

2015 PRESSESPIEGEL

Bühnenbau für das Großereignis Eurovision Song Contest Vienna 2015 erhielt maßgebliche Unterstützung von der Felbermayr Transport- und Hebetchnik

Wenn am 23. Mai das Finale des Song Contest in der Wiener Stadthalle über die Bühne geht, werden 400 Securities und 300 Polizisten für Sicherheit sorgen. Doch auch Felbermayr ist zusammen mit der Bilfinger Gerätetechnik in das Großereignis von europäischer Dimension involviert und stellte rund zwei Dutzend Kräne, Bühnen und Stapler für den Bühnenbau.

„Vom 250 Tonnen Kran bis zu Batteriegelenkteleskopstapler mit Weißketten für den Innenbereich und einer 57 Meter selbstfahrenden Bühne hatten wir so ziemlich alles im Einsatz“, schildert Thomas Daxelmüller von der Felbermayr Transport- und Hebetchnik. Das schwierige am Einsatz waren die beengten Platzverhältnisse. So mussten beispielsweise die für den Bühnenbau benötigten Geräte in genauen Zeitfenstern zur Verfügung gestellt werden.

Dennoch waren es zu Spitzenzeiten mehr als 20 himmelblaue Geräte die gleichzeitig die Stadthalle bevölkerten. „Das größte eingesetzte Gerät war ein 250 Tonnen Kran“, sagt Thomas Daxelmüller an und erklärt, dass dieser für das Einheben von 18 Tonnen schweren Notstromaggregaten benötigt wurde, welche eine unabhängige Stromversorgung für das Finale am 23. Mai garantieren.

Wenn sich am 23. Mai der Vorhang für das Finale hebt werden ebenfalls Felbermayr-Geräte dabei sein. Allerdings hinter der Bühne, denn für alle Fälle wurden noch vier Mastbühnen für unvorhersehbare technische Einsätze geordert. Ende Mai werden die Gerätschaften dann wieder für den Abbau der technischen Anlagen anrollen. In etwa zwei Tagen soll dann abgebaut werden was zuvor wochenlang aufgebaut wurde.

www.felbermayr.cc

Felbermayr

MIT E-CAR AUF ENERGIESPARMESSE WELS IM EINSATZ



Einige tausend Fahrzeuge umfasst der Fuhrpark des internationalen Transport- und Hebetechnik-, sowie Bauunternehmens mit Sitz in Wels. Doch die Stars unter den größtenteils PS-starken Gefährten sind derzeit zwei Elektroautos die ergänzend zum mit Verbrennungsmotoren bestückten Fuhrpark, die Gebäudereinigung und Entsorgung am Messengelände Wels sicherstellen.

■ ■ „Wir sind aufgeschlossen für künftige Entwicklungen“, freut sich DI Horst Felbermayr von der Felbermayr Holding mit Sitz in Wels. Unterstrichen wird das durch den Ankauf von zwei der ersten elektrischen Serienautos der Marke Mitsubishi. Die Fahrzeuge mit der Modellbezeichnung „i-MiEV“ kommen primär für innerstädtische Dienstfahrten zum Einsatz. Konkret auch auf der Energiesparmesse in Wels. Dort wird Barbara Dickinger als zuständige Felbermayr Mitarbeiterin mit einem E-Car die Dienst-

fahrten für den Felbermayr Bereich Abfallwirtschaft zurücklegen. „Für diesen Einsatz ist das Auto optimal geeignet“, erläutert die 22-jährige der das Auto auch optisch sehr gut gefällt. Einzig die Reichweite lässt noch etwas zu wünschen übrig. 150 Kilometer sollen es laut Werksangabe sein. Nach Angaben von Dickinger reduziere sich das aber durch die Inbetriebnahme der Heizung wesentlich. Für den Einsatz auf der Messe spielt das aber eine untergeordnete Rolle. Hier überwiege der Vorteil der geringen Lär-

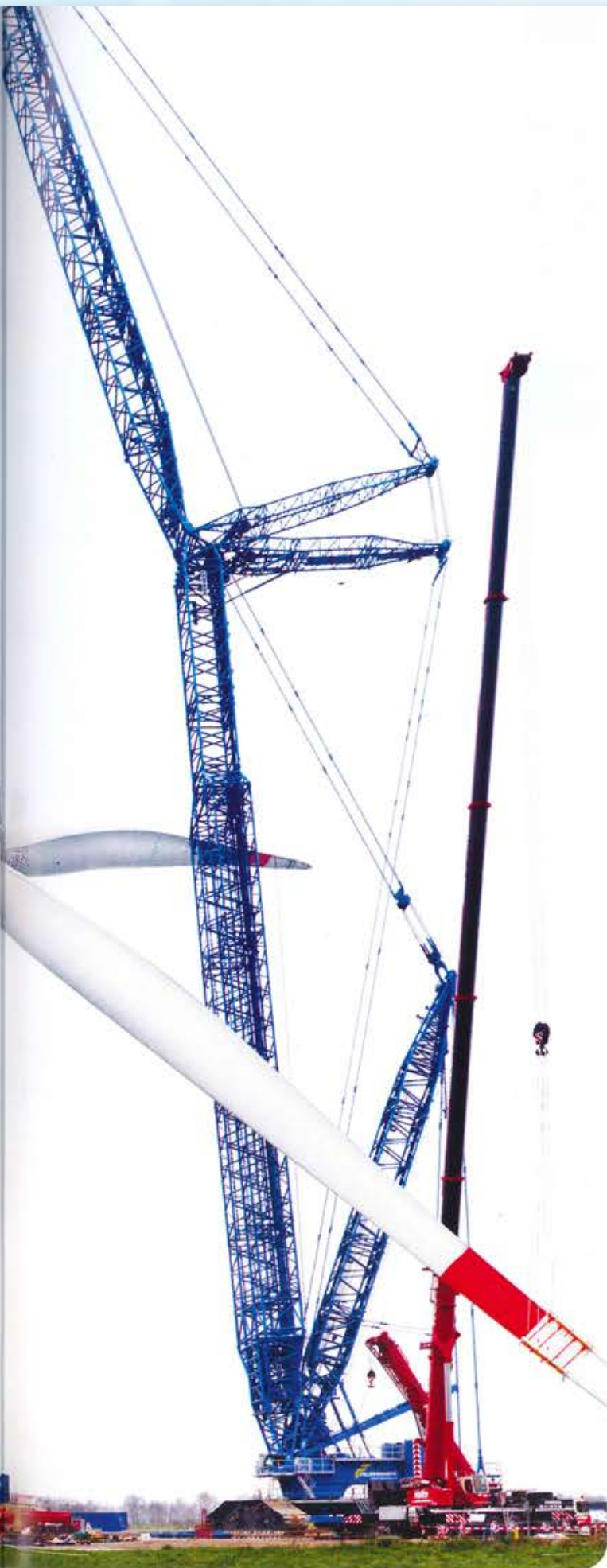
mmission. Und bei den zu erwartenden Besuchermassen wird das Auto bestimmt auch in Hinsicht künftiger Mobilität seine Bewunderer auf der Messe finden. Übrigens, seit Jahresbeginn ist der Felbermayr Bereich Abfallwirtschaft Full-Service-Dienstleister der Messe Wels. Somit wurde das Angebot von Kran- und Hebebühnenvermietung sowie Baudienstleistung und Entsorgung um die Gebäudereinigung erweitert. „Damit ist es uns gelungen Komplettanbieter für die Messe Wels zu werden“, freut sich

auch Bereichsleiter Reinhold Reisenbichler von der Felbermayr Abfallwirtschaft. Bislang fehlte ihm das Segment der Gebäudereinigung in seiner Dienstleistungspalette. Den großen Einstieg als „Gebäudereiniger“, in einen ohnehin überbesetzten Markt, wolle er aber nicht machen und reduziert dieses Engagement auf die Messe Wels. Über den Einsatz von Elektroautos zeigt sich aber auch er zufrieden denn: „Mobilitätskonzepte der Zukunft sind auch in der Abfallwirtschaft gefordert.“ ■



Was lange währt...

Lange haben alle Beteiligten warten müssen, doch Anfang Dezember war der große Tag gekommen: Nach wochenlanger Verzögerung konnte ein Liebherr LR 11000 im norddeutschen Neuenwalde die Montage einer 6,2-MW-Pilotanlage von Senvion vollenden.



Passender Lastfall: Das Maschinenhaus der 6.2M152-Turbinen von Senvion legt sich brutto mit 220 t in die Rundschiene.

Seit zwei Jahren hat das Liebherr-Werk in Ehingen für seine großen Raupenkrane den PowerBoom im Programm. Der Parallelausleger, der für deutliche Traglaststeigerungen steht, kam nun erstmals am LR 11000 zum Einsatz. Der neueste Liebherr-Raupenkrane der 1000-t-Klasse setzte in einem Bruttolastfall von 220 t ein entsprechend dimensioniertes Maschinenhaus auf den Turm der Windkraftanlage.

Nolte beauftragt. Auf dem neuen Testfeld für Offshore-Windenergieanlagen 20 km südlich von Cuxhaven wurde eine 6,2-MW-Pilotanlage von Senvion (vormals REpower) aufgebaut. Das mit dem Auftrag betraute Kranunternehmen Nolte engagierte hierfür einen Liebherr-Raupenkrane vom Typ LR 11000 des Schwerlastunternehmens Felbermayr aus dem österreichischen Wels. Für die Rüstarbeiten und zur Assistenz hatte Nolte zwei Liebherr-Mobilkrane auf die Baustelle entsandt.

Variable Auslegerelemente. Der LR 11000 wurde im Sommer nach seinem ersten Einsatz in einer Raffinerie bei Bukarest aus der rumänischen Hafenstadt Konstanz nach Bremerhaven verschifft und von dort aus zur Baustelle transportiert. Nach nur sieben Tagen Rüstzeit war der Raupenkrane mit dem Parallelausleger ausgestattet und mit 147 m Hakenhöhe hubbereit. Für die Rüstvariante mit dem doppelten Gittermast-Hauptausleger werden Teile aus der Wippspitze

2015 K&H Katalog 27



Freie Sicht nach oben und hohe Konzentration: Jan Kürner an den Steuerhebeln seines LR 11000.

Der Kran

Der Liebherr LR 11000 verfügt in seinem Rüstzustand (PDW3B) über einen Hauptmast von 78 m Länge, eine Wippspitze von 66 m sowie einen Derrickausleger von 42 m. Der Zentralballast betrug dabei 50 t, der Oberwagenballast 220 t, der Schwebeballast 320 t und ermöglichte so einen Lastfall von brutto 220 t bei maximal 30 m Ausladung.

verwendet. Die Standard-Hauptauslegerstücke finden dann als starke Wippspitze Verwendung. Dieser intelligente Tausch verleiht dem Kran in Konfiguration mit Wippspitze bis zu 50 Prozent höhere Traglastwerte. Die Tragkraftsteigerungen mit PowerBoom resultieren sowohl aus einer erhöhten Seitensteifigkeit als auch aus einem erhöhten Torsionsmoment.

Job für größere Geräte. Schwerster Brocken der Anlage war das riesige Maschinenhaus. „Für diesen Hub wäre normalerweise ein LR 11350 oder eine CC 8800 notwendig“, erklärte Klaus Ruhland, Projektplaner und Mann für die schweren Hübe bei Felbermayr. Bei 30 m Ausladung stemmte der LR 11000 zusammen mit Lasttraverse und Hakenflasche eine Gesamtlast von 220 t auf 130 m Höhe.

Im Vergleich dazu: Ohne PowerBoom hätten bei gleicher Hakenhöhe rund 160 t gehoben werden kön-

Die Endmontage der Prototypenanlage kann beginnen: Das Auslegersystem des LR 11000 wird inklusive des PowerBoom-Konzepts aufgerichtet.



nen. Doch nicht nur die reinen Lastzahlen des realisierten Hubs beeindrucken: Auch fürs Auge war Einiges geboten. An der Anlage wurde eines der größten Windräder der Welt montiert. Der gewaltige Rotorstern war am Boden komplett vormontiert worden.

Mit 152 m Durchmesser erreicht der mächtige Propeller nahezu die Dimension des welthöchsten Kirchturms, des Münsters in Ulm. Für die Senvion SE, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des Windenergieanlagenherstellers Suzlon, hat die Montage der 6.2M152-Turbine in zweierlei Hinsicht Premierencharakter: Noch nie wurden so große Blätter gebaut, transportiert und montiert und noch nie wurde ein so großer Rotorstern gezogen und montiert. Mit seinem Durchmesser von 152 m ist die überstrichene Fläche größer als drei Fußballfelder.

Prototyp bereits verkauft. Russell Stoddart, Technologievorstand (CTO) Senvion SE, freute sich verständlicherweise: „Mit der 6.2M152 setzen wir Standards für die wirtschaftliche Gewinnung von Windenergie vor der Küste. Der Energieertrag wird durch den größeren Rotordurchmesser im Vergleich zur 6.2M126 mit einem Rotordurchmesser von 126 m bei einer Windgeschwindigkeit von 9,5 m/s um bis zu 20 Prozent erhöht. Mit dieser Turbine werden wir unsere starke Position im Offshorewindenergiemarkt wei-

ter festigen.“ Mit ihrer Nennleistung von 6,15 MW kann die 6.2M152 rund 4000 Haushalte mit Strom versorgen. Allein die schon beschriebene Gondel besitzt die Dimensionen von zwei Einfamilienhäusern und wird zukünftig bei ihrem Offshoreeinsatz in einer

geplanten Nabenhöhe von 97 bis 100 m ihren Dienst verrichten. Den Prototyp der Senvion 6.2M152 hat das Hamburger Unternehmen bereits verkauft.

Gemeinsam mit dem Kunden EWE Erneuerbare Energien GmbH nahm man die Inbetriebnahme zum Jahresende vor. Ab diesem Jahr kann die Senvion 6.2M152 dann serienmäßig produziert werden. Das Unternehmen stellt nach eigenen Angaben schon heute die leistungsstärkste in Serie produzierte Offshoreanlage der Welt her: Seit Einführung seiner Multi-megawattanlagen für den Offshoreeinsatz vor zehn Jahren hat Senvion bereits über 130 Anlagen dieser Plattform errichtet.

Felbermayr eröffnet neue Schwerguthalle am Rhein

Mit Jänner 2015 hat die Unternehmensgruppe Felbermayr am Standort in Krefeld am Rhein, ergänzend zum Hafenbetrieb und einer Freilagerfläche, die Dienstleistungspalette um eine 4.000 m² große Lager- und Montagehalle erweitert. Mit einer Höhe von rund 19 Metern und einer Anbindung an die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser bietet der Neubau zukünftig verbesserte Möglichkeiten zur Lagerung und Montage von Schwergut. Für das Manipulieren von bis zu 400 Tonnen schweren Komponenten stehen in dem Gebäude zwei koppelbare Trägerlaufkrane zur Verfügung

Darüber hinaus wurde das Terminal mit einer Erweiterung der bestehenden Freilager- und Manipulationsflächen auf rund 40.000 m² noch besser an die Anforderungen der verladenden Wirtschaft ausgerichtet. Außerdem verfügt das einzige „linksrheinische“ Schwergutterminal der Region auch über eine ISPS-Zulassung und die entsprechende Qualifizierung der Mitarbeiter. Damit erfüllt die Anlage auch die Bestimmungen zum Einhalt der Sicherheit in der Lieferkette – herausgegeben von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und der Europäischen Union (EU).

Hafeninformation Krefeld:

- Schwerguthalle mit 4.000 m² Lager- und Montagefläche
- Hallenkrane mit 400 Tonnen maximaler Traglast
- 40.000 m² Freilager- und Manipulationsfläche
- 500 Tonnen Umschlagskapazität am Kai
- verstärkte Kaimauer für den Einsatz von Mobil- und Raupenkränen
- 124 Meter Kailänge
- multimodale Schnittstelle zum Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasser
- Herstellung von Industrieverpackungen durch Partnerunternehmen
- Laden, Löschen und Stauen von Küstenmotorschiffen



Der neue Kran von Künz
im Hafen Kehl | Bild: Hafen Kehl



Hafenverwaltung Kehl investiert 4 Mio. Euro in neue Künz-Krananlage

Multifunktion am Kai

Die landeseigene Hafenverwaltung Kehl hat am 18. November eine neue Portalkrananlage in Betrieb genommen. Die Investitionssumme liegt bei knapp 4 Mio. Euro. Die Beschaffung wurde europaweit ausgeschrieben. Zum Zug kam der Kranhersteller Künz aus Bregenz. Die neue Anlage hat eine Tragkraft von 50 t. Sie ist mit zwei Hubwerken und einer Magnetanlage ausgerüstet und kann im Massengutumschlag und im Containerumschlag eingesetzt werden.

Rund 60 geladene Gäste waren aus Deutschland und den europäischen Nachbarstaaten angereist, um die symbolische Inbetriebnahme des neuen Portalkranes im Hafen Kehl zu feiern. Besonders begrüßte Hafendirektor Karl-Heinz Hillenbrand die Vertreter der Verwaltung, die Kunden (Badische Stahlwerke, Papierfabrik Koehler) und Freunde, wie Jean-Louis Jerome, Direktor des Hafens Straßburg. In seiner gut gelaunten Begrüßung berichtete Hafendirektor Karl-Heinz Hillenbrand von der Geschichte des Kranes. Vor einem Jahr habe der staatliche Verpachtungsbetrieb die Zusage zu dem Projekt „Neuer Kran“ gegeben. In einer europaweiten Ausschreibung wurde ein passendes Modell gesucht. Das Rennen machte ein universell einsetzbarer Kran von Künz. „Viel

Dank gilt Herrn Künz und dem Team für die perfekte Leistung“, so Hillenbrand. Für das Euro Terminal Kehl begrüßte er Michael Klumpp und für H&S Container Line CEO Heiko Brückner und CFO Per Nyström. Insbesondere freute er sich über die Anwesenheit von Horst Felbermayr, dem er für die Verleihung des Logistikpreises 2013 gratulierte. Das Credo des Rheinhafens Kehl und seiner Mit-

Hafendirektor
Dr. Karlheinz
Hillenbrand



Kehler Oberbürgermeister Toni Vetrano, Markus Menges (Geschäftsführer Badische Stahlwerke), Guido Rebstock (Ministerialdirektor Ministerium für Finanzen und Wirtschaft), Horst Felbermayr (Felbermayr Gruppe), Walter Künz (Kranbau Künz), Heiko Brückner (H&S Container Line), Michael Klumpp (Klumpp & Müller, Kehl), Hafendirektor Dr. Karlheinz Hillenbrand und Hartmut Scherer (Referatsleiter Wasserstraßen, Regierungspräsidium Freiburg)



arbeiter laute: „Wir sind nicht unseretwegen da, sondern für unsere Kunden.“

Ministerialdirektor Guido Rebstock zeigte sich vom Hafen Kehl beeindruckt

Bilder: Nutsch



Ministerialdirektor Guido Rebstock zeigte sich vom Hafen Kehl beeindruckt. Er räumte ein, „Ich bin heute das erste Mal im Hafen.“ Das bedeute jedoch nicht mangelnde Unterstützung: „Es ist das erklärte Ziel der Landesregierung mehr Lkw-Fernverkehr von den Autobahnen auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern“, so Rebstock. Der Hafen Kehl, der von den wasserseitigen Umschlagszahlen

mit 4 Mio. t auf Platz 7 der öffentlichen Binnenhäfen sei, leiste dazu einen bedeutenden Beitrag. „Die Wirtschaft findet hier ein hochmodernes, trimodales Zentrum am Mittelrhein“, so Rebstock. Für den Ausbau im Sinne der Wirtschaft und der Umwelt müsse man weiter investieren. „Die 4 Mio. Euro sind gut angelegtes Geld.“ In 2014 seien weitere 2 Mio. Euro in die Restrukturierung und die Sanierung der Kaimauer investiert worden. „Wir machen den Hafen Kehl fit für die Zukunft. Die hochmoderne Anlage sichert die Wettbewerbsfähigkeit vieler Unternehmen in der Region.“ Der Hafen Kehl, der seit 1951 mit dem Port Autonome de Strasbourg kooperiert, leiste auch mit seiner Teilnahme an dem EU-Projekt entlang der Transportachse Rotterdam-Genua einen wichtigen Beitrag zur

Zukunftsfähigkeit angesichts der sich wandelnden und wachsenden Verkehre. Die Ergebnisse der Projektstudie sollen 2015 in Karlsruhe präsentiert werden.

Walter Künz freute sich in seiner Rede über die lange partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Rheinhafen Kehl. Aus die 2000 und 2007 installierten Portalkräne stammen aus seinem Haus. „Wir hoffen auf eine Fortsetzung der

Walter Künz berichtete von dem aufwändigen Transport und der pünktlichen Inbetriebnahme in Kehl



Serie.“ Die Kapazität des multifunktionellen Portalkrans beträgt im Stückgutbetrieb 50 t, mit Greifer 25 t und mit Containern 35 t. Angesichts von 54 m Spannweite und einer Länge des Hauptkastenträgers von 124 m habe der Kran ein Gewicht von 500 t. „Vor der Auslieferung haben wir die unterschiedlichen, vorgefertigten Baugruppen in unseren Werken auf ihre Funktion getestet. Insgesamt 18 Sondertransporte hat der Transport benötigt“, so Künz. „Der heutige Tag markiert den erfolgreichen Abschluss eines großen Projektes. Wir wünschen Ihnen viel Erfolg und Freude mit dem Kran.“ Markus Menges, Geschäftsführer der BSW Badische Stahlwerke GmbH, berichtete von den Vorteilen der Wasserstraße für sein Un-

ternehmen. „Wir produzieren 2,5 Mio. t Stahl und Bewehrungsstahl in Kehl. Wenn es keine Schiffe hier gäbe, würden 400 Lkw täglich allein für uns fahren müssen.“ Er betonte: „Ich bin dankbar für die Investitionen aus öffentlicher Hand. Auch die BSW hat in ein neues Stahlwalzwerk investiert.“ Das bedeute nicht zuletzt für den Hafen ab dem kommenden Jahr eine Mengensteigerung. „So profitieren beide Seiten von ihren Investitionen.“

Heiko Brückner übergibt das offizielle Weltmeistertrikot an Hafenchef Dr. Karlheinz Hillenbrand



Den Abschluss der kurzen Festreden machte Heiko Brückner, Geschäftsführer der zur Felbermayr-Gruppe gehörenden Haeger & Schmidt International und der H&S Container Line GmbH, die Kehl fest im Liniensystem eingebunden haben. Humorvoll berichtete er von den ersten Plänen im Jahr 2005 Kehl stärker als Knotenpunkt für Containerverkehre zu vermarkten. „2006, im Jahr des Sommermärchens, haben wir die ETK gegründet“, so Brückner. Das Jahr 2014 markiere mit der Großinvestition einen weiteren Meilenstein für den Hafen Kehl. „Der Hafen Kehl investiert in seine Zukunft“,

Alsace Rotterdam Express bietet ab 2015 vier Abfahrten pro Woche

Vier Blockzüge à 90 TEU zwischen den Rotterdamer Terminals Delta und Euromax verbinden ab Anfang 2015 Europas größten Hafen mit den Containerterminals in Strasbourg und Kehl. Der gemeinsame Dienst von H&S Container Line (HSCL) mit European Gateway Services (EGS) bietet je Richtung jeweils zwei Abfahrten pro Woche. Bei entsprechender Nachfrage lässt sich die Frequenz auf drei oder vier Abfahrten je Richtung erhöhen. Der Alsace Rotterdam Express ist eine Weiterentwicklung des seit 2013 von H&S Container Line angebotenen Black Forest Express zwischen Rotterdam und Kehl. www.hs-containerline.com ■ Dü

urteilte Heiko Brückner mit Blick auf die Eröffnung der Maasvlakte 2 und die umfangreichen Erweiterungen im Hafen Antwerpen in 2015. Die wachsenden Verkehre gelte es aufzufangen. „Das Hinterland muss optimal ausgestattet sein. Für 2014 erwarten wir am ETK 68.000 TEU. Wir wollen partnerschaftlich mit Vertrauen nach vorne gehen. Glück auf!“ Und da 2014 das Jahr der gewonnenen Fußball-WM ist, überreichte er dem erstaunten Hafendirektor das

Horst Felbermayr war eigens zu der Kraneinweihung angereist | Bilder: Nutsch



offizielle Weltmeister-Trikot als Symbol für weltmeisterliche Leistungen am Oberrhein.

