflader Bahntransporte, der ITB. Dazu wurde der 220 Tonnen schwere Trafo im Siemens Werk Weiz übernommen und per Schiene bis Maishofen transportiert. Die verbleibenden 26 Kilometer wurde der Trafo auf dem SPMT (Selbstfahrer) transportiert. Zur Bewältigung der rund zwanzig Kilometer bis zum Baulager und

den dort auftretenden Steigungen von etwa zwölf Prozent wurde eine Sonderkonstruktion gefertigt. Diese ermöglichte den Einsatz einer Zugmaschine zur Unterstützung des ohnehin schon tausend PS starken Powerpacks des SPMT. Von den letzten sechs Kilometern führten drei Kilometer durch den sogenannten Schrahnbachun-

nel. Die äußerst engen Platzverhältnisse machten auch das zu einer besonderen Herausforderung. Doch dank guter Vorbereitung gab es keine Überraschungen für das Transportteam und die Trafos konnten ungehindert bis in das im Berginneren gelegene Krafthaus transportiert werden.

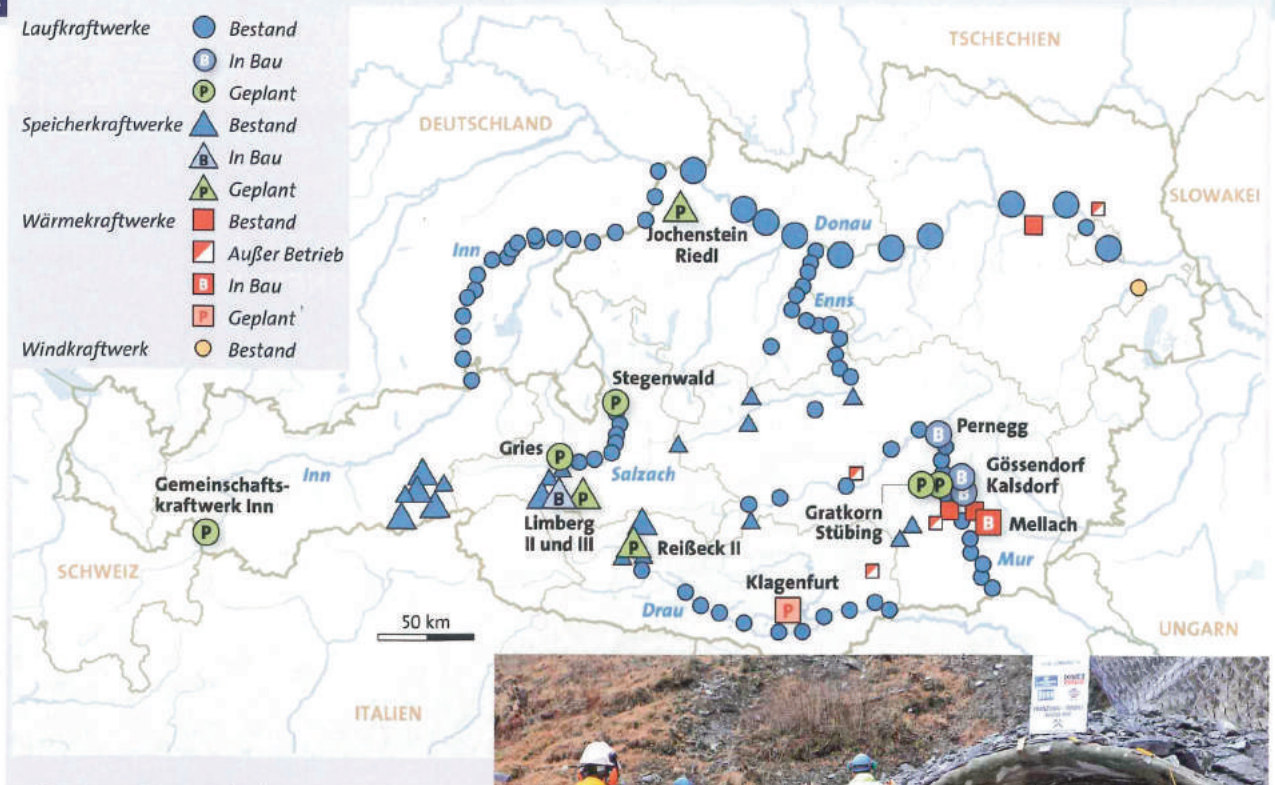


26 Kilometer wurde der Trafo auf dem SPMT (Selbstfahrer) transportiert

SCHWEINÖSTER (2)



- |                      |                 |
|----------------------|-----------------|
| Laufkraftwerke       | ● Bestand       |
|                      | ● In Bau        |
|                      | ● Geplant       |
| Speicherkraftwerke   | ▲ Bestand       |
|                      | ▲ In Bau        |
|                      | ▲ Geplant       |
| Wärme-<br>kraftwerke | ■ Bestand       |
|                      | ■ Außer Betrieb |
|                      | ■ In Bau        |
|                      | ■ Geplant       |
| Windkraftwerk        | ○ Bestand       |



„Wir setzen wichtige Impulse für erneuerbare Energie“, unterstreicht Verbund-Vorstandschef Wolfgang Anzenberger. Foto: APA

Österreichs Elektrizitätswirtschaft will in den nächsten Jahren 3,6 Milliarden Euro in neue, ökologische Kraftwerke investieren.

Foto: Verbund, Grafik: APA



# Land am Strome

**E**in Festakt mitten im herbstlichen Oberkärnten: Hoch über dem Mölltal errichtet der Verbund in den nächsten vier Jahren das Pumpspeicherkraftwerk Reißbeck II. Mit einer Leistung von 430 Megawatt und einem Investitionsvolumen von 385 Millionen Euro wird das unterirdisch errichtete Kavernenkraftwerk wertvolle Ausgleichs- und Regenergie aus erneuerbarer Wasserkraft liefern. „Mit der Errichtung von Reißbeck II investiert der Verbund in den Ausbau der österreichischen Wasserkraft und setzt gleichzeitig einen wichtigen Impuls für die gesamte Entwicklung der erneuerbaren Energieträger“, betonte der Vorstandsvorsitzende des Verbundes, Wolfgang Anzen-

**Der Verbund holt sich insgesamt 1,3 Milliarden Euro an frischem Kapital und will im großen Umfang in den nächsten Jahren in neue Kraftwerke investieren. Die heimische Energiewirtschaft rechnet mit mehr Stromnachfrage und einem Bedeutungszuwachs des Energieträgers Strom. Aber gegen viele Kraftwerksprojekte regt sich Widerstand.**

gruber, beim Spatenstich.

Als führendes Stromunternehmen Österreichs erweitert und modernisiert der Verbund aber nicht nur seine bestehende Kraftwerksgruppe Malta-Reißbeck, die heimische

Elektrizitätswirtschaft hat insgesamt eine Reihe von Projekten in Bau und Planung. Bis 2015 sollen konkrete Projekte mit einem Volumen von 3,6 Milliarden Euro umgesetzt werden. Die Neuleistung der Anlagen be-



läuft sich auf 3,5 Terawattstunden. Mittelfristig sind bis 2020 Kraftwerke geplant, die 15 Milliarden Euro kosten und sieben Terawattstunden Strom liefern sollen.

### Verbrauch steigt an

Dabei plant die Elektrizitätswirtschaft auf Basis dreier Szenarien, die in den nächsten 40 Jahren einen Anstieg des Stromverbrauchs um 15 bis 20 Prozent voraussagen. Besondere Zuwächse erwartet die Austrian Energy Agency durch die Zunahme elektrischer Mobilität (siehe Kasten).

Milliardenschwere Investitionen, intensives Lobbying für raschere Genehmigungsverfahren, ehrgeizige Kraftwerkspläne? Schätzen die Experten die Entwicklung tatsächlich richtig ein? Wird sich der produzierte Strom zu vernünftigen Bedingungen verkaufen lassen?

In ihren Szenarien geht die heimische Elektrizitätswirtschaft jedenfalls davon aus, dass sich die Energiesituation in den nächsten Jahrzehnten durch die Kioto- und EU-Klimaschutzvereinbarungen deutlich ändern wird. Mit dem schrittweisen Abschied von fossilen Energieträgern hat die Suche nach Alternativen voll eingesetzt. „Wie auch immer das Szenario konkret aussieht, Strom wird in Zukunft eine viel stärkere Rolle spielen“, sagen Energieexperten des Wirtschaftsforschungsinstitutes.

### Ausgleichsenergie

Ein weiterer Impuls für den Ausbau der konventionellen Wasserkraft kommt interessanterweise just aus den Investitionen in Alternativenenergie: Da Windkraft und Sonnenenergie nicht immer zur Verfügung stehen, müssen so genannte Ausgleichskapazitäten erzeugt werden, die dann abgerufen werden können, wenn eben Flaute oder Wolken herrschen. Genau an diesem Punkt können Pumpspeicherkraftwerk wie Reißbeck II in

die Versorgungskette eingegliedert werden. Binnen Sekunden können die Ventile geöffnet, die Turbinen und Generatoren bewegt werden. „Österreich hat den unschätzbaren Vorteil, dass es aus seiner topografischen Situation kinetische Energie gewinnen kann“, betont Leo Windtner, Generaldirektor der Energie AG.

Gleichwohl: Nicht alle Projekte werden von der Politik unterstützt: So hat die Energie Steiermark ihre Planungen für das nicht umstrittene Wasserkraftwerk Graz-Puntigam ausgesetzt, nachdem der Grazer Bürgermeister Siegfried Nagl (ÖVP) nach dem schlechten Ergebnis seiner Partei bei den Landtagswahlen angekündigt hatte, eine Volksbefragung über das Projekt durchführen zu wollen. Man müsse die Ankündigung der Politik zur Kenntnis nehmen, sagt Oswin Kois, Vorstandsvorsitzender der Energie Steiermark. Bisher hat das Unternehmen etwa 2,5 Millionen Euro für Planungen, Grundstücke und Gutachten ausgegeben. Insgesamt ist das Projekt Murkraftwerk Puntigam mit rund 87 Millionen Euro veranschlagt. Es ist eine Anlage einer Kette von fünf Laufkraftwerken im Raum Graz, wovon zwei weitere – Gratkorn und Stübing im Norden – in Planung und zwei – Gössendorf und Kalsdorf im Süden – bereits in Bau sind.

Österreich ist im Gegensatz zu Deutschland – wo der Ausstieg aus der Atomkraft verschoben und die Laufzeiten der Kernkraftwerke verlängert worden sind – reich an Wasserkraft. Dank der Alpen verfügt das Land über ein Fünftel der europäischen Speicherkapazität. Da könnte Deutschland mittelfristig sogar als Exportmarkt eine Rolle spielen: Die BRD setzt unter den alternativen Energieträgern massiv auf Windkraft, die eben Ausgleichsenergie braucht.

Energie ökonomisch und ökologisch zu erzeugen, setzt allerdings auch intelligente Distributionsnetze voraus: Volkswirtschaftlich ist

### Mehr E-Autos, mehr Strom

Falls bis zum Jahr 2050 jedes zweite Auto in Österreich mit Strom fährt, ist dafür mehr Elektrizität nötig, als die derzeitige Wasserkraft-Ausbauplanung vorsieht. Sollten in vier Jahrzehnten zwei der vier Millionen Pkw mit Strom betrieben sein, würde dies 9 Terawattstunden (TWh) zusätzlichen Bedarf bedeuten, ein Plus von 13 Prozent, sagte der Präsident von Österreichs Energie, Verbund-Generaldirektor Wolfgang Anzengruber, beim Energiekongress der E-Wirtschaft in Linz. Die kurz- und mittelfristige Ausbauplanung für die Wasserkraft sieht bis zum Jahr 2015 neue Kapazitäten von 3,5 TWh vor, bis 2020 sollen insgesamt 7 TWh dazukommen.

Insgesamt könnten in Österreich die erneuerbaren Energien bis 2020 auf umgerechnet 112 Milliarden kWh ausgebaut werden, heißt es im „Zukunftsprogramm“ der heimischen E-Wirtschaft, das beim Energiekongress vorgelegt wurde. 2009 wurden in Österreich 48,1 Milliarden kWh Strom aus Erneuerbaren erzeugt, größtenteils Wasserkraft. Damit stammten 62,3 Prozent der Stromerzeugung aus Wasserkraftanlagen, das sind fast 90 Prozent der Elektrizität aus Erneuerbaren.

es laut Experten dringend notwendig, mit Hilfe intelligenter Verteilernetze dafür zu sorgen, dass die produzierte Energie auch optimal verteilt werden kann. Sind allerdings schon Kraftwerksprojekte meist nur gegen Widerstand durchzusetzen, so sind Leitungsprojekte in der Öffentlichkeit noch wesentlich unpopulärer – siehe die jahrelangen erbitterten Diskussionen rund um die 380-kV-Leitung in Südösterreich und den Lückenschluss des Hochleistungsnetzes in Salzburg. <



Land am Strome

42

Der Verbund holt sich insgesamt 1,3 Milliarden Euro an frischem Kapital und will im großen Umfang in den nächsten Jahren in neue Kraftwerke investieren. Die heimische Energiewirtschaft rechnet mit mehr Stromnachfrage und einem Bedeutungszuwachs des Energieträgers Strom. Aber gegen viele Kraftwerksprojekte regt sich Widerstand.





# Klimaschutz durch modernste Technik

PUMPSPEICHER BILDEN SCHWERPUNKT DER KRAFTWERKSPROJEKTE DER E-WIRTSCHAFT

Trafo-transport beim Verbund-Kraftwerk Limberg II  
Foto: Verbund

**D**er Ausbau der österreichischen Pumpspeicherkapazität als Ausgleich für die schwankende Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien steht im Zentrum der Investitionen der österreichischen E-Wirtschaft in die Stromerzeugung in den kommenden Jahren. „Die aktuelle Liste mit insgesamt mehr als 80 Kraftwerksprojekten zeigt die Bedeutung der E-Wirtschaft für den Klimaschutz und die Konjunktur in Österreich“, erklärte Barbara Schmidt, Generalsekretärin von Österreichs Energie. Aktuell befinden sich über 60 Wasserkraftprojekte in Bau in Verfahren oder in Planung, die insgesamt mehr als 4,7 Mrd. kWh Strom pro Jahr erzeugen können. Die Energiestrategie Österreich sieht bis 2015 einen Wasserkraft-Ausbau

im Ausmaß von 3,5 Mrd. kWh vor. Schmidt: „Wir sind mit unseren Projekten voll auf Kurs. Österreichs E-Wirtschaft wird daher die von der Energiestrategie genannten Ziele für den Ausbau nachhaltiger Stromproduktion im Inland sicher erreichen.“

## Wasserkraftprojekte mit Schwerpunkt Pumpspeicherung

Mit dem Masterplan Wasserkraft und dem Energiepaket in Rot-Weiß-Rot hat die E-Wirtschaft ein Ausbauvolumen von sieben Mrd. kWh und Investitionen von 15 Mrd. € in Erzeugung und Netze bis 2020 angekündigt.

Schwerpunkt beim Ausbau der Wasserkraft sind moderne Pumpspeicherkraftwerke. Die größten Projekte der aktuellen Kraft-



## Oesterreichs Energie begrüßt EU-Infrastrukturpaket

Das von Energiekommissar Günther Oettinger präsentierte EU-Infrastrukturpaket, das die Prioritäten im Energiesektor bis 2020 zum Thema hat, wird von Oesterreichs Energie als wichtige und längst fällige Grundlage einer europäischen Energiepolitik begrüßt. Die Prioritäten des EU-Infrastrukturpakets decken sich über weite Strecken mit den wichtigen Zukunftsprojekten von Österreichs E-Wirtschaft.

Die derzeit wohl bedeutendste Kommissionsinitiative im Energiebereich soll die Energieinfrastrukturprioritäten für den Zeitraum von 2020 bis 2030 festlegen. „Entscheidend ist dabei, dass diese Infrastrukturen auch die Katalysatoren zur Erreichung der Klimaziele sein werden“, so die Generalsekretärin von Oesterreichs Energie, Barbara Schmidt. Es gehe dabei auch um die Integration großer Mengen zusätzlich zur

Verfügung stehenden nachhaltig produzierten Stromes vor allem aus Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee sowie effizientere und transparentere Genehmigungsprozesse. Erfahrungen in Österreich, aber auch in anderen Staaten Europas hätten gezeigt, dass neue Lösungen für die Realisierung der anstehenden Großprojekte erforderlich sind. Positiv zu sehen ist dabei vor allem die von der EU geplante Konzentration und Beschleunigung von Verfahren sowie die Förderung von Strom-Infrastrukturprojekten.

Insgesamt müssen in Europa laut Berechnungen der EU-Kommission bis 2020 über 1000 Mrd. € in die Strom-Infrastruktur investiert werden. Die für Österreich vorrangigen Investitionen von 15 Mrd. € bis 2020 sind im Energiepaket in Rot-Weiß-Rot der E-Wirtschaft zusammengefasst.

werksliste sind die Pumpspeicherkraftwerke Limberg II und III, Reißbeck II, Obervermuntwerk II und Kaunertal. Größtes Laufkraftwerk ist das Gemeinschaftskraftwerk Inn mit einer Leistung von 88 MW. Insgesamt sind Wasserkraftwerke mit fast 5400 MW Leistung in Bau, Planung oder Verfahren.

Schmidt: „Österreich hat die Chance, mit Pumpspeicherkraftwerken einen Ausgleich für die stark schwankende Stromeinspeisung vor allem aus Windenergie im europäischen Netz zu sorgen und so gleichzeitig die Versorgungssicherheit im Inland zu verbessern.“ Dank des hohen Anteils der Wasserkraft hat Österreich schon heute mit 155 g CO<sub>2</sub>-Emissionen pro kWh die klimaschonendste Stromproduktion Europas mit Ausnahme der Atomkraft-Länder Frankreich und Schweden.

### Mehr Power für die Grüne Batterie Europas

Mit den aktuellen Ausbauplänen wird Österreich einen wichtigen Schritt in Richtung der „Grünen Batterie Europas“ machen können. Schon jetzt verfügt das kleine Österreich, das lediglich 2,5 Prozent des europäischen Stroms erzeugt, über

17,5 Prozent der europäischen Pumpspeicherleistung. Schmidt: „Diese sind auch notwendig, denn allein Österreich plant derzeit den Zubau von 1000 MW an Windkraft.“

Dafür sind automatisch auch 800 bis 900 MW bei Pumpspeichern erforderlich. Zusätzlich zum Ausbau der Wasserkraft hat Österreichs E-Wirtschaft derzeit Projekte mit einer Erzeugung von knapp 250 GW in den Bereichen Wind, Biomasse und Solarenergie. Die Leistung dieser Anlagen beträgt in Summe über 500 MW, das entspricht der Hälfte der derzeit installierten Windkraft.

### Kraft-Wärme-Kopplung und höchste Effizienz

Fortgesetzt werden zudem die klimaschonende Erneuerung und Ergänzung des thermischen Kraftwerksparks. Anlagen mit insgesamt rund 2500 MW sind in Bau, Planung oder Verfahren. Aktuell werden in Österreich nur noch Anlagen gebaut, die höchste Effizienz aufweisen, ökologische Vorteile bringen oder Müll entsorgen. Beispiel dafür ist das Reststoffheizkraftwerk der Linz AG. Die neuen Gas- und Dampfturbinen des Verbund-Kraftwerks in Mellach, das Fernwärme nach Graz liefern wird, werden bei-



# Welser Erfolgserlebnisse in Le Mans

**Es war ein historischer Augenblick – einer für alle Ewigkeit. „Wenn ich daran denke, bekomme ich heute noch eine Gänsehaut“, denkt der Welser Top-Unternehmer und Vollblut-Rennfahrer Horst Felbermayr senior an den 13. Juni 2010 zurück, als er bei den berühmten 24-Stunden von Le Mans seinen blauen Porsche Seite an Seite mit dem Siegerauto des Teams Felbermayr Proton über die Ziellinie steuerte.**

250.000 Zuschauer waren aus dem Häuschen – was für eine Triumphfahrt im Mekka des Automobil-Langstrecken-Rennsports. Der Felbermayr-Werks Porsche mit der Startnummer 77, pilotiert von den zwei Deutschen Marc Lieb, Wolf Henzler und dem Österreicher Richard Lietz, wurde nach 24 aufregenden Rennstunden mit zwei Runden Vorsprung als überlegener Sieger der FIA-GT2-Klasse gefeiert. Der zweite Bolide mit der Nummer 88, in dem sich Vater und Sohn Horst Felbermayr und der Slowake Miroslav Konopka das Lenkrad teilten, fuhr als Achter ein bemerkenswertes Spitzenresultat ein.

„Kurz vor der Zielflagge sind unsere beiden blauen Porsches plötzlich gleichauf gelegen – kurz darauf sind wir Rad an Rad über die Ziellinie geschossen“, schildert Horst Felbermayr senior. „Das schönste Erfolgserlebnis in meinen über 40 Rennfahrerjahren“, fügt der 65-Jährige strahlend dazu. Überglücklich auch Sohn Dipl. Ing. Horst Felbermayr (39), der sensationelle Rundenzeiten abgespult hatte: „Reifenwechsel, tanken, Fahrerwechsel, Gas geben – die Arbeit unseres gesamten Teams hat perfekt gepasst. Wir waren schnell, haben uns keinen Fehler erlaubt und auch das Glück war diesmal an unserer Seite.“

## Schrecksekunden und Glücksgefühle

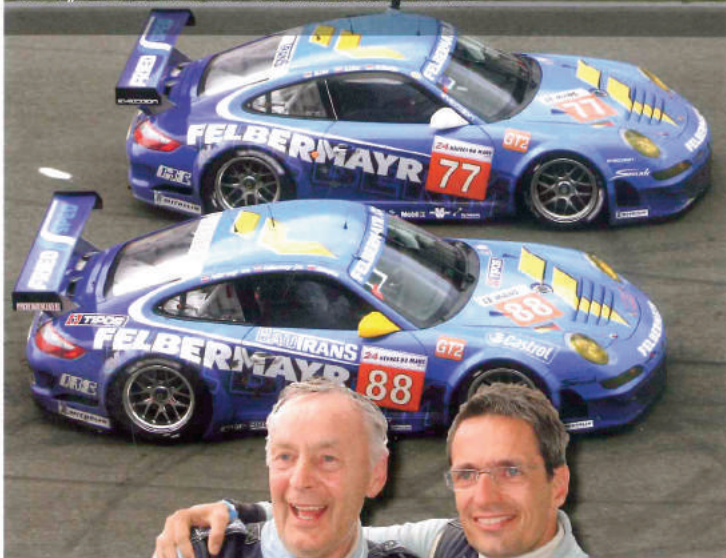
Schrecksekunden und Aufregungen gehören am 13,5 Kilometer langen Landstraßenkurs von Le Mans dazu. „Im Nachttraining

habe ich bei Tempo 260 einen Reifenplatzer gehabt, bin gegen die Leitschiene geknallt – da habe ich kurz den Atem angehalten. Weil ich dachte, da knallt jetzt jeden Augenblick einer in mich hinein“, schildert der Senior. Unversehrt kletterte er glücklicherweise aus dem demolierten Boliden. Den die Team-Mechaniker in stundenlanger Arbeit wieder rennbereit machten.

Im Morgengrauen des Rennens zerrt ein Kupplungsdefekt, der eineinhalb Stunden an die Boxen zwingt, an den Nerven. Danach eine furiose Aufholjagd, obwohl die Müdigkeit den Fahrern zusetzt. „Die Konzentration lässt nach, nur auf langen Geraden kannst du dich kurz ausrasten und eine Hand ausschütteln. Du wünschst dir nur noch, dass auf den letzten Kilometern nichts mehr passiert“, geben die Felbermayrs Einblick in ihr Rennfahrer-Innenleben. Le Mans sei der absolute Rennfahrer-Wahnsinn: „Schon bei der Parade werden die Fahrer wie Gladiatoren gefeiert.“ Nach 24 Stunden großer Jubel im gesamten Felbermayr-Team. Als aber bei der Siegerehrung dann der Champagner spritzt, sitzen die beiden Hobbypiloten schon im Flugzeug – die unternehmerischen Pflichten rufen.

Le Mans bleibt nicht das letzte Ausrufungszeichen des Teams Felbermayr Proton. Marc Lieb, Richard Lietz und Wolf Henzler steuern den schnellen Porsche 911 GT3 RSR in den Le Mans-Series zum Gesamtsieg in der GT2-Klasse. Gleichbedeutend mit

Ein historischer Augenblick: Die beiden Felbermayr-Porsche rollen bei den „24 Stunden von Le Mans“ nebeneinander über die Ziellinie.



Glücklich im Ziel: Vater und Sohn Horst Felbermayr genossen in Le Mans ihre Rennfahrer-Sternstunde.



Gefeiert wie Gladiatoren! Die Team Felbermayr-Piloten Wolf Henzler, Richard Lietz, Marc Lieb, Horst Felbermayr junior und senior (von links) bei der Fahrerparade.

dem Weltmeistertitel! Auf diese Krönung einer außergewöhnlichen Saison wurde danach auch in Wels angestoßen.





Felbermayr-Porsche ganz oben (ÖÖN)

## Freude nach dem Sieg beim Klassiker

Groß war die Freude beim Welser Felbermayr-Proton-Team nach dem Gewinn der GT2-Klasse (leicht modifizierte Seriensportwagen) beim 24-Stunden-Klassiker von Le Mans. Der Waidhofner **Richard Lietz** und seine deutschen Kollegen **Marc Lieb** und **Wolf Henzler** wurden nach 338 Runden als Sieger abgewunken. Mit ihrem Porsche verwiesen sie die starke Konkurrenz von Ferrari, BMW, Aston Martin, Corvette, Jaguar und Spyker auf die Plätze.

Der zweite 911er mit den beiden Hauptsponsoren **Horst Felbermayr senior** und junior aus Wels sowie dem Slowaken **Miroslav Konopka** schaffte es auf den achten Rang (304 Runden).

Le Mans 2010: Porsche feiert 98. Klassensieg in Le Mans - Speed-Magazin.de - Mozilla Firefox

http://speed-magazin.de

Le Mans 2010: P...

**speed-magazin.de**

**Sportwagen**

Startseite  
News Übersicht  
Videos  
Motor Sports  
**Motorsport Magazin Rennserien**  
Formel 1  
DTM  
WTCC  
GP2  
GP2 Asia / GP3  
F3 Euro Series  
ATS F3 Cup  
Formel Sport  
Porsche Carrera Cup  
Porsche Mobil1 SuperCup  
Sportwagen  
Rallye  
Markenpokale  
Motorsport Mix  
Drivers Magazin  
**Auto**  
Cars & Tuning  
E-Mobility  
Autohandel  
**Tickets**  
F1 Tickets  
DTM Tickets  
DTM München Tickets  
**Features**  
Exklusiv & Interviews  
Specials  
Karting  
Podcasts

**24 Stunden Rennen Le Mans 2010: Porsche feiert 98. Klassensieg in Le Mans**

Der Klassensieg des Porsche 911 GT3 RSR war der 98.

19.06.2010 Die Erfolgsgeschichte des Porsche 911 GT3 RSR geht weiter: Nach dem Sieg beim 24-Stunden-Rennen in Dubai und der Meisterschaftsführung in der Le Mans Series und der American Le Mans Series gewinnt der erfolgreichste GT-Rennwagen der Saison 2009 auch die GT2-Wertung beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans. Der Klassensieg bei der 78. Auflage ist bereits der 98. Erfolg von Porsche im prestigeträchtigen Langstreckenklassiker. Zum neunten Mal lässt damit ein Rennfahrzeug, das auf dem Strahlensportler 911 GT3 basiert, alle Konkurrenten hinter sich. Auch die Plätze drei, fünf, sieben und acht gingen an Fahrer des 450 PS starken Porsche. Zusätzlich gewann der siegreiche 911er auch die Umweltwertung „Michelin Green X Challenge“ als GT-Auto mit der besten Gesamteffizienz.

Hier suchen...  
suchen

Google-Anzeigen  
**Singlesteuere Linz**  
Suchen Sie einen Partner, mit dem Sie alles teilen können?  
eDarling  
www.eDarling.at/Linz  
**Rund um Fahrzeug & Fahrer**  
Gemeinsamer Erfolg durch Trainings, Events und Workshops  
www.motor-aktiv.at

**Sportwagen**  
ADAC GT Master Videos  
Sportwagen Fotos  
**Interaktiv**  
Renntermine  
Videos  
Twitter  
Facebook  
RSS-Feeds  
Mobil  
Newsbox  
Speedbox  
**Aktuelle News:**  
WTCC: Frady Barth und Seat Swiss Racing präsentieren auf dem Genfer Autosalon das neue Auto vor

Anzeige

Werke News:  
LMC & 24h Le Mans: Remus und Felbermayr-Proton gemeinsam in die Saison 2011

Übertragen der Daten von res.brandwire.tv...



## NIEDERLASSUNG IN BRÜNN Zweiter Felbermayr-Standort in der Tschechischen Republik

Das Niederlassungsnetz der Felbermayr-Gruppe hat eine Erweiterung erfahren. In Brünn wurde ein neuer Standort mit Fokussierung auf die Bereiche Bühnen- und Kranvermietung sowie Schwertransporte (Felbermayr Transport- und Hebetechnik) eröffnet. Die Station ergänzt das Vertriebsbüro des Geschäftsbereiches ITB (Internationale Tieflader-Bahntransporte) in Prag und verstärkt somit den Marktauftritt der österreichischen Firmengruppe in der Tschechischen Republik.

„Unsere Premiere haben wir bereits erfolgreich absolviert“, schildert Michal Prusa von der Niederlassung Brünn. Bei der Modernisierung der städtischen Müllverbrennungsanlage kamen Teleskopbühnen mit Einsatzhöhen von bis zu 40 Metern und Mobilkrane zum Einsatz.

Die Unternehmensgruppe Felbermayr betreibt jetzt 43 Standorte in 14 Ländern Europas. Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch- und Tiefbautätigkeiten – bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau (FST) – bilden die Schwerpunkte der Tätigkeit. Der Fuhrpark bestehend aus mehr als 350 Mobil- und Raupenkränen, etwa 2.000 Bühnen und Staplern sowie rund 300 Schwerlastgarmenturen versieht europaweit Dienst. Im Geschäftsjahr 2009 wurde von rund 1.800 Mitarbeitern ein Nettoumsatz in der Höhe von 379,1 Mio. Euro erwirtschaftet.



### Felbermayr Transport- und Hebetechnik jetzt in Brünn

Mit 43 Standorten in 14 Ländern ist das österreichische Familienunternehmen Felbermayr europaweit aufgestellt. Mit einem neuen Standort in Brünn ist die Firma jetzt, ergänzend zu Prag, auch im Süden Tschechiens ein kompetenter Partner in Sachen Bühnen- und Kranvermietung sowie bei Schwertransporten. „Unsere Premiere haben wir bereits erfolgreich absolviert“, sagt Michal Prusa von der Niederlassung Brünn und verweist damit auf einen Auftrag für die Müllverbren-

nungsanlage in Brünn. Dabei kamen für die Modernisierung der Anlage Teleskopbühnen mit Einsatzhöhen von bis zu vierzig Metern und Mobilkrane zum Einsatz. Dem Absolventen der Hochschule für Maschinenbau begeistert der umfangreiche Fuhrpark Felbermayrs, der mit mehr als 350 Mobil- und Raupenkränen, etwa 2.000 Bühnen und Staplern sowie rund 300 Schwerlastgarmenturen europaweit unterwegs ist. Somit kann Prusa ergänzend zu den Geräten für das Tagesgeschäft auch über technische Gustostückerl wie Arbeitsbühnen mit

mehr als hundert Metern Einsatzhöhe und Raupenkrane mit höchsten Traglasten verfügen. „Für meine Kunden ergeben sich dadurch bislang ungeahnte Möglichkeiten“, freut sich Prusa, der als ehemaliger Projekt- und Montageleiter eines international tätigen Unternehmens die Problemstellungen der Praxis nicht nur fachkundig beurteilen, sondern auch lösen kann.

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)



Foto: Felbermayr

Mann in Brünn:  
Michael Prusa.  
(Foto: Felbermayr)



FELBERMAYR TRANSPORT- UND HEBE-TECHNIK AUCH IN BRÜNN

### Neue Niederlassung

Mit 43 Standorten in 14 Ländern ist das österreichische Familienunternehmen Felbermayr europaweit aufgestellt. Mit einem neuen Standort in Brünn ist die Firma jetzt, ergänzend zu Prag, auch im Süden Tschechiens Ansprechpartner in Sachen Bühnen- und Kranvermietung sowie bei Schwertransporten. „Unsere Premiere haben wir bereits erfolgreich absolviert“, sagt Michael Prusa von der Niederlassung Brünn und verwies damit auf einen Auftrag für die Müllverbrennungsanlage in Brünn. Dabei kamen für die Modernisierung der Anlage Teleskopbühnen mit Einsatzhöhen von bis zu 40 m und Mobilkrane zum Einsatz. Den Absolventen der Hochschule für Maschinenbau begeistert der umfangreiche Fuhrpark Felbermayrs. Somit kann Prusa ergänzend zu den Geräten für das Tagesgeschäft auch über technische Gustostückerl wie Arbeitsbühnen mit mehr als 100 m Einsatzhöhe und Raupenkrane mit höchsten Traglasten verfügen.



■ **Felbermayr Transport- und Hebetechnik** jetzt auch in Brünn: Das österreichische Familienunternehmen hat die Zahl seiner Standorte nun auf 43 nach oben geschraubt. Insgesamt ist Felbermayr nun europaweit noch breiter aufgestellt. Mit dem neuen Standort in Brünn ist die Firma jetzt, ergänzend zu Prag, auch im Süden Tschechiens vertreten.



Kontakt: Felbermayr Transport- und Hebetchnik, spol. s r.o., Olomoucká 7/9, 656 66 Brno, tel: +420 545 103 804, fax: +420 545 103 805, e-mail: brno@felbermayr.cc, www.felbermayr.cc  *Company of Felbermayr Extended their Operation to Brno*

## Firma Felbermayr rozšířila působnost do Brna



S více než 41 pobočkami ve 13 zemích včetně České republiky je rodinná firma Felbermayr známá po celé Evropě. Se svým novým působišťem v Brně je nyní nejen na Moravě kompetentním partnerem v oblasti pronájmu jeřábů, pracovních plošin a nadměrné přepravy.

„Naše uvedení na trh jsme již úspěšně dokončili,“ říká Michal Pruša, dříve projektový a montážní vedoucí a nyní ředitel brněnské pobočky, s odkazem na úspěšnou realizaci modernizace brněnské spalovny. Modernizace byla prováděna mimo jiné teleskopickou plošinou ve výšce až 40 metrů a mobilními jeřáby.

Vedle dobře zaběhnuté kanceláře Felbermayr ITB, působící v oblasti těžké železniční přepravy a sídlící v Praze, tak nedávno firma Felbermayr posílila svoji působnost i na jihu Moravy. „Věříme, že dobrý výkon, moderní vozový park a zkušení zaměstnanci zajistí také v České republice úspěch nebesky modré flotily,“ říká optimisticky Michal Pruša a uzavírá: „Zákazníkům nabízíme nejen pronájem pracovních plošin a jeřábů, ale také technická řešení komplikovaných projektů na klíč.“

### Felbermayr Group

Heslo *Power od Motion* a typický modro-žlutý logotyp Felbermayr symbolizuje mezinárodně známou a uznávanou flotilu, která v současnosti představuje na

400 mobilních a pásových jeřábů, více než 2 000 vysokozdvizných vozíků a asi 300 návěsů, které jsou k vidění v celé Evropě.

Kromě pronájmů zdvihací techniky a dále přepravy nákladů všeho druhu po silnici, železnici a po vodě, včetně nadměrných nákladů, působí skupina Felbermayr také jako dodavatel stavebních, zemních a obecně všech inženýrských a speciálních inženýrských prací, při kterých se využívá těžké stavební, zemní a zdvihací techniky. Jmenovat lze výstavby mostů, kanálů, ale i budov. Další z aktivit je těžba písku a kačírku a související výroba šterku. A v neposlední řadě demoliční práce a odpadové hospodářství. Firma se specializuje i na práce v horském a vysokohorském prostředí, což je přirozené pro podnik založený u našich jižních alpských sousedů. Sídlo firmy je v městě Wels, Rakousko.

Historie firmy sahá do roku 1942, kdy Franz Felbermayr začal s jedním dodávkovým vozem poskytovat přepravu na krátké vzdálenosti. V roce 1963 firma investovala do prvního stavebního stroje a dalším významným mezníkem je rok

1967, kdy se řízení podniku ujali Gise-la a Horst Felbermayrovi. Ze skromných počátků tato dvojice vybudovala dnešní velký, evropsky operující podnik, který postupně přebíral do týmu řadu jiných firem. Především ale realizoval mnoho významných a prestižních zakázek.



Je příznačné, že dnešní Felbermayr Group s obratem necelých 400 mil. euro, vyrostl z umu, vynalézavosti a pracovitosti cílevědomých majitelů, kteří plně využívají možností pružného rodinného řízení. □



<sup>1</sup> Zpracováno z podkladů společnosti



# Wohnen am Kalvarienberg

In Wels errichtet Felbermayr Hochbau den von Fluh Bauträger geplanten Wohnpark der Consulting Company. Während die zweite Bauphase mit 27 Einheiten noch voll im Laufen ist, konnte ein Teil der fertiggestellten 75 Einheiten des ersten Blocks bereits an die Bewohner übergeben werden. Doch auch für die zweite und letzte Bauphase laufen die Baumaschinen auf Hochtouren. Anfang März wurde die Baugrube ausgehoben, Mitte März waren die Fundamente bereits gegossen. Anschließend wurden Halbfertigbetonteile der Firma Oberndorfer für die Wände und Decken geliefert. Im Anschluss an das Aufstellen wurden diese mit Transportbeton verfüllt, sodass die statischen Anforderungen des samt Keller fünf Geschosse umfassenden Objekts erfüllt werden. Für die Errichtung der Tiefgarage wurde auf

einer Fläche von 1.100 Quadratmetern eine Hohldielendecke installiert. Für das Verlegen der mehr als 16 Meter langen und 1,2 Meter breiten Einzelteile – mit einem Gewicht von mehr als zwölf Tonnen – kam ein Mobilkran mit einer maximalen Traglast von 200 Tonnen zum Einsatz. Die Rohbauarbeiten für den zweiten Bauabschnitt des Wohnpark Kalvarienberg werden in Kürze abgeschlossen sein. Die Passivwohnanlage wird mit Vollwärmeschutz durch die Firma Sareno ausgerüstet. Nun erfolgt noch die teilweise Einfriedung des Objekts mit einer rund 400 Meter langen und bis zu 2,8 Meter hohen Betonwand als Lärm- und Sichtschutz. Die Schlüsselübergabe an die zukünftigen Bewohner wird seitens des Bauherrn für März 2011 erwartet.

JAN GRUBER



Visualisierung: Fa. Rams, Altersee, Com



Foto: Consulting Company





Fotos: Felbermayr/Markus Lackner

## ■ BAUTAFEL

**Wohnpark Kalvarienberg**  
Wels

Bauherr **Consulting Company Immobilien  
und Projektmanagement GmbH**  
A-4600 Wels

Planung, Statik **Fluh Bauträger GmbH**  
A-4600 Wels

Rechtliche Betreuung **Hofer Humer**  
A-4600 Wels

Baumeister **Felbermayr Bau  
GmbH & Co KG, Bereich Hochbau**  
A-4600 Wels

Vollwärmeschutz **Sareno**  
**Objektisolierung Ges.m.b.H. & Co KG**  
Salnau 53  
A-4161 Ulrichsberg  
T +43(7288)2575-0  
F +43(7288)2575-11  
office@sareno.at  
www.sareno.at

Glasgeländer **Mglass GmbH**  
A-4203 Altenberg

Raumplanung **Maschik Möbel  
Ges.m.b.H., A-4600 Wels**

Estrich **Schnell Estrich und Putz GmbH**  
A-4760 Raab

Installateur **Energietechnik Winkler  
GmbH**  
A-5020 Salzburg

Spengler **Hummel GesmbH**  
A-4075 Breitenbach

Kunststofffenster **IPM Schober  
Fenster GmbH**  
Ascheter Straße 44  
A-4602 Wels/Thalheim  
T +43(7242)47271-0  
F +43(7242)47271-34  
office@ipm-schober.com  
www.ipm-schober.com

Maler **Seywaltner GmbH**  
A-4400 Steyr



**SARENO®**  
OBJEKTISOLIERUNG





**Leistungsspektrum:**

• Beratung	• Wärmedämmung	• Baustellenkoordination
• Planung	• Sanierung	• Überwachung
• Abwicklung	• Fassadengestaltung	

**IHR KOMPETENTER PARTNER FÜR GESAMTWÄRMEDÄMMUNG**

SARENO-Objektisolierung Ges.m.b.H. & Co KG, Salnau 53, A-4161 Ulrichsberg,  
A-4600 Wels, Machstraße 7, 0 72 88/25 75-0, office@sareno.at, www.sareno.at



## Errichtung eines Wohnparks mit dem MK 88 von Liebherr



### Hochbau Felbermayr errichtet Wohnpark

Wels, September 2010 – Anfang März begann der Bereich Hochbau mit der zweiten Bauphase des Wohnparks Kalvarienberg in Wels. Die Fertigstellung des modernen und in nachhaltiger Architektur ausgeführten Projektes ist für März 2011 geplant.

Während die zweite Bauphase mit 27 Einheiten noch voll im Laufen ist, konnte ein Teil der ersten und bereits fertiggestellten 75 Einheiten schon an die Besitzer übergeben werden. Doch auch für die zweite und letzte Phase der in Passivhausqualität ausgeführten Anlage laufen die Baumaschinen auf Hochtouren. „Anfang März wurde mit dem Baugrubenaushub begonnen. Mitte März waren die Arbeiten für die ersten Fundamente bereits abgeschlossen“, berichtet Felbermayr Bauleiter

Robert Grundner. In weiterer Folge wurden von der Firma Oberndorfer Halbfertigbetonteile für die Wände und Decken geliefert. Im Anschluss an das Aufstellen wurden sie mit Transportbeton verfüllt. „Somit entsprechen sie den statischen Anforderungen des samt Keller fünf Geschosse umfassenden Objektes.“

Für die Tiefgarage wurde auf einer Fläche von rund 1.100 Quadratmeter eine Hohldecke installiert. Für das Verlegen der über 16 Meter langen und 1,2 Meter breiten Einzelteile, mit einem Gewicht von über zwölf Tonnen, kam ein Mobilkran mit einer maximalen Traglast von 200 Tonnen zum Einsatz.

Die Rohbautätigkeiten für das Projekt der consulting company werden Mitte September abgeschlossen sein. Im Anschluss folgt noch die teilweise Einfriedung des Objektes mit einer rund 400 Meter langen und bis zu 2,8 Meter hohen Betonwand

als Sichtschutz und zur Lärmbekämpfung. Das Aufbringen des Vollwärmeschutzes wird, wie schon in Bauphase I, durch das Felbermayr Tochterunternehmen Sareno durchgeführt.

Die Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 43 Standorten in 14 Ländern Eu-

ropas vertreten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch- und Tiefbautätigkeiten – bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt.





## KOMBINIERTER EINSATZ UNTERSCHIEDLICHER KRANE

# Felbermayr errichtet Wohnpark

Anfang März diesen Jahres begann praktisch vor der Haustür des Schwerlast- und Hebespezialisten Felbermayr der Bereich Hochbau mit der zweiten Bauphase des Wohnparks Kalvarien-

berg im österreichischen Wels. Die Fertigstellung des Projektes ist für März 2011 geplant. Während sich die zweite Bauphase mit 27 Einheiten noch in der eigentlichen Realisierung befindet, konnte ein Teil der ersten und bereits fertig gestellten 75 Einheiten schon an die Besitzer übergeben werden. „Anfang März wurde mit dem Baugrubenaushub begonnen. Mitte März waren die Arbeiten für die ersten Fundamente bereits abgeschlossen“, berichtet Felbermayr-Bauleiter Robert Grundner. In weiterer Folge wurden von der Firma Oberndorfer Halbfertigbetonteile für die Wände und Decken geliefert. Im Anschluss an das Aufstellen wurden sie mit Transportbeton verfüllt. „Somit entsprechen sie den statischen Anforderungen des samt Keller fünf Geschosse umfassenden Objektes.“ Für die Tiefgarage wurde auf einer Fläche von rund 1100 m<sup>2</sup> eine Hohldeckendecke installiert. Für das Verlegen der über 16 m langen und 1,20 m breiten Einzelteile, mit einem Gewicht von über 12 t, kam ein 200-t-Mobilkran zum Einsatz. In Ergänzung hierzu konnte beim Bauprojekt neben klassischen Obendrehern schließlich auch noch ein mobiler Faltbaukran vom Typ MK 88 aus dem Hause Liebherr seine spezifischen Einsatzvorteile beweisen.



Diverse Konzepte:  
Liebherr-Krane by Felbermayr. (Foto: Felbermayr)

**Österreich baublatt**

**HOME**  
ARTIKEL  
DER BAUPLATZ ÖSTERREICH  
DAS TEAM  
S-PAPER  
NEUWAGEN (2011)  
IMPRESSIONEN  
BILDERGALERIE  
WISSEN SHOWS  
RECHNUNG 2010  
SPEZIELLEN TEST  
BRANCHENTREFF 2011  
WEITERE MAGAZINE  
INDUSTRIE/TECHNIK/WIRTSCHAFT  
BUSINESS/LOGISTIK

**Kalender**

**Felbermayr errichtet Wohnpark**

Am Anfang März begann der Bereich Hochbau mit der zweiten Bauphase des Wohnparks Kalvarienberg in Wels. Die Fertigstellung des modernen und in nachhaltiger Architektur ausgeführten Projektes ist für März 2011 geplant.

**Wohnpark Kalvarienberg in Wels**

Während die zweite Bauphase mit 27 Einheiten noch voll im Gange ist, konnte ein Teil der ersten und bereits fertiggestellten 75 Einheiten schon an die Besitzer übergeben werden. Doch auch für die zweite und letzte Phase der in Passivhausqualität ausgeführten Anlage laufen die Baumaschinen auf Hochtouren. „Anfang März wurde mit dem Baugrubenaushub begonnen. Mitte März waren die Arbeiten für die ersten Fundamente bereits abgeschlossen“, berichtet Felbermayr-Bauleiter Robert Grundner. In weiterer Folge wurden von der Firma Oberndorfer Halbfertigbetonteile für die Wände und Decken geliefert. Im Anschluss an das Aufstellen wurden sie mit Transportbeton verfüllt. „Somit entsprechen sie den statischen Anforderungen des samt Keller fünf Geschosse umfassenden Objektes.“

Für die Tiefgarage wurde auf einer Fläche von rund 1.100 Quadratmeter eine Hohldeckendecke installiert. Für das Verlegen der über 16 Meter langen und 1,2 Meter breiten Einzelteile, mit einem Gewicht von über zwölf Tonnen, kam ein Mobilkran mit einer maximalen Traglast von 200 Tonnen zum Einsatz.

Die Rohbauteile für das Projekt der consulting company werden Mitte September abgeschlossen sein. Im Anschluss folgt noch die teilweise Einriedung des Objektes mit einer rund 400 Meter langen und bis zu 2,8 Meter hohen Betonwand als Stützschutz und zur Lärmschirmung. Das Aufbringen des Vollwärmeschutzes wird, wie schon in Bauphase I, durch das Felbermayr-Trickunternehmen Sarens durchgeführt.

Die Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 43 Standorten in 34 Ländern Europas vertreten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitslöhnervermittlung, Hoch- und Tiefbauarbeiten – bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt.

[www.felbermayr.at](http://www.felbermayr.at)

**Suchen:**

**e-Paper 1-2/2011**

**SWC-Kataloger**

**VBS-Spezial**

**10. Februar 2011**

Mo Di Mi Do Fr Sa So  
01 02 03 04 05 06  
07 08 09 10 11 12 13  
14 15 16 17 18 19 20  
21 22 23 24 25 26 27  
28

## Felbermayr baut vor der Haustür Wohnpark in Wels



zweite und letzte Phase der in Passivhausqualität ausgeführten Anlage laufen die Baumaschinen auf Hochtouren. Dabei kommt auch ein Liebherr-Mobilbaukran MK88 zum Einsatz. So wurde für die Tiefgarage auf einer Fläche von rund 1.100 Quadratmeter eine Hohldeckendecke installiert. Für das Verlegen der über 16 Meter langen und 1,2

Meter breiten Einzelteile mit einem Gewicht von über zwölf Tonne, kam ein Mobilkran mit einer maximalen Traglast von 200 Tonnen zum Einsatz. Der Rohbau steht nun. Die Fertigstellung des in nachhaltige Architektur ausgeführten Projektes ist für März 2011 geplant.





Architekt Richard Stögmüller, Architekt Harald Benesch, GF Florian Kammerstätter, Einst. Ing. Reinhard Diensthuber, OF Fa. Weixelbaumer, Ing. Roland Hinterreiter (Fa. Felbermayr Bau)



Gerald Bestereimer und Wilhelm FRITZ  
E-Werk Wels



Luftaufnahme Fischergasse 1



Architekt Richard Stögmüller, Dipl.-Ing. Daniel Entholzer und Florian Kammerstätter

## Modernes Wohnen mitten in Wels

Die Fischergasse 1 ist nicht mehr das, was sie einmal war. Zum Glück. Wo einst ein bruchfälliges Haus stand, sind gerade 25 hochwertige Innenstadtwohnungen in verschiedenen Größen im Entstehen. Der Keller ist bereits fertig, der Hochbau beginnt. Es dauert also nicht mehr lange, bis Sie höchste Wohnqualität – direkt angrenzend an die Welser Altstadt – genießen können: Im Spätherbst 2011 sind die Wohnungen bezugsfertig. Diesen Wohntraum von Eigentumswohnungen in verschiedensten Größen und Varianten können Sie sich jetzt erfüllen.

**W**er an der Fischergasse 1 vorbeispaziert, kann schon erahnen, wie das Wohn- und Geschäftshaus inklusive Tiefgarage in Passivhausstandard aussehen wird – die Abmessung ist mit dem fertig gestellten Keller und Erdgeschoß bereits zu sehen. Was man aber noch nicht mit freiem Auge erkennen kann: Die 25 Wohnungen sind allesamt nach Süden und/oder Westen ausgerichtet und verfügen neben einer hochwertigen Ausstattung, wie optimale Raumnutzung, modernste Haustechnik, Fußbodenheizung und energiesparende Verglasung auch über großzügige, überdachte Balkone und Terrassen für zusätzlichen Wohnraum im Freien. Entscheidend für die hohe Lebensqualität ist aber nicht nur das moderne Design und der Komfort, sondern auch die zentrale Lage. An der Ostseite des Welser Stadtplatzes, mitten im Welser Zentrum gelegen, bietet der Standort Fischergasse 1 Einkaufen, Kultur, Sport, Ausbildung, Gastronomie, Naherholung und pulsierendes Leben vor

der Haustüre. Der historische Stadtkern mit Burg und Burggarten gleich gegenüber und das Naherholungsgebiet Traunufer in 300 Metern Entfernung bieten gleichzeitig Entspannung pur. Wer sich diesen Wohntraum erfüllen möchte, hat noch Gelegenheit dazu: „Einige der Wohnungen sind bereits verkauft, doch von der Zwei-Zimmerwohnung bis hin zum Penthouse mit Dachterrasse gibt es noch verschiedenste Wohnungen zu kaufen“, sagt Florian Kammerstätter, Geschäftsführer der Consulting Company, die gemeinsam mit den Architekten DI Harald Benesch und DI Richard Stögmüller dieses Projekt realisiert.

Wie bei all ihren Projekten, achten Anton und Florian Kammerstätter auch bei diesem darauf, mit Unternehmen aus der Region zusammenzuarbeiten. „Das ist unser Prinzip, wir denken volkswirtschaftlich. Und außerdem: Warum sollten wir andere Firmen beauftragen, wenn wir in unserem Wirtschaftsraum so tolle Unternehmen ha-

ben? Die können sich noch dazu mit der Umgebung identifizieren und sind bei der Nachbetreuung des Projektes vor Ort“, so Kammerstätter. Die Baumeisterarbeiten wurden von den Welser Baufirmen Felbermayr und Weixelbaumer in einer ArGe übernommen. Die E-Werk Wels AG macht die gesamten Elektroinstallationen, die Firma Waser installiert alle haustechnischen und sanitären Anlagen und die Firma Entholzer aus Wels wird ihr innovatives Fenstersystem Alufusion verbauen. „Wir haben ausschließlich Firmen beauftragt, die den hohen Qualitätsansprüchen entsprechen“, sagt Architekt Richard Stögmüller.

### Kontakt

Consulting Company Immobilien und Projektmanagement  
4600 Wels; Bahnhofplatz 2  
Tel. 07242 / 9396 7770 / office@cc-i.at  
[www.consulting-company.at](http://www.consulting-company.at)

WERBUNG



# Wohnpark Kalvarienberg

In Wels soll bis März 2011 der in Passivhausbauweise errichtete Wohnpark Kalvarienberg fertiggestellt sein. Die ersten 75 Wohneinheiten konnten bereits übergeben werden, und auch die Arbeiten an der zweiten Bauphase mit noch einmal 27 Einheiten laufen auf Hochtouren. Im Anschluss an den Baugrubenaushub wurden von der Firma Oberndorfer Halbfertigbetonteile für die Wände und Decken geliefert, die mit Transportbeton verfüllt wurden. Für die Tiefgarage wurde auf einer Fläche von rund 1.100 Quadratmetern eine Hohldeckendecke installiert. Für das Verlegen der über 16 Meter langen und 1,2 Meter breiten Einzelteile, mit einem Gewicht von über zwölf Tonnen, kam ein Liebherr-MK88-Mobilkran mit einer Traglast von 200 Tonnen zum Einsatz.

Die Rohbauarbeiten sind seit Mitte September abgeschlossen. Jetzt folgt die teilweise Einfriedung des Objektes mit einer rund 400 Meter langen und bis zu 2,8 Meter hohen Betonwand als Sichtschutz und zur Lärmberuhigung. Das Aufbringen des Vollwärmeschutzes wird, wie schon in Bauphase I, durch das Felbermayr-Tochterunternehmen Sareno durchgeführt.



Ein MK88-Mobilbaukran hilft bei der Errichtung des Wohnparks Kalvarienberg.





# Kulmbach Land



Ein Stahlnetz soll künftig Felsbrockenabgänge auf der A 70 zwischen Thurnau und Schirradorf verhindern. Mit Spezialgerät werden am Weißen Berg derzeit Löcher in die Gesteinsbrocken gebohrt, in denen das Netz am Hang fixiert wird.