Bevor es an die offizielle Inbetriebnahme ging, verriet Dr. Hillenbrand Horst Felbermayr zwei kleine „Betriebsgeheimnisse“: „Erstens: Wir wollen den Vertrag mit dem ETK entscheidend verlängern. Zweitens: Die Breitband-Ausstattung der Hafestraße kommt.“

Die Hafenverwaltung Kehl ist einer der wenigen Hafenbetreiber in Deutschland, die selbst im operativen Umschlagsgeschäft tätig ist. Die umgeschlagene Jahrestonnage betrug im Jahr 2013 insgesamt 1,7 Mio. t, alle Anlieger zusammen schlugen 4,4 Mio. t um. Damit ist der Umschlagsbereich der Hafenverwaltung Kehl, in dem knapp die Hälfte der 67 Mitarbeiter eingesetzt ist, einer der größten unternehmensunabhängigen und damit neutralen Hafendienstleister in den rund 100 öffentlichen Binnenhäfen Deutschlands.

Der Umschlagsbetrieb der Hafenverwaltung besteht aus zwei Teilen: dem Lagerhallenbereich mit einer Fläche von 36.000 qm und dem Freilager für Container und Massengüter. Die Voraussetzungen für den Ausbau des Freilagers wurden bereits in den Jahren 1985 fortfolgende geschaffen. Damals wurde nach einigen Grundstückszukaufen eine 1,5 km lange am Hafenbecken liegende, 100.000 qm große Fläche erschlossen und mit Krananlagen bestückt. Die Hafenverwaltung verfügt über insgesamt vier große Portalkrananlagen, drei mobile Kranbagger und zwei Container-Stapler. „Damit ist der Hafen bestens gerüstet für die Zukunft, so Hafendirektor Dr. Karlheinz Hillenbrand.

Der Ausbau war nötig, weil das im Hafengebiet ansässige Badische Stahlwerk seine Produktion kontinuierlich erhöhte und für die diversen Schrottsorten, die im Werk eingeschmolzen werden, keine ausreichenden Lagerflächen zur Verfügung hatte. Ankommende, mit Schrott beladene Schiffe und Güterwaggons werden seither zu einem Teil bei der Umschlagsanlage der Hafenverwaltung entladen, zwischengelagert und dem Produktionsprozess wieder just in time zugeführt. Darüber hinaus schlägt die Hafenverwaltung viele weitere Güter, unter anderem Zellulose, Kohle, Düngemittel, Holzprodukte um und – weiter zunehmend – Container mit hochwertigen Waren für den europäischen und den Weltmarkt. ■ Michael Nutsch

Neueröffnung Schwerguthalle am Rhein

Als Betreiber des Schwer- und Schüttgutterminals im Hafen Krefeld erweitern wir am Rhein unsere Möglichkeiten. Mit Januar 2015 haben wir, ergänzend zum Hafenerbetrieb, Schwertransporten und einer Freilagerfläche, unsere Dienstleistungspalette mit einer 4.000 Quadratmeter großen Lager- und Montagehalle vergrößert.

Für das Manipulieren von bis zu 400 Tonnen schweren Komponenten stehen in der Halle zwei koppelbare Trägerlaufkrane zur Verfügung. Mit einer Höhe von rund 19 Metern und einer Anbindung an die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser bietet die neue Halle somit künftig noch bessere Möglich-

keiten für Lagerung und Montage von Schwergut.

Darüber hinaus wurde das Terminal mit einer Erweiterung der bestehenden Freilager- und Manipulationsflächen auf rund 40.000 Quadratmeter noch besser an die Anforderungen der verladenden Wirtschaft ausgerichtet. Zudem verfügt dieses einzige „linksrheinische“ Schwergutterminal der Region auch über eine ISPS-Zulassung und die entsprechende Qualifizierung unserer Mitarbeiter. Somit erfüllt die Anlage auch die Bestimmungen zum Einhalt der Sicherheit in der Lieferkette – herausgegeben von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und der Europäischen Union (EU).



Hafeninformation Krefeld

- Schwerguthalle mit 4.000 Quadratmetern Lager- und Montagefläche
- Hallenkrane mit 400 Tonnen maximaler Traglast
- 40.000 Quadratmeter Freilager- und Manipulationsfläche
- 500 Tonnen Umschlagskapazität am Kai
- verstärkte Kaimauer für den Einsatz von Mobil- und Raupenkränen
- 124 Meter Kailänge
- multimodale Schnittstelle zum Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasser
- Herstellung von Industrieverpackungen durch Partnerunternehmen



Transport- und Hebeteknik für Gastanks

Mitte Februar waren Mitarbeiter der Felbermayr-Standorte Wels und St. Pölten für einen der größten Schlacht- und Fleischerlegetriebe Österreichs im Einsatz. Die Transport- und Hebeteknikarbeiten umfassten die Fundamentstellung von zwei Gastanks zur Fleischproduktion.

Ausgangsort für den Transport der beiden etwa 16 und drei Tonnen schweren Tanks waren die Linde-Standorte Schachen in Bayern und Lambach in Oberösterreich. Für den Transport kamen ein Plateauflieger sowie für den schwereren Tank, ein Semitrailer zum Einsatz. Die Transportkonfiguration mit dem 16 Tonnen schweren Tank erreichte eine Länge von etwa 20 Metern und eine Transporthöhe von mehr als vier Meter. „Deshalb war auch eine Genehmigung für den Straßentransport nötig“, weiß Peter Niedermair-Auer von der Welscher Transportabteilung zu berichten.

Die Fundamentstellung am Zielort in Eggenburg erfolgte mit einem LTM 1250. „Da wir eine Ausladung von rund 34 Metern zu bewältigen war,



mußte der Kran auf etwa 100 Tonnen voll aufballastiert werden“, erklärt Niedermair-Auer. Ergänzend dazu mußte auch die Bundesstraße vorübergehend gesperrt werden. Das war nötig da die Behälter für die Fundamentstellung über die Straße geschwenkt werden mußten. Für das Abschlagen des Hebezeugs nach der Fundamentstellung kam ein zweiter Kran mit Arbeitskorb zum Einsatz.

Zum Einsatz kommen die Gastanks für eine weitere Optimierung der Produktions- und Verpackungsprozesse.



Kraft in Bewegung

Eine ganz spezielle Anziehungskraft geht von großen, besonders erfolgreichen Familienunternehmen aus. Der Slogan „kraft in bewegung“ beschreibt die Energie perfekt, mit der die Felbermayr Holding ihre Geschäftsfelder entwickelt und vorantreibt. Wir haben DI Horst Felbermayr in der Konzern Zentrale in Wels besucht.



Nachhaltiges Wirtschaften ist sowohl DI Horst Felbermayr als auch Martin Stranzl wichtig. Heuer werden insgesamt 28 Nutzfahrzeuge geliefert, davon fünf Iveco Stralis Schwerlastsattelzugmaschinen

SCHWERLAST Das Familienunternehmen Felbermayr steht heute für mehrere Geschäftsfelder, die aus der Geschichte heraus gewachsen sind und sich dank der Mitarbeiter bestens entwickelten. In den beiden Hauptgeschäftsfeldern Transport und Hebetechnik sowie dem Baubereich sind es insgesamt rund 3.000 Mitarbeiter in 17 Ländern.

GROSSE TRADITION

Als Franz Felbermayr 1942 das Unternehmen mit dem ersten Lkw gründete, wird er wohl in seinen kühnsten Träumen nicht daran gedacht haben, welche Dimensionen „sein“ Familienunternehmen erreichten sollte. Heute ist die Übergabe von der zweiten an die dritte Generation, also von KR Horst Felbermayr an seinen Sohn DI Horst Felbermayr, in vollem Gange. „Als mein Vater Horst das Unternehmen gemeinsam mit meiner Mutter Gisela 1967 übernahm, war es ein Kleinbetrieb mit vier Lkw und einer Baumaschine“, beschreibt DI Horst Felbermayr die Anfänge des Unternehmens. Der Einstieg

Bei Felbermayr werden gelebte Partnerschaften groß geschrieben. Als Generalunternehmer des Neubaus der CNH Industrial Zentrale für Oberösterreich in Hörsching setzt Felbermayr vom Iveco Daily über Traktor und Stralis bis hin zu Case Baumaschinen auf das breite Produktportfolio des Konzerns

in die Containervermietung und damit in das Abfallgeschäft ist eine logische Konsequenz der normalen Geschäftstätigkeit. Durch den Ankauf einer Kies- und Schottergrube in den 70er-Jahren wird ein weiterer Geschäftsbereich erschlossen. „Etwa zur selben Zeit haben wir den Schwertransportbereich gegründet. Wobei auch das wiederum die Folge aus den immer größer werdenden Baumaschinen war, die wir bewegen mussten“, schildert Felbermayr die konsequente Weiterentwicklung des Geschäfts.

Eine der Kernkompetenzen, die Hebetechnik, hat ihren Ursprung im Jahr 1989, als Felbermayr Dienstleistungen für die ÖBB übernimmt und einen Zweivegekran in den Fuhrpark aufnimmt. Das Fahrzeug ist übrigens bis heute im Einsatz.

NEUE WEGE

Durch den konsequenten Ausbau des extremen Schwerlastbereichs werden andere Verkehrswege abseits der Straße relevant. „Um die vollständige Integration der drei Verkehrswege Straße, Schiene und Wasser zu vollziehen haben wir 1994 die ITB, Internationale Tief-lader Bahntransporte, gegründet und 1996 einen Schwerlasthafen in Linz mit über 27 Hektar Betriebsgelände zugekauft. Hier stehen uns genügend Hallen- und Freiflächen für den Umschlag unserer



v.l. Martin Stranzl, Geschäftsführer Iveco Austria, und DI Horst Felbermayr, setzten die Kooperation fort



Der gesamte Lkw-Fuhrpark von Felbermayr ab 3,5 Tonnen umfasst mittlerweile mehr als 1.000 Fahrzeuge. Im Geschäftsfeld Bau stellt Iveco den Großteil davon

Spezialfracht zur Verfügung. Außerdem gehört der Hafen in Krefeld am Rhein sowie seit Mai 2015 auch ein Schwerlasthafen in Wien/Albern zu unserem Portfolio“, fasst Felbermayr das rasante Wachstum des Konzerns unter der Führung seines Vaters Horst Felbermayr und dem Managementteam zusammen.

JÜNGSTES STANDBEIN

Im Vergleich zur langen Tradition der Schwertransporte und Hebetchnik ist der Baubereich, das zweite große Standbein der Felbermayrs, noch relativ jung. „Praktisch zu der Zeit als ich in das Familienunternehmen eingetreten bin, haben wir zur Jahrtausendwende den Spezialtiefbau gegründet. Damit haben wir den Weg vom Subunternehmer hin zum Generalunternehmer geebnet. Mittlerweile ergänzen die Geschäftsbereiche Hoch- und Straßenbau sowie Brücken-, Kanal- und Kraftwerksbau bis hin zum Wasserbau unsere umfangreiche Angebotspalette“, umreißt Felbermayr die unglaubliche Vielfalt des Geschäftsfeldes, das er seit 2004 verantwortet.

LEISTUNGSDICHTE

Eindrucksvoll ist die Vielfalt, die sich innerhalb der Geschäftsfelder Transport- und Hebetchnik sowie Bau eröffnet. „Keine Trans-

DI Horst Felbermayr: Die Entwicklung unseres Familienunternehmens zu einem internationalen Konzern ist die logische Konsequenz aus organischem Wachstum und strategischen Zukäufen



PARTNERSCHAFTEN

Um diese enorme Leistungsvielfalt zur vollsten Kundenzufriedenheit abliefern zu können vertraut Felbermayr auf starke Partner. „Bei unseren Spezialkränen und Kranfahrzeugen vertrauen wir in erster Linie auf die Qualität von Liebherr. Im Fahrzeugbereich haben wir mit Iveco den stärksten Partner gefunden. Mittlerweile haben wir über 200 Iveco im Einsatz. Vom Daily über den Eurocargo bis zum Trakker und Stralis ist bei uns die gesamte Fahrzeugpalette im Einsatz. Von der Schwerlastsattelzugmaschine bis hin zum kleineren Hubsteiger in der Vermietflotte sind die Aufgaben vielfältig. Noch nicht ganz so intensiv ist die Partnerschaft mit der Konzernschwester Case, hier haben wir erst drei Bagger im Einsatz, der nächste befindet sich aber schon in Bestellung. Nicht vergessen darf man an dieser Stelle auf die schweren Dumper von Astra. Seit Herbst 2014 sind die ersten beiden im Einsatz und ein dritter bereits bestellt“, kommt Felbermayr aus dem schwärmen fast nicht mehr heraus. Eine interessante Anekdote hat Horst Felbermayr auch hier parat: „Wenn man es genau nimmt, dann geht die Zusammenarbeit mit Iveco zurück bis zu unseren Anfängen. In den 70er Jahren hatten wir im Erdbau einen 100 Prozent luftgekühlten Fuhrpark von Magirus.“

Martin Stranzl: Die Partnerschaft mit Felbermayr erfolgt auf Augenhöhe und reicht mittlerweile weit über das Lkw Geschäft hinaus



portaufgabe ist für uns unlösbar. Bei uns endet der Transport von Schwerstgütern auch nicht an der Entladestelle. Erst mit dem perfekten Heavy-Lift Handling wird der Spezialtransport zur kundenorientierten Full Service Leistung“, verdeutlicht Felbermayr die Leistungstiefe. Rund 3.000 Geräte stehen in der Vermietung zur Verfügung, eigenes Schienen-Equipment nimmt bis zu 500 Tonnen Ladung auf, Etwa 400 Mobil- und Raupenkräne heben Einzellasten von bis zu 1.000 Tonnen, über 140 schwimmende Geräte und Schubschiffe erledigen Arbeiten und Transporte auf dem Wasser – die Liste lässt sich fast endlos fortsetzen.

DIE ZUKUNFT

Mit großer Sorgfalt findet derzeit der Generationenwechsel im Hause Felbermayr statt. Mit über 15 Jahren Erfahrung im eigenen Unternehmen, seit 2010 als Geschäftsführer in der Holding, setzt sich DI Horst Felbermayr mit ganzer Kraft ein um die Erfolgsgeschichte des Familienunternehmens mit Sitz in Wels fortzusetzen. Zusammen mit dem Management und leistungsorientierten Mitarbeitern soll die nachhaltige Entwicklung mit langfristigen Strategien, einer kontinuierlichen Mitarbeiterentwicklung und höchster Qualität auch in Zukunft gesichert sein. fe www.felbermayr.cc | www.iveco.at

Eine Kranklasse kleiner!

Zur Kranmontage und zum Ablegen wurde eine Trasse errichtet.



Einen großen Haken dranmachen: Die Nabe der Windkraftanlage wird angeschlagen.

Seit zwei Jahren hat das Liebherr-Werk in Ehingen für seine großen Raupenkrane den PowerBoom im Programm. Der Parallel-Ausleger kam nun erstmals am LR 11000 zum Einsatz. Der Raupenkran der 1.000 t-Klasse setzte in Norddeutschland ein gigantisches Maschinenhaus auf den Turm einer Windkraftanlage. Ein Bruttolastfall von 220 t.

19 m lang und 9 m hoch: das mächtige Maschinenhaus der Windkraftanlage.



Auf dem neuen Testfeld für Offshore-Windenergieanlagen 20 km südlich von Cuxhaven wurde eine 6,2 MW-Pilotanlage von Senvion (vormals REpower) aufgebaut. Der mit dem Auftrag betraute Krandienstleister Nolte engagierte hierfür einen Liebherr-Raupenkran vom Typ LR 11000 des Schwerlast-Unternehmens Felbermayr aus dem österreichischen Wels. Für die Rüstarbeiten

leger ausgestattet und mit 147 m Hakenhöhe hubbereit.

Für die Rüstvariante mit dem doppelten Gittermast-Hauptausleger werden Teile aus der Wippspitze verwendet. Die Standard-Hauptauslegerstücke finden dann als starke Wippspitze Verwendung. Dieser clevere Tausch verleiht dem Kran in Konfiguration mit Wippspitze laut Hersteller bis zu 50 % höhere Traglastwer-

Liebherr LR 11000

(Rüstzustand: PDW3B)

Hauptmast	78 m
Wippspitze	66 m
Derrick-Ausleger	42 m
Zentralballast	50 t
Drehpöhlenballast	220 t
Schwebeballast	320 t
Lastfall	220 t bei max. 30 m Ausladung

Dieser clevere Tausch verleiht dem Kran in Konfiguration mit Wippspitze laut Hersteller bis zu 50 % höhere Traglastwerte.

und zur Assistenz hatte Nolte zwei Liebherr-Mobilkrane auf die Baustelle entsandt.

Der LR 11000 wurde im Sommer nach seinem ersten Einsatz in einer Raffinerie bei Bukarest aus der rumänischen Hafenstadt Konstanza nach Bremerhaven verschifft und von dort aus zur Baustelle transportiert. Nach sieben Tagen Rüstzeit war der Raupenkran mit dem Parallel-Aus-

te. Die Tragkraftsteigerungen mit PowerBoom resultieren sowohl aus einer erhöhten Seitensteifigkeit als auch aus einem erhöhten Torsionsmoment.

Schwerster Brocken der Anlage war das riesige Maschinenhaus. „Für diesen Hub wäre normalerweise ein LR 11350 oder ein CC 8800 notwendig“, erklärte Klaus Ruhland, Projektleiter und Mann für die schwe-



Freie Sicht nach oben und hohe Konzentration: Jan Kürner an den Steuerhebeln seines LR11000.

*Dank PowerBoom: 220 t werden auf den
130 m hohen Turm gehoben.*



Mit 152 m Durchmesser montiert der LR 11000 einen der weltweit größten Rotorsterne.



ren Hübe bei Felbermayr. Bei 30 m Ausladung stemmte der LR 11000 zusammen mit Lasttraverse und Hakenflasche eine Gesamtlast von 220 t auf 130 m Höhe. Im Vergleich dazu: Ohne PowerBoom hätten bei gleicher Hakenhöhe rund 160 t gehoben werden können.

Doch nicht nur die nackten Zahlen beeindruckten gewaltig. Auch für's Auge war einiges geboten. Der Anlage wurde ei-

nes der größten Windräder der Welt verpasst. Der gewaltige Rotorstern war am Boden komplett vormontiert worden. Mit 152 m Durchmesser erreicht der mächtige Propeller nahezu die Dimension des welthöchsten Kirchturms, des Münsters in Ulm.

KM

Der Rotorstern bringt mit Hakenflasche 173 t auf die Waage.



Keine Kleinigkeit

Schwerlasthübe in deutschen Landen gelten meist dem Umschlag extrem schwerer Maschinen, dem Einheben von Brücken oder sind den jüngsten Windkraftanlagen gewidmet. Kran & Bühne präsentiert „windige“ Heavy-Lift-Einsätze für große Krane.

Wer mit einem 1.000-Tonner unterwegs ist, kann schon ordentlich was heben. Dennoch geraten auch die großen Raupenkrane hin und wieder an ihre Grenzen, da der Trend zu größeren, noch schwereren Komponenten anhält und so manche Anlage vormontiert und komplett am Stück versetzt oder eingehoben werden muss. Das zeigt sich auch in der Windkraft, wo die neusten Anlagen eine Leistung von 7,5 bis 8 Megawatt erzielen. Spitzenmäßig sind auch die Dimensionen.

Innerhalb von 15 bis 20 Jahren haben die Windräder enorm zugelegt: Vor der Jahrtausendwende lag der Rotordurchmesser der Anlagen in der Regel unter 50 Meter. Fünf Jahre später pendelte er sich auf 60 bis 90 Meter ein. Und heute haben Windkraftanlagen einen Rotordurchmesser bis etwa 130 Meter und erreichen Nabenhöhen bis um die 150 Meter. Wenn so ein gigantisches Maschinenhaus dann auf den Turm aufgesetzt wird, muss schon ordentlich Hubkraft aufgeföhren werden.

Liebheers neuer Raupenkran der 1.000-Tonnen-Klasse, der LR 11000, ist vor kurzem erstmals mit dem sogenannten Power-Boom eingesetzt worden, der für gewaltige Traglaststeigerungen sorgt. Der LR 11000 mit Parallel-Ausleger hat in Norddeutschland ein 220 Tonnen schweres Maschinenhaus auf 147 Meter Hakenhöhe gezogen. Auf dem neuen Testfeld für Offshore-Windenergieanlagen 20 Kilometer südlich von Cuxhaven wurde eine 6,2-Megawatt-Pilotanlage von Senvion (ehemals REpower) aufgebaut. Nolte Autokrane engagierte hierfür den LR 11000 des Schwerlastunternehmens Felbermayr aus Österreich.

Nach nur sieben Tagen Rüstzeit war der Raupenkran mit dem Parallel-Ausleger ausgestattet und mit 147 Meter Hakenhöhe hubbereit. Für die Rüstvariante mit dem doppelten Gittermast-Hauptausleger werden Teile aus der Wippspitze verwendet. Die Standard-Hauptauslegerstücke finden dann als starke Wippspitze Verwendung. Dieser clevere Tausch verleiht dem Kran in Konfiguration mit Wippspitze bis zu fünfzig Prozent höhere Traglastwerte. Die Tragkraftsteigerungen mit Power-Boom resultieren dem Hersteller zufolge sowohl aus einer erhöhten Seitensteifigkeit als auch aus einem erhöhten Torsionsmoment. Schwerster Brocken der Anlage war das riesige Maschinenhaus. „Für diesen Hub wäre normalerweise ein LR 11350 oder eine CC 8800 notwendig“, erklärt Klaus Ruhland, Projektplaner und Mann für die schweren Hübe bei Felbermayr. Bei 30 Meter Ausladung stemmte der LR 11000 zusammen mit Lasttraverse und Hakenflasche eine Gesamtlast von 220 Tonnen auf 130 Meter Höhe. Im Vergleich dazu: Ohne Power-Boom hätten bei gleicher Hakenhöhe rund 160 Tonnen gehoben werden können, also 60 Tonnen weniger. Doch nicht nur die nackten Zahlen beeindruckten gewaltig. Auch fürs Auge war einiges geboten, denn der Anlage wurde eines der größten Windräder der Welt verpasst. Der gewaltige Rotorstern war am Boden komplett vormontiert worden. Mit 152 Meter Durchmesser erreicht der mächtige Propeller nahezu die Dimension des welthöchsten Kirchturms, des Münsters in Ulm.

Fortsetzung auf S. 27 >>

Liebherr LR 11000 hebt Rotorstern

Kran:

Rüstzustand	PDW3B
Hauptmast	78 m
Wippspitze	66 m
Derrick-Ausleger	42 m
Zentralballast	50 t
Drehbühnenballast	220 t
Schwebeballast	320 t
Lastfall	220 t bei max. 30 m Ausladung

KRAN & BÜHNE



Die Top-Manger im Ranking

Ranking. Das sind Österreichs einflussreichste ManagerInnen der Bau- und Immobilienbranche. Juroren aus der Bau-, Immobilien- und Medienwelt haben entschieden.