Fotos: Alexander Hartmann

## Stahlnetz sichert Weißen Berg

**BAUPROJEKT** Um den Abgang von Gesteinsbrocken zu verhindern, wird auf der A 70 bei Thurnau eine Million Euro investiert. Der Verkehr Richtung Bamberg wird auf die Gegenfahrbahn umgeleitet.

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED  
**ALEXANDER HARTMANN**

**Thurnau/Schirradorf** – Dass ein Felsabgang nicht ungefährlich ist, war im Frühjahr 2009 auf der A 70 zwischen Thurnau-West und Schirradorf deutlich geworden: Größere Gesteinsbrocken hatten sich damals vom Hang nördlich der Fahrbahn gelöst, waren von den Sicherheitszäunen aber aufgefangen worden.



Während der Aufräumarbeiten war die Autobahn gesperrt.

Es war ein Vorfall, den die Autobahndirektion Nordbayern zum Anlass genommen hat, die Sicherheitsfrage am Weißen Berg genauer unter die Lupe zu nehmen. Bei der Analyse hat sich gezeigt, dass die bestehenden Sicherungsmaßnahmen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.

### Der alte Zaun ist verdrückt

Der alte Steinschlagschutzzaun sei durch Streusalz stark korrodiert, durch Gesteinsbrocken in Teilen zudem fast bis auf Höhe des Standstreifens verdrückt gewesen, berichtet Geologe Hubert Kalhammer überzeugt. Der alte Schutzzaun liegt bereits auf der Trasse. Er wurde auf einer Länge von 700 Meter abgebaut. Die österreichischen Experten haben mit Seilwinden und Brecheisen an großen Felsbrocken lockeres Gestein abgetragen, mussten sich dabei bis in eine Höhe von 20 Metern wagen.

Der gesamte Weiße Berg wird, wie der Geologe mitteilt, mit zink-aluminium-beschichteten Schutznetzen versehen, dort, wo sich grobe Gesteinsbrocken befinden, sogar mit einem speziellen Hochleistungsnetz,

Einbruch der Dunkelheit, auch samstags und sonntags, damit wir den Fertigstellungstermin einhalten können“, sagt Schnell, der weiß, dass der Hang am 10. September gesichert sein muss – dann wird die Fahrbahn Richtung Bamberg nämlich wieder für den Verkehr freigegeben.

Dass die best möglichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden, davon ist Hubert Kalhammer überzeugt. Der alte Schutzzaun liegt bereits auf der Trasse. Er wurde auf einer Länge von 700 Meter abgebaut. Die österreichischen Experten haben mit Seilwinden und Brecheisen an großen Felsbrocken lockeres Gestein abgetragen, mussten sich dabei bis in eine Höhe von 20 Metern wagen.

Der gesamte Weiße Berg wird, wie der Geologe mitteilt, mit zink-aluminium-beschichteten Schutznetzen versehen, dort, wo sich grobe Gesteinsbrocken befinden, sogar mit einem speziellen Hochleistungsnetz,

Hang fixiert wird. Die erforderlichen Löcher bohrt zurzeit die Bohrlafette ins Gestein.

„Das Stahlnetz soll dafür sorgen, dass sich keine Felsstücke mehr lösen können“, sagt Diana

Schmidt von der Pressestelle der Autobahndirektion Nordbayern, die die Autofahrer für die Sperrung der Nordfahrbahn Richtung Bamberg um Verständnis bittet. Aus Sicherheitsgründen habe man den Verkehr in beiden Richtungen auf die Südfahrbahn verlegt. Wie Schmidt weiter mitteilt, wird die Maßnahme auch genutzt, um die stark geschädigte Deckschicht

„

Wir arbeiten abends bis Einbruch der Dunkelheit, auch samstags und sonntags.

Anton Schnell  
Polier

fahrbahn verlegt. Wie Schmidt weiter mitteilt, wird die Maßnahme auch genutzt, um die stark geschädigte Deckschicht



# Felssicherungsarbeiten in Nordbayern

**SPEZIALGERÄT** Hervorgerufen durch Erosion und Witterung nahm das Felssturzrisiko auf der deutschen Bundesautobahn zwischen Bamberg und Bayreuth in den vergangenen Jahren erheblich zu. Um das Risiko für die Verkehrsteilnehmer wieder zu minimieren, wurden im vergangenen Sommer, vom Felbermayr Spezialtiefbau, Felssicherungsarbeiten durchgeführt.

Obwohl Felssicherungsarbeiten vordergründig gut ausgebildete Mitarbeiter erfordern, ist auch immer wieder das eingesetzte Gerät von besonderer Bedeutung. So war es auch bei der bis zu 25 Meter hohen Felswand zwischen den nordbayerischen Städten Bamberg und Bayreuth. „Für die Sanierung hatten wir nur acht Wochen Zeit“, sagt Bautechniker Markus Winkler von der Felbermayr Niederlassung Stams. Da ist ihm der sogenannte „Bohr-Lkw“ gerade recht gekommen. Diese Felbermayr-Entwicklung verfügt über einen 32 Meter langen Teleskoparm. Darauf kann man eine Bohrlafette mit Hydraulikbohrhammer anbringen oder ganz gewöhnliche Hubarbeiten wie mit einem Ladekran durchführen. Um die Verkehrsbehinderungen in Grenzen

zu halten und die Arbeiten in der vorgegebenen Bauzeit fertigzustellen, bietet dieses Multifunktionsgerät über optimale Bedingungen. Aber auch der Einsatz von Arbeitsbühnen erleichterte die Arbeiten an der steil abfallenden Wand erheblich.

Doch zunächst mussten auf einer Fläche

von 18.000 Quadratmetern Rodungs- und Felsberäumungsarbeiten durchgeführt sowie ein veralteter Schutzzaun entfernt werden. Nach dem händischen Räumen der als „Weißer Berg“ bekannten Felsböschung waren auf einer Länge von rund 1.400 Metern etwa 1.200 Bohrungen für die bis zu



Multifunktionsgerät „Bohr-Lkw“: Diese Felbermayr-Entwicklung verfügt über einen 32 Meter langen Teleskoparm, an dem sich unter anderem eine Bohrlafette mit Hydraulikbohrhammer anbringen lässt.



## Felssicherungsarbeiten in Nordbayern

Hervorgerufen durch Erosion und Witterung nahm das Felssturzrisiko auf der deutschen Bundesautobahn zwischen Bamberg und Bayreuth in den vergangenen Jahren erheblich zu. Um das Risiko für die Verkehrsteilnehmer wieder zu minimieren wurden im vergangenen Sommer vom Felbermayr Spezialtiefbau Felssicherungsarbeiten durchgeführt. Nach weniger als acht Wochen Arbeitszeit waren die Felssicherungsarbeiten an der stark frequentierten A70 beendet, die für die Baustelle eingerichtete Umleitung des Verkehrs konnte wieder aufgehoben werden.

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)



vier Meter in den Fels reichenden Anker durchgeführt worden. „Nach dem Einsetzen der Anker werden die Bohrlöcher mit Zementsuspension verfüllt“, erklärt Winkler. Danach wird das Netz über die poröse Kalksteinwand gespannt, vernäht und mittels sogenannter Krallplatten an den Ankern fixiert. Finalisiert wird die Felssicherung mittels Stahlseilen über den Netzflächen, womit Traglast und Stabilität zusätzlich erhöht werden. Alles in allem umfasste die Fläche der Felsvernetzung mit mehr als 7.000 Quadratmetern etwa die Fläche eines Fußballfeldes.

Nach weniger als acht Wochen Arbeitszeit waren die Felssicherungsarbeiten an der stark frequentierten A70 beendet und die für die Baustelle eingerichtete Umleitung des Verkehrs konnte wieder aufgehoben werden.

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)

REISE – Baumaschine Baugerät Baustelle 11-12 | 2010





Die Soccer City in Johannesburg wurde dank Austro-Technik zum Wahrzeichen der WM

Österreichs Kicker haben eine Teilnahme bei der Fußball-WM in Südafrika ja leider längst verdröbbelt. Viel erfolgreicher waren da heimische Firmen! Sie haben im Umfeld der WM und direkt in den

VON CHRISTIAN EBEERT

Stadien ihre Chancen eiskalt verwertet und Millionenaufträge nach Hause gebracht.

Fest in österreichischer Hand war gleich das Aushängestück der gesamten WM, das komplett erneuerte Stadion in Johannesburg. Bei dieser über 200 Mio. € teuren größten Stadionbaustelle der Welt schaffte es nur ein Krangigant des Welser Spezialisten Felbermayr, bis zu 160 Tonnen schwere Stahltragwerke 58 Meter hoch zu heben. Dieser größte Kran Afrikas wog selbst 870 Tonnen. Das war nicht der erste erfolgrei-

che internationale Großeinsatz: Bei der Olympiade in Athen wurde Felbermayr als Nothelfer geholt, als die Bauarbeiten dort in Verzug gerieten.

Die einer afrikanischen Tonschüssel nachempfundene spektakuläre Außenhülle in Johannesburg ist ein heimischer „Doppelpass“: Auf Metallmodulen der Firma Valenta entwickelte

die Rieder Gruppe (330 Mitarbeiter, 50 Mio. € Umsatz) aus Maishofen spezielle lichtdurchlässige Glasfaserbeton-Platten. Diese über 30.000 fibreC-Platten wurden dann vor Ort gegossen. Durch dieses Konzept hatten die beiden qualitativ und preislich die Nase vorn, „und konnten uns gegen eine Vielzahl internationaler Mitbewerber durchsetzen“, freut

## Fußball-WM:

## Volltreffer

Wir liefern Stadien, Ampeln, Ticketkontrollen für Südafrika

sich Firmenchef Wolfgang Rieder über den 10-Mio.-€-Auftrag.

Wie überall bei schwierigen Bauwerken wurde der Schalungstechnikkonzern Doka geholt. Wegen sehr engem Zeit-



Am 11. Juni wird angepöfien, rund drei Millionen Besucher sollen die Stadien füllen

## für unsere Firmen

plan mussten gleichzeitig je 36 der 50 m hohen, stark geneigten Pfeiler des nagelneuen Stadions in Kapstadt hochgezogen werden. 1300 m<sup>2</sup> Schalungselemente waren erforderlich.

Wer dann ein Match besucht, muss bei sechs von zehn Stadien durch Zutrittskontrollen von Skidata. Über 300.000 Besucher täglich müssen die Schleusen prüfen und

im Notfall schnellstens flüchten lassen. Weiter geht's draußen auf der Straße. Die Swarovski-Tochter Swarco hat in den sechs wichtigsten Städten des Landes die Verkehrsampeln durch

25.000 stromsparende LED-Module ersetzt! Insgesamt hat Österreich zuletzt um 424 Mio. € nach Südafrika exportiert, gut 30 heimische Firmen sind mit Tochtergesellschaften dort.



◀ Swarco, weltweit größter Ampel-Produzent, hat mit sparsamer LED-Technik überzeugt.

▲ Mit Schalungssystemen von Doka wurden die Stadion-Pfeiler in Rekordzeit errichtet.



Ob größ- ter Kran Afrikas oder Ticketkontrolle – wir sind dabei!





# Wo Österreich mitspielt

Die Fußball-WM in Südafrika war für Österreichs National-Elf auch dieses Mal nicht drin. Dafür erfreuten sich Austro-Unternehmen an sportlichen Aufträgen. Jetzt locken unter anderem Russland und Brasilien.

Österreich ist in und um Südafrikas Stadien stark vertreten: Allein beim Prestigebau der WM, dem Soccer City Stadium in Johannesburg, werkten mehrere heimische Unternehmen mit: Das Welser Familienunternehmen Felbermayr lieferte unter anderem einen Großkran, der die 160 Tonnen schwere Tragwerkskonstruktion des Stadions an ihren Platz brachte. Die in Anlehnung an eine Kalebasse – ein afrikanisches Trinkgefäß – geformte Fußballarena erhielt auch ihre unkonventionelle Hülle aus Österreich: Vom Maishofener Unternehmen Rieder Smart Elements stammen die 40.000 in traditionellen Farben leuchtenden Glasfaserbetonplatten, und für den Unterbau entwickelte Valenta Metallbau aus Fieberbrunn 100.000 Stahlelemente.

Made in Austria steht nicht nur auf der Soccer City: Doka, eine Tochter der Um-dasch AG aus Amstetten und Spezialist in Schalungstechnik, half bei der Errichtung der Stadionpfeiler des Green Point Stadium in Kapstadt. Die Salzburger Skidata sorgt für Zutrittskontrollen bei sechs der zehn Arenen, und The Power Company aus Breitenfurt stellt die mobile Stromversorgung in den VIP- und Hospitality-Zelten sicher. In den Fanmeilen stehen mobile Zuschauertribünen von ContribSystems aus Baden. Und außerhalb der Arenen sorgen 13.000 von Swarco Futurit aus Neutal auf energiesparende LED-Technologie umgerüstete Ampeln für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

Während es in Südafrika nur noch um den Weltmeister-Titel geht, wird andernorts an neuer Infrastruktur rund um Sportevents eifrig geplant und gearbeitet. Das russische Sotschi bereitet sich auf die 22. Olympischen Winterspiele im Februar 2014 vor. Die Investitionen für Olympia werden derzeit auf 25 Mrd. Euro geschätzt. Nicht nur Sportstätten müssen neu errichtet werden, auch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, der Energieerzeugung, Telekommunikation und des Gastronomie- und Hotelsektors stehen an. Derzeit werden etliche Aufträge vergeben – vieles geht zwar an russische Firmen, aber auch österreichische Unternehmen rechnen mit einem Stück vom

Olympia-Kuchen. Der Salzburger Baukonzern Alpine hat einen ersten Vertrag über Vorarbeiten für die Tunnel-Errichtung auf der Bahnstrecke Sotschi-Matsetsa abgeschlossen. Die Strabag hat bereits den internationalen Flughafen von Sotschi ausgebaut und hofft nun auf Aufträge rund um das 500 Mio. Euro-Projekt Olympisches Dorf. Skidata stattete bereits das Schigebiet Gormaya Karusel mit einem



WM-Sieger: Rieder, Felbermayr, Ski-Data (v. o.)

Zutrittssystem aus und verhandelt derzeit weitere Projekte.

In Brasilien stehen gleich mehrere große Sportereignisse bevor: Für die nächste Fußball-Weltmeisterschaft 2014 und die 31. Olympischen Sommerspiele, die 2016 in Rio de Janeiro ausgetragen werden, fehlen noch Straßen, Bahnverbindungen, Hotels, Sportstadien und vieles mehr. Nach ersten Schätzungen liegen die Gesamtinvestitionen bei bis zu 44 Mrd. Euro.

FOTOS: RIEDER, FELBERMAYR, SKI-DATA, BERNT ROSTAD, AUFUMY, FLORR (4)



Deutsch-Polnische Transport-  
spezialisten feiern Jubiläum

# Zehn Jahre Best Logistics

Vor zehn Jahren wagte Andreas Häfner den Schritt in die Selbstständigkeit. Im Jahr 2000 gründete der damals 40-Jährige in Stettin die BEST Logistics Sp. z o.o.. Seither ist das junge Unternehmen sowohl personell als auch räumlich kräftig gewachsen. Der ständig wachsende Kundenkreis trägt dazu bei, dass Umsatz und Gewinn stimmen. Die offizielle Jubiläumsfeier mit rund 60 Gratulanten fand am 18. Juni 2010 in Stettin statt.

**H**äfner wurde im thüringischen Gotha geboren und bewarb sich nach dem Abitur für ein Auslandsstudium. Als damaliger DDR-Bürger hatte er keine große Auswahl, was das zukünftige Gastland betraf. So entschied er sich trotz der unbekannten Sprache für ein Studium in Polen. Von 1978 bis 1981 studierte er in Danzig Betriebswirtschaft, Fachrichtung See- und Hafenwirtschaft, lernte dabei die polnische Sprache und Mentalität kennen. Seine fachlichen Kenntnisse vervollständigte er durch ein anschließendes Studienjahr an der Universität Rostock. 1982 fing Häfner in der Abteilung Internationaler Verkehr bei der Deutschen Binnenreederei an, wechselte 1992 in die damals neu gegründete Berliner Niederlassung der Stinnes Reederei Duisburg und wurde 1995 Berliner Repräsentant der Duisburger Reederei Haeger & Schmidt International (H & S). In den folgenden fünf Jahren lief die Projektlogistik in seinem Verantwortungsbereich zunehmend besser. Zahlreiche neue Kunden mit Transportanforderungen in Polen wurden zu Stammkunden. So vereinbarte Häfner im Jahre 2000 mit seinem Arbeitgeber, gemeinsam ein Unternehmen in Stettin zu gründen. Diesem gab man den Namen BEST Logistics, wobei die ersten zwei Buchstaben von BEST für die Anfangsbuchstaben von Berlin und die folgenden zwei



Häfner (3.v.l.) beschäftigt in Polen acht Mitarbeiter, die in den letzten Jahren durchschnittlich 2 Mio. EUR Umsatz erwirtschafteten | Bild: BEST Logistics



Das neue Schwergut-Zentrum in Opolo (Oppeln) an der Oder verfügt über einen 500-t-Kran der Firma Künz

Buchstaben für die von Stettin stehen. Häfner: „Neben dem Bezug auf unsere regionale Herkunft soll uns der Name BEST täglich an die Bedürfnisse und Erwartungen der Kunden hinsichtlich des von uns zu haltenden hohen Qualitätsstandards erinnern.“ Von Anfang an war H & S mit im Boot. 2008 erwarb auch die Felbermayr Gruppe aus Österreich Geschäftsanteile. Heute halten an BEST Logistics H & S und Felbermayr je 40 %; Häfner ist mit 20 % dabei. In BEST Logistics sieht Häfner eine wichtige Schaltstelle zwischen polnischen und westeuropäischen Partnern, die in Polen westliche Standards voraussetzen und östliche Realitäten vorfinden: „Neben den üblichen Transporten bieten wir insbesondere für Schwer- und Großraumtransporte von und nach Osteuropa maßgeschneiderte Transportlösungen. Wir nutzen dafür alle Transportträger. Wo möglich, nehmen wir für Langstreckentransporte den See-, Binnenschiffs- oder Bahnweg oder wir kombinieren den Transport mit mehreren Verkehrsträgern. Unsere west- und osteuropäischen Partner schätzen unsere Ortskenntnisse und unser Know-how. So manches Mal braucht es aber auch Mentalitätskenntnisse um erfolgreich zu sein. Heute gehören Unternehmen aus der Energie-, Chemie-, Stahl- und Maschinenbauindustrie zu unserem Kundenstamm. Unser Leistungsspektrum beginnt bei der Transportberatung und Routenplanung, schließt die Beschaffung von Genehmigungen und Expertisen ein, bindet je nach Erfordernis alle Verkehrsträger ein, beinhaltet Umschlags- und Seehafenleistungen und endet bei Bedarf mit Montageleistungen. Bei uns kann der Kunde alles in einem Paket erwerben, was Schnittstellenprobleme vermeidet. Unter anderem haben wir inzwischen weit mehr als 100 Generatoren mit Einzelgewichten von





Andreas Häfner scheut sich nicht, selbst Hand anzulegen | Bilder: Hinz

bis zu 450 Tonnen aus Polen zu westeuropäischen Häfen oder auch direkt zu Kraftwerken transportiert. Auch in der Gegenrichtung übernehmen wir Großindustrieprojekte wie etwa Anlagen für die Stahlindustrie, für Raffinerien oder Transformatoren. Die Infrastrukturen in Osteuropa halten noch keinem Vergleich mit westeuropäischen Standards stand. Dies erfordert mehr Kreativität in Bezug auf die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Projekttransporten. Dieser Aufgabe stellen wir uns täglich. Manchmal müssen wir auch als Sicherheitsvorrichtung fungieren, wenn etwa die östliche Mentalität mit einem Hang zu Improvisationen mit technischen Grenzwerten kollidiert. BEST Logistics besteht jetzt genau zehn Jahre und unsere zehnjährige Unfallfreiheit ist Beleg für unser Können und beweist, dass wir auf dem richtigen Weg sind“, freut sich Häfner.

„Letztes Jahr waren wir beispielsweise für den Transport von zwei koreanischen 700 MVA Transformatoren mit je 340 Tonnen zum weltgrößten Braunkohlekraftwerk Belchatow in Polen verantwortlich. Auch die Fundamentsetzung der Trafos am Endstandort gehörte zu unseren Aufgaben. Dieser Transport war eine große Herausforderung. Allein die Vorbereitung des Projektes dauerte zwei Jahre. Da das Kraftwerk keinen Wasserstraßenanschluss hat, erforderten die übergroßen Strukturen, die auch nicht dem Schienen-Lichtraumprofil entsprachen, erheblichen Aufwand. Neben dem Binnenschiff kam zunächst auch die Bahn nicht in Frage.

Unsere Berechnungen für den Straßentransport, insbesondere zu den Brückentragfähigkeiten, widersprachen auch dieser Lösung. Zuletzt konnte der Hersteller von einigen Strukturveränderungen an den Transformatoren überzeugt werden, so dass diese in Spezialtragschnabelwagen der Bahn geladen werden konnten. Aber wegen der noch immer



Projektverladung an der Schwerlastplatte im revitalisierten Berliner Borsighafen: 40 Kühlaggregate zu je 23 t sind für eine Ethylenanlage im Nordosten Chinas bestimmt

vorhandenen Transporthöhe von knapp fünf Metern mussten wir auch noch ein Bahngleis unter einer Brücke absenken“, berichtet Häfner. Da BEST Logistics kein eigenes Transport-Equipment besitzt, wird bei Schwer- und Großraumprojekten mit führenden Transportunternehmen zusammen gearbeitet. „Nur indem wir alle Arten von Transportmethoden anbieten, sind wir in der Lage, unseren Kunden die effizientesten Angebote und optimalsten Konzepte für die jeweilige Region und Ladung zu machen. In den letzten Jahren sammelten wir reichlich Erfahrungen und Know-how, um zu wissen, wer wo die beste Leistung performen kann“, stellt Häfner klar.

Neben See- und Binnenhäfen werden fallweise auch Ro-Ro-Verladeanlagen oder temporäre Umschlagstellen genutzt. Zu Behörden oder relevanten Gebietskörperschaften in Deutschland und Polen hält Häfner engen Kontakt, kommt es doch immer öfter vor, dass nur für einen einzelnen Schwertransport quasi auf der „Grünen Wiese“ eine temporäre Umschlagstelle von ihm geschaffen und genutzt wird. Die Unternehmenszentrale befindet sich in Stettin. Erst im Juni ist sie innerhalb der Stadt in größere Räumlichkeiten umgezogen. Regionale Büros gibt es in Lodz und Opole. In Opole handelt BEST Logistics inzwischen als Marketing- und Verkaufsagent für Hafendienstleistungen im Werkhafen des Anlagenbauers ENERGOMET, der im Juni einen neuen 500 t Portalkran der Firma Künz in Betrieb genommen hat. Mit dieser Schwergutanlage an der Oder festigt Opole seine Position als wichtigster Umschlagplatz für Industriegüter in Südpolen. Die Anlage kann Binnenschiffe, Eisenbahnen und Straßenfahrzeuge bedienen. Neben Umschlag und Lagerei werden auch Flächen und technische Unterstützung für Montagen angeboten. [www.best-logistics.com](http://www.best-logistics.com)

■ Klaus-Peter Hinz



# The long and winding road to rebuilding Poland

**Poland is being described as the biggest road construction site in Europe. Its rail network has also seen substantial investments, and there are moves to improve the waterways, too – so why isn't this all good news for heavy lift operators? Felicity Landon reports.**

A recent article by GlobalPost on the state of Poland's roads prompted a response from one reader in the USA who wrote: "While planning my first trip ever to Poland and eastern Europe, I was struck, while looking at a copy of a 1998 Michelin road guide, that Poland's road system seemed... how to say it? inadequate, and unbelievable."

Surely, he thought, this was an outdated road map. But after reading the description of narrow roads winding through towns and villages clogged by transport trucks, and

impatient drivers passing "in places that would make Americans blanch", he realised – the map was probably up to date.

Following the announcement that Poland would be co-hosting (with Ukraine) the Euro 2012 soccer championships, the Polish Government pledged to build 3,000 km of highways in time for the tournament. Many road construction projects have indeed gone ahead, much of this being European Union (EU)-funded – among key projects, the A4 linking the German border with Wrocław,

Katowice and Krakow, and the A1 between Poznan and Lodz, have been completed.

Those still to be completed include several national highways linking Poland's industrialised south (Katowice, Krakow, Wrocław) with the centre (Warsaw, Lodz) and the north (Gdansk, Gdynia), and projects to extend key highways to Poland's eastern borders.

"The road infrastructure in Poland still remains in a bad condition," said Andreas Häfner, managing director of Szczecin-based Best Logistics. "The situation is getting better after heavy investment over the past few years; some main roads have been reconstructed or newly built, but not enough for such a big country."

His big concern is that even the new roads are not being built to be heavy lift cargo-friendly. "For example, roundabouts (traffic circles) do not have straight passages for oversize or long vehicles."

The poor quality of the road network means tight restrictions on heavy load transports and a



Lotos ships a tank into Poland for a refinery transport.

[www.heavyliftpfi.com](http://www.heavyliftpfi.com)

March/April 2010 105



limited acceptable load per axle, added Häfner. And bridges without technical documentation, for example, require expensive and time-consuming examinations – “which very often result in refusal for heavy transport. It seems that the authorities are there to avoid heavy transport rather than support it”.

Meanwhile, the rail system plays a major role in Poland but has very limited capacity, he said. “The problem has grown with the closing of numerous sidings over the past few years, when many owners thought that the railways’ times were gone, and only trucking had a future.”

## Railways

The modernisation of several railway lines has also provided heavy lift operators with an unexpected situation; after a reconstruction project, the authorities will not allow the use of the new lines for heavy loads, such as 32-axle wagons carrying generators, said Häfner. “The maximum speed of such special trains does not meet their requirements – and the newly built passenger platforms have reduced the clearance,” he said.

And so to waterways; Best Logistics is keen on transport solutions using inland river barges, but for safety and cost arguments rather than the specifically “green” ones. Here there are new challenges.

There are two rivers capable of inland transport – the Wisla and the Odra.

“The Wisla is a completely natural non-regulated river, which is a great fact from the ecological point of view, but a nightmare for barge and pontoon operators,” said Häfner. “The transport times are extremely long, even for short distances, which means higher prices than on other rivers. It is very difficult to give a guarantee to deliver on time.”

The Odra is partly regulated but the water level is very often too low for navigation. However, it is the most important river in Poland for heavy lift shipping, because the river ports of Opole and Gliwice are close to the industrial centre around Katowice and Wrocław.

The navigation period for both the Wisla and the Odra is limited to four to five months a year, depending on water level and ice. “Another issue is our inland water port infrastructure, which is very poor – investments there have stopped for more than 20 years,” said Häfner.

A new 500 tonne gantry crane at Opole, due to be operational in July, is the “first very

A number of big manufacturers in Poland provide operators such as Hecksher Polska with project cargoes.



important investment” in this respect, he said. The crane will be fitted with two hooks, each with 250 tonne capacity.

Another important investment is coming on the German side – the building of a new ships’ elevator on the channel link between the Odra River and Berlin, which will allow larger vessels to transit the channel. The elevator is due to open in 2012.