Die Top 10 aus den jeweiligen Bundesländern



OBERÖSTERREICH

1	Karl Weidlinger	220,5	Vorst.	Swietelsky Bau GmbH	OÖ Linz
2	Horst Felbermayr	225,0	GF	Felbermayr GmbH	OÖ Wels
3	Stefan Fill	233,8	GF	Fill Holding GmbH	OÖ Hohenzell
4	Peter Halatschek	254,0	GF	Halatschek Holding GmbH	OÖ Perg
5	Martin Leitl	256,4	GF	Bauhütte Leitl-Werke GmbH	OÖ Eferding
6	Christian Klinger	266,7	Vorst.	IFN-Holding AG – Internorm	OÖ Traun
7	Peter Rungger	270,2	AV	Eternit-Werke Ludwig Hatschek AG	OÖ Vöcklabruck
8	Christa Wagner	273,4	GF	JOSKO Holding GmbH	OÖ Kopfing i. Innkreis
9	Wolfgang Kradischnig	280,0	GF	Delta Holding GmbH	OÖ Wels
10	Makus Fehringer	301,2	Ges.	Bauunternehmung Rudolf Gerstl	OÖ Wels

Urbanes Seilbahnnetz in Bolivien

SCHWERTRANSPORT: Felbermayr-Hebetechnik half dem Seilbahnhersteller Doppelmayr in Bolivien beim Bau eines Seilbahnnetzes zwischen La Paz und El Alto.

Um das Straßennetz zu entlasten, setzt man in Boliviens Hauptstadt La Paz auf Seilbahnen. Seit Herbst 2013 wurden drei Bahnen mit rund 440 Kabinen für je zehn Personen errichtet, die die bolivianischen Großstädte La Paz und El Alto verbinden. Auf einer Meereshöhe von 3.600 m bis 4.000 m erleichtern die Bahnen mit einer Gesamtlänge von rund 10 km den Pendlerverkehr zwischen den beiden Großstädten und befördern insgesamt bis zu 9.000 Personen pro Stunde in jede Richtung. Im Auftrag des Vorarlberger Seilbahnherstellers Dop-

pelmayr stellte die Felbermayr-Hebetechnik für den Bau benötigte Krane und Arbeitsbühnen. Für den Weg zur Baustelle nach Bolivien wurden die 160-, 130- und 90-Tonner zusammen mit Gelenkteleskop- und Scherenbühnen sowie Teleskopstaplern in Bremerhaven verschifft und anschließend vom chilenischen Hafen Iquique zur Baustelle nach La Paz gefahren. Felbermayr konnte bei dem Projekt seine langjährigen Erfahrungen auf Extrembaustellen wie dem Hintertuxer und dem Stubai Gletscher in Tirol einbringen.



Felbermayr war in Bolivien an der Errichtung des weltgrößten City-Seilbahn-Netzes beteiligt

Die Spezialisten arbeiten auf Tauernautobahn an der Einhausung in Zederhaus:

Kärntner auf Mega-Baustelle

Wenige Kilometer hinter der Kärntner Grenze befindet sich eine der größten Autobahnbaustellen in Österreich: Auf der Tauernautobahn bei Zederhaus in Salzburg wird an einer Einhausung gearbeitet. Und dabei sorgen täglich auch einige Kärntner dafür, dass die Bewohner des Lungaus künftig vor Lärm geschützt sind.

Die Einhausung soll gleich zwei Lungauer Gemeinden vor der Lärmbelastung durch die Autobahn schützen. Ein 90-köpfiges Team – von ihnen sind 80 Bauarbeiter – schuftet die ganze Woche an dem Projekt. Und auch viele Kärnt-

ner arbeiten täglich auf dieser Mega-Baustelle – wie Michael Heiss aus Rennweg, der Projekt-Leiter für die Asfinag.

Die erste Röhre in Fahrtrichtung Villach ist bereits 900 Meter lang und damit zur Hälfte fertig. Ende Juni wird mit der Austrocknung des Betons begonnen. Bis heuer zu Weihnachten sollten die Arbeiten auf dieser Richtungsfahrbahn abgeschlossen sein. Danach wird mit der Röhre in Richtung



Foto: ROLAND HOLTZKY

Auch Günther & Rene Brandstätter aus Irschen arbeiten im Lungau

Salzburg begonnen. Bis 2017 soll die Einhausung fertiggestellt sein. Kosten: 67 Millionen Euro.

Die beiden Tunnel werden nach Fertigstellung mit Erde überschüttet und in eine Grünfläche verwandelt.



Derzeit wird an der ersten Röhre der Einhausung gearbeitet. Die Asfinag investiert 67 Millionen Euro.

DEGGENDORFER LAND

Hightech für den Hochwasserschutz

Firma Meister rammt Spundwände in 30 Kilometer Donaudamm

Von Robert Fuchs

Winzer. Das Jahrhunderthochwasser im Juni 2013 war für die Firma Reinhold Meister Wasserbau GmbH von großer Tragweite. Im Zuge der Hochwasserschutzmaßnahmen erhielt das Hengersberger Unternehmen den Auftrag für den Einbau von Spundwänden zur Absicherung des Donaudammes auf einer Länge von rund 30 Kilometern. Nach Schließung der Deichbruchstelle in Winzer-Auterwörth ist die Firma derzeit mit dem Einbau der 14,5 Meter langen Spundwände zwischen Winzer und Niederalteich beschäftigt.

Dazu bedient sich Meister unter anderem zweier mit Hochleistungsrüttlern ausgestatteter Spundwandrammen, die die Spundwände so „sanft“ einbringen, dass sie trotz leichter Erosion im Umfeld keinen Schaden anrichten, erklärt der mit der Projektleitung beauftragte Diplom-Ingenieur Tom Stubbe. Damit die schweren Gerätschaften selbst nicht einsinken, werden zur Absicherung sogenannte Baggermatrassen aufgelegt.

Von den einzelnen Arbeitsschritten überzeugten sich kürzlich rund 40 Ingenieure und Gemeindevertreter im Rahmen einer von der Bayerischen Ingenieurkammer initiierten Baubesichtigung. Die drei eingesetzten Kelly-Bohrgeräte, ein Doppelbohrkopfgerät und eine Hochleistungsspundwandramme gehören zum Betriebsinventar der Firma Meister, eine Hochleistungsspundwandramme hat sich der Betrieb von Thyssen-Krupp in München ausgeliehen. Davon gibt es nur einige wenige in ganz Deutschland, so Stubbe. Rund 1,2 Millionen Euro kostet eines der voll elektronisch gesteuerten Geräte.

Bis Mai 2015 soll das Teilstück zwischen Winzer und Niederalteich fertig gestellt sein. Vor dem Einbau der Spundwände wurden im ersten Arbeitsschritt die Dämme abgetragen, um einem Planfeststellungsverfahren aus dem Weg zu gehen, das viel Zeit in Anspruch genommen hätte, erklärt Stubbe. Nach dem Einbau der Spundwände werden die Deiche wieder auf gleiche Höhe aufgebaut.

Im ersten Schritt wird zur Dammbefestigung Granit aufgetragen. Dann folgt der Aufbau ei-



Mit Hochleistungsbohrern und Spundwandrammen ist die Firma Meister GmbH derzeit damit beschäftigt, die 14,5 Meter langen Spundwände in den Donaudamm zwischen Winzer und Hengersberg einzubauen. – Foto: Robert Fuchs

nes karbonhaltigen Frostschutzmaterials, ehe mit einer dünnen Schicht Oberboden und dem Eintrag eines Magerrasens der alte Zustand wieder hergestellt wird.

Zwischen Mitte 2013 und Ende 2014 hat die Firma Meister von der Nordsee bis zu den Alpen über 32 000 Tonnen Spundwände eingebaut und ist damit deutschlandweiter Marktführer auf diesem Gebiet, so Stubbe, der sich mit dem technischen Leiter Hans Maidl zufrieden zeigt, dass die Auftragslage momentan sehr gut sei.

Dabei war es schon mal ganz anders bestellt um die Firma Reinhold Meister GmbH. Die Muttergesellschaft und sechs Tochterunternehmen mit zusammen rund 600 Beschäftigten infolge eines Rechts-

streits mit dem Mannheimer Baukonzern Bilfinger-Berger, bei dem es um ein verlustreiches Autobahnprojekt in Norwegen ging, in finanzielle Schieflage und mussten Insolvenz anmelden. Unverschuldet in die Insolvenz gerutscht, weil ein Großkunde seine Rechnungen in Millionenhöhe nicht gezahlt hatte, wusste zunächst niemand so recht, wie es weitergehen sollte. Allein im Hengersberger Betrieb bangten rund 200 Mitarbeiter um ihre Existenz. Nach langen Verhandlungen präsentierten die Insolvenzverwalter eine Lösung, die zur Entspannung führte. Mit der Übernahme durch die in Wels in Oberösterreich ansässige Unternehmensgruppe Felbermayr konnten nicht nur die Arbeitsplätze erhalten, sondern

auch die Betriebsstruktur ausgebaut werden.

Der von Franz Felbermayr 1942 gegründete Familienbetrieb beschäftigt rund 2500 Mitarbeiter an 54 Standorten in 14 europäischen Ländern, davon 17 in Deutschland, in Bayern neben Hengersberg in Nürnberg, Neu-Ulm und Olching. Die Arbeitsschwerpunkte liegen in der Transport- und Hebeteknik sowie im Tief- und Hochbau. Mit dem Kauf der Reinhold Meister GmbH konnte das Segment Wasserbau deutlich erweitert werden. Aufträge wie für das nächste Großprojekt am Rhein-Herne-Kanal lassen erahnen, dass sich die Firma Meister zwischenzeitlich erholt und zumindest auf dem Sektor Wasserbau zu einer festen Größe im europäischen Raum entwickelt hat.

SPATENSTICH FÜR DAS NEUE CNH INDUSTRIAL SERVICE- UND KOMPETENZZENTRUM IN HÖRSCHING



Bild: Fotoatelier 2/Wels

Am 11. August feierten CNH Industrial und Ehrengäste aus Politik und Wirtschaft gemeinsam den Spatenstich für das neue Service- und Kompetenzzentrum in Hörsching. Direkt an der Bundesstraße B1 entsteht ab sofort auf 20.000 m² eine neue Niederlassung, unter deren Dach drei Marken des CNH Industrial Konzerns ab dem Frühjahr 2016 ihre Kunden betreuen werden: Iveco, Magirus Lohr und Case Construction Equipment. Insgesamt investiert CNH Industrial 10 Millionen Euro bis zur Fertigstellung Ende Mai 2016.

„Jetzt geht's los!“, freut sich Andreas Klausner, Brand President von Case IH und Steyr sowie Aufsichtsratsvorsitzender von Iveco Magirus. „Das Kompetenzzentrum in Hörsching wird der neue Dreh- und Angelpunkt für Servicequalität in Oberösterreich.“ Andreas Klausner hat gemeinsam mit den beiden Iveco Geschäftsführern Karl-Martin Studener und Martin Stranzl, dem Geschäftsführer von Case Construction Equipment Othmar Mitterlehner und Richard Reder, Geschäftsführer Magirus Lohr zur feierlichen Eröffnung der Baustelle in Hörsching geladen. Gemeinsam mit Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl und dem Hörschinger Bürgermeister Gunter Kastler griff man zum Spaten, um symbolisch die Bauarbeiten für eine erfolgreiche Zukunft einzuleiten.

CNH Industrial N.V. (NYSE: CNHI /MI: CNHI) ist ein weltweit führendes Unternehmen im Investitionsgütersektor mit






umfassender industrieller Erfahrung, einer breiten Palette von Produkten und weltweiter Präsenz. Jede einzelne Marke des Unternehmens ist in ihrem jeweiligen Industriesektor eine maßgebliche internationale Größe: Case IH, New Holland Agriculture

v.l.n.r.: Horst Felbermayr sen. (Fa. Felbermayr), Karl-Martin Studener (GF Iveco Österreich), Horst Felbermayr jun. (Fa. Felbermayr), Andreas Klausner (Vorstandsvorsitzender Iveco Magirus), LH-Stv. Franz Hiesl, Bgm. Gunter Kastler, Richard Reder (GF Magirus Lohr), Martin Stranzl (GF Iveco Österreich), Othmar Mitterlehner (GF Case Construction Equipment)

und Steyr bei Traktoren und Landmaschinen; Case und New Holland Construction bei Baumaschinen; Iveco bei Nutzfahrzeugen; Iveco Bus und Heuliez Bus bei Nahverkehrs- und Reisebussen; Iveco Astra bei Steinbruch- und Baufahrzeugen; Magirus bei Feuerwehrfahrzeugen; Iveco Defence Vehicles in den Sparten Verteidigung und Zivilschutz; FPT Industrial bei Motoren und Getrieben. Weitere Informationen finden sich auf der Webseite des Unternehmens: www.cnhindustrial.com

FELBERMAYR

Felbermayr GmbH
Tel.: 07242/695-0
www.felbermayr.cc

Bühnentyp	Technische Daten	Besonderheiten						
Mastbühnen	Arbeitshöhen: bis über 12 Meter Seitliche Reichweite: bis über 3 Meter Tragfähigkeit: bis 230 kg Eigengewicht: bis 2.500 kg Antrieb: Batterie	 Einsatzfähig bei geringstem Platzbedarf, für Innenbereiche, Maschienen- und Industriereinigung						
Anhänger - Hubarbeitsbühnen	Arbeitshöhen: bis zu 29 Meter Seitliche Reichweite: bis über 12 Meter Tragfähigkeit: über 200 kg Eigengewicht: bis 3.500 kg Antrieb: Batterie	 Können selbst abgeholt werden; unebene Flächen können mit Stützen ausgeglichen werden für schmale Zufahrten, Fassadenreinigung						
Raupen- Hubarbeitsbühnen	Arbeitshöhen: von 14 bis zu 33 Meter Seitliche Reichweite: bis über 14 Meter Tragfähigkeit: bis 200 kg Eigengewicht: bis 4.500 kg Antrieb: Strom, Benzin, Diesel	 Gummiraupen für schmale Zufahrten auch in unwegsamem Gelände, unebene Flächen können mit Stützen ausgeglichen werden. Fassadenreinigung						
Scherenbühnen	Arbeitshöhen: bis zu 33 Meter Seitliche Reichweite: abhängig von der Plattform Tragfähigkeit: bis über 1.000 kg Eigengewicht: 780 Kg bis 22 Tonnen Antrieb: Batterie, Diesel	 Vielseitige Einsatzmöglichkeiten; für großflächige Reinigung an Decken und Wänden; großflächige Arbeitsplattformen sowie auch kleine Plattvormen für den Innenbereich Kleine Plattform für enge Platzverhältnisse (L 1,7m, B 0,8m, Arbeitshöhe 5m)						
Gelenk- und Teleskoparbeitsbühnen	Arbeitshöhen: bis über 57 Meter Seitliche Reichweite: bis über 24 Meter Tragfähigkeit: bis über 270 kg Eigengewicht: bis 22 Tonnen Antrieb: Batterie, Diesel	 Komplexe Bewegungsmöglichkeiten; hohe Arbeitshöhen und große Reichweiten möglich; leicht geländegängig; auch kleine Geräte für beschränkte Platzverhältnisse						
LKW - Hubarbeitsbühnen	Arbeitshöhen: bis über 102 Meter Seitliche Reichweite: bis 30 Meter Tragfähigkeit: bis 600 kg Eigengewicht: bis 60 Tonnen	Sehr große Arbeitshöhen und große Reichweiten möglich - speziell für kurzfristige Einsätze; geländegängig; können großteils selbst abgeholt werden (gültiger Führerschein voraus-gesetzt); <table border="1" data-bbox="914 1832 1281 1888"> <tr> <td>Fahrzeuggewicht</td> <td>mögliche Arbeitshöhe</td> </tr> <tr> <td>Bis 3,5 Tonnen</td> <td>bis 27m</td> </tr> <tr> <td>Bis 7,5 Tonnen</td> <td>bis 33m</td> </tr> </table>	Fahrzeuggewicht	mögliche Arbeitshöhe	Bis 3,5 Tonnen	bis 27m	Bis 7,5 Tonnen	bis 33m
Fahrzeuggewicht	mögliche Arbeitshöhe							
Bis 3,5 Tonnen	bis 27m							
Bis 7,5 Tonnen	bis 33m							

Schwerlastzentrum eröffnet

Ergänzend zu den Schwerlasthäfen in Linz an der Donau und Krefeld am Rhein ist Felbermayr jetzt auch Betreiber des Schwerlastzentrums im Alberner Hafen der Wien Holding. Zeitgleich zur Eröffnung im Juni wurde eine 382 Tonnen schwere Komponente vom Schiff auf einen Tieflader umgeschlagen.

In Kooperation zwischen der Felbermayr Transport- und Hebeteknik und dem Hafen Wien begannen 2014 die Arbeiten für den Ausbau des Wiener Hafens. Mit der Fertigstellung Anfang des Jahres 2015 können sowohl der Hafen Wien als auch Felbermayr die steigende Nachfrage für den Umschlag immer schwerer Komponenten noch besser bedienen.

„Wir freuen uns sehr, gemeinsam mit dem Hafen Wien Betreiber dieses Standorts zu sein“, kommentiert der Chef der Felbermayr Holding Horst Felbermayr diese zukunftsweisende Zusammenarbeit. Für den Geschäftsführer der Felbermayr

Transport- und Hebeteknik Wolfgang Schellerer sei in diesem Zusammenhang vor allem die Nähe zur Autobahn aber auch der Schienenanschluss besonders wichtig: „Damit setzen wir unserer Philosophie der multimodalen Schwertransporte konsequent fort. Somit können wir jetzt auch im Osten Österreichs Komponenten mit mehreren Hundert Tonnen umschlagen und lagern“. Eine Tatsache die sich auch mit den strategischen Zielen des Hafens Wien ideal ergänzt: „Die perfekt angebundene Fläche von rund 4.000 Quadratmetern und das hochmoderne Equipment des High & Heavy Spezialisten Felbermayr erlauben besonders schwere Hübe und damit auch den Umschlag von überdimensionalen Lasten“, freut sich auch der kaufmännische Geschäftsführer des Hafens Wien Fritz Lehr.

Groß war auch das Medieninteresse beim Premierenhub im neuen Schwergutzentrum. Denn mit einem Gewicht von 382 Tonnen und einer Länge



von mehr als 24 Metern war die umschlagende Kolonne auch für die schwerlastverwöhnten Mannen der Felbermayr Transport- und Hebeteknik kein Routinejob. Für den Hub auf einen 18-achsigen Tieflader kam ein Raupenkran mit 780 Tonnen

Eigengewicht zum Einsatz. In weiterer Folge wurde der Stahlkoloss mittels technisch anspruchsvollem Transport zur Raffinerie der OMV transportiert und dort mittels Towerlift in einer mehrtägigen Aktion auf das Fundament gestellt.

RADSPORT

Felix Großschartner siegt zum Auftakt der Bundesliga in Leonding

LEONDING. Der Felbermayr-Express war am Sonntag, 22. März, zum Auftakt der Wiesbauer Top-Radliga in Leonding eine Klasse für sich. In eindrucksvoller Manier ließen Felix Großschartner und Gregor Mühlberger am letzten schweren Anstieg ihren Fluchtgefährten Jan Tratnik stehen und kamen gemeinsam ins Ziel.



Felix Großschartner (re.) siegte am Sonntag vor Gregor Mühlberger – beide Team Felbermayr Simplon Wels – beim Radbundesligarennen in Leonding. Foto: RSW

Felix Großschartner siegte letztlich zeitgleich vor seinem Teamkollegen. Der 21-jährige Marchtrenker schlüpft damit auch in das Gelbe Trikot des Führenden der Radbundesliga. Gregor Mühlberger trägt das gepunktete Trikot des besten U23-Fahrers.

„Das ist neben dem Sieg bei der Staatsmeisterschaft Berg mein bisher größter Erfolg. Gregor und ich sowie die gesamte Mannschaft haben heute perfekt har-

moniert“, so ein überglicklicher Felix Großschartner. Auch in der Teamwertung der Radbundesliga führt die Welser Equipe. Damit bestätigt das Team Felbermayr

Simplon Wels seine eindrucksvolle Form. Schon zu Beginn der Saison konnten zwei internationale Rennen in Kroatien und Slowenien gewonnen werden. „Eine der großen Stärken unseres Teams ist heuer die mannschaftliche Geschlossenheit“, so Rennsportleiter Andreas Grosseck. Jan Tratnik hatte als Dritter letztendlich 16 Sekunden Rückstand. Sehr stark waren auch die weiteren Welser: Mit Matija Kvasina als 6. und Jure Golcer als 10. konnten die Felbermayr-Fahrer vier Athleten unter den Top 10 platzieren. Das 153,2 Kilometer lange Rennen war bei kühlem Wetter mit einem Schnitt von 41,8 km/h äußerst schnell. Die Bundesliga wird am 26. April im Burgenland fortgesetzt. ■



Blau verbindet: Leistungsfähiger Flügeladapter für Felbermayr, neuer Genie-Telehandler und strahlender Himmel über Terex-Neuheiten.



NAHAUFNAHME

Mit Rad und Tat

Die RSW Radsport Wels hat mit dem Logistikunternehmen Felbermayr einen neuen Hauptsponsor an Bord. Insgesamt besteht der RSW-Kader heuer aus 14 bewährten Topfahrern. Die Profis wollen einige Staatsmeistertitel in die Messestadt holen. Felbermayr (486 Mio. Euro Umsatz) entschloss sich auch deshalb für einen Einstieg beim Welser Profi-Radteam, weil bei der RSW GmbH „optimale professionelle Rahmenbedingungen gegeben sind“. Aktuell beschäftigt das Unternehmen 2.800 Mitarbeiter. Im Bild: RSW-Geschäftsführer **Daniel Repitz** (l.) mit dem neuen Hauptsponsor **Horst Felbermayr**.

Um dem Kunden den optimalen Mobilkran empfehlen zu können, haben die Kranverleiher eigene Berater im Einsatz, die die Baustelle vor dem Einsatz besichtigen – mit Lasermessgeräten und Laptop. „Der Platzbedarf spielt eine wichtige Rolle, aber auch in welchen Höhen gearbeitet wird, ob die Last über ein Haus oder einen Baum gehoben werden muss und etliche andere Details“, erläutert Peter Linimayr. Für heikle Aufträge macht man oft genaue Kranstudien, bei denen per Computer die einzelnen Hebearbeiten anhand der Bedingungen auf der jeweiligen Baustelle durchgerechnet werden.

Giganten von Felbermayr im Einsatz bei der Voest in Linz: Zwei Raupenkranne mit einem Rüstgewicht von 850 bzw. 950 Tonnen heben einen 600 Tonnen schweren Brückenkran.



Sie ist die Chefin
auf der Song-
Contest-Brücke:
Kathi Zechner mit
Unterhaltungs-
Leiter Edgar Böhm

ORF

Die Einmischerin

ORF-Fernsehdirektorin Kathrin Zechner ist mit dem Song Contest am Gipfel ihrer Macht – und muss sich dennoch vor dem System fürchten, dem sie entstammt

Von Julia Schnitzlein, Fotos: Ian Ehm.



17 | 2015 News 51



Repowering: Mit neuen Anlagen am selben Standort mehr produzieren

Moderne Windräder können am selben Standort ein Vielfaches an Strom erzeugen wie Windräder, die vor 15 oder gar 20 Jahren installiert wurden. Repowering nennt man das Ersetzen von Windkraftanlagen am selben Kraftwerksstandort oder auf der Fläche eines bestehenden Windparks. Die Windkraft Simonsfeld AG betreibt derzeit für zwei Windparks die Bewilligung auf Repowering.

Hipples: Zwei moderne Maschinen statt sieben alten Anlagen
15 Jahre liegt die Errichtung und Inbetriebnahme unserer sieben Vestas V47 in Hipples zurück. In Summe produziert der Park in etwa 9 Mio. kWh pro Jahr. Wir wollen die sieben Altanlagen durch zwei Windkraftwerke des Typs Senvion MM 100 ersetzen. Geplanter Jahresertrag: 11 Mio. kWh. Die Bewilligung wird noch heuer erwartet.