**The situation is getting better after heavy investment over the past few years; some main roads have been reconstructed or newly built, but not enough for such a big country.**

– Andreas Häfner, Best Logistics

On the main inland water corridor between Opole-Szczecin sea port, via the Odra River, Best handles cargo to a maximum of 45 m long, 6.5 m high, 6.9 m wide, or loads up to 70 m long using two pontoons.

Poland’s waterways are the most “disregarded way” of transporting heavy units, said Wojtek Gasiorowski, of Hecksher Polska’s Gdynia office.

Generally the condition of road infrastructure is not good – but it is improving, he said. “We still lack a full network of motorways but we do have the A2 and A4 motorways going west-east, and the A1 north-south currently under construction. But the problems are not the roads – but the regulations, which make it impossible to transport heavy units. Polish regulations regarding obtaining permits for oversize road transport are unclear, and obtaining such permits, especially for big units, can be a lengthy process,” he said.

Rail is an option, but the railways also need renovation.

“We have only two rivers on which barging takes place – the Odra and the Wisla (only to Plock). The channel connecting those rivers is shown on international waterways maps, but in fact is not suitable for transport at all,” he added.

Far from being supported by the “green” cause, any moves to increase the use of waterways for transport face opposition from the environmental lobby, which wants the rivers to stay as they are.

Adam Weltrowski, director of project cargo and strategic partners at C. Hartwig Gdynia, whose key areas are energy, mining and petrochemicals, agrees that finally Poland is seeing some improvements in its road





Best Logistics moves cargo by rail (above), and by road (right).

infrastructure – “but we also know that it will take more time before the situation is better”, he added.

The country's ports – Gdansk/Gdynia and Szczecin/Swinoujscie – are, by all accounts, doing well, with no congestion problems. According to Weltrowski: “There are no problems with any sea port, but forget about inland waterways – this is a total disaster.”

Monika Piotrowska, industrial project manager at DHL Poland, said the Odra River does give fairly good possibilities for connecting to the German inland water way system, so cargoes can be transported by barge from the south of Poland to Hanover, Rotterdam and Antwerp.

### Key markets

Wind farms and the broader power generation industry are keeping Poland's heavy lift operators busy. Other key markets include the chemical industry – reactors and tanks; and heavy industry – mills, mining and gearboxes, for example.

Much of the country's heavy industry is located in Silesia, in the southern part of Poland, including steelworks, steel fabrication plants, and mining equipment and heavy machinery producers. But elsewhere, HSW is building machinery in Stalowa Wola, ABB is producing power transformers in Lodz, power generation giant Alstom has plants at Elblag and Wroclaw, and Siemens has a major site in Lubliniec.

Many of the heavy industry producers have been taken over by global companies

such as Alstom, ABB, Siemens and ArcelorMittal. But there are also some newcomers, including wind turbine blade producers in Ustron and Stargard Szczecinski.

“Due to demand from the EU to increase the level of production of renewable energy, many wind farm projects are under way,” said Wojtek Gasiorowski, of Hecksher Polska's Gdynia office. “Also, as big companies like Alstom and ABB have their facilities here in Poland, there are shipments of transformers, generators or turbines. Many Polish manufacturers of steel structures are producing as subcontractors to bigger players on the market.

“As for import cargoes, recently Lotos and Orlen have had some developments at their facilities, and some big reactors and tanks were moved into Poland.”

Despite the fact that Poland was the only European country to report economic growth in 2009, the heavy lift and project transport sector reported a decline in volume last year, said Monika Piotrowska, industrial

**Despite the fact that Poland was the only European country to report economic growth in 2009, the heavy lift and project transport sector reported a decline in volume last year.**

– Monika Piotrowska, DHL Poland

### Prices under pressure

Pressure on prices in the Polish heavy lift sector is strong, according to Monika Piotrowska, industrial project manager at DHL Global Forwarding. “Additional services like advanced track-and-trace systems are included only if the client has to choose between offers on the same level,” she said.

“Unfortunately, we observe that cargoes are ‘sold’ for prices that obviously do not cover all aspects of safe organisation of the transport. This is especially true for road transport – some companies do not include the price for road transport permits, which are high in Poland, just to sign the contract and get the job.”



project manager at DHL Poland.

“Manufacturers had to struggle with the global market decline and new investments in Poland – those in the pre-planning or planning stage – have been postponed or put on hold.”

The industrial projects division in Poland had a busy 2009, but DHL expects this year to be better for general cargo, said Piotrowska. “In the project cargo sector, the situation could be the exact opposite, due to the fact that the new orders that will be signed will not see their realisation phase for quite a long time,” she added.

Most opportunities will come from the power sector, said Piotrowska. Work will come from: new power plants needed to meet growing demand; the wind power sector; eco investments as industrial facilities adjust to strict environmental regulations; investments in new technology by the chemical and petrochemical sector to replace existing installations and catch up with the growth in domestic consumption; and the further development of Polish manufacturers of large equipment, said Piotrowska.

For DHL, as with many others, the key issue in heavy lift transportation is the lack of an adequate highway network – she described Poland's road infrastructure as “still far behind the older EU countries”.





Hecksher Polska argues that Poland's restrictive regulations are more of a problem than its inadequate road network.

"Since our EU accession, a lot has been done – for example, significant development in road infrastructure. Hundreds of roads are still under construction to be finished before 2012 or earlier. By 2012-15 we expect three highways to be built and the network of expressways as well."

Overall, said Piotrowska, the improvements since 2004 and with EU funding have been "simply amazing". But from the technical point of view, DHL has to

"struggle" with the unsatisfactory condition of roads as they are, especially when it comes to heavy cargoes.

"Generally, transport of elements weighing more than 50-60 tonnes results in a struggle to receive the permits concerning costly bridge investigations. Road transport is the basic means of transportation for heavy cargoes in Poland because of the rail transport limits and poor conditions of inland waterways."

**HLPFI**



One of C. Hartwig Gdynia's recent oversize load operations.



# Ten years of **BEST Logistics**



**Giles Large reports on the company founded by Andreas Häfner which provides an important link connecting Polish and Western European partners.**

**B**EST Logistics was founded in Szczecin in 2000 on the initiative of Andreas Häfner. In his capacity as a representative of Haeger & Schmidt GmbH, Häfner had undertaken a growing number of logistic projects using inland waterway transportation. Establishing an independent branch office was the natural outcome of this experience and this has helped further the company's expansion while providing the highest standards of quality.

BEST Logistics provides specialised logistics solutions for heavy and out-of-gauge cargo. The decision concerning the company's business profile proved to be right, as is illustrated by the growing demand for its services and constant recognition from its customers.

BEST Logistics, as an important link connecting Polish and Western European partners, is handling more and more project cargo shipments for the power, chemical, and steel industries, as well as other sectors.

## Services offered

The company specialises in organising heavy and oversize cargo shipments, including reloading and assembly services, in Poland, the rest of Europe and all over the world. It offers comprehensive logistics solutions that include all the technical aspects, documentation and consulting.

"For three years from 1978-81 I was a student of maritime economics in Gdansk, Poland," managing director Andreas Häfner recalled. "That helped me not only to learn the Polish language – I am German born – but to understand the Polish mindset as well. After



**Our Western partners esteem our local feeling. Sometimes it requires more than a simple translation of words; it needs a translation of the mindset to be successful.**

– Andreas Häfner

the break down of the socialist system, I decided to use this knowledge for the business.

"From 1995 I worked for the Duisburg-based inland and shortsea company Haeger & Schmidt International as its local officer in Berlin. But from the very beginning my work was focused on Poland. At this time the ABB group, now Alstom, opened its power generator factory at Wroclaw and we

managed the shipments for them from the factory to Western European ports.

"In the year 2000, the time was right to start a company in Poland. The company name is an abbreviation of the two cities Berlin 'BE' and Stettin 'ST' (Szczecin). But the name BEST is also a daily reminder to us of what our customers want and expect from us," he declared.

## Partner

In 2008, a third shareholder joined the company – Felbermayr of Austria – one of the most experienced heavy hauling and rigging companies of central Europe. Haeger & Schmidt International and Felbermayr each have a 40 percent shareholding in the company, while Andreas Häfner holds the remaining 20 percent.

"Our goal is to combine Western standards with the Eastern mind," stated Häfner. "Our Western partners esteem our local feeling. Sometimes it requires more than a simple translation of words; it needs a translation of the mindset to be successful."

"We are mainly working on big industrial projects that need more than a simple transport from A to B. We can manage the whole transport chain, from the factory to destination, including the erection or placing on foundation."

BEST Logistics has managed the shipment of over 100 generators, weighing from 200 tonnes to 450 tonnes, from Poland to West European seaports, and to power station sites throughout Europe. It also handled the European leg of the delivery of a Chinese-built hot strip mill for Mittal Steel to





Offloading from a 32-axe railway wagon at Patnow power station, Poland.



A 700 MVA transformer being placed on its foundation at the Belchatow power plant.



The ro-ro loading of a generator made by Alstom in Wrocław, Poland, on the Odra river.

Krakow and, last year, it was responsible for the transport and installation of two 700 MVA transformers, each of 340 tonnes, at the Belchatow power plant in Poland.

"This transport was a great challenge and was performed after two years of preparation," said Häfner. The main problem was that the shape and the weight of the Korean-made transformers did not meet European railway specifications.

"First we tried to find a road solution but after the road survey and calculations of bridges we rejected this option. As a result of our consultation, the client changed the layout

of the transformers so that they could be loaded into a special railway car. Due to their remaining height of nearly 5 m, it was necessary to lower the railway track under one bridge on the way from the sea port to the power station."

The road transport of abnormal loads is carried out in conjunction with leading carriers. It uses special low bed, modular and beam trailers, including self-propelled modular transporters (SPMTs) subject to cargo specification. Transport services also encompass the preparation of route plans, obtaining permits, expert reports, preparation

of the route and navigating the vehicles.

Transporting heavy elements that exceed the loading gauge by rail is managed by using various types of platform rail cars and low-loader rail cars, both bridge and bow cars. The whole transport organisation process requires detailed arrangements and precise route planning. In extreme cases, it is necessary to modernise the infrastructure, such as by lowering the rail level, in addition to disassembling and later reinstating signs and signalling equipment. The largest units are carried using modern Felbermayr special 32-axe, low-loader bridge rail cars.



Inland waterway carriage is used for bulky and heavy goods whose parameters rule out any possibility of long distance road or rail transport. Nationwide transport is carried out using the Oder, Vistula, Warta and Noteć rivers. The European network of rivers and canals is also used to carry projects outside Poland.

The company's transport planning also encompasses determining the proper loading port or beachhead, including the location of reloading technology (cranes, gantry, or ro-ro) and the possibility of transporting by river depending on the water level, hydro technical structures, such as floodgates, and bridge clearances.

Shortsea and deepsea transport is offered in a variety of options tailored to the customers' needs: coasters for intra-European shipments; conventional ships equipped with their own cranes; pontoons and sea barges; ro-ro line services; container line services; and ship charters for various investment projects and manufacturing lines. The company's long-term co-operation with shipowners and agents allows it to offer optimal solutions and competitive freights.

It also carries out the management of reloading activities at the ports of Szczecin, Swinoujście and Gdynia, as well as at European ports outside Poland.

### Loading technology

The company also offers the optimum loading technology and the appropriate equipment such as: stationary and floating cranes along with all the necessary vertical reloading equipment; ro-ro methods in the case of vertical reloading; and the provision of specialist hydraulics, rails, beams and supports for moving heavy elements.

BEST Logistics will also organise locations and ensure the appropriate conditions are in place for assembling huge and heavy elements



Heat exchangers from Opole, Poland, bound for Kurstoe, Norway, were transhipped in Szczecin by floating crane.

and constructions that cannot be transported overland due to their weight and/or size. The assembly takes place on port terminals or river banks.

"BEST Logistics does not own any transport equipment. Only this way are we free to offer our clients the most efficient option using all kinds of transport modes," Häfner stated. "We have collected in the last years a good database of the 'who can do what' in central and eastern Europe.

"The infrastructure of Eastern Europe does not match Western levels. This requires more imagination in project forwarding; to find a solution even when the conditions are bad – that is our challenge," he declared. "BEST

Logistics serves as the bridge between Western standards or expectations and Eastern realities.

"Sometimes we act as a 'safety device', when the local fondness for improvisation looks as if it will exceed accepted safety limits. I think that ten years of accident-free services proves that we did it the right way."

The company's head office is in Szczecin, but it also has branch offices in Łódź and Opole. In Opole, it is now acting as sales agent for the heavy machinery builder Energomet.

The manufacturer is to open a factory port on the Odra river this summer with a newly built 500 tonne gantry crane. BEST Logistics will take over the marketing and sales of port services for third parties. **HLPFI**



## BEST Logistics

we know what to do ...







Your partner for the special ones in Poland & Eastern Europe since 2000

Visit us at [www.best-logistics.com](http://www.best-logistics.com)

BEST Logistics Sp. z o.o., ul. Wielka Odrzańska 30/5, PL 70-535 Szczecin, Poland, phone +48 91 4895515, [info@best-logistics.com](mailto:info@best-logistics.com)





A 345 tonne generator is unloaded from the Lastdrager barge by means of a mobile ro-ro ramp.

central and eastern Europe account for around 24 percent of Austrian exports.

### River Danube

For Felbermayr, one of Austria's most important heavy lift specialists, accessibility to the River Danube plays an important role in its multimodal transport solutions.

The Wels-based family owned group comprises two divisions – heavy lift/transport, and construction/civil engineering. The group even has its own heavy lift terminal at the port of Linz on the Danube, complete with a basin more than 100 m long and 17 m wide that can take even the largest heavy goods ships currently on the river. There are two portal cranes with load-bearing capacities of 400 and 200 tonnes. So by using both combined, loads of up to 600 tonnes can be transferred. A 60 tonne container crane completes the facilities on offer.

There are also more than 220,000 sq m of open space and some 55,000 sq m of heavy goods warehouses for industrial use, with indoor cranes of up to 350 tonnes capacity for commercial letting and leasing for assembly, or as an interim storage area for transferring goods from the port.

This facility came into its own last year with the transport of three power station components with a combined weight of 855 tonnes from Germany to Trnava, Slovakia.

Together with another gas turbine for the Siemens power station in Gönyü, Hungary, the Trnava gas turbine was loaded onto a ro-ro

heavy goods lighter at the Siemens works in Berlin, Germany, and set off for the Linz terminal. A generator was brought by barge to Linz, where it was placed in interim storage. The steam turbines were picked up by conventional barge from the Siemens works in Mülheim-an-der-Ruhr, Germany.

A dry autumn posed an additional challenge as the level of the Danube sank to 1.25 m in places between Straubing and Vilshofen, with the barges needing 1.65 m. Fast action was required to meet the departure deadline for the three-vessel convoy, agreed months in advance with the authorities in Bratislava. The loads were taken to Nuremberg, Germany, where components were lightened to meet the available navigable depth. After three days the gas and steam turbines reached the Linz facility, where they were united with the generator that had spent the summer sitting in storage. Then together with the 20-axle, self-propelled vehicle, which would be needed for the subsequent roll-off in Bratislava, all the components and their accompanying vessels were coupled to form a 25 m wide barge train on the upper Danube.

**For Felbermayr, one of Austria's most important heavy lift specialists, accessibility to the River Danube plays an important role in its multimodal transport solutions.**

These joint forces continued to Bratislava, where the components were unloaded using the self-propelled vehicle, and transferred using lifting gear onto three 20-axle hydraulic platform trucks for onward transport by road.


In a separate project, Felbermayr's subsidiary BauTrans transported several plant components from various production sites in Germany and Austria to the port of Antwerp, Belgium, where they were transferred for shipping to Venezuela. The client was industrial plant manufacturer Bertsch, based in Bludenz, Austria.

A total of 16 plant components had to be transported, and while some could be taken by road from sites in northern Germany, one of them was completed in a production shed at Felbermayr's Linz terminal.

This component weighed 175 tonnes, with a width of 4.45 m and height of 5.65 m. "Because of the dimensions, the part was transferred directly to a ship after manufacture and transported via the Danube, then the Main-Danube canal and the Rhine to Antwerp," explained Harald Achenrainer, of the BauTrans office in Lauterach. "Its size meant that the component would have been expensive to transport by road," he added, emphasising the role played by the Linz heavy goods port as a storage and manufacturing location.

The BauTrans team ultimately succeeded in meeting the deadline, transporting all 16 components to Antwerp within a week. In turn this meant the onward shipping to Venezuela went as planned. **HLPFI**





**Baustelleneinrichtung.** Mit den steigenden Temperaturen erwachen auch die Baustellen aus dem Winterschlaf. Jeder Auftrag stellt dabei seine ganz eigenen Anforderungen an die Baustelleneinrichtung. Eine Lösung für passendes und flexibles Equipment? Wie wär's mit Miete.



62

#### **BUNTER MIET-FRÜHLING**

*Vor wenigen Tagen war es so weit: Intensive Sonnenstrahlen machten den letzten Schneeresten den Garaus und sorgten somit vielerorts für eine erneute Arbeitsaufnahme auf den bundesweiten Baustellen. Die notwendigen Maschinen wurden vielfach aus den unzähligen Mietparks beigesteuert.*

**Vielfalt: Die Auftragsvielfalt braucht auch eine passende Maschinenauswahl am Bau.**

(Foto: Felbermayer)

# BUNTER MIET



**E**s ist so weit! Der Frühling verdrängt den Winter mehr und mehr. In den andauernden Schlechtwettermonaten konnten die Baufirmen ihre Maschinen- und Geräteparks auf Vordermann bringen, reparieren und warten.

Aber nicht immer sind die eigenen Maschinen auch die passenden für die anfallenden Aufträge. Die frostigen Monate haben unter anderem mit Schlaglöchern und Rohrbrüchen deutliche Spuren hinterlassen. Doch reicht das Geld in den öffentlichen und privaten Kassen für die Instandsetzungs-Aufträge? Nach wie vor gilt es für die Baufirmen flexibel zu sein, um für kommende Ausschreibungen gerüstet zu sein.

### Ende der Eiszeit

Auch für bereits bestehende Aufträge herrschte in den letzten Wochen eisige Pausenzeit. Doch nun kommt das Leben auch hier zurück. Umso wichtiger ist die richtige Ausrüstung, um die Aufträge schnell und flexibel ausführen zu können. Die Dimension der Position Baustelleneinrichtung sollte dabei nicht unterschätzt werden: von speziellen, passenden Maschinen und Geräten über Lager und Kleinstgeräte bis zu komplett ausgestatteten Baubüros und Unterkünften – die Anforderungen der Auftraggeber sind teilweise enorm. Eine Möglichkeit für die Einrichtung: Miet-equipment.

### Ohne Kapitalbindung

Die Vorteile der Maschinen auf Zeit liegen auf der Hand:

Beispielsweise wird kein Kapital gebunden, die passenden Maschinen können aus einem breiteren und moderneren Angebot ausgewählt werden und aufwändige Transportkosten können entfallen, wenn bei einem Vermieter in der Nähe der Baustelle gemietet wird. Gerade bei kurzfristigen Einsätzen von Spezialmaschinen können Unternehmen so hohe Investitionskosten sparen und neue Auftragsfelder erschließen. Neben den Maschinen selbst bieten viele Vermieter zudem ein umfangreiches Service- und Dienstleistungsangebot. Dieses beginnt mit der fachlichen Beratung für die Auswahl der passenden Maschinen. Tragfähigkeit, Reichweite, Maschinenausmaße, Räder oder Ketten sind dabei nur einige der Merkmale.

### Mobile Baubüros

Gerade bei größeren Projekten bestehen Baustelleneinrichtungen aber aus mehr als Bagger und Co. Während des Bauverlaufs finden immer wieder Vor-Ort-Termine statt. Auftraggeber und Baufirma besprechen die nächsten Schritte, Fortschritte und Lösungen für unvorhergesehene Probleme. Termine, die vor Ort Platz zum Ausbreiten von großformatigen Zeichnungen benötigen. Gleiches gilt für die Unterlagen und Instrumente, um die Mengen der ausgeführten Leistungen für Abrechnungen und Ausführungszeichnungen zu ermitteln. Ebenfalls nicht zu vergessen sind die Aufenthaltsmöglichkeiten für die Mitarbeiter in Pausen oder bei starken Regenfällen, bei denen die Arbeiten vorübergehend unterbrochen werden müssen. Sind die Baufelder weit vom Firmenstandort entfernt oder auch nur weit außerhalb der Bebauungsbereiche, sind hier mobile Lösungen gefragt. Neben den klassischen Bauwagen haben sich Container auch in diesem Segment einen festen Platz erobert. Die Ausstattungen und Anordnungen sind hier variantenreich und individuell anpassbar. Auf den folgenden Seiten stellt dieser Mietspiegel eine bunte Mischung an Vermietern und Dienstleistern vor.

# - FRÜHLING



# Buchstabe für Buchstabe

●●● Felbermayr: Job für Eurojobs

Die F-61 LT gehört zu den Goliaths unter den Bühnen. In Linz zog sie laut Felbermayr so manch bewundernden Passantenblick auf sich, als es darum ging, eine Leuchtreklame zu montieren.

**Höhenjob.** Acht Buchstaben mussten am City Tower demontiert und durch neue ersetzt werden. Ein Auftrag, der zwei Tage dauerte. „Auftraggeber für die Arbeiten in rund 50 m Höhe war der europaweit tätige Personaldienstleister Eurojobs“, sagt Otto Rat-

zinger von der Felbermayr-Bühnenvermietung in Linz. Schneegestöber und Kälte machten den Job der Arbeiter nicht leichter, die F-61 LT bewährte sich als verlässlicher Partner. „Standhaftigkeit zeigte die Bühne auch noch bei einer Ausladung von 25 m“, freut sich Ratzinger. Montiert wurden die Buchstaben vom Linzer Unternehmen Lichtwerbung. Die Unternehmensgruppe Felbermayr steht für die Bereiche Transport- und Hebertechnik und Tiefbau.

## Felbermayr auf 50 Meter

### 2 Tage – 8 Buchstaben

Am City-Tower in Linz galt es die Leuchtwerbung zu ersetzen – in 50 Meter Höhe. Zwei Tage dauerte der Einsatz, bis die alten acht Buchstaben demontiert und durch die neuen ersetzt waren. „Auftraggeber für die Arbeiten in rund 50 Metern Höhe war der europaweit tätige Personaldienstleister Eurojobs“, erklärt Otto Ratzinger von der Felbermayr-Bühnenvermietung in Linz. Mit einer Wumag WT 610 wurden die Arbeiten – die zum Teil unter tiefwinterlichen Bedingungen stattfanden – durchgeführt. „Standhaftigkeit zeigte die Bühne auch noch bei einer Ausladung von 25 Metern“, freut sich Ratzinger über die Praxistauglichkeit des Geräts. Montiert wurden die Buchstaben übrigens vom Linzer Unternehmen Lichtwerbung.







Turmadapter, teleskopierbarer Semi, Kesselbrücke: Durchmesser und Länge bestimmen im Wesentlichen was, für welches Turmteil zum Einsatz kommt – und, wie sollte es anders sein, in welchem Land der Transport durchgeführt wird.

Bild: H/M Schulte



Foto: Schnabl

**Fritz Waser, Felix Gottwald, Weltenwanderer Gregor Sieböck und Horst Felbermayr (v. li.).**

## Kombinierer Felix Gottwald in Schlierbach gefeiert: Genussfest für den Olympiasieger

Ein rauschendes Fest für Olympiasieger Felix **Gottwald** gab's im Genusszentrum des Stiftes Schlierbach. Denn der Kremstaler Gebäudetechnik-Profi **Fritz Waser** hatte seinen von ihm ge-

sponserten „Botschafter der positiven Energie“ geladen – und viele Sportfreunde ließen Österreichs erfolgreichsten Olympioniken nach einem Gala-Menü von Spitzenkoch **Mike Süsser**

hochleben. Darunter auch LH Josef **Pühringer**, die Unternehmer **Horst Felbermayr** sen., **Josef Haidmair** und **Hermann Hofmeister**, Greiner Bio-One-Manager **Franz Konrad** sowie Pater **Martin Spornbauer**. STÖ



# Felbermayr (mini)baggert mit Kubota

Das europaweit tätige Unternehmen **Felbermayr** mit Hauptsitz in Wels – 41 Standorten in 13 Ländern – ist bekannt als **leistungsstarker Spezialist**, wenn es um die Lösungen schwierigster Transportaufgaben geht. Aber auch im Baubereich beweist das Familienunternehmen Know-how und Kompetenz.

**M**it rund 1.800 Mitarbeitern hat sich die internationale Firmengruppe heute in unterschiedlichsten Geschäftsfeldern sehr gut aufgestellt. Der Jahresumsatz von rund 370 Mio. EUR wird in den Unternehmensbereichen Transport- und Hebetechnik sowie Hoch- und Tiefbau erwirtschaftet. Dabei umfasst das Angebot die Transportbereiche Straße, Schiene und Wasser sowie die Vermietung von Kränen, Arbeitsbühnen und Staplern wie auch die Schwermontage. Im Geschäftsfeld Bau, der aktuell rund 550 Mitarbeiter beschäftigt, vervollständigt man seine Leistungspalette mit den Bereichen Hoch-, Tief- und Spezialtiefbau, der Durchführung von Abbrüchen, dem Vertrieb von Kies bis hin zu Lösungen in der Abfallwirtschaft.

## Neue Kompaktbagger

Bei einer solchen Unternehmensdimension gilt natürlich auch besonderes Augenmerk dem eigenen Maschinen- und Gerätepark. Sehr genau wird hierbei die Wahl des richtigen Arbeitsgerätes bei Neuanschaffungen geprüft, wobei man immer auch interessante Alternativen mit in der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Bei Felbermayr ist man stets für neue Wege offen und bereit diese einzuschlagen.

So ist man auch davon überzeugt, bei den im Unternehmen erstmals angeschafften Kompaktbaggern der Marke Kubota, welche in Österreich von der Firma Esch-Technik Maschinenhandel GmbH aus St. Veit an der Glan vertrieben werden, auf das richtige Baugerät gesetzt zu haben. Der Umstand, dass Kubota am österreichischen Markt immer mehr präsent ist wie die positiven Resonanzen von Leuten die Kubota-Geräte bereits schon länger im Einsatz haben, unterstützen den Entschluss für ein neues Fabrikat im Maschinen-



Übergabe von Kubota Nr. 4 (Kompaktbagger KX41) an Felbermayr (v. r.): Fabian Pap, BM-Verkaufsleiter West Esch-Technik; DI Horst Felbermayr, Geschäftsführer Felbermayr Bau GmbH & Co KG; Prokurist Andreas Eschenauer, Produktmanager Esch-Technik; und Mario Nimmerfall, Werkstättenmeister Baumaschinen Felbermayr



Insgesamt zwei neue Kubota KX080 (8-t-Klasse) verrichten schon länger ihren Dienst bei Felbermayr

und Gerätepark von Felbermayr.

Interessant ist vielleicht auch, dass der Felbermayr-Werkstättenmeister für Baumaschinen Mario Nimmerfall schon vor 20 Jahren erste Erfahrungen mit Kubota im Unternehmen seines Schwiegervaters gemacht hat. Schon damals haben ihn die Kompaktbagger durch ihre absolute Zuverlässigkeit beeindruckt.

Insgesamt wurden vier Kubota-Kompaktbagger, zwei KX080 (8-t-Klasse) und zwei KX41 (1,5-t-Klasse), von Felbermayr nach und nach angeschafft. Bereits in den ersten Einsätzen haben sie in puncto Kraft voll überzeugt und sich weiters als absolut zuverlässig erwiesen. Großer Wert wird auch auf den Service sowie schnelle Reaktionszeiten

seitens des Gerätelieferanten bei eventuellen Maschinenstörungen gelegt. Dem entspricht Esch-Technik mit weiteren Ver-

triebszentren in Wien 23 und Marchtrenk/OÖ. Grundsätzlich befinden sich die Geräte bei Felbermayr, wenn es sich um das 1,5-t-Segment und aufwärts handelt, 4.000 bis 5.000 Stunden im Einsatz, bevor sie ausgetauscht werden. Ab der 8-t Klasse kommen sie im Schnitt auf ca. 8.000 Stunden und bei allem wo es sich um Großgeräte handelt liegen die Einsatzintervalle zwischen 10.000–12.000 Stunden. Speziell im Geschäftsbereich Bau gab es bei Felbermayr im Jahr 2009 ein Wachstum von rund 5%, welches auch wieder für das Jahr 2010 angestrebt wird.

## Zu Kubota

In der bereits über 118jährigen Firmengeschichte von Kubota zählt der Bereich Baumaschinen zu den tragenden Säulen des japanischen Konzerns. Bis zu 25.000 produzierte Einheiten im Jahr machen Kubota nicht nur zur Nr. 1 in Europa sondern auch weltweit. Gegen die Marktentwicklung hat Kubota im Jahr 2009 in Österreich eine Absatzsteigerung von 15% erreichen können. Das Kubota-Baumaschinenprogramm umfasst Kompaktbagger, Kurzheckbagger, Radlader und Kettendumper. MD

- ▶ [www.esch-technik.at](http://www.esch-technik.at)
- ▶ [www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)

Die LST Group ist ein international ausgerichtetes mittelständisches Unternehmen der Baumaschinenbranche.

Durch die LST Austria GmbH mit Sitz in Wien werden alle Leistungen der LST Group wie Vertrieb, Service und Miete auch in Österreich angeboten.

Tel.: +43 (1) 405 7946  
Fax: +43 (1) 405 7946 - 12

**LST**

[www.LST-group.com](http://www.LST-group.com)





## Schwertransport



Umladen eines Walzenständers

Foto: Walter Lager

**Von Pilsen nach Thörl-Maglern waren zwei 140 Tonnen schwere, 8,3 Meter lange und 4,4 breite Walzenständers unterwegs. Dort erfolgte die Umladung auf die Straße nach Italien.**

„Die Anlagen in Villach Süd sowie in Arnoldstein konnten wegen der für die Umladung erforderlichen Einrichtungen nicht verwendet werden. Als geradezu ideal stellte sich der Freiladeplatz in Thörl-Maglern heraus. Für das Umladen des Ladegutes von der Schiene zur Straße war hier an vorbereitenden Maßnahmen die Demontage der Oberleitung im Bereich der Umladestelle durchzuführen“, berichtet Walter Lager, zuständig für außergewöhnliche Sendungen beim Strecken- und Bahnhofsmanagement Süd.

### Gute Zusammenarbeit

Zwei 300-Tonnen-Kräne drehten das Ladegut nach dem Ausheben aus dem 20-achsigen Tiefladewagen um 90 Grad und legten es auf dem bereitstehenden Schwerlast-Sattelzug ab. „Hervorzuheben ist die engagierte Zusammenarbeit von Rail Cargo Austria, Verschub, Anlagen Services und dem Schwerlast-Transporteur Felbermayr. Dadurch war es möglich, ein wirklich schwer zu transportierendes Ladegut dem Kundenwunsch entsprechend in kurzer Zeit ans Ziel zu bringen“, so Lager. Das bestätigt auch der Auftraggeber. „Ohne die Flexibilität Ihres Teams hätten diese Transporte nicht so schnell und reibungslos durchgeführt werden können“, schreibt Georg Schlederer, Felbermayr Transport & Hebetechnik.

Norbert Sucher



## Nürnberger Trafo-Tandem



Die Firma Felbermayr wurde beauftragt, im Hafen von Nürnberg einen defekten knapp 400 Tonnen schweren Trafo aus einem Lastschiff zu heben. Dabei kamen zwei Liebherr-Raupenkrane LR 1300 im Tandemhub zum Einsatz. Der Trafo wurde mittels Schwerlastschiff am Hafen angeliefert und musste auf einen Schwertransporter

umgeladen werden. Der Trafo wog netto 378 Tonnen. Die beiden Raupenkrane mit einer maximalen Traglast von 300 Tonnen aus dem Hause Liebherr-Nenzing waren mit 47 Meter Hauptausleger und Ballastbühne sowie mit 44 Meter Hauptausleger und Ballastwagen ausgerüstet und wurden im Tandemhub eingesetzt.

Abriss im Zeitplan, Material wird recycelt

## Vom Südbahnhof steht bis April nichts mehr

Der Südbahnhof ist nur noch dachloses Gerippe. Mit einem Spezialkran wurde am Montag der letzte von zehn Stahldachträgern von der Bahnhofshalle entfernt. Bis Ende März sollen die Außenmauern fallen. Dann ist das ehemalige Tor zum Süden auf „Gürtelniveau“ gebracht. 90 Prozent des Abrissmaterials werden recycelt.

„Die Arbeiten laufen gut. Wir liegen im Zeitplan“, erklärt Elke Krammer von den ÖBB. Seit 4. Jänner wird der Südbahnhof offiziell abgetragen. Zunächst wurden

VON ALEX SCHÖNHERR

Fenster, Türen, Trennwände und Fassadenteile entfernt. Dann folgte das Dach.

Jetzt geht es an die letzte Etappe. Auch das Parkhaus neben der Halle soll in einem Monat verschwunden sein. Zuletzt werden die zwei unter der Bahnhofshalle befindlichen Bunker entfernt.

Insgesamt 65 Millionen Euro kosten die Abrissarbeiten auf dem Hauptbahnhofareal, auf den Südbahnhof alleine entfallen 12,6 Millionen. Jedoch erspart sich die Bahn beim Neubau durch das Recycling Millionen.

Rund 35 Prozent der Bahnhofsreste werden vor Ort aufbereitet. 55 Prozent werden per Zug oder Lastwagen abtransportiert. Nur zehn Prozent, etwa Eternitplatten, landen letztlich auf der Deponie.

Der letzte Stahlträger des Daches wurde Montag entfernt.



Foto: Gerhard Barthele





Bei geringem Platzangebot große Entfernungen bewältigen: In den engen Gassen des 1. Bezirks in Wien konnte der Felbermayr-Saugbagger seine Stärken ausspielen.

➤ FELBERMAYR

## Kürzere Bauzeit dank Saugbagger

Für den Ausbau eines fünfstöckigen Gründerzeithauses im ersten Wiener Gemeindebezirk war es nötig, rund 150 Tonnen Bauschuttgemisch und Zwischenbodenmaterial vom Dachboden abzutragen. Aufgrund bau- und verkehrstechnischer Maßnahmen war der Einsatz einer Schuttrutsche nicht möglich. Aber auch die damit verbundenen Staub- und Lärmemissionen wären für die Anrainer und Geschäfte nicht zumutbar gewesen. Zum Einsatz kam schließlich ein Saugbagger von Felbermayr Bereich Abfallwirtschaft.

»Der Einsatz eines anpassbaren Saugschlauches macht auch Entfernungen von 200 Metern, zwischen Fahrzeug und Einsatzort möglich«, erklärt Manuel Zitzler von Felbermayr. Im Falle dieses Auftrages wurde der Schlauch außen, über die Fassade, bis zur rund 25 Meter hochgelegenen Dachgaube geführt. Weitere 30 Meter wurden für das Absaugen des Materials am Dachboden benötigt.

Seine Stärke bewies das Gerät schon beim Aufbau: »Die Rüstzeit betrug nur wenige Stunden«, freut sich Zitzler und nennt damit einen weiteren Vorteil des innovativen Gerätes. Im Betrieb dauerte es etwa 1,5 Stunden, bis der im Saugbagger integrierte und zehn Kubikmeter fassende Container voll war. Entladen wurde der Saugbagger in der nächstgelegenen Übernahmestelle wo das Material auch für eine weitere Verwendung aufbereitet wurde.

Nach etwa fünf Werktagen waren 150 Tonnen Material abgesaugt und für Felbermayr der Auftrag abgeschlossen. »Für den Auftraggeber, die Hazet, bedeutete das eine Verringerung der Gesamtbauzeit von drei Wochen und das bei geringeren Kosten«, sagt Zitzler und freut sich, den renommierten Wiener Bausanierer mit seiner Dienstleistung maßgeblich unterstützt zu haben.

## Die „Krone“ dankt



Foto: Markus Wenzel

Die großzügige Spende der Welser Unternehmensgruppe Felbermayr übergaben Geschäftsführer Dipl.-Ing. Horst Felbermayr (r.) und Prokurist Wolfgang Schellerer (links) an Redakteur Max Stöger. »Wir sind dankbar, dass wir viele schwierige Herausforderungen unfallfrei gemeistert haben«, freut sich „Big Boss“ Horst Felbermayr sen.





Abb. 2: Transport eines aufgetrommelten Ankers in steilem Gelände

Abb. 3: die gekoppelten Pressen bei der Eignungsprüfung



## Steinschlagschutz für Bahnhof errichtet

**S**eit Anfang September sind Mitarbeiter des Felbermayr-Spezialtiefbaus am Bahnhof Landl bei Hieflau (A) mit der Errichtung eines Steinschlagschutzes beauftragt. Dabei werden auf einer Länge von 500 Metern Seilsperrn, ein Abrollschutz, aber auch verankerte Spritzbetonplatten errichtet.

Der unterhalb eines steilen und instabilen Geländes gelegene Bahnhof in der Nationparkgemeinde Landl erfordert umfangreiche Sicherungsmaßnahmen. Für diesen Zweck wurde der Felbermayr-Spezialtiefbau mit der Errichtung von Seilsperrn und eines Abrollschutzes beauftragt. „Im Falle der Seilsperrn fiel die Wahl auf ein modulares Steinschlagschutzsystem aus dem Hause Trumer“, sagt Bauleiter Michael Messner. Das System ist auf Grund der Eignung zur Flugmontage bestens für steiles Gelände geeignet.

Doch bevor es soweit war mussten noch Anker zur Befestigung der Grundplatten für die Stützenmontage gesetzt werden. Wegen des Untergrunds, bestehend aus Erdmaterial und verfestigtem Schotter, war die Wahl auf sogenannte Injektionsbohranker gefallen. „Gesetzt wurden die bis zu acht Meter tief in den Untergrund reichenden, Anker mit einem geländegängigen Schreitbagger. Für die Bereiche mit mehr als 60 Grad Steigung kam eine händisch bediente Leichtbohrlafette zum Einsatz. „Bei derart großem Gefälle ist die menschliche Leistung noch immer unübertroffen“, kommentiert Messner die hervorragende Arbeit seiner Mitarbeiter. Auch die Aushubarbeiten, rund um die Anker, für das

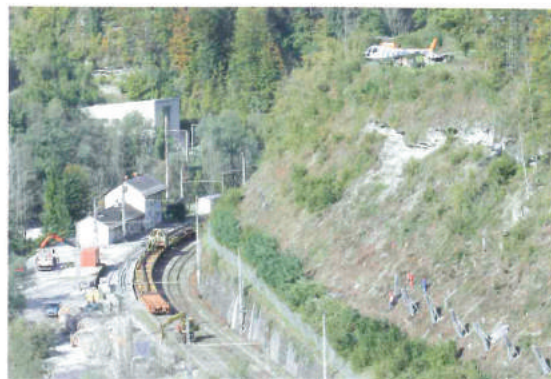
Stützenfundament wurden in Handarbeit gegraben. Für den Transport des schweren Betons für die Fundamente kam aber ein Hubschrauber zum Einsatz. Anschließend wurde noch eine Grundplatte zur Befestigung der Stützen angebracht. Für das Einfliegen der Stützen kam wieder ein Helikopter zum Einsatz. Die Stützen wurden von einem etwa 300 Meter oberhalb des Bahnhofes gelegenen Lagerplatz direkt in den Hang geflogen und dort von vier Felbermayr-Mitarbeitern und einem Einweiser in Empfang genommen. „Rund drei Minuten wurden für die Montage einer Stütze benötigt“, sagt Messner und erklärt den Vorgang: „Während zwei Mitarbeiter mit dem Einbolzen des unteren Endes an der Grundplatte beschäftigt sind, schnappen sich die zwei anderen die Montageketten und befestigen sie links und rechts von der Stütze an den vormontierten Ankerpunkten. Zuletzt klettert noch einer auf die Stütze und hängt den Karabiner des Trageils vom Hubschrauber aus“. Das setzt ein gut eingespieltes Montageteam voraus, denn durch den Helikopter hervorgerufener Lärm und sturmartiger Wind machen die Sache nicht leichter. Aber auch dem Hubschrauberpiloten wurde einiges abverlangt, denn mitunter musste er zwischen Hochspannungsleitung und Böschung einfädeln, um mit der Last an die Stützenfundamente herankommen zu können. Dennoch, das System bewährte sich - in weniger als zwei Stunden waren die Stützen für rund 300 Meter Seilsperrn montiert. Zum Abschluss wurden durch die vormontierten Netze noch Drahtseile verspannt. Die übernehmen quasi die Funkti-



on einer Vorhangstange an denen dann das Netz auseinandergezogen wird.

Als weitere Sicherungsmaßnahme wurden auf einer Länge von 200 Metern noch 2,5 Meter lange Stahlrohre in den Grund gerammt. Mit einem Durchmesser von 30 Zentimetern bilden sie die Grundlage für einen zwei Meter hohen Abrollschutz aus hochfestem Drahtgeflecht in einem weniger exponierten Bereich. Zuletzt werden dann noch mit Spritzbeton und Matten bewehrte Betonscheiben mit Durchmessern von 60-70 Zentimetern oberhalb des Steinschlagschutzes errichtet. „Damit werden großflächige Materialbewegungen verhindert“, sagt Messner. Abgeschlossen sein sollen die Sicherungsmaßnahmen noch vor dem Winter - voraussichtlich Ende November.

Felbermayr GmbH & Co KG Abt. FST Spezialtiefbau  
Vogelweiderstraße 115, A-5020 Salzburg  
Tel.: +43 (0)662 870910





« auf eine Hakenhöhe von 17.650 Metern. Als für Neuanschaffungen interessante Krane wurden genannt: mehrfach der Grove GMK6400 als erster 400-Tonner auf sechs Achsen, ebenso der GMK6300L, der Starlifter 7700 von Sennebogen, die Terex-Krane AC 350/6 und AC 1000 sowie der LTM11200-9.1 und der LTC 1045-3.1, beide von Liebherr.

## Schallmauer im Visier

Bei den Hubarbeitsbühnen steht die Top 20 kurz vor einem historischen Schritt: System Lift schickt sich an, zum ersten Mal die 100.000er-Marke zu knacken mit den mittlerweile über 7.200 Bühnen. Ähnliches gilt für Partnerlift, das sogar auf mehr als 7.500 Bühnen kommt.



Wolffkrans Wipper 1250B beim Einsatz in Wilhelmshaven



Felbermayr hat in Niederösterreich eine 305 Tonnen schwere Trockentrommel ausgetauscht. Der LR 1750 war mit insgesamt 452,5 Tonnen Ballast ausgestattet und der Hauptausleger mit einer 28 Meter hohen Wippe verlängert. Auch der LR 1600/2 brachte es auf stolze 365 Tonnen Ballast und war ebenfalls ergänzend zum Hauptausleger mit einer Wippe ausgestattet. Die Wippe war nötig, um die Last punktgenau auf den Transportfahrzeug (SPMT) ablegen zu können.

Wenn die Expansion beider Kooperationen wie gehabt weiter voranschreitet, dürften beide im nächsten Jahr die Schallmauer durchbrechen. Insgesamt ist die Neigung zu Neuanschaffungen hier eher gering, da die Lage sich nicht wirklich gebessert hat. „Nach meiner

täglichen Erfahrungen bestehen derzeit bei allen Vermietern große Überkapazitäten. Investitionen wird es nur in Randbereichen geben, also vor allem bei Nischengeräten“, bringt ein Branchenvertreter die derzeitige Stimmung auf den Punkt. Aber großes Interesse haben die Leistungsbesten in der 3,5-Tonnen-Klasse der LKW-Bühnen geweckt: Viele haben Palfingers P260B und Ruthmanns TB 270 mit großem Lob bedacht. Auch neue Teleskopklader, Spezialscheren und innovative Geräte wie Hinowas Batterieversion der Goldlift 14.70 oder die Raupenarbeitsbühne Multitel SMX sind demnach gefragt.

K & B

## Vermieter Arbeitsbühnen

Firma	Gesamthubhöhe	Geräte				Standorte	
		LKW-Bühnen			größtes Gerät	Mitarbeiter	
AVS System Lift AG*	97.753 m	7.241	627	105 m	72	480	
ABKS Partnerlift*	92.870 m**	7.549	569	103 m	130	1.100	
Gardemann	78.859 m	4.945	467	100 m	40	400	
Mateco	62.900 m	4.047	318	90 m	34	418	
Felbermayr	38.100 m	2.111	77	103 m	41	124	
Prangl	34.128 m	2.065	56	62 m	16	108	
Gerken Arbeitsbühnen	25.000 m	2.070	220	103 m	18	240	
Maltech (A)	17.733 m	1.358	49	53 m	7	100	
AFI	15.190 m	1.075	0	32 m	9	55	
UP AG	11.200 m	810	60	45 m	25	75	
MVS Zeppelin	11.000 m	825	25	43 m	110	150	
Paul Becker	11.850 m	885	84	70 m	8	70	
Schmidt***	9.000 m	700	100	88 m	4	60	
Peter Cramer	8.793 m	652	40	43 m	1	60	
Starlift	7.300 m	480	30	47 m	3	36	
Baulift	7.290 m	495	72	43 m	7	425	
WS-Skyworker AG	4.664 m**	423	22	46 m	6	27	
Roggermaier***	3.635 m	310	38	70 m	4	35	
Butsch-Meier	3.549 m	259	23	45 m	9	23	
Arbeitsbühnen Ziegler	3.420 m**	265	30	45 m	4	27	

\* inkl. Kooperationspartner \*\* geschätzt \*\*\* Angaben von 2009

Kran & Bühne





5 Auch mehrere Abschnitte der Tauernbahn Nordrampe wurden in den letzten Jahren zweigleisig ausgebaut. Es entstanden unter anderem der Birgl- und der Klammtunnel 6 Heute kommen im Tunnelbau moderne Schalwagen zum Einsatz 7 Beim Südportal des Kaponig Tunnels kreuzte die alte Trasse der Tauernbahn die neue in einem 90°-Winkel 8 Die Falkensteinbrücke ist mit einer Länge von 396 m die längste Stahlbetonbogenbrücke der Tauernbahn

Einzige zwei Bögen auf und ist mit 396 m die Längste. Noch vor dem Bahnhof Penk befährt man Österreichs höchste Eisenbahn-Brücke. Die Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke ist mit 117 m Höhe und 377 m Länge sicherlich das imposanteste Bauwerk der Südrampe der Tauernbahn. Der Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Penk und Kolbnitz wurde Mitte der 1980-er Jahre zweigleisig ausgebaut. Der letzte zweigleisige Ausbau betraf den Abschnitt zwischen Kolbnitz und dem Bahnhof Pusarnitz. Der dazwischenliegende Bahnhof Mühlendorf-Möllbrücke wurde mittlerweile zur Haltestelle umgebaut – dort befindet sich nunmehr die Überleitstelle Kolbnitz 2. In Pusarnitz hat man den Talboden auf 564 m Höhe erreicht. Bei der früheren Abzweigung Lendorf, heutige Ausfahrt Pusarnitz Süd trifft die Tauernbahn auf die Kärntnerbahn, der Bahnstrecke in Richtung Lienz. Nun geht es teilweise entlang der Drauf bis zum Bahnhof Spittal-Millstättersee wo im Streckenkilometer 80,9 die Kilometrierung endet. Durch die weitgehende Neutrassierung der Tauernbahn Südrampe wurde die Tauernbahn um über 1.000 m verkürzt.

#### Abschnitt Mallnitz-Lindisch

Im Zuge des zweigleisigen Ausbaues der Tauernbahn (Salzburg-Schwarzach/St. Veit-Badgastein-Mallnitz-Spittal/M-Villach) wurde an der Südrampe der ca. 8 km lange

Abschnitt Mallnitz-Lindisch vollständig neu angelegt. Dabei waren der Kaponigtunnel (5.096 m) und der Ochenigtunnel (690 m) zu errichten. Wegen der Unzugänglichkeit der Portale im Kaponiggraben wurde ein Zwischenangriffspunkt mit einem Fensterstollen in Kaponig bereits für den Erkundungsstollen hergestellt; ein weiterer Zwischenangriff mit Fensterstollen im Waldmanngraben erlaubt einen steigenden Vortrieb unter dem Dönnenbach und durch das stark wasserführende Bergsturzblockwerk nach Mallnitz. Der Vortrieb erfolgte bergmännisch nach der NÖT vom Fensterstollen Waldmanngraben steigend Richtung Mallnitz und gleichzeitig fallend Richtung Kaponig. Dabei wurde nach 1 km der Erkundungsstollen erreicht.



Bauliche Herausforderungen gab es genug, wie hier beim Kreuzungsbauwerk mit Druckrohrleitung Rottau

Im Mittelabschnitt des Tunnels trat stark druckhaftes Gebirge bei 900 m Überlagerung über eine Strecke von 400 m mit Gebirgsverformungen >1,2 m auf.

#### Lindisch - Penk - Kolbnitz

Von 1969 bis 1971 wurde als erster Schritt die Pfaffenberg-Zwenbergbrücke als Stahlbetonbogenbrücke (mit einer Bogenstützweite von 200 m – auch heute noch die Brücke mit der europaweit größten Bogenstützweite) errichtet. Daran anschließend wurde die Umfahrung Falkenstein mit der Doppelbogenbrücke mit einer Gesamtlänge von 396 m (Inbetriebnahme 1974) und die etwas weiter nördlich liegende Lindischgrabenbrücke errichtet. Im Jahre 1978 konnte somit der Abschnitt von der Abzweigung Lindisch bis zum Bahnhof Penk zweigleisig in Betrieb genommen werden.

In der Folge wurde der zweigleisige Ausbau in Richtung Süden weiter geführt und der Abschnitt bis in den Bahnhof Kolbnitz bis 1990 abgeschlossen. Die herausragenden Bauwerke in diesem Abschnitt sind zweifellos die 185 m lange Litzeldorfergraben-Brücke und die 190 m lange Riekenbach-Brücke.

#### Lückenschluss der Tauern Südrampe Kolbnitz - Mühlendorf - Pusarnitz

Beim gegenständlichen, mehr als 9 km langen, Projektabschnitt handelt es sich im Wesentlichen um einen zweigleisigen Bahnausbau mit abschnittsweiser Linienbegradigung. Neben Einschnitten und Dammerweiterungen waren im steilen Gelände hierfür ca. 25 Stützkonstruktionen in unmittelbarer Nähe zur bestehenden eingleisigen Bahn-



de auf den Kanälen weisen die Schleusen und auch die lichten Durchfahrthöhen unter Brücken Maße auf, die schon heute und erst recht in naher Zukunft Investitionen erforderlich erscheinen lassen.

Wenn also der kombinierte Schwerlastverkehr auf den Verkehrsträgern Straße/Schiene/Wasser alternativlos ist, muss sich dies jetzt und in Zukunft in einer entsprechenden, nachhaltigen Investitionstätigkeit niederschlagen. Dabei ist in erster Linie die öffentliche Hand gefragt.

Doch auch privatwirtschaftlich müssen sich Investoren, finden. Vor allem Investoren, die in geeignetes Schwertransportequipment für den Wassertransport investieren. „Ladungsbehälter ohne Antrieb“, also Pontons, Barges oder Leichter für den Transport von Schwerlastgütern kennt man in Deutschland vornehmlich mit der Beschriftung „Lastdrager“, was auf die Herkunft dieser Schwimmkörper verweist: Die Betreiber sitzen vornehmlich in BeNeLux. Das muss ja kein Nachteil sein. Aber insgesamt kann man in diesem Bereich auf keinen Fall von einem Überangebot an Anbietern und von Equipment sprechen.

Pontons aber sind immer dann ohne Alternative, wenn eine Be- oder Entladung von Schwertransportgütern aus technischen oder kaufmännischen

Überlegungen heraus nur im Ro-Ro-Verfahren möglich ist beziehungsweise sinnvoll erscheint. Schwertransporte im Binnenschiff setzen Umschlagstellen mit entsprechenden Kran- oder sonstigen Hebekapazitäten voraus.



#### Hafenkran selbst gebastelt

Eine pfiffige Umschlaglösung erdachte sich das Projektteam von Felbermayr West beim Transport eines Generators für das KKW Krümel. Der Umschlag war nur möglich, indem ein behelfsmäßiger Hafenportalkran mittels Stahlträgern, Gleitplatten und Litzenhubgeräten errichtet wurde.



Vorbildlich! Doch nicht überall wird daran gedacht, einen Schwerlastkai auch mit einem Schienenanschluss zu versehen.



# „Mission Impossible“ gibt's nicht

**SCHWERTRANSPORTE.** Wenn ungewöhnliche Güter transportiert werden müssen, sind Spezialisten, organisatorische Planung und Improvisation gefragt.

VON CHRISTIAN LENOBLE

Die kanadische Stadt Malartic liegt über einer Goldader im geschätzten Wert von sechs Milliarden Euro – und hat damit ein geradezu paradoxes Problem. Denn um die Vorkommen zu erschließen, steht sich die alte Goldgräbersiedlung ausgerechnet selbst im Weg. Der Plan: Die Stadt muss weg! Die Lösung: ein gigantisches Schwertransportmanöver, bei dem Wohnhäuser, Schulen und Geschäfte auf Tieflader gehoben und mehrere Kilometer weiter weg wieder abgesetzt werden.

„Eine Stadt auf Rädern“ – nicht das einzige Beispiel für unglaubliche Sondertransporte aus aller Welt. In Iowa (USA) wird ein hundert Jahre altes und 700 Tonnen schweres Backsteinhaus „verlegt“, um es vor dem Abriss zu schützen. In Südafrika soll eine 100 Tonnen schwere Dampflok vor dem Verschrotten gerettet werden, indem sie via Schiene, Straße und Seeweg 10.000 Kilometer nach Schottland befördert wird. Und in Ägypten zieht der 3000 Jahre alte Tempel des Pharao Ramses samt Fundamenten um, um der Überflutung durch den Nilstrom zu entgehen.