Prinzendorf: 10 x Dreimegawatt statt 9 x Zweimegawatt
Der Steinberg in Prinzendorf gehört zu den besten Windstandorten in Niederösterreich. Seit 2003 betreiben wir hier neun Vestas V80. Unser Repowering – Projekt soll die Anordnung der Kraftwerke im Windpark optimieren. Anstelle der 9 bestehenden Zweimegawatt-Turbinen sollen 10 neue Dreimegawattanlagen errichtet werden. Projektleiter Michael Nagl: „Jede neue Dreimegawattanlage wird die Produktion einer bestehenden Zweimegawattanlage verdoppeln. Durch die verbesserte Flächennutzung geht sich außerdem eine Windturbine mehr aus.“ Der Genehmigungsentscheid in erster Instanz wird noch heuer erwartet.

Windenergieanlagen sind technisch auf eine Lebensdauer von 20 bis 25 Jahren ausgelegt. Durch die rasante Entwicklung der Technologie ist es wirtschaftlich attraktiv, schon vor Ablauf der technisch möglichen Lebensdauer alte, kleine Anlagen durch neue, größere zu ersetzen. Martin Steininger: „Angesichts der langen Dauer von Bewilligungsverfahren und den unbefriedigenden Rahmenbedingungen beim Stromverkauf am freien Markt kümmern wir uns schon jetzt um die entsprechenden Genehmigungen“.

Vorteile von Repowering:

- Neue Windkraftwerke erbringen deutlich **höhere Stromerträge** als alte Windkraftwerke. Größere Nabenhöhen und mehr Rotorfläche steigern die Produktion markant.
- **Neue Windräder laufen ruhiger** – da sich mit zunehmendem Rotordurchmesser die Zahl der Umdrehungen deutlich reduziert, werden die Rotorbewegungen von großen, modernen Windenergieanlagen als angenehmer wahrgenommen.
- **Moderne Windturbinen laufen leiser** und sind deutlich netzverträglicher.

Bereit für ganz Großes – und für Schweres

Fachleute von Felbermayr Deutschland haben von der neuen Firmenzentrale aus erste Transporte organisiert

Bestens eingelebt und eingerichtet haben sich inzwischen die Mitarbeiter von Felbermayr Deutschland in ihrer neuen Firmenzentrale im Krefelder Hafen. Und sie haben auch schon einiges bewegt, die ersten größeren Aufträge erledigt und in Planung. Darunter ein großer Behälter mit fast sieben Metern Durchmesser mit 21 Metern Länge für ein Unternehmen in Hafennähe. In Zusammenarbeit mit einem Krefelder Spezialunternehmen übrigens, wie Niederlassungsleiter Jürgen Schüring erläutert. Denn natürlich waren die Schwerlastlogistiker schon vor ihrem Umzug im Hafen wie auch dem ganzen RheinRuhrGebiet bekannt und hervorragend vernetzt. „Aber gerade hier in der Umgebung sind die Wege jetzt noch kürzer“, freut der Niederlassungsleiter sich. Das kam den Fachleuten auch beim Transport von Trafos zu Gute. Die waren mit bis zu 220 Tonnen für Felbermayr-Verhältnisse auch nicht übermäßig schwer, forderten von den Planern aber aufgrund ihrer Dimension (Höhe fast fünf



Die großen Krane sind der Stolz von Niederlassungsleiter Jürgen Schüring.

Meter) intensivere Planung als sonst. „Aber auch mit den guten Anbindungen, neben der Straße eben auch die Krefelder Eisenbahn, sind wir bereits bestens vertraut“. Dazu kommt noch der Rhein, womit Felbermayr drei Verkehrsträger anbieten kann. Diese gute Infrastruktur war einer der Gründe für den Umzug gewesen. Ob auch

schon etwas ganz besonderes bei den bisherigen Transporten dabei gewesen sei? Bei dieser Frage schaut Jürgen Schüring ausnahmsweise etwas verständnislos. „Das ist unser Tagesgeschäft, das Besondere erleben wir hier beinahe jeden Tag.“ Ein Highlight für dieses Jahr war jedoch der Transport verschiedener Megajachten

für die erfolgreiche „boot“-Messe. Da waren es weniger das Gewicht, als vielmehr die Größe und der Warenwert der Superjachten. Da riskierten auch die Mitarbeiter einmal einen exklusiven Blick – allerdings nur mit allergrößter Vorsicht. Das Areal steht zumindest für Großes bereit. Die Außenfläche ist inzwischen

versiegelt, gelebter Umweltschutz, dass aber auch nichts im Boden versickert. Alle Flüssigkeiten werden in einem Ölabscheider aufgefangen und fachlich entsorgt.

Das Areal umfasst eine Halle mit 60 mal 33 Metern, 1980 Quadratmeter. Sie ist durch ein acht Meter hohes Tor erreichbar. Innen helfen zwei 200 Tonnen und zwei 32 Tonnen Krane mit einer Hakenhöhe von 12,30 Metern beim Bewegen der Güter. „Im zweiten bereits vermieteten Hallenschiff verfügen wir noch einmal über 60 mal 29 Meter Fläche mit acht mal acht Meter Toren. Die beiden hier installierten 30 Tonnen-Krane haben sogar eine Hakenhöhe von 13,3 Metern.

Im Hafen können Teile für Anlagen und Maschinen mit bis zu 400 t Gewicht in der Halle und sogar 450 t auf den Außengeländen zusammengeführt und -gebaut werden. Mit einer zusätzlichen Freifläche von ca. 25.000 m² schafft Felbermayr zusätzliches Lagerpotenzial.



Generationsfolge:
DI Horst Felbermayr (links)
wurde von seinem Vater Horst
Felbermayr sen. bereits in die
Geschäftsführung geholt.

DIE LANGFRISTIGE PERSPEKTIVE

Die Felbermayr-Holding zählt zu den dynamischsten Leitbetrieben Österreichs. Im Interview verrät Firmenchef Horst Felbermayr sen. sein Erfolgsgeheimnis.

© Felbermayr

Auch wenn sich in Österreich und speziell im Gebiet zwischen Inn und Enns besonders viele unternehmerische Erfolgsgeschichten finden lassen – was Horst Felbermayr geschafft hat, ist nur schwer zu toppen. Ein Blick in die Firmenchronik: Sein Vater Franz Felbermayr gründet 1942 mit seinem LKW für Nahtransporte ein Unternehmen, das er in den nächsten 25 Jahren auf vier Fahrzeuge und eine Baumaschine ausbaut. Dann übernimmt sein Sohn Horst mit seiner Frau Gisela – und beginnt eine atemberaubende Expansion. Schritt für Schritt integriert er neue Geschäftsfelder in sein Unternehmen, allerdings nur solche, die perfekt zum Kernportfolio passen: Transport- und Hebeteknik auf der einen Seite, Tiefbau auf der anderen. Er beginnt mit der Vermietung von Containern, dem Bau von Gas- und Wasserleitungen, dem Waschen von Kies, bietet Schwersttransporte samt Lagerung, spezielle Kräne und viele andere Spezialdienstleistungen mehr. Verlängerung der Wertschöpfungskette nennt das die Wirtschaftswissenschaft. Viele internationale Manager haben sich daran schon die Zähne ausgebissen. Felbermayr, mittlerweile vielfach geehrt und mit den höchsten Wirtschaftspreisen ausgezeichnet, hat damit aus dem Kleinbetrieb seines Vaters eine Holding geschaffen, unter der 32 Unternehmen an 71 Standorten in 17 Ländern tätig sind. Jetzt stellt er die Weichen für die Betriebsübergabe an seinen Sohn Horst Felbermayr jun., der bereits jetzt in der Geschäftsführung tätig ist. Im Interview blickt der stets Gentleman gebliebene Erfolgsunternehmer über seine Grundsätze, das Geheimnis seines Erfolgs und die Notwendigkeit, loszulassen.

business: Die Geschichte Ihres Unternehmens ist beeindruckend: Aus einem kleinen Nischenanbieter wurde ein internationaler Player für Logistik und Bau. Was war der Antrieb für diese Entwicklung: Der Wille zum Wachstum? Das Glück, Chancen erkannt zu haben oder wäre ein Kleinbetrieb nicht dauerhaft überlebensfähig gewesen?

Horst Felbermayr senior: Die Erfolgsgeschichte unseres Unternehmens hängt untrennbar mit unserem funktionierenden Familiengefüge und den tüchtigen Mitarbeitern zusammen. Wir verstehen uns nach wie vor als Familienunternehmen, das Werte lebt – Leistung, Verantwortung, Unabhängigkeit, Flexibilität, Treue zum Standort, zu Kunden, Lieferanten oder Mitarbeitern – und längerfristig über Generationen hinweg orientiert aufgestellt ist. All das sind Faktoren und Voraussetzungen, die neben dem nötigen Glück vorliegen müssen. Chancen zu erkennen ist die eine Sache, im Mut diese auch zu ergreifen die andere. Darin liegt wohl ein Gutteil unseres Erfolges.

Interview

»Chancen zu erkennen ist die eine Sache, im Mut, diese auch zu ergreifen eine andere. Darin liegt wohl ein Gutteil unseres Erfolges.«

business: Felbermayr setzt auch auf den Wasserweg. Wird die Bedeutung der europäischen Flüsse für den Transport zunehmen? Viele Pläne aus der Vergangenheit haben nicht das Potenzial angezogen, das möglich gewesen wäre.

Horst Felbermayr senior: Das ist grundsätzlich richtig. Ein zentrales politisches Versäumnis bildet dabei die seit gut zwei Jahrzehnten fehlende Einigung zum Ausbau der Donaustrecke Straubing- Vilshofen. Ohne diese dringend erforderliche Maßnahme verbleibt dieses Teilstück als Nadelöhr für die gesamte Schifffahrt zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Wir halten unter allen Umständen am Einsatzort Wasserwege fest und sind der Überzeugung, dass gerade im Bereich Großraum- und Schwertransporte der Stellenwert der Flüsse zunehmen wird. Der Transportweg am Wasser ist dementsprechend auch Teil unserer gelebten Firmenphilosophie der drei Wege Wasser, Schiene und Straße.

business: Felbermayr setzte seine Internationalisierung auch nach 2008 unbeirrt fort, als viele Konkurrenten den Sparstift spitzen mussten. Was haben Sie anders gemacht als der Wettbewerb?

Horst Felbermayr senior: Ein stets unbeirrbarer Glaube an Weiterentwicklung in die Zukunft. Ich zähle mich zu jenen, die das Licht sehen und nicht im Schatten verweilen. Es gehört für uns auch zur Firmenphilosophie, dass wir nicht beim ersten Gegenwind Entscheidungen rückgängig machen. Man muss das Ganze immer aus einer längerfristigen Perspektive sehen.

business: Ihr Unternehmen ist auch im CEE-Raum investiert. Wann springt dort die Konjunktur wieder stärker an?

Horst Felbermayr senior: Wir haben den Sprung in diese Chancenmärkte zur richtigen Zeit getätigt, sind aber natürlich von den rückläufigen Entwicklungen nicht unverschont geblieben. Zugegeben, das gegenwärtige Marktumfeld lässt allzu große Hoff-

DAS UNTERNEHMEN

Felbermayr ist als Komplettanbieter in den Bereichen Transport- und Hebeteknik sowie Hoch-, Tief- und Spezialtiefbau international erfolgreich. Niederlassungen werden an 71 Standorten in 17 Ländern betrieben, Transportleistungen werden weltweit angeboten. Zuletzt wurde mit 2.800 Fachkräften ein Nettoumsatz von 545 Mio. Euro erzielt.

nungen in naher Zukunft nicht erwarten. Wir haben jedoch strukturelle Vorkehrungen getroffen, um vor unliebsamen Überraschungen möglichst verschont zu bleiben.

business: Sie leiten heute einen multinationalen Konzern. Sind Sie mit der Aufgabe mitgewachsen?

Horst Felbermayr senior: Bisher habe ich mich auf mein Gespür, meine Intuition und mein Händchen für sensible Lebens- und Unternehmenssituationen verlassen und kaum externen Berater zugezogen.

business: Sie haben zahlreiche Unternehmen zugekauft. Mit wem diskutieren Sie solche Entscheidungen?

Horst Felbermayr senior: Entscheidungen treffe ich heute nach Abstimmung in der Familie und im engsten Führungskreis. Ich meine ohne Übertreibung sagen zu können, dass wir über ein hervorragendes Managementteam rund um unsere Familie verfügen. Wir versuchen dabei stets in Chancen zu denken, ohne dabei die Risiken auszublenden. Entscheidend ist aber auch die Dinge offen anzusprechen, auch wenn es einmal eckt.



Interview

»Unser Ziel liegt eindeutig in der Existenzabsicherung und nicht im schnellen Erfolg. Wir sehen uns den Mitarbeitern und deren Familien verpflichtet.«

business: Wie schwierig ist die Finanzierung solcher Vorhaben?

Horst Felbermayr senior: Wir verfügen über verlässliche Partnerschaften im Bankensektor, die unseren Wachstumskurs stets bestmöglich unterstützen. Ich bin guten Mutes, dass sich das auch in Zukunft weiterhin fortsetzt.

business: Ihr Sohn ist im Unternehmen tätig. War es klar, dass er eine Karriere im Familienunternehmen anstrebt? Wie hält man den Druck aus dem beruflichen Alltag von der Familie fern?

Horst Felbermayr senior: Unser Sohn Horst ist seit geraumer Zeit geschäftsführender Gesellschafter und gemeinsam mit seiner Frau Andrea eine nicht mehr weg zu denkende Säule im Unternehmen. Für ihn stand schon in frühester Kindheit fest, dass er einmal in meine Fußstapfen treten werde. Es erfüllt mich mit Stolz, wenn ich dadurch Tradition und Kontinuität unseres Familienunternehmens in guten Händen sehe. Dass Konflikte aus dem beruflichen Alltagsleben auch Einzug in das Familienleben finden, ist wohl wenig überraschend. Darin liegt wohl die Kehrseite der Medaille eines Familienbetriebes.

business: Haben Familienunternehmen Vorteile gegenüber Kapitalgesellschaften im Streubesitz haben?

Horst Felbermayr senior: Ich bin zu 100 Prozent überzeugt davon. Unser Ziel liegt in der langfristigen Existenzabsicherung und nicht im schnellen Erfolg. Wir sehen uns unseren Mitarbeitern und deren Familien verpflichtet.

business: Sie gelten als begeisterter Motorsportler, mittlerweile sponsern Sie auch Radfahrteams. Ein Gesinnungswandel? Wie schwierig ist es in Ihrer Branche, die jeweiligen Umweltschutzaufgaben einzuhalten?

Horst Felbermayr senior: Unser Motto „Kraft in Bewegung“ lässt sich hervorragend mit den Kraftanstrengungen des Radsports verbinden. Ein Umstand, der unseren Sohn letztlich zu diesem Engagement bewegt hat. Am Natur- und Umweltschutz geht heute in all unseren Märkten kein Weg mehr vorbei. Ich selbst lasse bei all unseren Projekten keine Gelegenheit aus, um diesem Schutz gerecht zu werden. Vorgaben müssen jedoch mit den wirtschaftlichen Gegebenheiten im Einklang stehen. Ein Schauspiel wie jenes bei unserer Standortentwicklung am Flughafen Wels sorgte vielerorts für Kopfschütteln und hinterlässt seine Spuren.

business: Sie selbst gelten als Umweltschutzpionier, der schon sehr früh auf Naturschutz setzte. Ist in einem dichtbesiedelten Raum wie Europa ein Miteinander von Wirtschaftswachstum und Umweltschutz möglich?

Horst Felbermayr senior: Ich habe sehr früh erkannt, dass abgebaute Kies und Schotterregionen bei entsprechender Gestaltung und Behutsamkeit einen hervorragenden Lebensraum Raum für Natur und Tierwelt bieten. Wir wurden deswegen auch mit dem Umweltschutzpreis ausgezeichnet. Meine Hoffnungen, beides in Einklang zu bringen, sind offen gestanden erheblich gebröckelt. Ich misse hier ganz einfach die Schaffung einer Ausgewogenheit zwischen den unterschiedlichen Interessenlagen. Die Diskussionen werden oftmals nur mehr auf der puren ideologischen Ebene geführt.

business: Ist ein Erfolg wie Ihrer auch heute noch möglich?

Horst Felbermayr senior: Es gibt in unserer Zeit unzählige tüchtige Unternehmer, die tagtäglich unter Beweis stellen, dass Erfolg nicht abhängig ist von bestimmten Zeitabschnitten. Vieles hat sich einfach ein wenig verschoben, allein wenn ich mir die ungeheure Entwicklung in der Kommunikations und IT-technologie vor Augen halte. Innovative Ansätze, Weltoffenheit, Mut, Visionen und die Kraft und Zielstrebigkeit zur Umsetzung sind nach wie vor die Grundlagen für Erfolg.

business: Wie schwierig ist es, geeignete Mitarbeiter zu finden?

Horst Felbermayr senior: Wir haben über die Jahre festgestellt, dass viele junge Mitarbeiter/innen aus den eigenen Reihen sich plötzlich zu echten Stützen des Unternehmens entwickelt haben. Mitarbeiter, deren Potentiale anfangs nicht einmal im Ansatz zu erkennen waren, haben sich mit den übertragenden Aufgaben gesteigert und sind so zu echten Know-how Trägern geworden. Diesen Weg werden wir konsequent fortsetzen.

business: Planen Sie weitere Expansionsschritte?

Horst Felbermayr senior: Stillstand ist nicht unser Ding! Es geht immer weiter, auch in herausfordernden Zeiten. Wir sind als Spezialist für herausfordernde Situationen – egal ob im Transport, Hebe- oder Baubereich – an Herausforderungen gewöhnt!

business: Planen Sie schon die Übergabe des Unternehmens an die nächste Generation?

Horst Felbermayr senior: Die Weichen sind gestellt. Mein Sohn Horst und ich teilen uns bereits seit geraumer Zeit die Verantwortung in der Holding über unsere Hauptgeschäftsfelder Bau sowie Transport- und Hebeteknik. Natürlich fällt es schwer nach Jahren des Erfolgs gänzlich loszulassen und auf Distanz zu gehen. Hier geht es ja auch um emotionale Bindungen. Vieles trägt meine Handschrift und ist mir bis ins tiefste Innere vertraut. Eine spürbare Verantwortung, die einen ganz einfach nicht loslässt. Dennoch werde ich diesen „Prozess des Loslassens“ in naher Zukunft abgeschlossen haben. Ich weiß das Unternehmen in guten Händen. Das gibt mir die nötige Kraft und die Überzeugung, dass es der richtige Weg ist.

business: Was sind die Hürden, die Österreich überwinden muss, um auch zukünftig zur globalen Spitze zu zählen?

Horst Felbermayr senior: Endlich Mut und Entschlossenheit zum Anpacken von Reformen, anstatt in schöner Regelmäßigkeit politisches Kleingeld zu wechseln. Zu viel steht auf dem Spiel. All dies jedoch nicht auf dem Rücken der Unternehmen und ihrer Arbeitnehmer. ●●



Felbermayr nützt auch die Wasserstraßen als Transportweg. Seit 2005 ist das Unternehmen auch im Wasserbau tätig.

e|elekture

Die Mitarbeiterzeitung von illwerke vkw



Osterreichische Post AG, Info-Mail Entgelt bezahlt
4 25 40 1

Herr Michael Marx
Magernuttweg 2
6706 Bürs

04 Ergebnisse der
Mitarbeiterbefragung

10 Neuer Webauftritt
der VKW

13 Der Highway-Manager
der SOKO Silvertta

Ein Trafo
für die
Energiezukunft

Energiezukunft gestalten.

illwerke vkw

Dreh- und Angelpunkt für elektrische Energie

Seit 1929 ist die Umspannanlage Bürs der wichtigste Übergabepunkt für die Energie der Illwerke. Vier 110-kV- und vier 220-kV-Stromkreise verbinden die Illwerke-Kraftwerke mit dem Verteilerpunkt bei Bludenz.



Dipl.-HTL-Ing. Wolfgang Paulmair-Sattler

Von der Umspannanlage Bürs führen vier 110-kV-, fünf 220/380-kV-Stromkreise zu den Stromabnehmern der Illwerke sowie zwei 220/380-kV-Stromkreise der Austrian Power Grid AG (APG) zum Umspannwerk Westtirol und ein 220/380-kV-Stromkreis der Vorarlberger Übertragungsnetz GmbH zum Umspannwerk Meiningen. In einem Mammut-Projekt wird die Anlage nun fit für die Energiezukunft.

Um die Leistungsfähigkeit in der Umspannanlage Bürs der Illwerke an die gestiegenen Anforderun-

gen des Hochspannungsübertragungsnetzes anzupassen und um eine sichere Energieumspannung der Kraftwerksleistungen auf die 380-kV-Spannungsebene zu gewährleisten, sind zusätzliche Transformatorkapazitäten zwischen den 220- und 380-kV-Anlagen erforderlich. Mit den aktuellen Umbauarbeiten und Erweiterungen gehen wir den nächsten wichtigen Schritt“, so Projektleiter Wolfgang Paulmair-Sattler.

Zwei neue Transformatoren

Herzstück der Erweiterungsmaßnahmen sind zwei neue 220/380-kV-Transformatoren mit einer Leistung von je 450 MVA. Diese Neuinvestition macht eine ganze Reihe von Aus- und Umbauten der bestehenden Anlage notwendig. Zahlreiche bauliche Maßnahmen, die technische Einbindung der Trafos, die Erweiterung der 220-kV- sowie der 380-kV-Schaltanlage um jeweils ein Schaltfeld oder Änderungen bzw. Ausbauen von Transformatorstellplätzen sowie im Straßen- bzw. Schleppgleisverlauf belaufen sich insge-

samt auf ein Investitionsvolumen von rund 25 Millionen Euro.

Transformator mit Querregelung

Der neu zu installierende 220/380-kV-Transformator mit der Bezeichnung T37 wird als sogenannter Dreiwickeltransformator mit Längs- und Querregelung ausgeführt. Das bedeutet, dass man nicht nur auf die physikalischen Voraussetzungen beim Lastfluss angewiesen ist, sondern den Lastfluss – in eine Richtung – aktiv steuern kann“, so Paulmair-Sattler. „Wir sind stolz darauf, dass wir die gesamte Planung mit dem Know-how unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmen bewerkstelligen konnten“, so Paulmair-Sattler. Dasselbe gelte auch für einen Großteil der Montagearbeiten.

Aufwendige Trafo-Reise

Ein Monat dauerte die Reise des rund 500 Tonnen Schwertransports (aufgeteilt in zwei Transporteinheiten) von Siemens Weiz bis nach Bürs. Aufgrund der riesigen Dimen-

sionen erfolgte der Transport nicht auf dem direkten Weg, sondern zuerst auf der Schiene nach Linz und dann zu Wasser über den Rhein-Main-Donau-Kanal nach Basel. Von dort ging es wieder auf die Gleise und über St. Margarethen direkt nach Bürs.

Zahlreiche behördliche Auflagen

Am 23. Dezember 2013 hatten Paulmair-Sattler und sein Team die Bewilligung der Behörden auf dem Tisch. Für die umfangreichen Umbaumaßnahmen und die dazu notwendige Erweiterung der Flächen war ein aufwendiges Umwidmungsverfahren notwendig. Vier Hektar Grundfläche wurden im Zuge des Genehmigungsverfahrens einer neuen Widmung zugeführt. Die Ausbaumaßnahmen sind darüber hinaus mit einer ganzen Reihe umwelttechnischer Maßnahmen verbunden. „Zur Reduktion der Schallemissionen mussten wir beispielsweise den ohnehin schon sehr geräuschreduzierten Haupt- und Querregeltransformator mit einer zusätzlichen Schalldämmhaube versehen“, so der Experte. Weitere Maßnahmen betrafen unter anderem die Sicherung des Grundwassers, die naturnahe Bewirtschaftung der Rasenflächen oder die Auswahl der richtigen Leuchtmittel zur Schonung der Fauna. Ende 2016 soll das Mammut-Projekt abgeschlossen sein. ■



Die 220- und 380-kV-Anlagen in Bürs werden um jeweils ein Schaltfeld erweitert.