## Ein Schiff auf der Straße

Frei nach Paragraph 293 ABGB – „bewegliche Sachen sind solche, welche ohne Verletzung ihrer Substanz von einer Stelle zur andern versetzt werden können“ – wird auch von den heimischen Schwertransporteuren all jenes als beweglich betrachtet, das sich als nicht wirklich niet- und nagelfest erweist. In jüngster Zeit etwa ein knapp 60 Meter langes Ausflugschiff, das von der Fertigungshalle in Linz den Straßenweg nach Fußbach am Bodensee antrat. Ein vermeintlicher „Mission Impossible“-Auftrag, der von der Felbermayr Transport- und Hebeteknik und dem Tochterunternehmen BauTrans in Puzzlemanier erledigt wurde. Insgesamt 18 Lkw-Ladungen mit bis zu 20 Tonnen schweren Schiffsteilen wurden ab Linz in den 500 Kilometer entfernten Zielort transportiert, an der Montagestelle eingehoben und anschließend zusammengeschweißt. „Wir waren mit den Transporten immer auf die Stunde genau auf der Baustelle“, sagt der Leiter der Felbermayr-Schwertransportabteilung, Günther Trauner. Bei Ladegutdimensionen von bis zu sechs Meter Breite sei das keine Selbstverständlichkeit. „Schon die kleinste Baustelle hätte uns gezwungen, bis zu 250 Kilometer Umweg in Kauf nehmen zu müssen“, so Trauner.

## Planung und Improvisation

Von den zahllosen Komplikationen, die bei Schwer- und Sondertransporten auf der Tagesordnung stehen, weiß auch Reinhard Hämmerle zu berichten. Im November 2009 lautete die Aufgabe für das Voralberger Unternehmen Hämmerle Spezialtransporte, zwei riesige Wärmetauscher mit einem Gewicht von jeweils 73 Tonnen für ein Heizkraftwerk in Wallisellen/Zürich vom Herstellerwerk in Ungarn abzuholen. Der Plan, einen Teil der Strecke via Wasserweg zurückzulegen, scheiterte ab Regensburg an versteinerten Wasserstraßen. „Mit dem Schiff gab es kein Weiterkommen. Wir wären drei Wochen festgelegt. Also mussten wir auf ein Tieflader-Tiefladerfahrzeug mit insgesamt 16 Achsen und einer Gesamtlänge von 45 Metern umladen“, erinnert sich Hämmerle an den Beginn der Odyssee. Wegen der geringen Kurvenradien bei den Autobahnauffahrten mussten in der Folge Stahlbleche verlegt und die Verkehrsleitschienen von den Straßenbehörden de- und anschließend wieder remontiert werden. Die vorgegebene Transportlänge verlangte für den Schweizer Weganteil eine neue Umladung auf ein kürzeres Fahrzeug. In der Schweiz musste schließlich die Basler Tram für zirka zwei Stunden stillgelegt werden. Zudem galt es – mit der Polizei als ständigem „Begleitschutz“ –, laufend Überleitungen zu demontieren.

„Das größte Problem bei der Durchführung von Spezial- und Schwertransporten ist vor allem die Höhe, da aufgrund von bestehenden Brücken- und Tunnelbauwerken

die Gesamthöhe von dem Fahrzeug inklusive Ladung immer wieder bei 4,50 Meter limitiert ist“, erzählt Hämmerle aus dem Alltag eines Spezialtransporteurs. Zusätzlich sei naturgemäß die Länge des Transportgerätes infolge der gegebenen Kurvenradien beschränkt nutzbar. Weitere Sorgen bereiten die begrenzten Brückenbelastungen, die nur mit maximalen Achslasten von zehn bis zwölf Tonnen pro Achse befahren werden können. Vorplanungszeiten von drei Monaten, wie etwa beim Transport eines knapp 100 Tonnen schweren Transformators für den Bau des Koralmtunnels (440 Kilometer Strecke, Unternehmen Prangl), sind keine Seltenheit. „Es beginnt damit, zu prüfen, mit welchem Gerät der Transport realisierbar ist. Es sind die Abmessungen inklusive



Im Bild: Spezialtransport eines Reaktors von Linz nach Burghausen.

[Felbermayr]

Fahrzeug zu kontrollieren und die Achslasten zu berechnen“, so Hämmerle. Manches könne vom Schreibtisch aus beurteilt werden. Sehr oft sei es aber nötig, Engstellen und Kurvenradien vor Ort unter die Lupe zu nehmen. Weiters ist die Durchführbarkeit mit den zuständigen Behörden, etwa der Verkehrspolizei, abzuklären. Dann ist mit

dem Straßenerhalter und zum Teil auch mit den Bahngesellschaften die terminlich abgestimmte Demontage von Verkehrsleiteinrichtungen, Strom- und Leitungskabel zu vereinbaren. Der Erfolg eines Sondertransportes, so die Branchenexperten unisono, stehe und falle mit technischer und organisatorischer Planung.

Reinigungsarbeiten an Musterfassade begonnen – Rathaus-Sanierung – Wien – krone.at – Mozilla Firefox

http://www.krone.at

Willkommen | Registrieren | Hilfe | Login

Google Suche mit Google Suchen

STARTSEITE ÖSTERREICH WIEN Reinigungsarbeiten an Musterfassade begonnen

24.05.2010, 19:00 WEITERE WIEN-NACHRICHTEN

## Reinigungsarbeiten an Musterfassade begonnen

Das Rathaus zählt zu den prächtigsten Bauten in unserer Stadt. Seit April laufen bereits die Sicherungsarbeiten. Aufgrund der Detailgliederung und der Einzigartigkeit der Fassade gestaltet sich dieses Vorhaben aufwändig und schwierig. In Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt wurde eine Musterfläche festgelegt.

Die Reinigungsarbeiten an der Musterfassade laufen auf Hochtouren. Unter anderem kommt dabei eine spezielle Strahltechnik zum Einsatz. Diese Arbeiten müssen penibel und äußerst kleinteilig durchgeführt werden und werden in den kommenden Wochen noch andauern.

Parallel dazu erfolgen bereits die ersten Ausbesserungen an den Steinreliefs und speziellen Fassadenformen. Dies geschieht alles unter den strengen Augen der Restauratoren und des Bundesdenkmalamtes.

Falls sich bei den Arbeiten keine unvorhersehbaren Schwierigkeiten ergeben, ist davon auszugehen, dass die Musterachsensanierung vermutlich noch im Herbst fertiggestellt werden kann. Die Erfahrungen daraus werden dann der Renovierung der gesamten Fassadenflächen wie Straßen- und Hofseite zugrunde gelegt. Im Anschluss daran kann die Gesamtsanierung starten.

Kronen Zeitung

INFOBOX

- Infopics: Die Wiener Bilder des Tages
- krone.at: Das musst du gesehen haben!

TOP-THEMEN

- Nordische WM
- Demokratie-Proteste
- Wehrpflicht
- Schulreform

ANGESTELLTE BEDROHT: Bewaffnetes Duo raubt Trafik in Favoriten aus

DIE SCHÖNE WIENERIN: Wir zeigen die schönsten Mädels der Stadt!

"FRAGENBAROMETER": Stadt macht von 65.000 Mitarbeitern Gehälter öffentlich

ABTRANSPORT: "Gigant" vor dem Wiener Musikverein ist Geschichte

FLUGEL GESTUTZT: Flynnki stellt Flüge zwischen Innsbruck und Wien ein

MEHR WIEN-NACHRICHTEN

NACHRICHTEN-VIDEOS krone.tv



## 4. Baumaschinen-Golfturnier

**W**ie bereits 2009 fand das 4. Golf-Event für Volvo Baumaschinen-Kunden wieder auf der Anlage des Golf-Clubs Stärk in Ansfelden statt. Nachdem das Turnier im vergangenen Jahr regenbedingt erst auf den zweiten Anlauf gelang, sorgte heuer die Wetterlage für genau gegensätzliche Bedingungen: Zur Mittagsstunde lichtete sich die bis dahin wochenlang für Dauerregen

sorgende Wolkendecke, und die Sonne strahlte wie lange nicht mehr. Unter den fast 90 Golfern bemühten sich auch prominente Branchenvertreter mit Erfolg, ihr Handicap zu verbessern: Horst Felbermayr jun., Kurt Bernegger, Gottfried Horvath und Walter Krakhofer, Porr, Michael Winkelbauer, Fam. Grasmug und Alois Kohler, Terra Mix, reisten aus der Steiermark an. Darüber hinaus nützte auch

heuer eine Gruppe von Schnuppergolfern die Möglichkeit, sich mit dieser Sportart vertraut zu machen. Bei guter Stimmung verbrachte die Volvo-Gemeinde bis in die späten Abendstunden nicht nur gesellige Stunden – es wurde auch wie in den vergangenen Jahren wieder eine beachtliche Summe für „Home from Home“, einer Volvo-Initiative zugunsten aidskranker Waisenkinder in Afrika, gespendet. ■



- 1 Thomas Schmitz, Horst Felbermayr jun., Helmut Lugmayr, und Hermann Platzl
- 2 Jürgen Strittl, Carolin Mack, Kurt Steinkogler, Kurt Bernegger
- 3 Sonja Stärk, Horst Felbermayr jun., Gruppensieger; Kurt Steinkogler und Thomas Schmitz
- 4 Turnier-Gesamtgewinner: Engelbert Pignitter, Kurt Steinkogler und Thomas Schmitz

Fotos: Volv

### Liebherr-Golfturnier 2010

Mit viel Wetterglück konnte am 18. 9. 2010 das 4. Liebherr-Golfturnier im Golfclub Radstadt durchgeführt werden. Mehr als 120 golfbegeisterte Manager aus Bauwirtschaft und Industrie folgten der Einladung der Liebherr-Werk Bischofshofen GmbH. Die teilnehmenden Damen und Herren stellten sich trotz Regenprognose mit voller Konzentration der sportlichen Turnier-Herausforderung. Die Brutto-Sieger Petra Schlicher und Christoph Kleiner freuten sich über den Gewinn eines Wellness-Wochenendes im „Interlpen-Hotel Tyrol“. Der partnerschaftliche Gedankenaustausch und das gemütliche Beisammensein kamen beim Liebherr-Golfturnier 2010 nicht zu kurz und so wurde bis in die späte Nacht über Golf und Liebherr-Baumaschinen philosophiert.



Konzentrierte Gesichter vor dem Turnierstart (v.l.n.r.): Gerhard Egger (Liebherr), DI Horst Felbermayr (Firma Felbermayr), Birgit Gröner (Liebherr), Christoph Kleiner (Liebherr-Werk Ehingen GmbH), Mag. Harald Schitter (GF Golfclub Radstadt).



# Tandem-Schwerlasthub mit Liebherr Raupenkrane

Die Firma Felbermayr, ein Spezialist für Schwerlasthübe, wurde im Herbst 2009 beauftragt, im Hafen von Nürnberg einen defekten ca. 400 t schweren Trafo aus einem Lastschiff zu heben. Dabei kamen zwei Liebherr-Raupenkrane LR 1300 im Tandemhub zum Einsatz.

Der Trafo wurde mittels Schwerlastschiff am Hafen angeliefert und musste auf einen Schwertransporter umgeladen werden. Der 11,7 m lange, 4,4 m breite und 5 m hohe Trafo hat ein Nettogewicht von 378 t. Die Planung für diesen Tandemhub musste die speziellen Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigen. So erlaubte die Bodenbeschaffenheit am Kai einen max. Bodendruck von 30 t pro m<sup>2</sup> und Raupenkrane an der Kaimauer. Es wurde pro Raupenträger je eine Brücke aus Lastverteilplatten sowie Bongossiplatten erstellt, wodurch der Bodendruck von 60 t auf 29,5 t pro m<sup>2</sup> über Eck reduziert werden konnte.

Die Fa. Felbermayr setzte für diesen Schwerlasthub auf zwei



Liebherr LR 1300. Die beiden Raupenkrane mit einer max. Traglast von 300 t aus dem Hause Liebherr-Werk Nenzing GmbH waren mit 47 m Hauptausleger und Ballastbühne sowie mit 44 m Hauptausleger und Ballastwagen ausgerüstet und wurden im Tandemhub eingesetzt.

Nachdem die 7 t schweren Hebeschwerter am Trafo montiert waren, wurden die LR 1300 direkt an der Kaimauer positioniert, um den Trafo auf 2 m über Null anzuheben. Dabei übernahm jeder der LR 1300 ein Gewicht von 199,8 t bei einer Ausladung von 11,8 m bzw.

13,2 m. Nach dem Anheben setzten die beiden Raupenkrane mit der Last am Haken ca. 12 m zurück, so dass die Lastverteilplatten demontiert und der Schwerlasttransporter positioniert werden konnten. Gerade die feinfühlige Litronic-Steuerung der Liebherr-Raupenkrane war hier von Vorteil. Der Trafo wurde auf dem Transportfahrzeug abgesetzt, welches den Trafo abtransportierte.

Der Liebherr LR 1300 ist serienmäßig mit einem 450 kW starken Liebherr-Diesellaggregat ausgerüstet. Eine Transportbreite von nur 3 m und das

bewährte Selbstverlade- und Selbstmontagesystem erlauben den problemlosen und kostengünstigen Transport sowie die einfache und schnelle Montage auf der Baustelle. Das sehr flexible Auslegersystem erlaubt den universellen Einsatz der Maschine. Die maximale Auslegerkombination beträgt 59 m Hauptausleger und 113 m verstellbare Nadel. Für Schwerlasthübe steht ein Derrickausleger mit Ballastbühne oder Ballastwagen zur Verfügung.



**Dimensiunea containerelor**

- Lungime - 58 de metri
- Lățime - 7,5 metri
- Înălțime - 10,5 metri
- Greutate - 340 t (fiecare)

**CLICK!**  
MAI MULTE POZE PE  
[www.click.ro](http://www.click.ro)

**13 iulie**

Mastodontii staționau  
pe strada Aviator Popiștea



# Ei conduc «melcul» de 340 de tone



**Daniel Săvulescu și Vlad Șerban rulează cu 4 km pe oră ca să nu piardă încărcătura**



**12 iulie**

Camioanele se chinau să  
întorcă pe Calea Grivitei



**Străbat 18 km în cinci nopți**

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <p>• <b>Prima noapte:</b><br/>Calea Grivitei-Piața Chibrit-Bd. Ion Mihalache-str. Aviator Popișteanu</p> <p>• <b>A doua noapte:</b><br/>Bd. Expoziției-Piața Montreal-Sos. Kiseleff-</p> | <p>Arcul de Triumf-Bd. Mareșal Prezan</p> <p>• <b>A treia noapte:</b><br/>Piața Charles de Gaulle-Bd. Aviatorilor-str. Mircea Eliade</p> <p>• <b>A patra noapte:</b><br/>Calea Floreasca-Sos.</p> | <p>Pipera-str. Nicolae Caranfil</p> <p>• <b>A cincea noapte:</b><br/>Bd. Aerogării-str. I. Ionescu de la Brad-Bd. I. Sisești-Bd. Bucureștii Noi-Șos. București-Târgoviște</p> |
|--|---|---|

Faceți loc, trec mastodontii! Cel mai mare transport cu gabarit depășit tranzitează zilele acestea Capitala. Sunt două recipiente pentru stocarea gazului lichefiat, care cântăresc 340 de tone fiecare, înalte de peste zece metri, care au părăsit luni noapte Capitala cu destinația Răcari, județul Dâmbovița.

**ALEXANDRU IONESCU**

Pentru ele au fost tăiate cablurile de curent și au fost date jos semafoare de circulație. „Scoate-le mai repede, că dacă nu, intru eu în ele și nu mai ai ce le faci!”, se răstește amenințător Șerban Vlad, de la volanul autocamionului său de 600 de cai putere. În două secunde, liniile de RATB de pe Calea Grivitei sunt puse la pământ. Este trecut de ora 23.00, iar șoseaua e blocată. În câteva minute, de aici pleacă la drum cel mai mare transport agabaritic care a trecut vreodată prin București: două recipiente imense pentru stocarea gazului. În fruntea convoiului, asi-

gurat la două milioane de euro, se află Vlad Șerban (42 de ani) și Daniel Săvulescu (36 de ani), doi șoferi cu experiență de peste 15 ani în acest domeniu. „Nici un transport nu seamănă cu altul. În oraș e cel mai stresant. Trebuie să aștepti să dea jos cablurile, spațiile sunt foarte înguste”, explică Vlad Șerban, un munte de om, completat de colegul său: „Traversăm câteva străzi în cinci nopți. Mergem cu trei, patru kilometri la oră”. Azi noapte, convoiul s-a pus greu în mișcare. A străbătut Calea Grivitei în trei ore și s-a oprit pe strada Aviator Popișteanu. Abia în weekend va părăsi Bucureștiul, cu destinația Răcari.

**Circulă doar noaptea**



Statuile de la  
Universitate  
au ajuns în  
Parcul Izvor



# L-au mutat pe Mihai Viteazul!

Statuia lui Mihai  
Viteazul cântărește  
96 de tone



Statuile au fost  
ridicate și montate  
cu ajutorul unei  
macarale speciale



ADRIAN POPESCU

Unul dintre cele mai reprezentative locuri din București a fost închis de ieri pentru a face loc șantierului unei parări subterane.

Mihai Viteazul și Gheorghe Lazăr "au plecat" ieri în Parcul Izvor, locul lor fiind luat de utilajele care vor zăbovi aproape doi ani. Mutarea statuii lui Mihai Viteazul, cea mai cunoscută dintre cele patru am-

plasate vizavi de Universitate, a început încă de la primele ore ale zilei. Ea a fost urcată pe un trailer special adus din Austria cu 64 de roți și care era manevrat cu ajutorul a două manete de un muncitor care mergea pe jos pe lângă autovehicul. Aproape o oră a durat transportul statuii la noua locație, alaiul fiind tot timpul supravegheat de polițiști comunitari pe scutere și mașini de la Poliția Rutieră.

## 10 BUCUREȘTI & ȚARĂ

16 decembrie 2010

LIBER  
TATEA  
VIDEO

Lucrările la Catedrala din Voluntari intră în linie dreaptă

# Cupola-gigant a fost montată în patru ore

Zeci de muncitori cățărați la peste 50 de metri înălțime au participat, ieri, la montarea cupolei centrale a catedralei "Intrarea Domnului în Ierusalim" din orașul Voluntari. În total, 55 de tone au fost ridicate în patru ore de cea mai mare autocar macara telescopică din România.

Delia Chilianu,  
Mihai Oprea

Locuitorii din orașul Voluntari au urmărit, ieri, cu sufletul la gură montarea turlei și a cupolei-gigant a catedralei "Intrarea Domnului în Ierusalim". În total, ambele cântăresc 55 de to-

ne, iar după așezarea lor, lăcașul de cult ajunge la o înălțime de 54,5 metri. A fost nevoie de cea mai mare autocar macara din țară și de zeci de muncitori ca să finalizeze această acțiune. Potrivit primarului din Voluntari, Florentin Pandeles, catedrala, care a costat 7 mi-

lioane de euro, va fi gata în 2012, dar slujbe se vor putea oficia de la sfârșitul anului viitor. ●



Pentru ridicarea  
cupolei a fost  
nevoie de zeci  
de muncitori

Cupola de  
10 tone  
a fost ridicată  
la o înălțime  
de 46 de metri

20 de milioane  
de lei pentru  
Catedrala Neamului

Patriarhul Daniel a solicitat, ieri, președintelui Camerei Deputaților, Roberta Anastase, să aloce 20 de milioane de lei pentru susținerea construcției Catedralei Mântuirii Neamului. În scrisoarea se arată că suma reprezintă doar 10% din costul total.

Fotografii: Delia Chilianu, Mihai Oprea





Entladung des Generators aus dem Binnenschiff in Linz  
Bilder: Felbermayr



Umschlag des Generators von Bord des Binnenschiffes auf den Bahnwagen im Felbermayr Schwerguthafen Linz

Multimodaler Felbermayr ITB Schwergut-Transport mit selbsttragendem Ladegut

## Per Schiff und Bahn von Mülheim nach Ledvice

Nach dreijähriger Vorplanung finalisierte der Felbermayr-Bereich ITB Anfang September ein transporttechnisches Highlight – die Beförderung eines 358 t schweren Generators als selbsttragendes Ladegut. Verladen auf ein Binnenschiff in Mülheim/Ruhr erreichte das Siemens Produkt über Linz/Donau sein Ziel per Bahn im Kraftwerk Ledvice im Norden Tschechiens.



Weitertransport von Linz nach Ledvice mit einem 32-achsigen Tragschnabelwagen, der Stückgewichte bis 500 t bewegen kann



Mit 4 m Breite und mehr als 4 m Höhe war das Lichtraumprofil der Bahn deutlich überschritten, so dass es an manchen Engstellen nur im Schrittempo vorwärts ging

Die Siemens-Konstrukteure aus Mülheim a. d. Ruhr waren seit Anfang 2007 mit mir in Kontakt, um das Design des Generators für den Schienentransport anzupassen“, erläutert Bereichsleiter Thomas Grabuschnigg von der ITB den Beginn eines Projektes, das zu einer großen Herausforderung wurde. Die Gründe dafür lagen zum einen im Gewicht des 358 t schweren Hightech-Kolosses und zum anderen in den Dimensionen von 13 m Länge, 4 m Breite und mehr als 4 m Höhe. Damit war der direkte Weg vom Siemens Werk in Mülheim/Ruhr bis zum etwa 550 km östlich gelegenen Kraftwerk Ledvice/Tschechien genehmigungsbedingt nur an Wochenenden denkbar. Dadurch hätte der Transport auch mehr als 35 Tage gedauert. Ob überhaupt eine Schienentransportgenehmigung auf dem direkten Leitungsweg erteilt worden wäre, war mehr als fraglich. „Wir haben das Problem sprichwörtlich umschifft“, sagt Grabuschnigg, der in Abstimmung mit der Niederlassung Nürnberg den Generator zunächst mittels Binnenschiff von Mülheim/Ruhr nach Linz an der Donau transportieren lies. Dort angekommen wurde er im Felbermayr-Schwerlasthafen auf einen 32-achsigen Tragschnabelwagen umgeladen, bis Wien transportiert und über die Grenze in Hohenau an der March via Brünn bis zum Zielort Ledvice gefahren. „Trotz des Umwegs von etwa 900 km halbierten wir die Transport-

zeit von 35 auf rund 18 Tage“, erläutert Grabuschnigg eines der vielen Kuriosa im Spezialtransportgeschäft.

Doch zum echten Highlight wurde der Transport aufgrund der Transportart. „Wir haben seit vielen, vielen Jahren keinen Transport mehr mit selbsttragendem Ladegut für die Siemens AG im Generatorenbereich gemacht“, erzählt Grabuschnigg. Der Vorteil dabei ist, dass man das gesamte Lichtraumprofil der Strecke ausnützen kann, da keine Wagenbauteile Raum beanspruchen. Es wird auch das Eigengewicht des Fahrzeuges reduziert. Das war auch dringend nötig, denn schon so war der Schienentransport in Tschechien grenzwertig gewesen – laut Grabuschnigg sei die Genehmigung für so manches Brückentragwerk nur mit Ach und Weh zustande gekommen.

Letztendlich wurden aber alle Normen erfüllt und der Generator kam wohlbehalten im Braunkohlekraftwerk Ledvice an. Eine Tatsache, die ohne die gute Zusammenarbeit mit den Siemens-Konstrukteuren nicht vorstellbar gewesen wäre. Zum Entladen wurde der Stromerzeuger mittels Waggonhydraulik angehoben, anschließend auf einem Schlitten abgesetzt und in Endposition gebracht. Womit ein Meilenstein für die Modernisierung des Kraftwerks im Norden Tschechiens abgeschlossen wurde.

■ Dü



## EDITORIAL



## Vorbild für Deutschland

Lutz Lauenroth  
Stellvertretender Chefredakteur

Das macht schon nachdenklich: Den im Großraum- und Schwerguttransport tätigen Unternehmen werden zahlreiche Hindernisse in den Weg gestellt. Zunehmende Bürokratie, unflexible Verwaltungen, im Zweifel zu Lasten des Gewerbes genutzte Entscheidungsspielräume, Vorschriften, schlechtes ausgebildetes Personal oder schikanöse Polizeikontrollen – die Liste der Klagen aus dem Gewerbe ist lang.

Keine Frage: Es gibt Vorschriften – meist aus gutem Grund –, die einzuhalten sind. Und kein Zweifel daran, dass es auch auf der anderen Seite schwarze Schafe gibt, die mal eben einen Schwerguttransport ohne Genehmigung und mit weiter Auslegung der Vorschriften fahren.

Doch vor allem die exportorientierten Branchen wie Maschinen- und Anlagenbau, Windenergie oder Industrie sind auf ein leistungsstarkes und flexibles Transportgewerbe angewiesen, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Unnötige Hindernisse sind da wenig hilfreich.

Deshalb müssen die Beteiligten viel mehr gegenseitiges Verständnis aufbringen als das heute der Fall ist. Das Transportgewerbe sollte stärker bei der Er- und Überarbeitung von Vorschriften einbezogen werden (die es dann auch einhalten muss), die Behörden müssen sich als Dienstleister mit Verständnis für die wirtschaftlichen Zwänge der Unternehmen verstehen, und die Polizei sollte sich bei ihren Kontrollen pragmatisch verhalten.

Der in Nordrhein-Westfalen eingerichtete „Runde Tisch“ ist da beispielhaft. Die Beteiligten reden miteinander. Ein Vorbild für Deutschland.

DVZ 30.10.2010  
lauenroth@dvz.de

■ Fortsetzung von Seite 1

## Branche beklagt Reibungspunkte

Häufig Probleme mit Behörden/Preise hinken Mengen hinterher

GmbH aus Husum vorsichtig. „Die durch die Wirtschaftskrise gesunkenen Preise steigen zu langsam“, moniert die STL Logistik, Haiger. Auch die zu den Marktführern zählende Universal Transport, Paderborn, findet es „immer schwieriger, die umfassenden Leistungen entsprechend vom Auftraggeber honorieren zu lassen“.

Noch drastischer formuliert es die KSS Spezialtransporte aus dem westfälischen Werl: „Aufträge, die auf dem Markt sind, werden preislich sehr niedrig gehalten, so dass es sich nicht lohnt, zu fahren.“ Die W. Mayer Spedition, Zweibrücken, fasst zusammen: „Trotz gestiegener und steigender Kostenstrukturen scheint die Preisschraube nach unten keine Grenzen zu kennen.“ Doch es gibt auch ganz wenige andere Stimmen: Zumindest „besser als 2009“ findet die Geser Spedition aus Mintraching das Preisniveau. Und bei der Hegemann Transit, Sönsbeck, „stimmen seit August die Erlöse wieder“.

**Hoffnungsträger Windenergie.** Auch wenn viele Unternehmen noch nicht richtig einschätzen können, in welche Richtung es im kommenden Jahr geht, so überwiegt aber dennoch ein vorsichtiger Optimismus. Zumindest auf Vorjahresniveau dürfte das Auftragsvolumen bleiben. Dabei werden dem exportorientierten Maschinen- und Anlagenbau die besten Perspektiven beigemessen. Auch Kraftwerksanlagen dürften auf den Markt kommen. Die größte Skepsis herrscht indes für die Bauwirtschaft. So bereiten der Hamburger Gustav Seeland die auslaufenden Fördermaßnahmen Anlass zur Sorge. „Wir sehen eine deutliche Verschlechterung der Auftragslage für 2011.“ Die STL Logistik in Haiger glaubt, dass gerade im Maschinenbau die Auswirkungen der Krise noch über Jahre zu spüren sein werden, und auch die Hamburger SST beurteilt die Lage trotz verringerter Kapazitäten weiterhin als schwierig.

Die Windenergie wird von vielen Unternehmen als mittelfristig wichtiger Teil des Schwergutauftragsvolumens angesehen. Sie wird für „regelmäßiges Frachtaufkommen“ sorgen, urteilt stellvertretend die Meppener Töbe Transport. Allerdings klingt gerade im nationalen Geschäft hier und da Skepsis durch. „Der nationale Transportbereich für Windkraft wird



Häufig ein Ärgernis für die Schwergutexperten: Engpässe der Infrastruktur.

deutlich einbrechen“, befürchtet die Aug. Alborn Unternehmensgruppe.