„Schwere Mission“: Mega-Frachter Antonov 124 kam für Panalpina nach Linz

60 Tonnen Schwerkomponente wurde am 9. August vom blue danube airport linz nach Dammam in Saudi Arabien geflogen



Der Transport- und Logistikdienstleister Panalpina Österreich stellte an diesem Wochenende einmal mehr seine Kompetenz bei der Lösung von anspruchsvollen Projekten unter Beweis. Für den Kunden Thyssen wurde mit dem größten in Serie gebauten Frachtflugzeug, einer Antonov 124, eine 60 Tonnen Schwerkomponente vom blue danube airport linz via Ankara (Türkei) nach Dammam in Saudi Arabien verschickt.

Als eine der führenden internationalen Speditionen bewegt Panalpina jährlich tausende Tonnen Luftfracht. Dies geschieht unter dem Anspruch, die Erwartungen der Kunden in Bezug auf Servicequalität, Handling-Prozeduren und unter Einhaltung der Lieferzeiten zu erfüllen oder diese nach Möglichkeit noch zu übertreffen. Bei Bedarf werden – wie an diesem Wochenende – auch sehr große, schwere und maßüberschreitende Güter über das kontrollierte Luftfrachtnetzwerk abgewickelt.

Eckdaten Antonov 124

- Maximale Zuladung: 150 Tonnen
- Spannweite: 73,30 Meter
- Länge: 69,10 Meter
- Höhe: 20,78 Meter
- Maximale Reichweite: 16.000 Kilometer
- Maximales Startgewicht: 405 Tonnen
- Beladung: über Bug- und Heck-Ladeklappe

Besonderheiten: Laderaum verfügt über zwei Schiebekräne Bugfahrwerk und zwei der hinteren Radpaare können hydraulisch abgesenkt werden

www.panalpina.com www.flughafen-linz.at

Donaukanal-Sanierung mit Riesenschiff

Das Ufer des Donaukanals bei der Einmündung des Wienflusses ist stark unterspült. Daher wird es derzeit saniert - von einem Bagger, der auf einem 86 Meter langen Schubschiff steht. Normalerweise sind solche Schiffe im Kanal nicht erlaubt.

Der 80 Tonnen schwere Bagger hievt schon seit zwei Wochen Berge von Gesteinsbrocken aus dem Wasser in das Wasser, um das Ufer zu stabilisieren. Die Sanierung der Uferböschung war dringend notwendig. In der Strandbar Herrmann, die unmittelbar an das Ufer angrenzt, hatte man bereits Angst unterzugehen. Das Ufer war im Laufe der letzten Jahre immer mehr unterspült worden.



Der Uferbereich war unterspült

„Es haben schon Gegenstände angefangen, ins Wasser zu wandern, zum Beispiel eine Bank oder ein Poller. Als nächstes wäre dann wahrscheinlich unsere Terrasse oder unsere Cocktailbar dran gewesen. Es war wirklich an der Zeit“, sagt Rudi Konar, Betreiber der Strandbar.

Aus 2.000 Tonnen Steinen wird jetzt eine breitere Uferzone aufgebaut. Dabei werden die alten Steine von der Böschung ins zweieinhalb Meter tiefe Wasser verlegt. An Land müssen die Steine von einem Spezialisten punktgenau platziert werden. „Wir haben ein GPS eingebaut, das geht so auf 20 bis 30 Zentimeter genau. Auch die Erfahrung hilft“, sagt der Baggerfahrer Oliver Halavac. In ganz Österreich gibt es nur ein Spezialschiff mit diesem GPS-Bagger.

Sondergenehmigung war notwendig

Es durfte nur mit einer Sondergenehmigung der obersten Schifffahrtsbehörde in den Donaukanal fahren. Der Versuch, von Süden in den Kanal zu fahren, scheiterte. So musste der mit viel Aufwand verbundene Weg über die Schleuse Nussdorf gewählt werden. „Jetzt haben wir das Glück gehabt, dass das Schiff gerade noch in den Donaukanal hineingegangen ist und verkehrt, also mit dem Heck voran, den ganzen Donaukanal runtergefahren ist“, sagt Hans Wolfsteiner von der Betreiberfirma Felbermayr.

In keinem Bereich des Donaukanals ist das Ufer so sanierungsbedürftig wie bei der Einmündung des Wienflusses. Nirgendwo gibt es so hohen Wellengang, der dem Ufer zusetzt. „Sie haben hier den Mündungsbereich vom Wienfluss. Der bringt eine Angriffsfläche. Dann ist es auch die Schifffahrt durch den Umkehrplatz“, erklärt Gerald Loew, Leiter der MA 45. Die Bauarbeiten sollen bis zum Ende der Woche abgeschlossen sein, die Stadt investiert 300.000 Euro.

OÖ. Versicherung baute Zentrale aus und errichtete 45 Mietwohnungen



Das Gebäude in der Mitte ist der neue "Querriegel", der die Lücke zwischen Gruber- und Honauerstraße schließt. Bild: (OÖ. Vers.)

LINZ. Elf Millionen Euro Investitionsvolumen – Auch betriebliche Krabbelstube ist entstanden.

Nach 20 Monaten Bauzeit ist es so weit: Die OÖ. Versicherung hat am Donnerstag ihren Neu- und Zubau am Standort der Zentrale mitten in Linz offiziell eröffnet. Zwischen Gruber- und Honauerstraße entstanden 660 Quadratmeter neue Büroflächen und 45 Mietwohnungen zwischen 60 und 80 Quadratmetern.

Außerdem wurden 260 Tiefgaragenplätze und eine betriebliche Krabbelstube gebaut. Das Investitionsvolumen betrug knapp elf Millionen Euro, wobei rund 60 Prozent die Wohnungen betreffen.

"Die Entwicklung des Standorts mitten in Linz ist auch ein Zeichen unseres Selbstbewusstseins", sagt Josef Stockinger, Generaldirektor der Oberösterreichischen Versicherung: "Wir wachsen und brauchen mehr Platz, und wir investieren verstärkt in Immobilien."

Wohnungen bereits vergeben

Alle Mietwohnungen sind bereits vergeben. Die Kaltmiete (inklusive Betriebs-, ohne Heizkosten) beträgt rund zehn Euro pro Quadratmeter und Monat.

Insgesamt machen die Büroflächen in der sogenannten Generaldirektion nun 8700 Quadratmeter aus. 450 Mitarbeiter hat die OÖ. Versicherung an dem Standort, 20 davon sind aus dem aufgelassenen Büro in der Schillerstraße gekommen. Für die bisher schon am Standort beschäftigten Leute gibt es mehr Raum.

Es sind zwei Gebäude, die nun neu gebaut wurden. Eines davon wird "Querriegel" genannt und schließt die Lücke zwischen Gruber- und Honauerstraße. Nun können die Mitarbeiter vom Altbau aus den 1970er-Jahren bis zum Neubau auf der anderen Seite des insgesamt 10.300 Quadratmeter großen und der OÖ. Versicherung gehörenden Areals gehen, ohne ein Gebäude verlassen zu müssen. Im Querriegel sind im unteren Teil Büros untergebracht und in den oberen fünf Geschossen Wohnungen. Im zweiten neuen Haus sind nur Wohnungen. Sowohl Mitarbeiter als auch Bewohner sollen von der Parkanlage profitieren.

Geplant wurde das Projekt vom Architektenbüro Kaufmann & Partner, gebaut haben Felbermayr und insgesamt mehr als 60 bauausführende Unternehmen. (az)



Felbermayr schlägt in Albern um

HAFENWIRTSCHAFT: Der Schwergutspezialist Felbermayr hat im Wiener Hafen Albern seinen dritten Hafenzustützpunkt eröffnet und kann bis zu 450 t schwere Güter umschlagen.

Der Wiener Hafen ist jetzt auch Drehscheibe für den Umschlag schwerer Güter. Felbermayr ist im Hafen Albern als Mieter und Investor eingezogen.

VON JOSEF MÜLLER

Er war 382 Tonnen schwer und 24 Meter lang, der Koloss, der vergangene Woche im Wiener Hafenteil Albern umgeschlagen worden ist. Das Riesending war

Transport- & Hebetchnik, gegenüber Verkehr. Felbermayr tritt in Albern als Betreiber und Investor auf und wickelt auf einer speziell für den Schwergutumschlag adaptierten Fläche von 5.000 m² seine Aktivitäten

Schwertransporten auf Europas Binnenwasserstraßen verantwortlich, während Felbermayr landseitig den Vor- und Nachlauf zum Wasser organisiert.

Drehscheibe auszubauen. Für die Geschäftsführer des Hafens, Karin Zipperer und Fritz Lehr, ist der Einzug von Felbermayr in Albern ein weiterer Beweis dafür, wie attraktiv nicht nur der Wiener Hafen für den Schwer-

mit Maximal-Hebegewicht von 600 Tonnen auf einen 18-achstigen Tieflader verladen. Das ist nicht nur planerisch, sondern auch technisch eine große Herausforderung. Bei solchen Transporten ist es keine Seltenheit

ein Bestandteil für eine Entschwefelungsanlage bei der OMV in Schwechat und kam per Binnenschiff von Deggendorf nach Albern. Mit dem Umschlag wurde der neue Schwerguthafen in Albern eröffnet, wo künftig der Schwergutspezialist Felbermayr seine Umschlagaktivitäten abwickeln wird. Es ist der dritte Hafen, den Felbermayr neben Linz und Krefeld in Deutschland nunmehr betreibt, um das Binnenschiff als ideales Transportmittel in Kombination mit Straße und Schiene für Schwerguttransporte zu nutzen. „Die Transportwege für Schwergüter werden immer kürzer, und das Binnenschiff spielt eine immer größere Rolle“, sagt Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer Felbermayr

ab.

Gute Terminalstruktur

So ein schweres Teil wie vergangene Woche umzuschlagen, gehört freilich nicht zum täglichen Geschäft, doch mit einer Regelmäßigkeit kommen beispielsweise aus Deutschland per Binnenschiff Betontürme für Windkraftanlagen nach Österreich und werden in Albern von Felbermayr umgeschlagen und weiter zu Windkraftanlagen in Ostösterreich verbracht. Das monströse Laststück von vergangener Woche kam mit einem Schiff der deutschen Reederei Haeger & Schmidt, einer Tochtergesellschaft von Felbermayr, nach Albern. Dieses Unternehmen zeichnet für die wasserseitige Abwicklung von

» BINNENSCHIFFE SPIELEN BEIM TRANSPORT VON SCHWERGUT EINE IMMER GRÖßERE ROLLE.

Schellerer sieht auf dem Weg von Österreich zu den ARHäfen entlang der Wasserstraßen ein ausreichendes Netz an Terminals vorhanden, in denen sich Schwergüter professionell umschlagen lassen. Zum einen bieten die Wasserstraßen ausreichend Potenzial für den Schwerguttransport, andererseits besteht auch von Verlade- und Entlade-seite ein Bedarf an unkomplizierter Logistik, und in diesem Fall kann das Binnenschiff seine Vorteile gegen Straße und Schiene gut ausspielen. Denn Faktum ist: „Es wird gerade in Deutschland immer schwieriger, für Schwertransporte auf Straßen behördliche Genehmigungen zu bekommen“, weiß Schellerer aus Erfahrung. Ein Ausweichen auf das Wasser ist die Alternative und durchaus im Sinne eines Hafens wie Wien.

Wiener Hafen floriert

Seit dem Jahr 2007 wurden in den Hafenteilen Albern, Lobau und Freudenu nicht weniger als 120 Mio. Euro investiert, um den Hafen zu einer trimodalen

gutumschlag ist, sondern auch die Donau für das Abfahren von Schwerguttransporten. Die Wiener Hafengruppe hat im vergangenen Jahr den Umsatz um knapp ein Prozent auf 54 Mio. Euro gesteigert und unterm Strich ein um 23 Prozent höheres EGT von zehn Mio. Euro gegenüber 2013 erwirtschaftet. Im Felbermayr-Hub in Albern können schwere Kolli mit Gewichten bis zu 450 t umgeschlagen werden. Das 382-Tonnen-Stück von vergangener Woche wurde mit einem Raupenkran

dass von der ersten Machbarkeitsbestandsaufnahme bis zur realen Durchführung des Transports drei Jahre vergehen, weiß Horst Felbermayr, Geschäftsführer von Felbermayr, bezüglich des Abwicklungsprozesses sehr genau.

Komplizierter Nachlauf

Für den Weitertransport des Stücks von Albern zur OMV-Raffinerie nach Schwechat musste beispielsweise eine Brücke mit hydraulischen Pressen verstärkt werden, um dem Transport-



(v.l.n.r.) Fritz Lehr und Karin Zipperer, beide Geschäftsführer Hafen Wien; Vizebürgermeisterin Renate Brauner; Peter Hanke, Geschäftsführer Wien Holding; Horst Felbermayr, Geschäftsführer Felbermayr Holding GmbH; Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer Felbermayr Transport- & Hebetchnik GmbH & Co. KG

Schwertransport ganz leicht

Was ist, wenn ein Tieflader durch die Straßen fährt und kaum einer kriegt es mit



und schneller als die neben-
laufenden Begleiter folgte
der Tieflader seiner Route.
Vorweg ein Polizeifahrzeug,
deren Besatzung die Straße
sperrte, während ein Mit-
arbeiter der Firma Felbermayr
eventuell störende Verkehrs-
zeichen abmontierte und
nach wenigen Minuten, kaum
dass der Koloss zügig vorbei
gerollt war, wieder in die Erde
steckte. Dann ein weiteres
Blaulicht-Fahrzeug. Nur zwei,
drei Minuten und der Spuk
war beendet, kaum dass er
begonnen hatte. Selbst die
begleitenden Polizeibeamten
zeigten sich beeindruckt.
Von den Zuschauern ganz zu
schweigen.
Niederlassungsleiter Jürgen
Schüring winkt jedoch ab.
Den reibungslosen und des-
halb wenig dramatischen
Ablauf führt er zum Teil auf
akribische Planung, hohe
Professionalität sowie die

große Erfahrung seiner Mit-
arbeiter zurück. Vor allem
aber bedankt er sich bei den
hochprofessionellen Partnern
entlang des Weges. Bei der
Stadt Krefeld ebenso wie bei
der Polizei und natürlich den
Anspruchpartnern beim Ha-
fenkunden und last but not
least den Schwerlastspeziali-
listen des Kranunternehmens
Bracht. Dessen Mitarbeiter
hoben den Koloss zunächst
vom Transporter und beweg-
ten ihn dann innerbetrieblich
nochmals. Wobei auch diese
Schwerlastlogistiker ihr Lo-
gistik- und Krankonzept aus-
spielten.
„Und dann muss auch keiner
schreien oder unnötig Alarm
machen“, winkt der erfahre-
ne Logistiker ab. Und wendet
sich schon dem nächsten Pro-
jekt zu.
Von dem die Krefelder wahr-
scheinlich wieder nicht viel
mitbekommen werden.

Während sich die meisten
Bürger am Freitag Abend
langsam in das lange Pfingst-
wochenende fallen ließen,
leisteten die Fachleute von
Felbermayr noch einmal kon-
zentrierte Profiarbeit. Von
ihrer Umschlagsstelle am Ha-
fenkopf bewegten sie einen
7,50 Meter mal 6,50 Meter
großen und 20 Meter langen
sowie 25.000 Kilo schweren
Stahlbehälter zu einem Ha-
fenunternehmen. Und das
beinahe in Rekordtempo.
Wenn im Fernsehen Schwer-

transporter gezeigt werden
spielen sich immer wieder die
gleichen Szenen ab: Schrei-
ende Männer im grellen Licht
der Blinklichter, die langsame
Fahrt Millimeter für Millime-
ter, an deren Ende dann doch
ein oder zwei Zentimeter für
die Durchfahrt fehlen. Ampel-
anlagen die in letzter Sekun-
de weichen müssen, ver-
zweifelte Planer, fassungslöse
Zuschauer.
Wer auch das im Krefelder
Süden erwartete, wurde am
jedoch tief enttäuscht. Sicher



Fotos: Felbermayr



Horst Felbermayr

Herzliche Glückwünsche zum 70. Geburtstag

Von null auf siebzig in nur 2.208.988.800 Sekunden, wie es sich für einen Hobby-Rennfahrer, Selfmade-Man und rastlosen Unternehmer gehört: immer sportlich und fair, immer auf Achse und auf dem Sprung, immer mit der Nase im Wind und den Konkurrenten voraus.

In seinem bewegten Leben ist ein Familienbetrieb der Extraklasse mit derzeit ca. 3.000 Beschäftigten entstanden.

Mit 400 Fahrzeug- und Raupenkränen sowie rund 300 Schwerlast-Achsen und eigenen Schwerlast-Zügen ist Felbermayr mit insgesamt 71 Standorten in 17 Ländern Europas vertreten und außerdem in einzigartiger Weise auf den trimodalen Transport von Schwergutkomponenten spezialisiert.

Herzlichen Glückwunsch auf diesem Wege zum Geburtstag und zu dieser gewaltigen, unternehmerischen Leistung!

Dr. Rudolf Saller und das Team vom KM-Verlag

sailinglist

WWW.VERKEHR.CO.AT

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR

Nr. 28-31
71. Jahrgang
10.07.2015

INTERNATIONAL

MIT NEUEN CONTAINERBRÜCKEN RÜSTET HHLA FÜR GROSSE KÄHNE

Die Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) rüstet ihre Hafenterminals in Hamburg für die immer größer werdenden Containerkähne auf. Für ihren Container Terminal Tollerort (CTT) wurden zwei neue Containerbrücken bestellt, die Schiffe mit einer Kapazität von 20.000 TEU abfertigen können. Erst vor kurzem hatte die HHLA drei neue Brücken für den Container Terminal Burchardkai bestellt. Die Containerbrücken für den CTT werden von der Firma Liebherr geliefert und in Deutschland und Irland produziert.

„Wir bereiten uns konsequent auf die weiter steigende Zahl von Anläufen sehr großer Schiffe vor“, kündigt Stefan Bahn, CEO von HHLA, an. Künftig werde man diese auch im Terminal Tollerort abfertigen können. Die neu bestellten Containerbrücken von Liebherr verfügen über eine Auslegerlänge von 74 Metern und eine Hubhöhe von 51,5 Metern über der Kaimauer. Sie sind für Containerschiffe mit 24 Containerreihen quer ausgelegt und können im Twinbetrieb zwei kleine Container gleichzeitig löschen oder laden. Damit sind sie gut geeignet, um auch Großcontainerschiffe der neusten Größenklasse von 20.000 TEU effizient abzufertigen.

Jede Brücke wiegt 1.500 Tonnen und hat eine maximale Nutzlast von 63 Tonnen. Anders als gängige Containerbrücken werden die neuen CTT-Brücken mit einem Fachwerkausleger ausgestattet. Dadurch haben sie ein vergleichsweise niedriges Gesamtgewicht. Sie sind so optimal auf die Anforderungen des Liegeplatzes 5 am CTT angepasst. Liebherr produziert große Baugruppen der Brücken in den Werken im irischen Killarney und in Rostock vor und montiert diese anschließend im Hamburger Hafen. Der Vertrag beinhaltet eine Option für drei weitere gleichartige Containerbrücken.

HSW Logistics: Short-Sea-Dienstleister zeigt Profil

SHORT-SEA-SERVICES: Felbermayr-Tochter Haeger & Schmidt und Wilson ASA bündeln Kompetenzen und agieren europaweit als Short-Sea-Dienstleister.



Felbermayr-Tochter Haeger & Schmidt forciert gemeinsam mit Joint-Venture-Partner Wilson das Geschäft in der Trampschifffahrt

VON JOSEF MÜLLER

Anfang Oktober vergangenen Jahres hat das gegründete Joint-Venture-HSW-Unternehmen Logistics des norwegischen Unternehmens Wilson ASA und Haeger & Schmidt International seinen Betrieb aufgenommen. Bei dem in Duisburg ansässigen und von Björn Zirotzki und Lutz Lehmann geleiteten Gemeinschaftsunternehmen werden seither die Erfahrungen und Kompetenzen von Wilson NRL Transport mit den Short-Sea-Aktivitäten von Haeger & Schmidt International in Duisburg gebündelt. Ziel der Kooperation ist das Angebot von breiter gefächerten logistischen Dienstleistungen im europaweit

ten Short-Sea-Verkehr für die Kundschaft im Rheinstromgebiet und für die Zielländer der Linien- und Trampverkehre.

Intermodale Fluss-See-Verkehre

Mit dem Zusammenschluss von Wilson NRL Transport und den Short-Sea-Aktivitäten von Haeger & Schmidt International eröffnet sich für HSW Logistics der Zugang zum Netzwerk von Haeger & Schmidt und den maritimen Firmen der Felbermayr-Gruppe mit Binnenschifffahrt, Projektlogistik und eigenen Umschlagstellen sowie Lagerhäusern und Transportfähigkeiten. Außerdem besteht Zugriff auf die Flotte der Reederei Wilson mit 110 Seeschiffen mit

Kapazitäten von 1.500 bis 8.500 Tonnen. HSW Logistics selbst ist mit einer speziellen Flotte von fünf fest gecharterten Fluss-See-Schiffen mit 1.500 bis 2.500 Tonnen logistisch entlang der Rheinschiene mit dem Schwerpunkt auf direkten Linienverkehren nach Norwegen und in das UK tätig. Mit dieser Kombination wird ein umfassendes Angebot von intermodalen Transportlösungen im Fluss-See-Verkehr zu und ab Rheinstationen einschließlich Vor- und Nachläufen per Lkw, Bahn und Binnenschiff geschaffen. „Durch die sehr enge Verzahnung mit Haeger & Schmidt International und Wilson ASA sowie einer europaweit tätigen Logistikgruppe bieten wir unseren Kunden ein kom-

plettes Dienstleistungsportfolio an, dass in den ersten Monaten sehr gut am Markt angenommen wurde“, freut sich Zirotzki. Als Bindeglied zwischen den Verkehrsträgern Binnenschifffahrt, Eisenbahn und Lkw bietet HSW europaweite Freihaus-Verkehre und komplette Logistikketten aus einer Hand an. „Die gute Zusammenarbeit der letzten Jahre zwischen Wilson und Haeger & Schmidt International wird unter HSW Logistics ausgebaut. Mit diesem Joint Venture werden bewährte Leistungen für unsere Kunden gebündelt, verbessert und neue Dienstleistungsspektren erschlossen“, ergänzt Lehmann.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 3

Short-Sea-Dienstleister ...

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Die HSW-Flotte ist schwerpunktmäßig mit Stahlprodukten, Maschinen und Anlagen sowie saisonal anfallenden Agrarprodukten unterwegs. Wichtigster Rheinhafen ist Duisburg, wobei alle Häfen der Rheinschiene und insbesondere auch der Mittelrheinhafen Andernach bedient werden. Bei Niedrigwasser können die Schiffe in Duisburg oder Andernach entladen und in Rotterdam aus parallel laufenden Binnenschiffen komplettiert werden.

Von Duisburg werden tägliche Abfahrten nach Großbritannien v. v. geboten. Die UK-Linienhäfen sind Sutton Bridge (Wash) und Flixborough (Humber), weitere Häfen sind Gunness, Ipswich, Grangemouth und Immingham. Im Norwegen-Service gibt es wöchentliche Abfahrten vom Rhein nach Norwegen und retour. Die Häfen sind Fredrikstad, Horten, Kristiansand-S, Sandnes, Bergen, Trondheim und Mo I Rana. Alle 14 Tage werden Häfen in Nord- und Ostspanien mit größeren Seeschiffen mit 3.500 bis

4.000 Tonnen Ladekapazität angefahren, die ab den Seehäfen Rotterdam und Amsterdam verkehren und ihre Ladung oder Teilladungen aus dem Rheinstromgebiet per Binnenschiff zugefahren bekommen. Häfen in Nordspanien sind Aviles, Pasajes, Bilbao und Sagunto.

Einsatz bei Logistik-Projekten

Die Schiffe der Fluss-See-Flotte werden auch außerhalb des Regelverkehrs für Logistikprojekte eingesetzt. Damit werden Short-Sea- und Special-Services vom

Rhein und den ARA-Häfen in alle Küstenregionen Europas abgedeckt.

„Mit zuverlässigen und maßgeschneiderten Fluss-See-Transporten in ganz Europa, ergänzt durch intermodale Lösungen im Kombinierten Verkehr, realisieren wir alle Vorteile der direkten Fluss-See-Verkehre sowie eine perfekte Performance und hohe Flexibilität für unsere Kunden“, sind Zirotzki und Lehmann überzeugt. Für 2015 wird mit einem Transportvolumen von rund einer Million Tonnen gerechnet. Nach drei Monaten

Vorbereitung wurde HSW Logistics nach ISO 9001:2008 zertifiziert. „Unsere Entwicklung ist in vollem Gange und wir sehen in allen Relationen weitere Wachstumspotenziale. Durch den jederzeitigen Zugriff auf die Wilson-Flotte sowie die Schiffe des langjährigen Haeger & Schmidt Partners Reederei Amasus aus dem niederländischen Delfzijl können wir für Spot-Geschäfte zu jeder Zeit Schiffsraum chartern und kurzfristig auf interessante Marktentwicklungen reagieren“, so Zirotzki und Lehmann unisono.

Eisenstadt: Spezialeinsatz für Riesen-Kran

Seit knapp einem Jahr werden das Gymnasium Kurzwiese in Eisenstadt und das Schülerheim generalsaniert. Derzeit kommt bei den Bau- und Sanierungsarbeiten ein riesiger Kran, der auch bei der Errichtung von Windrädern verwendet wird, zum Einsatz.

Eisenstadt ist seit wenigen Tagen um eine Attraktion reicher. Um einen 80 Meter hohen Kran - der fast noch einmal so hoch ausgefahren werden kann. Das insgesamt 260 Tonnen schwere Ungetüm ist auf der Kurzwiese im Einsatz. Eine Kärntner Stahlbaufirma arbeitet derzeit an der Betondecken-Unterkonstruktion.

Die tonnenschweren Elemente, die per Sondertransport erst heute früh aus Kärnten angekommen sind, müssen an die richtige Position gehievt werden. „Das Maß muss passen, wir müssen das vor Ort ausmessen. Das muss millimetergenau sein, sonst passt das alles nicht. Wir haben oben eine Unterkonstruktion, eine Brücke, wo man die Fahrwerk hinaufstellt“, so Daniel Krainer.



ORF

Der Kran ist 80 Meter hoch und kann noch einmal so hoch ausgefahren werden



ORF

Kranführer Christian „Hölli“ Höllmüller bei der Arbeit

Zusammenspiel muss funktionieren

Das Zusammenspiel zwischen den insgesamt fünf Monteuren und dem Kranführer muss perfekt funktionieren. Man muss sich sprichwörtlich blind vertrauen: Nur über Funk bekommt Christian „Hölli“ Höllmüller die Anweisungen. „Wir werden die Teile so gut wie möglich hinaufbringen. Ich bin schon lang bei der Firma. Ein bisschen

Zusammenspiel muss funktionieren

Das Zusammenspiel zwischen den insgesamt fünf Monteuren und dem Kranführer muss perfekt funktionieren. Man muss sich sprichwörtlich blind vertrauen: Nur über Funk bekommt Christian „Hölli“ Höllmüller die Anweisungen. „Wir werden die Teile so gut wie möglich hinaufbringen. Ich bin schon lang bei der Firma. Ein bisschen Fingerspitzengefühl ist wichtig und Liebe zum Beruf“, sagte Christian Höllmüller.



ORF

Es entsteht derzeit eine 300 Quadratmeter große Mehrzweckhalle

Geplante Fertigstellung November 2017

Hier entsteht übrigens eine 300 Quadratmeter große Mehrzweckhalle. Darunter kommen drei Turnhallen, sowie neue Unterrichtsräume und eine Bibliothek. Das alte Schulgebäude und das Bundesschülerheim werden generalsaniert.

Für die BIG - die Bundesimmobiliengesellschaft, die den Bau vorfinanziert - ist die Kurzwiese derzeit eines der größten Schulbauprojekte in Österreich. Im November 2017 soll der mit 30 Millionen Euro veranschlagte Gebäudekomplex fertiggestellt sein.

RÜCKBLICK

17. Welser Innenstadt-Kriterium RAIFFEISEN GRAND-PRIX



**Loszettel
besorgen!**
(erhältlich am
Veranstaltungsgelände)

Ab 17.00 Uhr
Rahmenprogramm

Ab 17.15 Uhr
 Nachwuchs Grand-Prix
über 20 Runden!

Ab 18.00 Uhr
 RAIFFEISEN Damen Kriterium
über 30 Runden!

Ab 19.00 Uhr
 RAIFFEISEN Grand-Prix
über 70 Runden mit
allen nationalen- und
vielen internationalen
Rennstars wie
Luca Paolini,
Riccardo Zoidl,
Bernhard Eisel,
Georg Preidler,
Josef Benetseder,
Patrick Konrad,
Matthias Brändle,
Gregor Mühlberger,
usw.

www.innenstadtkriterium.at

W E L S E R
I N N E N S T A D T



KRITERIUM 2015



HAUPTPREIS Gewinnen Sie
einen Skoda Fabia für ein halbes Jahr!

Wien wird als Logistikzentrum an der Donau weiter modernisiert

Neues Zentrum für schwere Güter

Felbermayr und die Wien Holding haben kürzlich in Anwesenheit von hochrangigen Vertretern aus Politik und (Hafen/Logistik)-Wirtschaft am Gelände des Alberner Hafens ein neues Schwergutzentrum eingeweiht. Als Teil der feierlichen Zeremonie wurde die Verladung eines spektakulären Schwerguttransports vorgenommen.

Der Hafen Wien, wo bereits jetzt ein multimodaler Umschlag von Gütern, die auf der Strasse, der Schiene und auf Schiffen transportiert werden, angeboten wird, ist weiter ausgebaut worden. Vor kurzem wurde ein neues Schwergutzentrum am Gelände des Alberner Hafens eingerichtet. Die anwesenden Gäste machten sich an Hand einer anspruchsvollen Schwergutverladung von den künftigen Tätigkeiten auf der neuen Anlage ein Bild.

Reduktion von Feinstaubbelastung

Bei dieser Ladung handelte es sich um ein rund 24 m langes und 382 t schweres röhrenförmiges Entschwefelungsmodul, das von MAN in Deggendorf in Bayern gefertigt wurde. Es wurde von einem Spezialschiff der Felbermayr-Tochterfirma Haeger Schmidt auf der Donau in

den Hafen Albern gebracht. Dort fand mit Hilfe eines grossen Raupenkrans der Umschlag auf einen 18-achsigen Spezialtieflader statt. Letzteres brachte das Modul in die OMV-Raffinerie Schwechat. Dort dient die Anlage zur Entschwefelung von Kraftstoffen und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Senkung der verkehrsbedingten Feinstaubbelastung.

«Zwischen der ersten Machbarkeitsstudie und der eigentlichen Projektausführung liegen fast drei Jahre harter Arbeit», führte Horst Felbermayr, Geschäftsführer von Felbermayr, aus. Seine Firma, die das Schwergutzentrum im Hafen Albern betreibt, führte die Verladung in Kooperation mit dem Hafen Wien durch.

Das neue Schwergutzentrum und die Kooperation mit der Firma Felbermayr zeige einmal mehr, wie attraktiv die Wasserstrasse Donau ist und dass das Binnenschiff als Transportmittel definitiv eine gute Zukunft hat, heisst es aus Wien. «Nicht nur Schütt- und

Stückgut, sondern auch besonders grosse und schwere Güter können auf dem Wasser umweltfreundlich und kostengünstig transportiert werden.»

Mehr Umsatz

Seit 2007 sind über 120 Mio. EUR vom Hafen Wien zusammen mit Partnern in den Hafenausbau investiert worden. Nicht zuletzt deswegen konnte die Hafengruppe Wien trotz des krisenbedingt schwierigen wirtschaftlichen Umfelds ihren Umsatz um 1,3% auf 53,6 Mio. EUR und das Betriebsergebnis um 23% auf rund 10 Mio. EUR steigern. Damit hat der Hafen Wien sein bestes Ergebnis seit fünf Jahren erwirtschaftet und liegt nahezu auf dem Niveau vor dem Beginn der Finanz- und Wirtschaftskrise. «Auch die Zahl der Mitarbeitenden in der Hafengruppe mit allen Unternehmen und Beteiligungen hat sich von 2007 bis heute um 70 auf 310 erhöht», erklärte Vizebürgermeisterin Renate Brauner. Die

Felbermayr

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels (Österreich) ist mit 78 Standorten in 17 Ländern Europas vertreten. 2800 Mitarbeitende erwirtschafteten im Jahr 2014 einen Nettoumsatz von 545 Mio. EUR. Das Unternehmen konzentriert sich vor allem auf Spezial- und Schwertransporte, Kran- und Arbeitsbühnenvermietung sowie Hoch- und Tiefbautätigkeiten.



Foto: Eva Keleny

v.l.: Fritz Lehr, Karin Zipperer, Hafen Wien, Vizebürgermeisterin Renate Brauner, Peter Hanke, Wien Holding, Horst Felbermayr, Felbermayr Holding, Wolfgang Schellerer, Felbermayr Transport.

Investitionen gingen u.a. in die Modernisierung des Containerterminals, in neue Umschlaganlagen und Lagerhallen sowie eine moderne Schienen- und Strasseninfrastruktur. «Neu ist, dass neben dem Hafen Freudenau verstärkt auch der Hafen Albern von diesen Massnahmen

profitierte», betonte Wien Holding-Chef Peter Hanke. In diesem Hafen können jetzt auf rund 4000 m² dank des modernen Equipments von Felbermayr Lasten bis zu 450 t umgeschlagen werden», erklärte Fritz Lehr, kaufmännischer Geschäftsführer des Hafens Wien. *it*

Die Häfen

Wien

Die trimodale Logistikkreuzung im Herzen der Stadt ist an eine gute Strassen-, Schienen- und Wasserinfrastruktur angebunden. Der Hafen ist als Teil der Wien Holding ein Unternehmen der Stadt. Im Logistikzentrum werden jährlich rund 13 Mio. t Güter umgeschlagen. Mit einer Fläche von 3 Mio. m² ist dieses Logistikzentrum das grösste Güterverkehrszentrum in Österreich und mit rund 100 Unternehmen und bis zu 5000 Arbeitsplätzen am Standort ein wichtiger Arbeitgeber in Region. Mit den Frachthäfen Freudenau, Albern und Lobau handelt es sich um den grössten öffentlichen Donauhafen Österreichs.

Albern

Dieser Hafen ist ein Zentrum für den Umschlag von Schüttgütern, Baustoffen und Stahl. Er ist neben dem Hafen Freudenau und dem Ölhafen Lobau einer von drei Güterhäfen an Wien. In Albern werden vor allem Baustoffe, landwirtschaftliche Produkte, Stahlerzeugnisse sowie Schüttgüter wie Getreide oder Kunstdünger umgeschlagen.

Samstag, 11. Juni 2010 / Nr. 12.055, € 1,-

Oberösterreich

Kronen Zeitung

UNABHÄNGIG

www.krone.at

Linz, Khevenhüllerstraße 31

REDAKTION: ☎ 0732/7808-0 ABO-SERVICE: ☎ 05 7060-600

Glockner erstrahlt in Rot-Weiß-Rot

Der Oberösterreicher Felix Großschartner ist neuer „Glocknerkönig“. Der 21-jährige kletterte bei der Österreich-Radrundfahrt als Erster auf das 2405 Meter hohe Hochtorn und wurde bei der Siegerehrung groß gefeiert. Spitzenreiter nach der sechsten Etappe ist jetzt der Spanier Victor de la Parte vor dem Belgier Ben Hermans (Sport).

Foto: EXPA

Traum und Wirklichkeit bei „Same river – same rules“

„Zu tun gibt es noch genug, um die Binnenschifffahrt auf der Donau in Gang zu halten.“ Diese Feststellung von PDA-Präsident Mag. Fritz Lehr ging einer Diskussion von Fachleuten über die Probleme und die Herausforderungen bei der Abbildung von nachhaltigen Logistikketten auf der Wasserstraße voraus.



Foto: Otto Steindl

Drei Teilnehmer an der Diskussion auf der PDA-Mitgliederversammlung in Wien...

WIEN. Zugegeben, in den späten 1990er Jahren haben die Uhren in Europa noch anders geschlagen. Aber bedenklich ist die Entwicklung der Binnenschifffahrt auf der Wasserstraße Donau allemal. In einer Diskussionsrunde anlässlich der Mitgliederversammlung 2015 des Vereins Pro Danube Austria (PDA) erläuterten die absoluten Kenner der Materie die Möglichkeiten für die Begeisterung von mehr Unternehmen aus der verladenden Wirtschaft für den umweltfreundlichen Verkehrsträger. Die begleitende Bestandsaufnahme über den Status quo förderte durchwegs unerfreuliche Erkenntnisse zu Tage. Dabei geriet die Bemerkung des Geschäftsführers der Kühne + Nagel Euroshipping GmbH, Friedrich Weigert, wonach das Unternehmen mit Sitz in Regensburg das entlang der RMD-Achse beförderte Aufkommen von anfangs 200.000 Tonnen auf rund 1 Mio. Tonnen Güter per anno steigern konnte, zu den wenigen positiven Tatsachen.

Ansonsten dominierte der von DI Christian Mokry von der voestalpine Stahl GmbH geäußerte Standpunkt, dass die Binnenschifffahrt auf der Donau vor sich hindümpelt, während die anderen Verkehrsträger kontinuierliche Aufkommenszuwächse verzeichnen. Diese Bemerkung bekräftigte Alexandru Capatu von Pro Danube International mit der Feststellung, wonach auf der rumänischen Donau

im Jahr 1988 in etwa 38 Mio. Tonnen Güter mit Binnenschiffen befördert wurden. Das sei mehr gewesen als heute auf der gesamten Donau bewegt werde. Ein wesentlicher Grund für diese Entwicklung seien die Versäumnisse aller Anrainerstaaten der Wasserstraße im Hinblick auf die Ertüchtigung der Infrastruktureinrichtungen.

*PDA-Präsident Mag. Fritz Lehr:
„Bei einer ordentlich gewarteten Infrastruktur und 2,5 Meter Abladetiefe ist die Wasserstraße Donau preislich attraktiv und auch wettbewerbsfähig!“*

Wirtschaftspolitische Spielchen und administrative Barrieren tun ein Übriges zur Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit des Wasserweges. „Die Verlagerer brauchen Sicherheit. Sie erwarten das zeitgerechte Eintreffen ihrer Lieferungen an den jeweiligen Zielorten, bemerkte DI Horst Felbermayr, Geschäftsführer der Felbermayr Holding in Wels. Dem gegenüber stehen die von ILL-Geschäftsführer Dr. Ralph Gallob beklagten nicht planbaren Umwelteinflüsse wie zum Beispiel Niederwasser oder das Fehlen einer ganzjährigen Abladetiefe von 2,5 Meter entlang der gesamten Donau. Nicht zu vergessen die teilweise frappanten Wissenslücken sowohl der Supply Chain Manager in den Industrie- und Handelsunternehmen als auch der Mitarbeiter bei einigen Speditionen über die Stärken der Bin-



Foto: Mierka Donauhafen Krems

...eint der Wunsch nach der Verlagerung von mehr Güterströmen auf den Wasserweg.

nenschifffahrt. Viele von ihnen sind sich gar nicht der Tatsache bewusst, dass Transportabwicklungen auf der Wasserstraße mit einem deutlich geringeren Treibstoffverbrauch verbunden sind als die vergleichbaren Verkehre per Lkw und per Bahn. Das wiederum bewirkt reduzierte CO₂-Emissionen und daraus resultierend eine verbesserte Umweltbilanz in der Logistikkette.

Stephan Paroubek von der Borealis L.A.T. GmbH beleuchtete die Problematik an einem

Beispiel aus der alltäglichen Praxis. Sein Arbeitgeber produziert in einem Werk in den BeNeLux-Staaten Düngemittel für Abnehmer in ganz Europa. Es gibt regelmäßige Lieferungen nach Bulgarien. Diese könnten zu verhältnismäßig moderaten Preiskonditionen mit Transporten per Binnenschiff nach Südosteuropa verbracht werden. Der pro Tonne zu leistende Aufwand beliefe sich auf 45 Euro. Aber statt dessen wird die Ware im Hafen Ghent in Lots von rund 3.000 Tonnen auf Hochsee-

Der neu gewählte Beirat

Baumann Norbert	Danu Transport GmbH
Blachnik Paul, Mag.	Wirtschaftskammer Österreich - Schifffahrt
Brewi Karl, Dr.	Tanktransport Service Donau GmbH
Bsirsky Günther HR DI	OÖLR, Direktion Straßenbau und Verkehr
Dicke Andreas	BAVARIA Schifffahrts- und Speditions-AG
Faast Andrea, DI	Wirtschaftskammer Wien
Fuchshuber Daniela, Mag.	Fuchshuber Agrarhandel GmbH
Gierer Roman	Stora Enso Wood Products GmbH
Hollmann Rudolf, MSc	RHI AG
Kneifel Gottfried, Dir. BR	Österr. Wirtschaftsbund
Kronsteiner Harald, Mag.	Linz AG
Luger Klaus, Dr.	Landeshauptstadt Linz
Matscheko Renè, Mag.	voestalpine Rohstoffbeschaffungs GmbH
Mierka Hubert, KommR	Mierka Donauhafen Krems GmbH & Co KG
Paroubek Stephan	Borealis L.A.T GmbH
Riedl Robert, Mag.	Wirtschaftskammer Oberösterreich
Schauer Oliver, FH-Prof. Dr.	FH OÖ - Logistikum Steyr
Schicker Rudolf, DI	Klubvorsitzender SPÖ
Schreckeneder Doris, Mag.	Gsf. STERN & HAFFERL Verkehrsgesellschaft m.b.H.
Schrott Martin, DI	Verbund Hydro Power AG
Schuh Monika Mag.	Industriellenvereinigung, Bereich Industriepolitik, Infrastruktur, Energie, Umwelt
Vorderwinkler Reinhard, Min.Rat DI	BMVIT
Weigert Friedrich	Kühne + Nagel Euroshipping GmbH
Zibuschka Friedrich Prof. DI Dr.	NÖLR, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7)
Zwanzl Sonja, KommR BR	Wirtschaftskammer NÖ

schiffe verladen, spricht sie absolviert die Reise per Seefracht – und das zu Kosten von 50 Euro pro Tonne.

Bei einer oberflächlichen Beschäftigung mit der Materie sind die Mehrkosten von 15.000 Euro pro 3.000-Tonnen-Lot schwer zu rechtfertigen. Jedoch verstehen die Supply Chain Manager der Borealis Group ihr Geschäft. Sie begründen die im konkreten Fall an den Tag

gelegte Zurückhaltung gegenüber der Wasserstraße mit der Summe der administrativen Schwierigkeiten hervorgerufen durch die Zollbehörden in Serbien, Wartezeiten an den Grenzen oder vor Schleusen und durch mehr oder weniger problematische Überprüfungen der Schifffahrtspolizei. Dazu kommen die diversen hydrologischen Abhängigkeiten der Donau, über die in dieser Zeitschrift seit Jahren

ausführlich berichtet wird. Wobei die Borealis-Gruppe der Wasserstraße durchaus aufgeschlossen begegnet. So verschickt zum Beispiel die Linzer Produktionsstätte des Unternehmens beträchtliche Mengen an Fertigwaren per Binnenschiff zu den Kunden und Geschäftspartnern in Zentral- und Südosteuropa.

In diesem Zusammenhang bezeichnete Alexandru Capatu das von den meisten Befürwortern der Binnenschifffahrt auf der Donau formulierte Ziel mit dem Titel „Same river – same rules“ als reines Wunschdenken. In seinen Ausführungen kritisierte er die absurden Gebühren am Donau-Schwarzmerkanal, die Wartezeiten vor den Schleusen in Ungarn und Serbien sowie die Formularflut bei der Einreise nach Serbien. Außerdem gebe es kaum ein Binnenschifffahrtsunternehmen, das in zwei aufeinanderfolgenden Jahren Gewinne erzielt habe. Dadurch fehlten die Mittel für die überfällige Modernisierung der Flotten.

Abgesehen von den dringend notwendigen Investitionen in die Ertüchtigung der Infrastruktureinrichtungen speziell auf den unteren Abschnitten der Donau und in die Überholung der Schiffsflotten bezeichnete Andreas Dicke von der Bavaria Schifffahrts- und Speditions-AG die Einführung von Servicekonzepten geprägt von verhältnismäßig kurzen Laufzeiten als ein entscheidendes Kriterium für die Herbeiführung eines nachhaltigen Aufschwunges in der Binnenschifffahrt auf der Donau. Ihm schwebt eine Modell zur Beförderung von 15.000 Tonnen Gütern von Wien nach Constanza und retour in rund zehn Tagen vor Augen, und das zu attraktiven Konditionen versteht sich. Das lässt sich laut seiner Einschätzung der Sachlage umsetzen, wenn sowohl die Vertreter der zuständigen Behörden als auch die Verantwortlichen der mit der Darstellung von Logistikketten unter Einschaltung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Wasserstraße befassten Unternehmen ihre Hausaufgaben machen. ●

Hafen Wien Albern ist neuer „Hotspot“ für Schwergut-Umschlag

Der Hafen Wien fügt sich ab sofort in die Konzepte der Anbieter von High & Heavy-Transportlogistikkonzepten ein. Das neue Schwergutzentrum in Albern kann Lasten bis 450 Tonnen und überdimensionale Güter im Regelbetrieb umschlagen. Betreiber der Anlage ist mit der Felbermayr-Gruppe ein unangefochtener Spezialist in dieser Disziplin.



Die Eröffnung des Schwerlastzentrums im Hafen Wien Albern...

WIEN. Für die Verantwortungsträger der Hafen Wien-Gruppe war der 17. Juni 2015 ein denkwürdiges Datum. Mit der an diesem Tag erfolgten offiziellen Inbetriebnahme des Schwergutzentrums im Alberner Hafenbecken expandiert das Unternehmen in ein Marktseg-

ment, in dem ihm bisher die Hände gebunden waren. Gemeint ist der Umschlag von schweren und überdimensionalen Gütern, wo das trimodale Logistikzentrum in der österreichischen Bundeshauptstadt bis dato das Nachsehen gegenüber den Mitbewerbern in Linz

und Bratislava hatte. Man sei im Regelbetrieb bisher auf das Handling von Gütern mit maximal 40 Tonnen Stückgewicht eingeschränkt gewesen, räumten die Geschäftsführer Mag. Karin Zipperer und Mag. Fritz Lehr im Beisein der Wiener Vizebürgermeisterin Renate Brauner und des Wien Holding-Chefs KommRat Peter Hanke vor der Presse ein. Aber nun könne man auch „die ganz schweren Brocken“ stemmen.

Vorausgegangen ist dieser Weiterentwicklung ein Investment in der Größenordnung von rund 1 Mio. Euro durch die Hafen Wien-Gruppe in die Verlängerung und Verstärkung der Spundwand im Hafen Albern um rund 100 Meter sowie in die Schaffung einer Schwergutplattform mit 4.000 m² befestigter Fläche. Betreiber der Anlage – auf Grundlage eines Partnerschaftsvertrages mit mehr als 10 Jahren Laufzeit – ist die Felbermayr-Gruppe. Deren Spezialisten vertreten seit den 1990er Jahren den Standpunkt, wonach die im internationalen Anlagen-, Hoch- und Tiefbau tätigen beziehungsweise in der Windkraftindustrie engagierten Unternehmen nur mittels größerer Anlagen Rationalisierungen erzielen können.