Dagegen wird den Offshore-Geschäften für die Zukunft immense Bedeutung beigemessen. Ob sich dieses Geschäft noch auf deutschen Straßen abspielen wird, bezweifelt die H. W. Odinghaus aus Stuttgart. Vielmehr verlagere sich immer mehr auf das Wasser, ergänzt die Fritz Sünkler aus Kiel.

**Vielfältige Hemmnisse.** Bei der Frage nach Hemmnissen und Ärgernissen in der Branche sind die Klagen vielfältig. Dabei fokussieren sich viele Unternehmer auf Mängel in der Zusammenarbeit mit den Behörden, sei es beim Genehmigungsverfahren oder bei den Polizeikontrollen. So kritisiert die Peter Kuhnert & Sohn Schwerguttransporte aus dem schleswig-holsteinischen Metendorf generell

die „Einstellung der Behörden zu den Transporten“. Die Maxikraft Kran- und Schwerlastlogistik aus dem Brandenburger Herzberg prangert „unflexible Verwaltungen“ an, die Geser Spedition moniert die „behördenseitig negative Verwendung von Entscheidungsspielräumen“ sowie die „länderübergreifende uneinheitliche Handhabung der Richtlinien“.

So scheint trotz des internetbasierten „Verfahrensmanagements für Großraum- und Schwerguttransporte“ (Vemags) beim Genehmigungsverfahren einiges im Argen zu liegen. Die langen Bearbeitungszeiten von bis zu zweieinhalb Wochen sind vielen Unternehmen ein Dorn im Auge. Die Ursachen: Teilweise schlecht ausgebildetes und unmotiviertes Personal in der Verwaltung, klagt die Trierer Steil Kranarbeiten. Und die teilweise

viel zu dünne Mitarbeiterdecke, ergänzt das Bad Dürkheimer Unternehmen Wagner. Dabei scheint es durchaus regionale Unterschiede zu geben: „Es ist immer wieder die schleppende Bearbeitung einzelner Landesbehörden auffällig, während andere kooperativ und zügig sind“, wundert sich die A. Regel GmbH aus Baunatal.

Ein Ärgernis für die Spedition Gutmann sind die zahlreichen Unterwegskontrollen an den Landesgrenzen. Es fehle an einer bundesländerübergreifenden Weitergabe der Transporte, klagt sie. Auch an der Verfügbarkeit der behördlichen Polizeibegleitung mangelte es schon mal, moniert die Otte Longuet aus Lübeck. Und die Hegmann Transitaus Sönsbeck empfindet das Verhalten der Polizei teilweise als Schikane und beklagt teilweise „mehrmals tägliche“ Kontrollen. Zudem seien, ergänzt die Sonder Transporte, Wörl, „die ausgesprochenen Strafen unverhältnismäßig hoch, und es besteht keine Relation zwischen Strafe und Frachtpreis“.

Zweites großes Manko für die Schwergutspediteure ist die Infrastruktur, die „dringend auf Vordermann“ (Odinghaus) gebracht werden muss. Sogar als „besorgniserregend“ bewertet die Rostocker Schwerguttransport Lau besonders die Tragfähigkeit von vielen Brückenbauwerken. Der schlechte Zustand der Straßen zwingt immer häufiger zu großen Umfahrungen, ergänzt die Ferdinand Hövelmann Spedition aus Dinslaken. In Hamburg, so fügt das Unternehmen Gustav Seeland hinzu, „ist es schon so weit, dass Kolosse über 80 t kaum noch auf der Straße gehandhabt werden können“. Und die W & F Franke beklagt besonders die starken Behinderungen durch Autobahnbaustellen wie auf der A 1 über mehrere Jahre.

Doch auch intern sehen die Unternehmen Herausforderungen. Mangelnder Respekt im Wettbewerb, das Nichtbeheben des Wortes „Nein“ und die fehlende Wertschätzung der Verbandsarbeit, aber sich dennoch bei Problemen und individueller Fehler der Verbandsstrukturen zu bedienen, zählt die W. Mayer, Zweibrücken auf. Die Rostocker Lau weist auf die zunehmenden Probleme hin, qualifiziertes Fachpersonal zu bekommen, während sich die SST wünscht, dass bei der Planung von Projekten die Logistiker früher einbezogen werden.

DVZ 30.10.2010

## Inhalt

**Konjunkturumfrage** Großraum- und Schwergutexperten sehen Aufwärtstrend – Vorsichtiger Optimismus für 2011. Seite 1-2

**Interview zur Marktlage** „Die Unternehmen dürfen nicht ins Uferlose investieren.“ Seite 3

**Projektlogistik** Speditionskooperationen sind aus dem globalen Projektgeschäft nicht mehr wegzudenken. Netze dehnen sich in neue Märkte aus. Seite 4-5

**Projektlogistik** Projekte kommen wieder ins Rollen. Seite 5

**Marktübersicht** Stabile Rendite in der Nacht. Seite 6

**Kooperation** Schwergutverbund BigMove knüpft Netz für kleinere Schwergüter. Seite 7



**Fahrzeugtechnik** Fahrzeugbauer setzen auf hohe Achslasten und einen größeren Lenkeinschlag. Seite 8

**Seeschifffahrt** Reeder reißen sich um Ladung. Die Nachfrage nimmt langsam wieder zu. Seite 9

**Unternehmensstrategie** Ausgetrampelte Wege reizen die Essener Spedi-

tion Westfracht nicht. Sie sucht neue Wege. Seite 10

**Windenergie** Auf die wachsenden Anforderungen im Geschäftsfeld Windenergie reagiert die BSK mit einem speziellen Fachausschuss. Seite 11

**Binnenhäfen** Mit besonderen Verladeplätzen trägt die bayernhafen-Gruppe dem steigenden Bedarf Rechnung. Seite 11

**Schienenverkehr** Die Schiene punktet bei Schwergütern erst ab 180 t – oder wenn direkte Schienenanbindungen vorhanden sind. Seite 12

**Polizeikontrollen** Ein „Runder Tisch“ sorgt in Nordrhein-Westfalen für mehr Verständnis unter den am Großraum- und Schwerguttransport Beteiligten. Seite 13

**Genehmigungsverfahren** Vier Beteiligte – vier Sichtweisen: Unterschiedliche



Interessen müssen unter einen Hut gebracht werden. Seite 14

**Infrastruktur** Problem Kreisverkehr: Planer vergessen Schwerguttransporte. BSK klärt mit Leitfaden auf. Seite 14

**Luftfracht** In der Krise aufgeschobene Projekte werden jetzt abgefliegen. Das Geschäft läuft rund. Seite 15

**Kontakte und Equipment** Schwerguttransporteure im Überblick. Seite 16-22

**Service** BF2- und BF3-Fahrzeugunternehmen stellen sich vor. Seite 23

**Ladungssicherung** Hohe Ansprüche an die Dokumentation. Seite 24

**Regelwerk** Das VDI 2700 Blatt 13 fordert eine dokumentierte Transportplanung. Seite 24

**Autoren dieser Ausgabe** Wolfgang Draaf (wd), Joachim Genausch, Michael Hollmann, Ralf Johanning, Dr. Christian Kille, Heiner Siegmund, Werner Sigmund, Peter Wörnlein, Joachim Zimmermann

**Verantwortlicher Redakteur** Lutz Lauenroth (la)

**Assistenz** Barbara Jahn

**Kontakt zu den Autoren** lauenroth@dvz.de



# Bilderbuchwetter bei Millimeterarbeit

**KARLSRUHE:** Samstag, 8 Uhr, auf dem Gelände des Werkteils 1 der Mineralö Raffinerie Oberrhein (MiRO): Die spektakulärste Aktion der derzeitigen Großinspektion des Werkteils 1, der Kolonnenkopf-Austausch, findet statt.

An der Rohöldestillationsanlage Top 2 ist ein größerer Bereich durch rot-weiße Bänder abgesperrt. Vorne hängt ein rund 200 Tonnen schwerer, in der Morgensonne gleißender Stahlzylinder am Haken eines riesigen blauen Krans. Der Kolonnenkopf-austausch steht kurz bevor. Und es sind nicht nur jene Mitarbeiter der MiRO und diverser Fremdfirmen da, die ohnehin mit dem Teilprojekt zu tun haben, sondern auch andere, die sich das nicht entgehen lassen wollen. Selbst der Mann aus dem Einkauf, der für die Bestellung des Kolonnenkopfs zuständig war, ist gekommen.

Der neue Kolonnenkopf wurde bereits im September gebaut und angeliefert.

Einerseits ist eine Anspannung zu spüren. Andererseits aber auch Gelassenheit. Das mag mit dem tollen Samstagwetter zu tun haben. Zum einen herrscht strahlender Sonnenschein, zum anderen liegt die Windgeschwindigkeit bei zwei bis drei Metern pro Sekunde. Bei den Windgeschwindigkeiten am Sonntag hätte der Austausch nicht stattgefunden. Spätestens bei sechs Metern pro Sekunde wird es kritisch, den Kolonnenkopf über die davor verlaufenden Rohrbrücken auf den 20 Meter hohen Sockel der Anlage zu hieven. Und auch am Vorabend sah es da überhaupt nicht gut aus.

Der Austausch eines solchen Kolonnenkopfes von sechs Metern Durchmesser und 23 Metern Höhe ist auch für MiRO-Projektleiter Wil-



MiRO: Der 23 Meter hohe Kolonnenkopf hängt für den Austausch an einem 600 Tonnen schweren Raupenkran.

FOTO: SANDBILLER

Mit der Planung war vor 23 Monaten begonnen worden. Der Kolonnenkopf war bereits im September ange-

spektion bei der MiRO aufgebaut wurde, war er in Italien eingesetzt. Von dort wurde er auf 38 Lkws, da-

das Riesending überhaupt aufbauen zu können.

8.34 Uhr, ein Signal ertönt. Ganz

es an Mitarbeitern der Burghausener Firma WWV, den alten und den neuen Teil mit 18 Metern Schweißnaht



## 250.000 Schrauben für Donauinselfest!

**400** Arbeiter bereiten eifrig die Infrastruktur für das Riesenevent am kommenden Wochenende vor. Auf dem 4,5 Kilometer langen Festgelände verlegen sie zwischen den 13 Bühnen 40.000 Meter Stromkabel. Mit 2000 Künstlern aus aller Welt und 600 Stunden Programm soll das 27. Donauinselfest alle Rekorde brechen.

Drei Millionen Besucher wären ein Rekord – und Herausforderung für die Organisatoren von der Wiener SPÖ. Um einen

275 WC-Anlagen und 40.000 Rollen Klopapier

reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, werkeln knapp 400 Arbeiter an den 13 Bühnen auf den 21 Inseln. 250.000 Schrauben werden diese Woche eingedreht, ab Sonntagabend wieder herausgeschraubt. Gästen des größten Open-Air-Festivals Europas von 25. bis 27. Juni wird

aber nicht nur Musik geboten, auch 250 Hütten und Verkaufsstände, 130 Zelte und 7300 Meter Absperrungen müssen aufgebaut werden. Und: Für die 275 WC-Anlagen sind 40.000 Rollen Klopapier vorbereitet.

Das Gesamtbudget beträgt 5,5 Millionen Euro, wovon die Stadt 1,45 Millionen beisteuert. 2,5 Millionen kommen von 39 Sponsoren, der Rest wird aus der Stand-Vermietung lukriert.

Wir verlosen 4 x 2 Special-VIP-Packages – inklusive Übernachtung und Backstage-Tickets zu den heißesten Acts. Ihre Chance auf: [www.heute.at](http://www.heute.at)

er Höhe: 400 Arbeiter stellen mit Baukran-Unterstützung die 13 Bühnen auf



# Riesen-Konvoi auf dem Weg von Schalchen nach Passau

In zwei Tagen von Schalchen zum Winterhafen in Passau – Niederdrucksäulen auf vier überbreiten Lastzügen



47 Meter lang, 5 Meter hoch, 6,5 Meter breit – das sind die Maße des größten der vier Sattelzüge, die gestern im Konvoi durch den Landkreis fuhren.

– Foto: fib

**Markt.** Ein weit über 100 Meter langer Schwertransport, bestehend aus vier überbreiten Lastzügen, hat gestern den Landkreis durchquert. Ausgangspunkt war das Linde-  
werk in Schalchen, Ziel ist der

Winterhafen in Passau, der heute über die B 12 und diverse Neben-  
strecken erreicht werden wird. Dort werden die Niederdrucksäulen auf Schiff gen Hochseehafen  
verladen.

Der Riesen-Konvoi wurde von vier Streifenfahrzeugen und Mitar-  
beitern der Spezialfirma BauTrans  
begleitet. Gegen Mittag war der  
Schwertransport gestern in Markt.  
Über eine befestigte Nebenstraße

erreichte er die B 12 und machte  
sich auf der B 12 auf den Weg Rich-  
tung Osten. Immer wieder kam es  
zu Verkehrsbehinderungen, weil  
die Lastzüge extrem langsam unter-  
wegs sind und an Engstellen mit

großer Vorsicht fahren müssen.  
Das größte der vier Fahrzeuge ist al-  
lein 47 Meter lang, gut 5 Meter  
hoch und sechseinhalb Meter breit.  
Es hat ein Gewicht von 171 Ton-  
nen.

– red

## Pe o nici , Vechiul coș de fum al uzinei Paroșeni va fi amintire



Domnul director, ing. Doru Vișan, și ing. Eugen Gache, însoțitorii mei pe amplasamentul pe care se află macaraua.

Cum se va face, însă, demolarea asta?

Întrebarea asta pe deplin îndreptățită și-a pus-o nu doar domnul ing. Doru Vișan, directorul S.E. Paroșeni, ci și întregul staf din conducerea termocentralei. Lucrarea a fost scoasă la licitație, iar pentru câștigarea ei s-au

țărili pe unde a mai prestat, au venit cu o macara specială echipată cu o foarfecă de măcinat. Aceasta se află în vârful cablului macarelei și este comandată, de la sol, cu ajutorul unei camere video. Aceste camere văd exact ceea ce vedeți și dumneavoastră în imaginea din pag.1, pe care am preluat-o de pe [www.apolodor.ro](http://www.apolodor.ro). Trebuie spus că Apolodor a câștigat nu doar cu soluția tehnologică, ci și cu prețul cu care a venit.

Dacă, până la asta,

conducerea uzinei era convinsă - mai ales că îi dăduseră și alții temă de meditație - că nimeni nu le dă jos coșul de fum fără un milion de lei noi, a rămas oarecum uimită, dar plăcut impresionată, de prețul cerut de Apolodor. Ceva în jurul a 670.000 de lei. Aproape șapte miliarde de lei din cei vechi. Cu clauze contractuale bătute-n cuie: la trecerea a 30 de zile de la începerea lucrărilor de demolare terenul respectiv să fie liber de orice sarcini. Adică, cum s-ar spune, să fie ca-n palmă, fără urmă de coș de fum pe el.

Luni, 21 iunie,

când domnul director Doru Vișan și ing. Eugen Gache m-au dus să văd minunea



Nu este o bucată de fier vechi, așa cum pare la prima vedere, ci foarfeca de "tuns" coșul de fum.

124 de metri și se ridică într-o oră. Vă întrebați de ce, în fotografie, macaraua apare cu brațul ridicat și în plină activitate de demolare? Simplu. Fiindcă am făcut-o vineri, 18 iunie, de pe podul de la mina Paroșeni. Viteza cu care foarfeca mestecă din pereții coșului este de 5 până la 8 m.l. pe zi. Până acum a "halit" cam 20 și ceva de metri.

Vă veți fi întrebat,

desigur - cum am făcut-o și eu - că de ce nu s-a recurs la implozie. La întrebarea asta m-a scos din fum domnul director Doru Vișan. "Prin caietul de sarcini, mi-a explicat domnia sa, s-a interzis demolarea prin implozie. Coșul se află lângă epurarea chimică și blocul IV. Orice dinamitare ar fi condus, prin vibrații, la declanșarea protecțiilor generatorului IV și ar fi fost posibil să se producă și fenomene de necontrolat, cu efecte asupra clădirilor din jur". Mai fac câteva poze și ieșim din zona de șantier îngredită de cei de la Apolodor. Un autoturism cu însemnele firmei tocmai îl adusese pe șefii de șantier și pe cei câțiva specialiști care mănulesc macaraua aceasta, de felul căreia nu sunt multe în lume. Într-o oră și ceva se pune pe tăiat, spune ne domnul director în timp pe ne îndepărtăm. Mai încolo, celălalt coș, cel al noului grup IV, se uita de sus, de la cel 210 metri ai săi, la asta ciuntit. Și o va mai face până la mijlocul lunii viitoare când cel bătrân, care și-a trăit traiul, va mai rămâne doar în amintirea celor de aici și în fotografiile din albumul de arhivă al uzinei.

Gheorghe Olteanu

(Continuare din pag.1)  
sa până la 80 de metri sau demolarea. Acum, fie vorba-ntr-o noapte, în țara asta sunt zeci de astfel de construcții speciale care, fără aviz de funcționare, au rămas acolo unde sunt și acum. Cauza? Nu au fost bani pentru demolarea lor.

La Paroșeni s-a ales varianta demolării

coșului, fiindcă au existat bani. Bani veniți de "dincolo", pe investiții. Investiția se numește instalație de desulfurare a gazelor arse și de evacuare a zgurii și cenușii în șlam dens. Treaba este că investiția în cauză, aprobată până la cel mai înalt nivel ministerial posibil, se va ridica exact pe locul pe care acum (mai) este acest coș de fum și pe cel pe care existau, până acum câteva luni, electrofiltrele. În felul acesta Consiliul de Administrație al SC Termoelectrica S.A. a aprobat fondurile necesare demolării. Pentru că, am spus sau nu, varianta aceasta a fost aleasă: raderă coșului de pe suprafața pământului.

Înscriș două firme: Energoconstrucția București și Apolodor București. Energoconstrucția a venit cu soluția clasică de demolare. Cu alpinisti asigurați cu hamuri și centuri și cu scule de mână. Cu ajutorul cărora să vină de sus în jos și să ia la cloca-boca, de jur împrejur, fiecare bucățică de coș. I-au spart, însă, și au câștigat licitația cei de la Apolodor. Soluția astora a fost una modernă, de ultimă generație. Cum numai în Japonia, în Occident și-n America se mai face. Oamenii acestor firme, despre care se vorbește numai de bine și cu deosebit respect în toate cele patru colțuri ale



Scală nemțească, jos pâșăria, ce mai!

de utilaj nemțesc, brațul macarelei se odihnea la sol. Asta, pentru că așa sunt directivile. În caz de vânt puternic și de vreme rea, nu se face nimic. De la cei doi băieți care treburău la camerere video ale mașinii mai află alte date de care mă minunez. Macaraua cântărește peste 300 de tone, doar contragreutățile au 105 tone, brațul are o lungime de



# Brücke Sportcampus Leibnitz

Aus drei von uns entworfenen und angebotenen Brückenvarianten entschied sich der Auftraggeber für eine überdachte Fachwerksvariante.

Die Brücke dient als Fußgänger- und Radwegbrücke und verbindet den JUFA Sportcampus Leibnitz mit dem Familien- und Jugendhotel.

Die Brücke ist 3,50m breit, 3,22m hoch und hat eine Länge von 16,00m. Das lichte Durchgangmaß beträgt 2,20m in der Breite und 2,50m in der Höhe.

Die gesamte tragende Konstruktion wurde aus Lär-



chenbrettschichtholz im Werk komplett fertig zusammengebaut. Anschließend wurden der Gehbelag aus Lärchenholz sowie die gesamte Dacheindeckung aus verzinktem Blech bei uns fertig gestellt.

Die soweit fertige Brücke wurde mit einem Sondertransport zur Baustelle transportiert und mit einem 100 Tonnen Mobilkran innerhalb weniger Minuten versetzt.

Die Geländeranbindung vom Rad- und Fußweg wurde von uns mit ausgeführt.

## Eckdaten:

Leimbinder Lärche:  
8,50m³ heimische Lärche  
Sonderstahlteile verzinkt :  
750kg

Lärchenbelag:  
2,70m³ heimische Lärche  
sägerauh

Gesamtgewicht : 17.500kg



## BAUSTELLENTAFEL



Bauvorhaben



Brücke Sportcampus



Gewerk:



Holz Bau Weiz  
Ingenieurholzbau



Bauleiter



Walter Belschak



Techniker:



Jürgen Wölfler



Entwurf/Statik:



Randy Walter



# Abenteuer in der Kaverne

(LDP) Die LogServ lieferte für ihren Kunden Voith Hydro neue Transformatoren in ein rumänisches Kavernenkraftwerk.



Bei der „Schablonenfahrt“ zur Simulation des Transports der Transformatoren stellte sich heraus, dass eine Ladung dieser Größe nicht durch den Tunnel passt.



Mit den neuen, kleineren Transformatoren konnte auch der Tunnel passiert werden.



Mittels Tiefladewaggons der Firma Felbermayr wurden die Transformatoren von Zagreb nach Linz transportiert. Ab Linz ging die Reise mit Spezial-LKW's weiter nach Lotru.

In den rumänischen Karpaten, rund zwei Autostunden südlich von Sibiu, befindet sich das Kavernenkraftwerk Lotru. Als Kavernenkraftwerk wird ein Wasserkraftwerk bezeichnet, bei dem die Maschinenanlagen wie Turbinen, Pumpen, Generatoren und Transformatoren in einem in den Fels gesprengten Hohlraum (Kaverne) eingebaut sind. Diese Kraftwerksbauart kommt ohne Maschinenhaus aus und wird daher meist dort gewählt, wo wenig Platz zur Verfügung steht, wie beispielsweise in engen Tälern. Die Wasserzuleitungen und -ableitungen eines Kavernenkraftwerks verlaufen meist vollständig unterirdisch als Stollen im Fels oder als Rohrleitungen.

## AUFWÄNDIGE MACHBARKEITSSTUDIEN

„Bereits 2007 erteilte uns unser Kunde Voith Hydro den Auftrag, die Transportmöglichkeiten für drei Transformatoren aus der Kaverne durch den rund einen Kilometer langen Tunnel zu prüfen“ erklärt Reinhard Mayr, LDP. Die fast 50 Jahre alten Transformatoren sollten generalüberholt werden. Herbert Neulinger, der „Techniker“ des Teams, untersuchte mehrere Möglichkeiten: Mit einer sogenann-

ten Schablonenfahrt wurde getestet, ob die Transformatoren durch den Tunnel transportiert werden können. „Mit dünnen Metallprofilen wurden die Außenmaße der Transformatoren nachgebildet und auf ein Spezialfahrzeug gestellt, um den Transport der 4,45 Meter hohen und 190 Tonnen schweren Einheiten zu simulieren. Es stellte sich heraus, dass es nicht möglich war, den Tunnel mit einer Ladung dieser Größe zu passieren“, beschreibt Christoph Speneder, LDP, den aufwändigen Versuch. „Die Transformatoren waren während des Kraftwerksbaus durch den Zufahrtstunnel in die Kaverne gebracht worden. Als das Kraftwerk fertig gestellt war, erhöhte man die Fahrbahn im Tunnel, verputzte und verfliesste die Wände und bedachte nicht, dass die Transformatoren somit in der Kaverne eingeschlossen waren.“

## NEUE TRANSFORMATOREN PASSEN

„Obwohl noch verschiedene Transportvarianten untersucht worden waren, stellte sich letztendlich heraus, dass alle Versuche an der Dimension der Transformatoren scheiterten“, beschreibt Reinhard Mayr die langwierigen Machbarkeitsstudien. Schließlich traf der Endkunde die Entscheidung, die alten Transformatoren nicht mehr zu reparieren, sondern neue anzuschaffen, die 3,53 Meter hoch und nur mehr 100 Tonnen schwer, aber genauso leistungstark sind. „Voith Hydro erteilte uns den Auftrag über die Transportabwicklung der neuen Transformatoren von Zagreb nach Lotru, nachdem die alten Transformatoren zerlegt abtransportiert worden waren“, berichtet Christoph Speneder. Auf Spezial-Tiefladewaggons transportierte die Firma Felbermayr den ersten Transformator im Herbst 2009 von Zagreb per Bahn nach Linz. Dort wurde er auf einen Spezial-LKW umgeladen, auf der Straße bis Lotru und im Retourgang in die Kaverne eingebracht. Der zweite Transformator wurde im Frühjahr 2010 geliefert und der dritte folgt im Herbst 2010.





Gemeinsamer Nenner der Stationsgebäude ist die harmonisch geschwungene Gebäudeform, deren Inneres ein Stahlskelett bildet, über das sich wiederum eine Kunststoff-Haut spannt. Dazu Architekt Obermoser: „Die Transparenz entstand aus mehreren äußeren Einflüssen heraus. Durch die Technik, wie etwa den Gondelbahnhof in der Talstation, hatten wir sehr hohe Volumina zu bewältigen. Es galt diese Massen verträglich zu integrieren, schließlich ist der Raum im Dorf sehr begrenzt. Der Einsatz einer Kunststoffolie für die Außenhaut hat sich da angeboten. Die Folie bringt neben dem transparenten Charakter einige positive Eigenschaften mit. Sie ist leichter als Glas und nicht brennbar. Das hat es uns ermöglicht, die Stahlkonstruktion schlanker zu halten und auch die brandschutztechnischen Vorgaben kostengünstiger zu erfüllen. Zudem entsteht unter dieser Folie eine wesentlich geringere Erhitzung als unter Glas, was zu mehr Behaglichkeit führt.“

Aus technischer Sicht lag die große Herausforderung in der Fundierung: Der gesamte Bergstationsbereich ist auf Permafrost gegründet, deshalb wurde die Station mit einem computergesteuerten Hydrauliksystem

„unterstellt“. Gelände-Bewegungen unter dem Fundament können dadurch ausgeglichen werden. Ein ausgeklügeltes Durchlüftungssystem sorgt zudem dafür, dass der natürliche Untergrund der auf 3.054 Meter Höhe gelegenen Bergstation stets „tiefgekühlt“ bleiben soll.

### Beeindruckende Dimension: Stütze 3

Wegen der zu erwartenden Setzungen und Verschiebungen des vereisten Bodens wurden die Fundamente der Stütze 3 längs und quer zur Bahnachse um jeweils 60 cm verschiebbar gebaut. Zusätzlich sind die sechs Fundament-Teile einzeln um bis zu 60 cm anhebbar. Damit ist es möglich, die vom Geologen prognostizierten Bewegungen des Berges langfristig auszugleichen und den Betrieb der 3S-Bahn sicher zu gewährleisten. Ein Belastungsvergleich zeigt: Mit einer Tragfähigkeit von 7.000 kN bietet die Stütze 3 ein Äquivalent zu 39 Stützen mit durchschnittlich 180 kN Tragfähigkeit. Die wichtigsten Daten:

- Stützenhöhe: 37,1 m
- Sattellänge: 40,5 m
- Spur: 11,0 m
- Gesamtgewicht: ca. 200 Tonnen

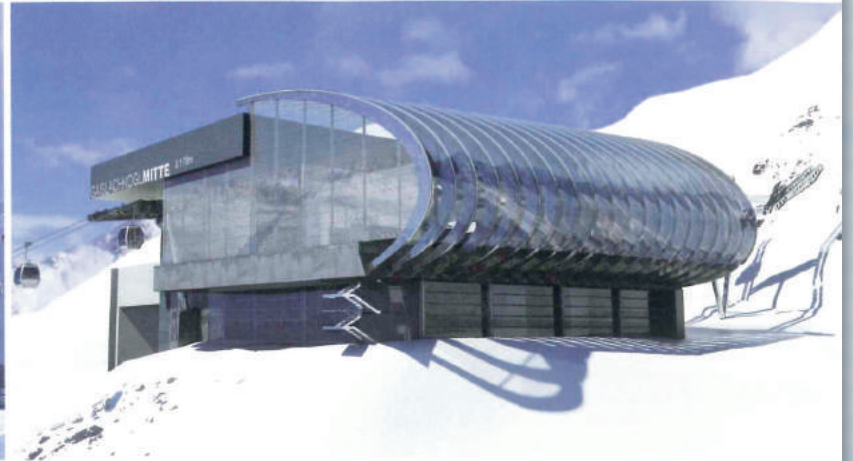
Unsere Bilder zeigen links oben die Folienmontage auf der Konstruktion der Bergstation, darunter die hinsichtlich Fundierung und Tragfähigkeit spektakuläre Stütze 3. Die Grafik unten verdeutlicht die Gesamtsituation von Bergstation bzw. Stütze 3 im Endzustand.