Um diesem Trend Rechnung tragen zu können, hat das Familienunternehmen mit-

Fokussierung auf Spezial- und Schwertransporte, Kran- und Arbeitsbühnenvermietung sowie Hoch- und Tiefbautätigkeiten mit 2.800 Mitarbeitenden an 78 Standorten in 17 Ländern Europas und 545 Mio. Euro Nettoumsatz (2014) vor 20 Jahren den Schwerlasthafen der voestalpine Stahl Linz erworben und anschließend mit beträchtlichen Investitionen grundlegend ertüchtigt. Das 28 Hektar große Areal beherbergt heute abgesehen von dem mit zwei Portalkränen mit 400 und 200 Tonnen Tragfähigkeit und einem 60-Tonnen-Containerkran ausgestatteten Hafenbecken mit 100 Meter Länge und 17 Meter Breite moderne Hallen mit 6 Hektar gedeckter Fläche und Schwerlastkränen für die Durchführung von Tätigkeiten in den Bereichen Lagerung und Produktion. Ein weiterer Schwerlasthafen befindet sich in Krefeld in Nordrhein-Westfalen (vgl. Bericht in PDA aktuell Nr. 1/2015, S. 6).

Über den Schwerlasthafen in Linz deckte die Felbermayr-Gruppe bislang die Wirtschaftszentren in Oberösterreich, Steiermark und im Osten des Bundesgebietes ab. Dabei wurden und werden zum Beispiel schwere und überdimensionale Komponenten von den Werken der großen Apparate- und Industrieanlagenbauer zur Endmontage nach Linz verbracht und anschließend mit Binnenschiffen in die Rheinmündungshäfen abgefahren. In der umgekehrten Richtung und bei Vorholungen aus Deutschland besitzt der Umschlag von Bauteilen für Windkraftanlagen und Einsätze in der



...war vom ersten spektakulären High & Heavy-Umschlag geprägt.

Energiewirtschaft einen hohen Stellenwert.

Beide Szenarien waren bisher mit dem Makel der relativ großen Distanzen zwischen Linz einerseits und den Lade-/Lieferstellen in der Bundeshauptstadt, in den östlichen Regionen von Niederösterreich und im Bur-

genland andererseits behaftet. Maximal rund 140 Tonnen schwere Sendungen können auf den Straßen befördert werden. Freilich empfiehlt sich eine derartige Vorgehensweise nur für die Bewältigung der sogenannten „ersten und letzten Meile“. Ansonsten sind die dafür

Neues Service- und Kompetenzzentrum in Hörsching

In Hörsching, keine 10 km von Linz und Wels entfernt und direkt an der Bundesstraße B1 gelegen, entsteht ab sofort auf 20.000 m² ein modernes Service- und Kompetenzzentrum für Case Construction Equipment Baumaschinen, Nutzfahrzeuge und Busse von Iveco und Magirus Lohr Brandschutztechnik.

„Jetzt geht's los!“, freut sich Andreas Klauser, Brand President von Case IH und Steyr sowie Aufsichtsratsvorsitzender von Iveco Magirus. „Das Kompetenzzentrum in Hörsching wird der neue Dreh- und Angelpunkt für Servicequalität in Oberösterreich.“ Regionale Wertschöpfung wird bei diesem Projekt großgeschrieben: „Wir haben Partner und Lieferanten für den neuen Standort bewusst aus der Region gewählt. Die Firma Felbermayr aus Wels als Generalunternehmer wird sämtliche Aktivitäten bis zur Fertigstellung federführend koordinieren“, so Andreas Klauser. Nicht nur bei der Errichtung, sondern auch im Betrieb des neuen Standortes werden so regionale Arbeitsplätze gesichert. Denn ab Frühjahr 2016 werden bei

CNH Industrial und seinen Marken insgesamt 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 10 Lehrlinge, in Hörsching tätig sein. Konkret entstehen bis zum Frühjahr 2016 ein architektonisch anspruchsvolles Bürogebäude, ein umfangreiches Ersatzteillager, ein großzügiger Werkstättenbereich für Lkw-, Bus- und Baumaschinenwartungen und -reparaturen sowie umfangreiche Präsentations- und Schulungsräume. Das von Architekt Wagner Projekt geplante Hauptgebäude wird zur repräsentativen Visitenkarte für CNH Industrial und für einen gemeinsamen Auftritt der Konzernmarken. Auf über 5.000 m² Nutzfläche, wird modernste Arbeits- und technische Infrastruktur zur Verfügung stehen.

Die drei Marken Iveco, Case Construction Equipment und Magirus Lohr sind Teil des weltweit agierenden CNH Industrial Konzerns. Die Fertigstellung der Gebäude ist bis Ende Mai 2016 geplant. Das Investitionsvolumen beträgt 10 Mio. Euro bis zum Vollausbau.

www.cnhindustrial.com



Von links: Horst Felbermayr sen. (Fa. Felbermayr), Karl-Martin Studener (GF Iveco Österreich), Horst Felbermayr jun. (Fa. Felbermayr), Andreas Klauser (Vorstandsvorsitzender Iveco Magirus), LH-Stv. Franz Hiesl, Bgm. Gunter Kastler, Richard Reder (GF Magirus Lohr), Martin Stranzl (GF Iveco Österreich) und Othmar Mitterlehner (GF Case Construction Equipment).

One-Stop-Shop für CNH Industrial-Kunden: „Wir nutzen in Hörsching alle denkbaren Synergien in Vertrieb und Service und können diese Vorteile direkt an die Kunden weitergeben“, so Andreas Klauser.



Leute beschäftigten. Wir begleiten unseren Kunden auf ihren Wegen.

LANDLEUTE

INTERVIEW DER WOCHE

Für Siemens sind wir bis nach Nigeria gegangen.

MIT HORST FELBERMAYR

Wird Ihnen da nicht schummrig, bei dem Gedanken, für so viele Menschen Verantwortung zu tragen?

Schummrig wird mir aus anderen Gründen. Ich wahrnehme ein positiv denkender Mensch. Jetzt habe ich Sorge, was rundherum passiert. Als wir zur EU kamen, wurde das bejubelt. Jetzt sind wir drauf und dran, eine Riesenchance zu vergeben. Europa hat den Faden verloren. Jeden Tag kommen neue Gesetze. Wir schleppen eine gewaltige Bürokratie mit uns. Und Politiker sagen, sie würden Arbeitsplätze schaffen und die Wirtschaft entfesseln. Passieren tut aber etwas anderes.

Das ist auch eine Anspielung auf den Brachvogel, der Ihnen die Übersiedlung auf den Welsler Flugplatz vermasselt hat.

Ich bin zutiefst enttäuscht. Wir haben schon Pläne entwickelt - mit Zentralgebäude und Werkstätten, mit einem Park, einem Kindergarten und vielem mehr. Der Brachvogel brütet überall. Die gibt es millionenfach. In Nord- und Südeuropa ist er Jagdwild, während wir hier für die Aufzucht verantwortlich sind. Die Stadtpolitik hat uns toll unterstützt. Aber wissen Sie, was mir Leute aus der Lan-

wir können Ihnen nicht helfen. Gegen den Umweltanwalt und seine Aktivisten

Wird es mit 70 nicht Zeit, leiserzutreten?

Angesichts der Größe des Unternehmens?

Man sollte Leistungsträger ordentlich behandeln. Damit meine ich nicht nur Unternehmer, sondern alle, die hart arbeiten. Wenn ich für einen Mitarbeiter Abgaben von 4500 Euro leiste und er am Ende 1500 Euro netto herausbekommt, ist das beschämend. Um dieses Geld kann man keine Familie ernähren. Was passiert? Die Partnerin muss arbeiten, das Fehlen der Mutter wird durch Krippen, Kindergärten und Horte ersetzt. Als ich jung war, richtete sich der Steuerersatz nach der Anzahl der Kinder. Heute werden Beihilfen gewährt. Schon das Wort ist diskriminierend, wenn jemand Vollzeit arbeitet.

Haben Sie jemals etwas versäumt?

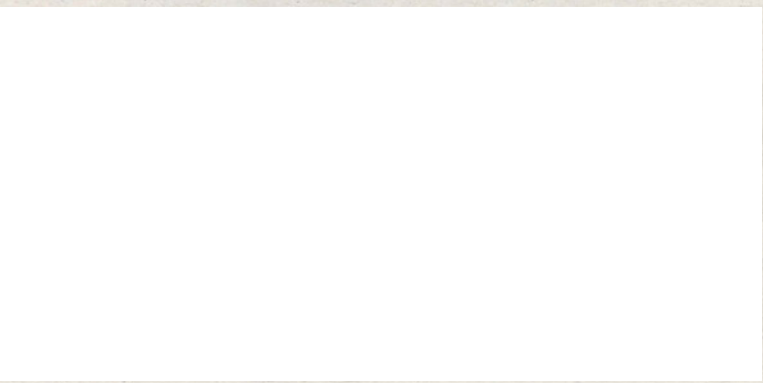
Mein Blick ist die Zukunft gerichtet. Ich hätte noch gerne erlebt, dass die Firma Felbermayr auf dem Welsler Flugplatz ein neues Zuhause findet.

Haben Sie jemals daran gedacht, Ihr Unternehmen zu verkaufen?

Wissen Sie, was ich dann wäre? Ein armes Schwein, weil ich es nicht geschafft hätte, das weiterzugeben, was wir uns mit den Mitarbeitern aufgebaut haben.

Vom kleinen Lkw-Mechaniker zum Global Player. „Ohne meine Frau Gisele hätte ich das nie geschafft“, sagt Horst Felbermayr.

seit 15 Jahren im Unternehmen. Wesentliche Akzente setzte er in der Bausparte. Zuletzt errichtete Felbermayr zwei große Kräftewerke an der Mur. Bei Kränen und Spezialtransporten spielt das Welsler Unternehmen in der Europaallga. Felbermayr-Kräne kommen auch offshore beim Bau von Windkraftwerken zum Einsatz.



Welsler Zeitung

WELS | WELS-LAND | GRIESKIRCHEN | EFFERDING



Wetter heute:
Sehr sonnig und
sommerlich heiß.
16 bis 34 Grad

29

„Man sollte Leistungsträger ordentlich behandeln“

Horst Felbermayr zieht 70-jährig Bilanz: Er schuf ein Firmenimperium und überlebte einen schweren Rennunfall

Von Erik Fannler

WELS. Mit 70 legt der Unternehmer und Hobby-Rennfahrer Horst Felbermayr den Retourgang ein. Sein Imperium will er nun schrittweise an die nächste Generation übergeben. Im Interview mit der Welsler Zeitung zieht Felbermayr eine Lebensbilanz. Und rechnet ab.

■ **Im aktuellen Trend-Ranking belegte Ihr Unternehmen Platz 183. In Oberösterreich sind nur 27 Firmen größer als Felbermayr.**

Horst Felbermayr: Ich verfolge das nicht. Ich weiß natürlich, dass wir aktuell bei 550 Millionen Euro Umsatz liegen und europaweit 2800

Europa hat den Faden verloren. Jeden

Tag kommen neue Gesetze. Wir schleppen eine gewaltige Bürokratie mit uns. Und Politiker sagen, sie würden Arbeitsplätze schaffen und die Wirtschaft entfesseln. Passieren tut etwas anderes.“

desregierung gesagt haben? Herr Felbermayr, wir sind entsetzt, aber

können sie nichts ausrichten. Ist das nicht absurd?

■ **Sie hatten 2011 einen schweren Rennunfall und wären beinahe ums Leben gekommen.**

Rennfahren ist mein Hobby. Ich war schon in jungen Jahren begeisterter Motorsportler. Der Unfall in Le Mans war schlimm. Ich hatte 1000 Schutzengel. Mein Becken hat ausgesehen wie ein Glasscherbenaugen. Ich hatte einen Genickbruch, kaum eine Rippe war noch ganz. Ich bin 18 Wochen gelegen, davon sechs Wochen auf der Intensivstation. Der menschliche Körper ist ein Wunder. Jetzt gehe ich und habe keine Schmerzen.

nehmens ist ein schneller Rückzug nicht möglich. Meine Frau und ich werden die operative Führung des halb schrittweise abgeben. Unsere Jugend ist ganz toll. Die Schwiegertochter macht in der Finanzverwaltung einen großartigen Job. Mein Sohn Horst ist schon seit 15 Jahren im Haus und setzt in dieser Zeit wichtige Akzente. Er ist mir sehr ähnlich, das erzeugt auch Reibung.

■ **Wie definieren Sie das Wort Reichtum?**

Reichtum? Schauen Sie, ich habe weder Konten in Vaduz noch in der Schweiz. Unser Kapital steckt in der Firma und in unseren Mitarbeitern. Das Wort Reichtum erzeugt nur Neid.

■ **DAS UNTERNEHMEN**

Gemeinsam mit seiner Frau Gisela schuf Horst Felbermayr aus dem Kleinunternehmen seines Vaters eine Holding, unter der 32 Unternehmen an 71 Standorten in 17 Ländern tätig sind. Die Firma Felbermayr ist Komplettanbieter in den Bereichen Transport- und Hebertechnik sowie Hoch-, Tief- und Spezialtiefbau. Zuletzt wurde mit 2800 Mitarbeitern ein Nettoumsatz von 545 Millionen Euro erzielt.

Horst Felbermayr jun. arbeitet

Felbermayr Wasserbau saniert 124 Jahre alte Donaubrücke in Bratislava

Neues Gesicht für „Stary Most“

Bereits im Oktober 2014 begann Felbermayr Wasserbau mit den Sanierungsarbeiten der 124 Jahre alten Donaubrücke in Bratislava. Bis Ende 2015 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Bis dahin werden die Pfeiler der 450 Meter langen Brücke zur besseren Schiffbarkeit reduziert und ergänzend zu Geh- und Radwegen wird die Brücke über zwei Straßenbahngleise verfügen.

Von Nassbaggerarbeiten bis hin zu Unterwassermeißel- und Fräsarbeiten reichten die Gewerke des Felbermayr-Wasserbaus zur grundlegenden Modernisierung der „Stary Most“, was zu Deutsch so viel wie alte Brücke bedeutet. Zum Ziehen und Rammen von Spundbohlen, sowie zuletzt zum Einschwimmen der neuen Brückenkonstruktion waren aber auch umfangreiche ingenieurwasserbauliche Qualitäten nötig. Tatsächlich im Original erhalten sind nur noch einige der unter Kaiser Franz Joseph I. errichteten Brückenpfeiler, da die stählerne Brückenkonstruktion im 2. Weltkrieg zu Verteidigungszwecken gesprengt wurde.

Bessere Schiffbarkeit

„Im Zuge der Sanierungsarbeiten haben wir zwei der insgesamt sieben Pfeiler abgebaut“, erklärt Felbermayr-Bereichsleiter Hans Wolfsteiner den Beginn der Arbeiten. Einer dieser Brückenpfeiler wurde an anderer Stelle im Flussbett neu errichtet. Damit wurden die ursprünglich zwei schiffbaren Durchfahrtsöffnungen von je etwa 80 m Breite auf eine rund 120 m breite Öffnung reduziert beziehungsweise erweitert. Die Verkleidung dieser rückgebauten Brückenpfeiler wurde im Jahr 1891 aus mühevoll bearbeiteten Granitblöcken fertiggestellt. Die Granitblöcke haben ein Einzelgewicht von rund 1.400 Kilogramm. Um diese Steine wiederverwenden zu können, wurden sie zuvor sorgsam Stück für Stück mittels Hydraulikgreifer abgetragen, nummeriert und bis zum Einsatz für den neuen Brückenpfeiler an anderer Stelle am Ufer gelagert. Für diese historisch bedeutsamen Arbeiten kamen das Motorschiff GRAFENAU, das Baggerstelzenponton LUDWIG, sowie ein weiterer Deckleichter mit zwei Ankerpfählen zum Einsatz. Die Stahlbetonfundamente der beiden rückgebauten Brückenpfeiler wurden bis auf einen Meter unter der Stromsohle abgebrochen, im Anschluss wurde die so entstandene Baugrube mit Kies verfüllt. „Zur Errichtung des neuen Brückenpfeilers wurde ein Spundwandkasten errichtet“, sagt Wolfsteiner. Anschließend sei dann das Wasser aus dem Kasten abgepumpt worden und man habe zudem auch eine schwimmende Verbindungsstraße zwischen Ufer und Arbeitsebene errichtet. Danach konnte mit dem Bau des neuen Pfeilers aus Stahlbeton begonnen werden.

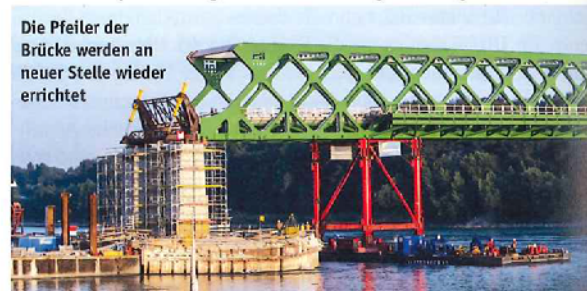
1.200 Tonnen Stahlkonstruktion

Im August 2015 begann dann mit dem Einschub des ersten von insgesamt drei Brückenelementen das große Finale. Das Brückentragwerk wurde teilweise in Tschechien vorgefertigt, auf die Bau-



Noch im Oktober wurde der letzte Teil der Stahlkonstruktion eingeschoben | Bilder: Felbermayr

stelle transportiert und vor Ort fertiggestellt. Diese Komponente, mit einem Gewicht von 1.200 Tonnen, wurde mittels hydraulischer Pressen landseitig in Richtung Donau geschoben, dort von einem Ponton unterstützt und mittels Winden und Anker eingeschoben. Für das Erreichen der korrekten horizontalen Lage wurde das Ponton entsprechend getrimmt. Die Feinjustierung wurde mittels



Die Pfeiler der Brücke werden an neuer Stelle wieder errichtet

hydraulisch verstellbarer Schwerlasttürme bewerkstelligt. Noch im Oktober wurde dann der letzte Teil der Stahlkonstruktion eingeschoben. „Anschließend folgen das Verkleiden des neuen Pfeilers mit den zuvor nummerierten Granitsteinen, das Ziehen der Spundbohlen sowie Nassbaggerungen zur Herstellung der korrekten Flusssohle“, nennt Wolfsteiner die abschließenden Arbeiten. Eröffnet werden soll die Brücke noch Ende dieses Jahres. www.felbermayr.cc

Dü

Das Bauprojekt hat beeindruckende Dimensionen





Baubeginn für CNH-Manager Klausner mit Landespolitiker Franz Hiesl und Bürgermeister Gunter Kastler (Fotoatelier 2/Wels)

CNH setzt sich in die Nähe zweier Konkurrenten

Konzern will mehr Baumaschinen und Löschfahrzeuge verkaufen

HÖRSCHING. Zehn Millionen Euro investiert CNH Industrial in einen neuen Service- und Verkaufstandort in Hörsching. Gestern war die Spatenstichfeier. Unter einem Dach werden dann Iveco-Lkws und Busse, Case Baumaschinen und Feuerwehrfahrzeuge von Magirus Lohr verkauft und später gewartet.

Das Projekt ist insofern pikant, als einerseits der Baumaschinenhersteller Wacker Neuson wenige hundert Meter weiter seine neue Zentrale hat, andererseits in Leonding und Traun Rosenbauer seine drei Werke für Feuerwerausstattungen betreibt. Case-IH-Manager Andreas Klausner ist auch Aufsichtsratsvorsitzender von Iveco Magirus und hat – wie berichtet – mit seinen Feuerwehr-Angeboten gegen den angestammten Konkurrenten erste Erfolge erzielen können.

Klausner will Busse forcieren

Aber nicht nur den Lokalmatadore Wacker Neuson und Rosenbauer will Klausner Geschäft abspenstig machen, auch für Iveco-Busse sieht er (gegen MAN) großes Potenzial: „Es passt gut, dass die Busverkäufe des Verkehrsverbund neu ausgeschrieben werden. Die nunmehrige Servicenähe wird uns beim Neugeschäft helfen.“

Ein erster Großauftrag wurde kürzlich mit dem Möbelriesen

XXXLutz fixiert. Iveco liefert 50 Kleintransporter für die Selbstabholer.

Iveco betreibt in Marchtrenk einen kleineren Servicestützpunkt, dieser übersiedelt nach Hörsching. Insgesamt sollen ab Mai 2016 60 Mitarbeiter beschäftigt werden, davon sind an die 35 zusätzliche Stellen.

Dass es im Zentralraum Linz, Wels und Steyr zu viele Lkw-Werkstätten gibt, bestreitet Klausner nicht. Weil die Region gleichzeitig

für etwa 20 Prozent des heimischen Nutzfahrzeuge-Marktes stehe, sieht er für diesen neuen Konzernbetrieb aber ein gutes Potenzial. „Das ist eines von fünf weltweit genehmigten Investitionsprojekten des CNH-Konzerns im heurigen Jahr.“

Verkauft hat den Grund an der Bundesstraße 1 Polytec-Chef Friedrich Huemer „zu einem Freundschaftspreis“ – wie er betonte. Die Polytec-Zentrale ist unmittelbar neben der Baustelle. (sib)

MEHRERE MARKEN UNTER EINEM DACH

1 Das Projekt: Von 20.000 Quadratmeter werden in einem ersten Schritt 4300 Quadratmeter verbaut. Bis zu 16 Lkw und vier Busse können gleichzeitig repariert werden. Dazu kommen zwei Arbeitsplätze für Baumaschinen und einer für ein Brandschutzfahrzeug, weiters Verkaufsräume für diese Marken.

2 Case Construction Equipment: Seit 2013 gab es Standorte des Baugeräte-Erzeugers in Österreich in Wöllersdorf und Matri.

3 Iveco: Der Österreich-Importeur für die Nutzfahrzeuge vom Transporter bis zum Linienbus beschäftigt 189 Mitarbeiter.

4 Magirus Lohr: In Kainbach bei Graz bauen 138 Mitarbeiter Löschfahrzeuge, in Österreich hat das Unternehmen laut Eigenangaben einen Marktanteil von 30 Prozent.



Feuerwehrfahrzeug Magirus Lohr Iveco

Dicker Vogel

Am Flughafen Hörsching landete letzten Samstag eine Antonov AN-124, eines der größten Transportflugzeuge der Welt mit einer Nutzlast von 150.000 Kilogramm. Aber auch vom Lärm dieser Monstermaschine haben sich die Störche und Reiher, die den Flughafenbetrieb stören, nicht vertreiben lassen.

>> Seite 4, 5





Im neuen Tunnel laufen Spachtelarbeiten. Die Verantwortlichen freuen sich, dass der Rohbau bald fertig sein wird: Josef Heiß (links), Michael Egger von der örtlichen Bauaufsicht, Christian Daxer von der Firma Felbermayr und Hauptpolier Rene Glanzer.

BILD: SN/ROBERT RATZER

Der neue Tunnel wird teurer

Der unerwartet schlechte Baugrund hat den Zeitdruck und die Kosten beim Lärmschutzprojekt in Zederhaus erhöht. Die erste Röhre soll nun knapp vor Weihnachten eröffnet werden.

THOMAS AUINGER

ZEDERHAUS. Weihnachten 2015 wird für die Lungauer Transit-Gemeinde Zederhaus ein besonderes Fest. Am 23. Dezember soll die erste Röhre des neuen Lärmschutztunnels der A10 Richtung Villach in Betrieb gehen. Allerdings mit Verzögerung. Ursprünglich hätte es bereits im Oktober so weit sein sollen.