Gemeinsamer Nenner der vom Architekturbüro Johann Obermoser entworfenen Stationsgebäude ist die harmonisch geschwungene Gebäudeform. Im Bild die Talstation (links) bzw. die Mittelstation.



### Höchste 3S-Bahn weltweit

Dank modernster Seilbahntechnik von Doppelmayr werden die Transportkapazitäten in der ersten Sektion drastisch erhöht. 3.600 Personen pro Stunde in der ersten und 1.400 Personen pro Stunde in der zweiten Sektion lassen Wartezeiten vergessen. Besonders eindrucksvoll wird sich dabei die Fahrt mit der 3S-Bahn gestalten. 3S steht für die 3-Seil-Technik, bei der zwei Tragseile und ein Zugseil zum Einsatz kommen. Die 3S-Bahn ruht auf drei riesigen Stützen mit Abständen bis zu 1.200 m. Die Vorteile des 3S-Systems im Überblick:

- Kontinuierliche Beförderung ohne Wartezeiten
- Hoher Komfort in der Station und auf der Strecke
- Sehr gute Windstabilität (bis 100 km/h)
- Kabinen bis 30 Personen mit großteils sitzender Beförderung

- Derzeit längstes Spannfeld der Welt mit 3.024 m (realisiert in Whistler Mountain)
- Geringe Fahrzeit
- Geringer Energieverbrauch
- Große Förderleistungen
- Derzeit größtes kuppelbares Seilbahnsystem der Welt

### Neuartiges Bergkonzept

Die Beweglichkeit der Seilbahn wird durch zahlreiche Zusatzmaßnahmen sichergestellt. Im Störfall werden die Fahrgäste durch Leerfahren der Seilbahn zurück in die Stationen gebracht. Bergungen mit Hubschrauber, durch Abseilen der Passagiere oder ähnliche Methoden sind nicht mehr notwendig. Die Fahrgäste müssen die Kabinen nie verlassen. Die Umsetzung dieses Konzeptes ist eine weitere Weltneuheit aus dem Hause Doppelmayr und ein Meilenstein der modernen Seilbahngeschichte.

**Blickfang:** Konstruktiv sind die Stationsgebäude als Stahlskelett ausgebildet, über das sich wiederum eine Kunststoff-Haut spannt. Zu sehen ist hier die Talstation in der Bauphase.



## INFO GAISLACHKOGLBAHN

### Die Entwicklung in einem kurzen Rückblick:

**1966:** 1. Seilbahn auf den Gaislachkogel; Pendelbahn (450 Pers./h), damals höchste Seilbahn in Österreich

**1988:** Bau Doppelseilumlaufbahn Gaislachkogel – zum damaligen Zeitpunkt die größte und modernste Seilbahn der Welt

**2010:** Gaislachkogelbahn neu  
**1. Sektion: Hochleistungs-Kabinenumlaufbahn (8 EUB) mit der Weltrekord-Kapazität von 3.600 P/h. (1.363 – 2.174 m)**

Technische Daten:  
Seilbahnsystem: 8-er Einseilumlaufbahn  
Höhendifferenz: 811 m  
Länge: 2.040 m  
Förderleistung: 3.600 P/h (=Weltrekord)  
Personen / Kabine: 8  
Anzahl Kabinen: 107  
Stützen: 13  
Förderseil: Ø 56 mm  
Fahrgeschwindigkeit: 6 m/s (= 21,6 km/h)  
Fahrzeit: ca. 7 min



### 2. Sektion: Höchste 3S-Bahn weltweit (3.040 m)

Investitionsvolumen gesamt: 38 Mio. Euro  
3S-Bahn (2.176 – 3.040 m)

Technische Daten:  
Seilbahnsystem: 3S-Bahn  
Höhendifferenz: 864 m  
Länge: 1.978 m  
Förderleistung: 1.400 Pers./h  
Personen / Kabine: 30  
Anzahl Kabinen: 9  
Stützen: 3  
Tragseile: Ø 56 mm  
Zugseil: Ø 52 mm  
Längstes Spannfeld: 1.200 m  
Fahrgeschwindigkeit: 6 m/s (= 21,6 km/h)  
Fahrzeit: ca. 6 min



*Die WT 1000 bei ihrem ersten Arbeitseinsatz im Windpark  
Stattendorf der WEB Windenergie AG, unweit von  
St. Pölten (NÖ). Techniker und Servicemonteure werden mit  
Hilfe der WT 1000, natürlich in Begleitung eines bestens  
geschulten Bedienungsmannes von Felbermayr,  
in die luftigen Höhen befördert.*





# Königsklasse der Hubarbeitsbühnen

WUMAG PALFINGER WT 1000. Weltgrößte All-Terrain Hubarbeitsbühne in Europa weiter im Vormarsch.

Mit 103 Metern Arbeitshöhe ist die WUMAG PALFINGER WT 1000 die derzeit höchste All-Terrain Hubarbeitsbühne der Welt. Ideal für Montage- und Wartungseinsätze in extremen Arbeitshöhen schätzen immer mehr Kunden die Vorzüge des Aushängeschildes von PALFINGER PLATFORMS. So konnten sich im vergangenen Jahr u. a. die österreichische Felbermayr-Gruppe und das italienische Unternehmen Mover über die Inbetriebnahme ihrer jeweils ersten WT 1000 freuen.

Basierend auf einem Fahrgestell aus dem Hause Tadano Faun, meistert die WT 1000 jede Geländesituation vor Ort spielend: Vier angetriebene Achsen, Acht-Rad-Lenkung und 530 PS sorgen trotz einem Gesamtgewicht von 60 t für ein zügiges und sicheres Fortkommen auf jedem Untergrund. Die WT 1000 verfügt über eine Korblast von 530 kg. Mit abgesenktem Fahrwerk erreicht die WT 1000 eine Durchfahrthöhe von 3,92 Metern. Und selbst steil ansteigende Böschungen mit Böschungswinkeln bis zu 7° sind kein Hindernis, was durch die markant hochgezogene Führerhauspartie ermöglicht wird.

Blau lackiert, mit der Bezeichnung F 103 LTK signalisiert die Hubarbeitsbühne, dass sie für das renommierte Transport- und Hebetech-  
nikunternehmen Felbermayr im Einsatz ist. Nach dem ersten Jahr mit der WT 1000 im Stall zieht Robert Bauer, Bereichsleiter für Arbeitsbühnen und Stapler, eine mehr als positive Bilanz:

„Arbeitshöhen von bis zu 103 Metern machen die "F-103 LTK" zu einer wahren Königin der Lüfte. Wir verwenden die gigantische Bühne hauptsächlich für die Errichtung und die Wartung von Windkraftanlagen im Osten Österreichs und in den angrenzenden Nachbarstaa-

ten (Slowakei, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, ...). Die außergewöhnlichen technischen Daten der Arbeitsbühne überzeugen: Mit ihrer enormen Arbeitshöhe und ihrer seitlichen Reichweite von 36 m lassen sich nahezu alle Punkte an den gigantischen Windkraftanlagen mit Nabenhöhen bis zu 100 m ohne Umsetzen erreichen. Das auf einem Kranfahrgestell montierte Teleskop erlaubt auch bei Windstärken von 16 Metern pro Sekunde und mehr noch ein sicheres Arbeiten! Da sich die meisten Windkraftanlagen im Gelände befinden und oft nur über Forstwege erreichbar sind, kommt die enorme Geländegängigkeit des Bühnenfahrzeuges besonders zum Tragen.“ ■





*In nur acht Wochen gefertigt: Innerhalb kürzester Zeit entstand bei der Greiner GmbH Fahrzeugtechnik ein neues Überfahrportal für Felbermayr:*

*(Foto: Greiner)*

## SCHWERLASTKONSTRUKTIONEN

# Sicher in Führung liegend

Die Greiner GmbH Fahrzeugtechnik aus Neuenstein hat für die Felbermayr Deutschland GmbH ein modulares Brückenüberquersystem entwickelt. Dieses kam jetzt in der Slowakei erstmalig zum Einsatz. Hiermit wird ein Überfahren klein dimensionierter Brücken mit schweren Lasten ermöglicht.

**D**as Greiner-System stellte somit den Transport einer Gasturbine und eines Generators vom Hafen Bratislava ins Siemens-Großkraftwerk Malzenice sicher. Die Lasten für den anspruchsvollen Job inklusive der notwendigen Transportkonstruktion betrugen bis zu 400 t.

Häufig wird Schwerlast-Spediteuren die Aufgabe gestellt, immer schwerere Bauteile über zunehmend schlechtere Straßenbrücken zu transportieren. Oft sind diese Lasten nicht einmal mehr mit den jeweiligen Spezial-Lkw über diese Querungsbau-

werke zu befördern, wie dies auch bei dem Transport in der Slowakei der Fall war. So erhielt die Firma Greiner den Auftrag, das neuartige Überfahrportal für eine Brückentlastung mit einer Tragkraft von über 600 t zu liefern.

### Überfahrportal eingesetzt

Die Spezialisten von Felbermayr hatten kurvenreiche 80 km slowakische Landstraße mit vielen Höhenunterschieden und



vor allem mit mehreren Brücken zu meistern. Diese Bauwerke haben eine Spannweite von bis zu 120 m, einen Pfeilerabstand von 27 m und eine zugelassene Überfahrlast von lediglich 48 t. Kleinere Brücken wurden mittels vorhandenem Greiner-FlyOver-Brückensystem direkt mit dem Lkw überfahren, die großen mit dem Greiner-Überfahrportal. Diese neue Stahlkonstruktion setzte man hier in Verbindung mit dem vorhandenen, patentierten Brückenüberfahrssystem von den Neuensteinern ein.

### **Kurzfristige Fertigung**

---

Nach Auftragseingang wurde das Überfahrportal bei Greiner Fahrzeugtechnik in nur acht Wochen speziell auf die Kundenanforderungen konstruiert, gebaut und pünktlich zur Auslieferung gebracht.

Das Portal besteht aus vier Eckstützen und einem darauf montierten, rechteckigen Stahlträgerverbund mit Seitenlängen von ca. 7 x 9 m. Die Höhe des gesamten Systems beträgt etwa 7 m. Die Hauptmaße der Konstruktion lassen sich aufgrund der modularen Bauweise einfach verändern und auch erweitern. Die Stützen stehen auf vier Rollenfahrwerken, die auf den patentierten Greiner-Brückenträgern fahren. Die Fahrwerke mit je 200 t Tragkraft können unabhängig auch für andere Transport- und Montageaufgaben eingesetzt werden. Die maximale Tragkraft oben in der Portalmitte beträgt über 500 t, bei anderen Lastverteilungen ist die Konstruktion in der Lage, mehr als 600 t aufzunehmen.

Im Zusammenspiel mit zwei Brückenträgerfahrspuren werden Transportgüter ganz einfach vom Portal aufgenommen. Das geschieht ohne Kran oder aufwändige Hebeseite. Danach kann die Greiner-Spezialkonstruktion mit der Last, aber ohne Lkw, zur anderen Talseite fahren. Der Clou des Überfahrsystems besteht darin, dass die Brückenträger nur an den Brückenköpfen (Anfang und Ende) und ggf. direkt über den Brückenpfeilern die Straße berühren. Somit ist eine Überlastung der empfindlichen Straßenbrücke ausgeschlossen.

### **Mobile Schwerlasten**

---

Neben dem „stationären“ Schwerlastbereich ist die Greiner GmbH Fahrzeugtechnik nach wie vor im mobilen Segment tätig und hat im vergangenen Jahr vier, etwa 200 t tragende Entladefahrwerke für Saudi-Arabien sowie drei Fahrwerke nach Lybien für den Einsatz auf Hafenanlagen geliefert. Das Greiner-Fahrwerk verfügt unter anderem über einen hydrostatischen Antrieb und speziell hierfür konzipierte Achsen mit je 50 t Traglast.



# Von ganz klein bis ganz groß

Es gibt wohl kaum eine Aufgabe oder Arbeit in der Höhe, die nicht mit einer passenden Hubarbeitsbühne professionell erledigt werden könnte – Hubarbeitsbühnen als universelle Aufstiegshilfe aber auch im Spezialeinsatz. Entscheidend ist in jedem Einzelfall die Auswahl der richtigen Maschinenart mit den zum Auftrag passenden Leistungsdaten – und natürlich der sichere Umgang damit.

▼ **Windkraft:** Die Felbermayr F-103 LTK – mit 103 m Arbeitshöhe derzeit die höchste Bühne von Palfinger Wumag, hatte im Windpark Stattersdorf bei St. Pölten/Niederösterreich ihren Jungferneinsatz. Auf dem fünfschigen All-Terrain-Kranchassis ist die Lkw-Bühne geländegängig und lässt sich in vier unterschiedlichen Abstützungskonfigurationen sicher aufstellen.



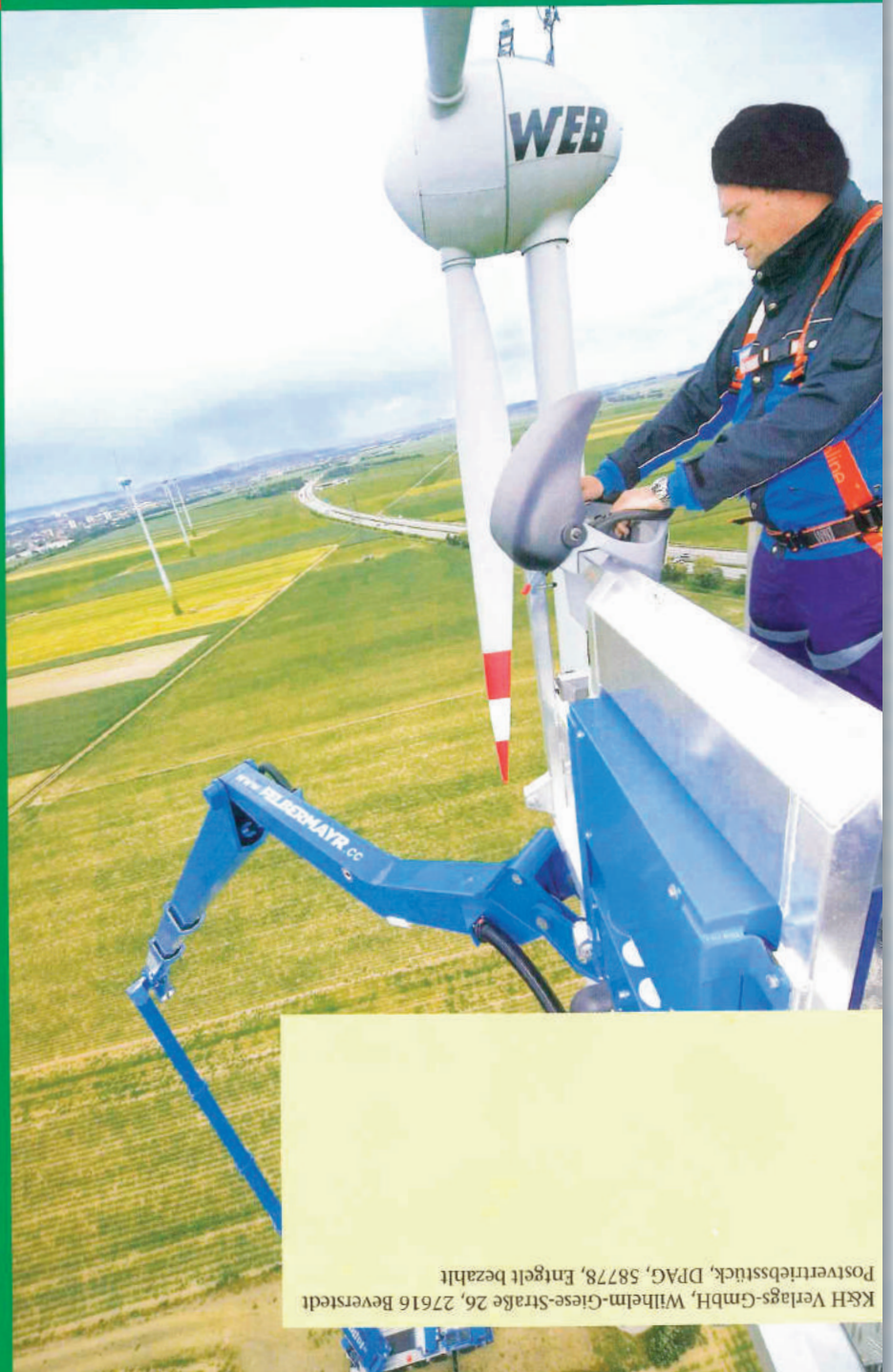
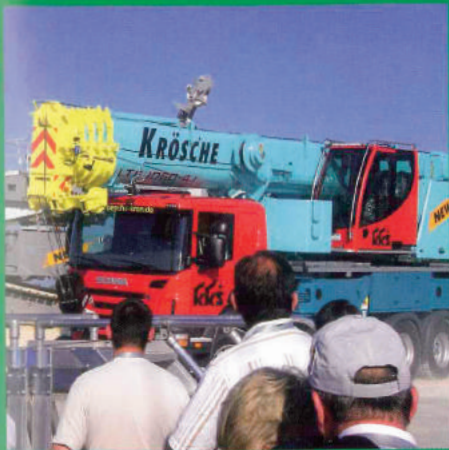


# KRAN- & HEBETECHNIK

## KATALOG 2010



FÜR PROFIS



K&H Verlags-GmbH, Wilhelm-Giese-Straße 26, 27616 Beverstedt  
Postvertreibsstück, DPAG, 58778, Entgelt bezahlt





Universelles  
**ERFOLGSREZEPT**




*Ungewöhnlich, aber wirtschaftlich:  
Einer der zahlreichen Felbermayr-  
Sparten stellt die maßgeschneiderte  
Logistik großvolumiger Röhren dar.*



Glaubt man den gängigen Lehrmeinungen im Bereich Marketing, dürfte das Welser Unternehmen Felbermayr eigentlich gar nicht so erfolgreich sein. Geht es nämlich nach den darin manifestierten Theorien, solle man sich nämlich bekanntermaßen auf Kernkompetenzen konzentrieren und dadurch Wettbewerbsvorteile erarbeiten...





...Doch was hat Horst Felbermayr getan? Genau das Gegenteil. Er setzte auf unterschiedlichste Geschäftsfelder und formte so aus einem lokalen Erdbauunternehmen eine internationale Firmengruppe, die heute rund 370 Mio. Euro erwirtschaftet.

*Ganz nach oben: Die Spitze der aktuellen Höhenzugangs-technik bildet die Palfinger-Hub-arbeitsbühne WT 1000 mit etwa 103 m Arbeitshöhe.*

Viel Herz und Hirn waren für den Um- bzw. Aufbau der Gruppe notwendig. Nach Aussage von Horst Felbermayr bildeten hierbei vor allem eine starke Familie und engagierte Mitarbeiter eine solide Grundlage. „Ohne ihren Einsatz und ihr Wissen wäre dieser Erfolg nicht möglich gewesen“, sagt der Firmengründer. Aber über allem seien es die Kunden, die die Erfolgsgeschichte des Unternehmens ausmachen: „Sie sind es, die uns Tag für Tag vor neue, immer größere Aufgaben stellen. Mit diesen Aufgaben wachsen wir.“ Gewachsen ist übrigens auch die Anzahl der Niederlassungen. Mit 38 Standorten in zwölf Ländern Europas präsentiert das Unternehmen mittlerweile europaweit Kundennähe.

### Konsequente Entwicklung

Als Franz Felbermayr, der Vater des heutigen Firmenchefs, das Unternehmen vor 68 Jahren gründete, wies noch nichts auf die heutige Ausrichtung und die international erfolgreichen Geschäftsfelder Transport- und Hebertechnik sowie Hoch- und Tiefbau hin. Auch 1963 mit dem Ankauf der ersten Baumaschine war es noch recht ruhig in den Baugruben. Erst vier Jahre später, mit der Übernahme durch Horst Felbermayr und seine Frau Gisela war das Fundament für die heutige Ausrichtung geschaffen. Sie nutzten den wirtschaftlichen Aufschwung und installierten Mitte der 70er-Jahre einen Bereich Spezial- und Schwertransporte. „Mit der Größe der Baumaschinen wuchsen die dafür nötigen Transportfahrzeuge und so lag es nahe, diese auch für Transporte einzusetzen“, erklärt Felbermayr den Einstieg ins Transportgeschäft. Ende der 80er-Jahre stand dann der erste Mobilkran am Firmengelände in der Welser Machstraße. Dieser Zwei-Wege-Kran, der sich auf Schiene und Straße gleichermaßen wohlfühlt, ist auch heute noch im Einsatz. Über Einsamkeit kann er aber nicht klagen. Zusammen mit etwa 374 weiteren Mobil- und Raupenkränen erfüllt er heute Hübe in ganz Europa und darüber hinaus. Aber auch im Baubereich ist die Zeit nicht stehengeblieben. Waren es anfangs nur Erdarbeiten, so reicht das Leistungsspektrum heute über klassische Hoch- und Tiefbauaktivitäten bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt.

### Transport- und Hebertechnik

„Wir decken alle Facetten des Projektgeschäftes ab“, sagt der Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebertechnik, Wolfgang Schellerer. Gemeinsam mit dem Tochterunternehmen BauTrans mit Standorten in Lauterach, Budapest und Vaduz, welches seit Jahren erfolgreich durch Christoph Nüssler geführt wird, werden etwa



250 Schwerlastgarnituren durch ganz Europa bewegt. Dazu zählen auch Raupenkrane mit höchsten Traglasten. Ein so genannter Selbstfahrer oder auch SPMT mit 952 Pferdestärken und einer Ladefähigkeit von 1000 t gehört genauso zur Transportgerätschaft wie ein umfassendes Equipment zur Abdeckung des Verkehrsträgers Schiene, welcher bei Felbermayr als Bereich ITB (Internationale Tieflader-Bahntransporte) geführt wird.

Für die Bahntransporte stehen Spezialwaggons von 6 bis 32 Achsen zur Verfügung. Mit einem dieser Waggons wurde auch schon der schwerste Bahntransport Europas durchgeführt. Dabei wurde ein 348 t schwerer Generator für ein Gas- und Dampfkraftwerk nach Timelkam transportiert. „Zusammen mit einem eigens dafür konstruierten Ladegerüst kamen wir der maximalen Traglast des europäischen Schienennetzes von 600 t sehr nahe“, sagt Schellerer. Herzstück des Felbermayr-Projektgeschäftes ist aber der Schwerlasthafen Linz. Hier werden die Verkehrs-



**Kombinierte Hebetechnik:** Der LR 1750 setzt das Anlagenteil auf ein Verschiebegerüst.





**Alltägliche Schwergewichte:** Der Umschlag oder Transport selbst schwerster Güter gehört bei Felbermayr zu den Standards der Dienstleistungsangebote.

träger Schiene, Straße und Wasser in jeder erdenklichen Variante kombiniert. Krananlagen mit bis zu 600 t Traglast garantieren den Umschlag schwerster Güter. Lager- und Produktionshallen ergänzen das Angebot. „Durch die Anbindung an die Donau produzieren unsere Kunden quasi direkt am Meer“, charakterisiert Schellerer das über 22 ha große Hafengelände. Tragende Säule des Unternehmens ist darüber hinaus auch der Bereich Schwermontage. Konzentriertes Know-how dieser Sparte findet sich in den Niederlassungen Wien/Lanzendorf, Linz sowie in der Felbermayr-Niederlassung Hilden unweit von Düsseldorf.

Ergänzend zum europaweiten Engineering- und Projektgeschäft ist Felbermayr jedoch auch international mit der Mobilkran-, Arbeitsbühnen- und Staplervermietung auf Expansionskurs. Einmal mehr zählt jedoch nicht nur die Größe, sondern durchaus auch mal Höhe. So sind Hubarbeitsbühnen mit Einsatzhöhen von über 100 m im



Einsatz. Abgerundet wird das Segment der Transport- und Hebe-technik durch Minikrane mit Traglasten von 3 und 4 t im Mietprogramm.

### Hoch- und Tiefbau

Von A wie Abfallwirtschaft bis Z wie Zuganker reicht das Angebot im Geschäftsfeld Bau. Mit der Übernahme dieses Tätigkeitsbereiches vor sechs Jahren durch den Sohn des gleichnamigen Firmengründers Horst Felbermayr, hat die Bautätigkeit im Hause Felbermayr stark an Dynamik zugenommen. So steht das gelbe F im Baubetrieb seit 2007 nicht nur für Tief-, sondern auch für Hochbau. „Erste Projekte wie die Errichtung eines Wasserstoffwerkes und der Bau von Lager- und Produktionshallen wurden bereits realisiert“, sagt Dipl.-Ing Horst Felbermayr. Da sich auch der Tiefbau-Bereich in einem kontinuierlichen Wachstumsprozess befindet, wurde die Produktpalette in den vergangenen Jahren bei-

spielsweise um die Bereiche Rammtechnik und Wasserbau erweitert. Heute ist auch der Kraftwerksbau eine feste Größe in Felbermayrs Bausparte – genauso wie die lokale Kies- und Schottergewinnung und das Baustoffrecycling. „Aus unseren vielfältigen Tätigkeitsbereichen ergeben sich viele Synergien, die wir sowohl intern aber auch im Sinne der Kunden zur Kostenoptimierung einsetzen“, sagt Felbermayr.

Und das schließt auch die Felbermayr Transport- und Hebe-technik mit ein. So bedarf es vom Aushub der Baugrube bis zum fertigen Industrieobjekt, Transport- und Hebetätigkeiten eingeschlossen, praktisch nur einen Anrufes. Ob damit nach 68 Jahren Unternehmensgeschichte ein (vorläufiger) Gipfel erreicht ist, sei erst einmal dahingestellt. So kann davon ausgegangen werden, dass das Familienunternehmen die heutige Firmengruppe noch um den einen oder anderen Geschäftsbereich erfolgreich bereichern wird – auch wenn dies zunächst gängigen Lehrmeinungen im Marketing-Bereich widersprechen mag.





#### **Kontakt – Unternehmenskommunikation:**

Felbermayr Holding GmbH  
Markus Lackner  
Machstraße 7  
A-4600 Wels  
Tel.: +43 7242 695-136  
Fax: +43 7242 695-9136  
E-Mail: [m.lackner@felbermayr.cc](mailto:m.lackner@felbermayr.cc)