Seit knapp zwei Jahren hat Zederhaus die Großbaustelle an der Autobahn. Die Straßengesellschaft Asfinag hatte nach langem Ringen Gesamtkosten von 67,3 Millionen Euro veranschlagt. Da der Untergrund der vor vier Jahrzehnten gebauten Tauernautobahn schlechter ist als angenommen, kostet das Millionen. Ein Teil der Mehrkosten konnte laut

Projektleiter Josef Heiß aus Vorsorgen im Voranschlag gedeckt werden, das sei bei Großbaustellen nicht unüblich. Und zwei Millionen Euro sind zusätzlich nötig. Deshalb betragen die Kosten nun 69,3 Millionen.

Technisch wurden die Probleme vor allem mit Gussrammpfählen und Bodenauswechslungen gelöst. Mit zusätzlichen Schalensystemen wurde Zeit wettgemacht. Das ist auch für die zweite Röhre Richtung Salzburg geplant, sodass die Gesamtfreigabe bis März 2017 oder spätestens bis zum Reiseverkehr im Mai sichergestellt sein werde. Im Sommer 2017 soll dann alles fertig sein, einschließlich Begrünung.

„Wir haben den zeitlichen Bauablauf angepasst“, sagt Heiß. Heuer am 4. August muss der

Rohbau der ersten Tunnelröhre abgeschlossen sein. Dann folgt die Montage der Elektro- und Sicherheitstechnik (zum Beispiel Belüftung, Funk und Brandmeldeanlage).

Wer von den Mehrkosten wie viel zu tragen hat, steht noch nicht genau fest. Grundsätzlich sei der Boden das Risiko des Bauherrn. Nach den Bodenerkundungen (Kernbohrungen) „haben wir leider nicht in diesem Ausmaß erkannt, dass der Boden so schlecht ist“, erklärt der Projektleiter. Dies wäre ohnehin sehr schwer festzustellen und „nur mit einem Voraushub zu erkunden gewesen“. Der Asfinag-Mann gibt sich optimistisch, dass mit dem Auftragnehmer, der bauausführenden Firma Felbermayr, eine einvernehmliche Lösung er-

zielt werden könne. Heiß: „Ich bin zuversichtlich, dass es zu einem positiven Abschluss kommt. Momentan trennt uns noch ein bisschen was an Geld.“

Durch den neuen, 1545 Meter langen, in offener Bauweise errichteten Tunnel werden zwei Fahrstreifen geführt – ohne Gegenverkehr. Die zwei Spuren Richtung Salzburg werden provisorisch verlaufen. „Eine Herausforderung ist das begrenzte Baufeld für zwei Richtungsfahrbahnen“, so Josef Heiß. Das bedeute eine Inselbaustelle, die nur von vorn und hinten, also den beiden Portalbereichen, zu beschicken sei. Im Jänner 2016 sollen das Abtragen und der Rückbau der derzeitigen Fahrbahn beginnen. Auf der Baustelle sind zirka 100 Arbeitskräfte im Einsatz.

★ 0 später lesen

25. August 2015 | 00.00 Uhr

Kleve

Flutmulde: Volumen wie Cheops-Pyramide



Auf dem Bild zu sehen: Staatssekretär Enak Ferlemann (rechts), der Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Hans-Heinrich Witte (links), und NRW-Umweltminister Johannes Remmel. FOTO: van Offen

Kleve. Gestern weihte politische Prominenz mit einem symbolischen Schnitt durch ein schwarz-rot-goldenes Band die Reeser Flutmulde ein. Der "Bypass" für den Rhein hat 60 Millionen Euro gekostet. **Von Michael Scholten**

Mit dem symbolischen Schnitt durch ein schwarz-rot-goldenes Band weihten Vertreter von Bund, Land und Kommunen jetzt die Reeser Flutmulde ein.

Der drei Kilometer lange und 60 Millionen Euro teure "Bypass" zwischen der Reeserschans und Obermörmtter soll die Funktion des Rheins als Schifffahrtsweg stabilisieren und vor allem den Hochwasserschutz für die Stadt Rees verbessern.

Bei einem Festakt an Bord des Ausflugschiffes RheinFantasie sprach Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, von einer "Win-Win-Situation". Die Schifffahrt, der Hochwasserschutz und die Umwelt profitierten gleichermaßen von der Flutmulde. Schon beim Januar-Hochwasser sei deutlich geworden, dass der Rhein den neuen Nebenzweig "wie selbstverständlich" annehme.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, lobte die Flutmulde als "mustergültige Maßnahme". Er verwies auf die Bedeutung des Rheins: 200.000 Schiffe transportieren jedes Jahr Güter mit einem Gesamtvolumen von 160 Millionen Tonnen.

Um die Schifffbarkeit der wichtigsten Wasserstraße Deutschlands zu sichern und zu verbessern, sei jährlich eine Investition von 1,5 Milliarden Euro nötig.

Daneben sei man aber auf das Fachwissen von Ingenieuren angewiesen. Der Staatssekretär appellierte an die Zuhörer, die jüngste Generation für den Ingenieursberuf zu begeistern.

Auch NRW-Minister Johannes Remmel regte scherzhaft eine Castingshow an, in der Ingenieure und Handwerker gesucht werden. Der Minister wertete die Zusammenarbeit aller Behörden und Firmen bei der Flutmulde als gute "Zukunftsperspektive für weitere gemeinsame Anstrengungen von Schifffahrt, Hochwasserschutz und Umweltschutz".

Zugleich appellierte er an den Bund, den Hochwasserschutz in NRW stärker zu fördern, da die Rheinufer eine dichte Besiedelung und einen hohen Grad an Industrialisierung aufweisen.

Ein vorsorgender Hochwasserschutz sei erheblich günstiger als die nachträgliche Begleichung von Hochwasserschäden.

Der Bürgermeister von Kalkar, Gerhard Fonck, sprach auch im Namen seiner Amtskollegen aus Rees und Xanten, Christoph Gerwers und Thomas Görtz. Er bezeichnete die Flutmulde als ein "Jahrhundertprojekt", von dem die Bürger und der Tourismus in den drei Anlieger-Kommunen profitieren.

Horst Felbermayr, Geschäftsführer der bauausführenden Rheinhold Meister Wasserbau GmbH, wartete mit ganz großen Zahlen auf: So seien die 2,2 Millionen Kubikmeter Material, die beim Bau der Flutmulde bewegt wurden, mit dem Volumen der Cheops-Pyramide in Ägypten vergleichbar. Die bearbeitete Fläche entspreche wiederum 32 Fußballfeldern.

Birgitta Beul, Amtsleiterin des Wasser- und Schifffahrtsamtes Duisburg-Rhein, dankte allen beteiligten Behörden und Firmen sowie den Anliegern in Ober- und Niedermörmtter, die sechs Jahre lang die Bauarbeiten in Kauf nehmen mussten.

Nun sei die Maßnahme "zum Wohl des Rheins und zum Wohl der Menschen" abgeschlossen.

Schwergut geht auf das Wasser

TRANSPORTWIRTSCHAFT: Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer Felbermayr Transporte und Hebeteknik GmbH & Co KG, über die Entwicklung im Transport von Schwerlastgut in den letzten drei Jahrzehnten.

VON WOLFGANG SCHELLERER

Meine persönlichen Erfahrungen in der Branche beginnen im Jahr 1981 – und das ist immerhin fast 35 Jahre her. Bei Felbermayr ist man zu diesem Zeitpunkt unter anderem mit den ersten Transporten in den Nahen Osten gefahren. Irak, Iran, Syrien und viele andere exotische Ziele waren am Plan. Durchgehender Straßentransport war das Ziel, an eine konventionelle Verschiffung mit Vor- und Nachlauf zu einem Hafen war aufgrund mangelnder Abfahrten und Umschlagmöglichkeiten nicht zu denken. Nur jene Teile, die tatsächlich aufgrund der Dimensionen oder dem Gewicht nicht mehr

auf der Straße zu fahren waren, wurden verschifft. Hier gab es dann das Problem des Vorlaufs. Einen Main-Donau-Kanal gab es damals nicht und daher wurden viele Transporte in Kehlheim aus dem Binnenschiff ausgeladen und auf der Straße bis Bamberg verbracht, wo erneut mittels Großkran in ein Binnenschiff umgeladen und anschließend zu den ARA-Häfen gefahren wurde. Die ersten Flachbetten und Kesselbrücken sowie schwere Achslinien wurden angeschafft.

Verschiffung nimmt zu
Im Laufe der Zeit wurden die direkten Straßentransporte in den Nahen Osten zumeist aufgrund der politischen Situation einge-

stellt. Dadurch nahmen die Schiffsabfahrten und Break Bulk mehr und mehr zu. Ungeachtet dessen entwickelte sich in Europa insgesamt, aber auch in Österreich der Stahl und Apparatebau sowie der Maschinen- und Anlagenbau hervorragend, sodass immer mehr und immer schwerere Teile transportiert werden mussten. Mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992 waren die ganz großen Brocken jenseits 100 t im durchgehenden Straßentransport endgültig passé.

Dies war auch für Felbermayr ein Signal, nicht mehr nur auf den Straßentransport zu setzen. Bereits zu dieser Zeit entstand die Idee der drei Verkehrswege Straße/Schiene/Wasser. Ein Weg,

der von Felbermayr nach wie vor konsequent verfolgt wird. 1994 setzte man dafür den ersten Schritt mit dem Erwerb der heutigen ITB (Internationale Tieflader Bahntransporte) von der damaligen Spedition Intercont.

Dies eröffnete völlig neue Möglichkeiten, vor allem im Bereich Energiekomponenten wie Trafos und Generatoren. Schnell erkannte man jedoch, dass mit diesen Komponenten, die teilweise bis zu 450 t wiegen, auch nur kurze Strecken im Inland zu den Umspannwerken oder zu nächstgelegenen Binnenhäfen abgedeckt werden können.

Hafen in Linz wird zum Schwerlastterminal

Zu diesem Zeitpunkt gab es in Österreich lediglich in Linz im Hafen der Voest eine Umschlagstelle, leider ohne Gleisanschluss und mit einem sehr langsamen Hubportal ausgestattet. Dennoch entschloss man sich 1996, den Hafen von der Voest zu kaufen und diesen sukzessiv zu einem Schwerlastterminal mit Lager und Produktionshallen umzufunktionieren. Nach großen Investitionen wie Gleisanschluss und Portalkränen mit insgesamt 600 t Nutzlast ergaben sich für Verlager nunmehr optimale Möglichkeiten und Chancen, ihr Produkt international zu vermarkten. Der Transport via Schiene/Wasser mit Teilen bis 500 t war möglich und wurde zunehmend genutzt. Zusätzlich wurden im Schwerlasthafen Fertigungs-, Endmontage- und Lagermöglichkeiten geboten, welche heute noch für viele Produzenten unverzichtbar sind. Vor allem für jene Firmen deren Teile aufgrund der Dimensionen nicht per Bahn gefahren werden können. In Linz wurden in den letzten 20 Jahren unzählige Schwerteile mit bis zu 10 m Durchmesser und 500 t gefertigt und verladen.

Straßentransport nur bis 100 t

Parallel dazu gab es weiterhin den durchgehenden Straßentransport, der sich jedoch im Bereich von Ladungsgewichten bis max. 100 t einpendelte, da darüber kaum Genehmigungen erhältlich sind. Auch in diesem Bereich fand eine interessante Entwicklung statt. Hat man zu Beginn des Schwertransportbooms in den 90er-Jahren beim Equipment nach dem Motto „größer, schwerer und stärker“ investiert, sieht man heute eine Tendenz zum Mini-



Der Wasserweg hat im Schwerguttransport in den letzten 30 Jahren eine große Aufwertung erfahren, erklärt Wolfgang Schellerer

malismus. Während früher Zugmaschinen mit 800 PS und Wandlerkupplungen im Einsatz waren sowie Tieflader mit acht Rädern je Achslinie und extrem hohem Eigengewicht sowie hoher Bauart, sucht man heute bei den Zugmaschinen nach verbrauch-, lärm- und vor allem verschleißarmen Fahrzeugen, weil die ökonomische und ökologische Denkweise zu Recht in den Vordergrund trat. Tieflader mit extrem wenig Eigengewicht, niedrigsten Flachbetten und hohem Lenkeinschlag sind angesagt. Dabei übertreffen sich die Fahrzeughersteller jährlich mit neuen Ideen, und man muss wirklich auf der Hut sein, jede sinnvolle Innovation mitzumachen. Hier ist nach wie vor kein Ende in Sicht.

Im Straßentransport ist die Tendenz nach sowohl kurzen Vor- und Nachläufen als auch kombinierten Verkehren Straße/Wasser klar zu erkennen. Einerseits werden die Umschlagmöglichkeiten und die Abfahrten in den Häfen immer besser und andererseits verschlechtert sich die Infrastruktur (Straßen und Brücken werden abgelastet) zunehmend, sodass sich diese Entwicklung fortsetzen wird – ein Beweis dafür, dass man bei Felbermayr schon in den 90er-Jahren mit der Drei-Verkehrswege-Politik die richtige Richtung eingeschlagen hat.

GRATULATION

Abschließend möchte ich der Wochenzeitung *Verkehr* zum 70-Jahr-Jubiläum sehr herzlich gratulieren. Ich schätze den *Verkehr* als unabhängige Fachzeitung mit hochinteressanten redaktionellen Beiträgen. Er gehört einfach zu jenen Medien, die man als gut informierter und interessierter Teilnehmer der Branche jede Woche lesen muss.



Für den Umschlag des Bestandteils einer Entschwefelungsanlage wurde schweres Gerät eingesetzt

Felbermayr schlägt in Albern um

Der österreichische Schwergutspezialist Felbermayr hat im Wiener Hafen Albern seinen dritten Hafenzstützpunkt eröffnet. Die Tochterreederei Haeger & Schmidt forciert im Joint Venture mit Wilson den Short-Sea-Verkehr.

Von Josef Müller

Ende Juni ist im Wiener Hafenteil Albern ein Bestandteil für eine Entschwefelungsanlage umgeschlagen worden. Der 382 t schwere und 24 m lange Koloss war für die OMV-Raffinerie in Schwechat bestimmt und kam per Binnenschiff von Deggendorf nach Albern. Mit dem Umschlag wurde der neue Schwerguthafen in Albern eröffnet, wo ab sofort der Schwergutspezialist Felbermayr seine Umschlagaktivitäten abwickelt. Es ist nunmehr der dritte Hafen, den Felbermayr neben Linz und Krefeld betreibt, um das Binnenschiff als ideales Transportmittel in Kombination mit Straße und Schiene für Schwerguttransporte zu nutzen. »Die Transportwege für Schwergüter werden immer kürzer und das Binnenschiff spielt eine immer größere Rolle«, betont Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer Felbermayr Transport- & Hebetchnik. Das Unternehmen ist in Albern Betreiber und Investor. Eine speziell für den Schwergutumschlag angelegte Fläche von 5.000 m² steht dort zur Verfügung.

Der Umschlag eines solch großen Geräts wie des nun verladenen ANlagenteils gehört freilich nicht zum täglichen Geschäft, doch regelmäßig kommen beispielsweise aus Deutschland per Binnenschiff Bontürme für Windkraftanlagen nach Österreich. Diese werden in Albern von Felbermayr umgeschlagen, um dann weiter zu Windkraftanlagen in Ostösterreich transportiert zu werden.

Das große Laststück kam mit einem Schiff der deutschen Reederei Haeger & Schmidt, einer Tochtergesellschaft von Felbermayr, nach Albern. Das Unternehmen zeichnet für die wasserseitige Abwicklung von Schwertransporten auf Europas Binnenwasserstraßen verantwortlich, während Felbermayr landseitig den Vor- und Nachlauf zum Wasser organisiert.

Terminalnetz ausreichend

Bei Felbermayr sieht man auf dem Weg von Österreich zu den ARA-Häfen entlang der Wasserstraßen ein ausreichendes Netz an Terminals vorhanden, in denen sich Schwergüter professionell umschlagen lassen. Zum einen bieten die Wasserstraßen ausreichend Potenzial für den Schwerguttransport, andererseits besteht auch von Verladeseite ein Bedarf an unkomplizierter Logistik. In diesem Fall kann das Binnenschiff seine Vorzüge gegenüber Straße und Schiene gut ausspielen, denn: »Es wird gerade in Deutschland immer schwieriger, für Schwertransporte auf Straßen behördliche Genehmigungen zu bekommen«, so Schellerer aus Erfahrung. Ein Ausweichen auf das Wasser sei die Alternative und durchaus im Sinne eines Hafens wie Wien.

Im Felbermayr-Hub in Albern können schwere Kolli mit Gewichten bis zu 450 t umgeschlagen werden. Das 382-t-Stück von Mitte Juni wurde mit einem Raupenkran mit einer maximalen Hubkapazität von 600 t auf einen 18-achsigen Tieflader verladen. Das sei nicht nur planerisch, sondern auch technisch eine große Heraus-

forderung. Bei solchen Transporten sei es keine Seltenheit, dass von der ersten Machbarkeitsbestandsaufnahme bis zur realen Durchführung des Transports drei Jahre vergingen, erklärt Geschäftsführer Horst Felbermayr den Abwicklungsprozess.

Joint Venture mit Wilson

Gut voran kommt das Geschäft bei der Felbermayr-Tochter Haeger & Schmidt in Duisburg. Das im Vorjahr gegründete Joint Venture HSW-Logistics des norwegischen Unternehmens Wilson ASA und Haeger & Schmidt International bündelt die Kompetenzen beider Akteure und kommt gut in Fahrt. Ziel der Kooperation ist ein weit gefächertes Angebot logistischer Dienstleistungen im europaweiten Short-Sea-Verkehr.

Mit dem Zusammenschluss von Wilson NRL Transport und den Short-Sea-Aktivitäten von Haeger & Schmidt International eröffnet sich für HSW Logistics der Zugang zum Netzwerk von Haeger & Schmidt und den maritimen Firmen der Felbermayr-Gruppe mit Binnenschiffahrt, Projektlogistik und eigenen Umschlagstellen sowie Lagerhäusern und Transportfazilitäten. »Außerdem besteht Zugriff auf die Flotte der Reederei Wilson mit 110 Seeschiffen mit Kapazitäten von 1.500 bis 8.500 t«, betonen die beiden Geschäftsführer Björn Zirotzki und Lutz Lehmann.

HSW Logistics selbst ist mit einer speziellen Flotte von fünf fest gecharterten Fluss-See-Schiffen mit 1.500 bis 2.500 t entlang der Rheinschiene mit dem Schwer-



Foto: Felbermayr/Wiener Häfen

punkt auf direkten Linienverkehren nach Norwegen und Großbritannien tätig. »Durch die sehr enge Verzahnung mit Haeger & Schmidt International und Wilson ASA sowie einer europaweit tätigen Logistikgruppe, bieten wir unseren Kunden ein komplettes Dienstleistungsportfolio an, das in den ersten Monaten sehr gut am Markt angenommen wurde«, freut sich Zirotzki.

Die HSW-Flotte transportiert schwerpunktmäßig Stahlprodukte, Maschinen und Anlagen sowie saisonal anfallende Agrarprodukte. Wichtigster Rheinhafen ist Duisburg, wobei alle Häfen der Rheinschiene und insbesondere auch der Mittelrheinshafen Andernach bedient werden.

Von Duisburg werden tägliche Abfahrten nach Großbritannien v. v. geboten.

Die UK-Linienhäfen sind Sutton Bridge (Wash) und Flixborough (Humber), weitere Häfen sind Gunness, Ipswich, Grangemouth und Immingham. Im Norwegen-Service gibt es wöchentliche Abfahrten vom Rhein nach Skandinavien und retour. Hier werden Fredrikstad, Horten, Kristiansand-S, Sandnes, Bergen, Trondheim und Mo I Rana angelaufen.

Die Schiffe der Fluss-See-Flotte werden auch außerhalb des Regelverkehrs für Logistikprojekte eingesetzt. Damit werden Short-Sea- und Special-Services vom Rhein und den ARA-Häfen in alle Küstenregionen Europas abgedeckt.

Für 2015 wird mit einem Transportvolumen von rund 1 Mio. t gerechnet. »Unsere Entwicklung ist in vollem Gange und wir sehen in allen Relationen weitere Wachstumspotenziale. Durch den jederzeitigen Zugriff auf die Wilson-Flotte sowie die Schiffe des langjährigen Haeger & Schmidt Partners, der Reederei Amasus aus dem niederländischen Delfzijl, können wir für Spot-Geschäfte umgehend Schiffsraum chartern und kurzfristig auf interessante Marktentwicklungen reagieren«, so Zirotzki und Lehmann einstimmig. ■

An Gmunden führt nun ein Weg vorbei

Umfahrung Gmunden-Ost für Verkehr freigegeben

Die Stadt Gmunden drohte im Verkehr zu ersticken. Seit den 1970er Jahren gab es deshalb immer wieder Überlegungen, wie man den Durchzugsverkehr aus dem Stadtzentrum direkt am Traunsee verlagern könnte.

Bis zu 3.800 Fahrzeuge weniger im Stadtzentrum

„Die Bevölkerung musste lange auf den Baubeginn warten, umso mehr ist der 1. August 2015 ein Freudentag für die verkehrsgelagten Menschen“, sagte Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer bei der Eröffnungsfeier.

Bis zu 3.800 Fahrzeuge können künftig jeden Tag aus dem Ortszentrum auf die neue Umfahrungsstraße verlagert werden – „das bedeutet weniger Stau, mehr Verkehrssicherheit sowie eine

höhere Lebensqualität für Gmunden“, rechnete Straßenbaureferent LH-Stv. Franz Hiesl vor.

25.000 Tonnen Asphalt

Die Bauarbeiten erstreckten sich über zwei Jahre und verliefen ohne größere Beeinträchtigungen. Insgesamt 13 Millionen Euro wurden in den 2,4 Kilometer langen Straßenabschnitt investiert. „Wir haben etwa 25.000 Tonnen Asphalt aufgetragen, das entspricht etwa 1.250 LKW-Fuhren“, berichtet Gerhard Rusam vom Felbermayr-Asphaltmischwerk in Haag am Hausruck.

Mit der neuen Umfahrung wird nicht nur das Stadtgebiet von Gmunden entlastet, es wurde auch eine leistungsfähige Straßenverbindung ins Almtal geschaffen.



Foto: Land OÖ/Läger

Zwei Kreisverkehre bilden das Herzstück der neuen, 2,4 km langen Umfahrungsstraße (oben). Insgesamt wurden vom Welser Bauunternehmen Felbermayr 25.000 Tonnen Asphalt aufgetragen (rechts).





Foto: Felbermayr/Stefan Kraus

Europäischer Schwerlastspezialist baut Präsenz am Wasser aus

Neues Felbermayr Schwerlastzentrum in Wien

Ergänzend zu den Schwerlasthäfen in Linz an der Donau und Krefeld am Rhein ist die Felbermayr Transport- und Hebe-technik aus dem österreichischen Wels jetzt auch Betreiber des Schwerlastzentrums im Alberner Hafen der Wien Holding. Zeitgleich zur Eröffnung im Juni wurde ein 382 t schwerer Reaktor vom Schiff auf einen Tieflader umgeschlagen.



Gelungene Kooperation: V. l. n. r.: Mag. Fritz Lehr (GF Hafen Wien), Mag. Karin Zipperer (GF Hafen Wien), Vizebürgermeisterin Mag. Renate Brauner (Finanz- und Wirtschaftsstadträtin Wien,), Komm.-Rat Peter Hanke (GF Wien Holding), DI Horst Felbermayr (GF Felbermayr Holding) sowie Wolfgang Schellerer (GF Felbermayr Transport- und Hebetchnik) | Bilder: Felbermayr | Eva Kelety

In Kooperation zwischen der Felbermayr Transport- und Hebe-technik und dem Hafen Wien begannen 2014 die Arbeiten für den Ausbau des Wiener Hafens zum Schwerlastterminal. Mit der Fertigstellung Anfang des Jahres 2015 können sowohl der Hafen Wien als auch Felbermayr die steigende Nachfrage für den Umschlag immer schwerer Komponenten noch besser bedienen. „Wir freuen uns sehr, gemeinsam mit dem Hafen Wien Betreiber dieses Standorts zu sein“, kommentiert der Chef der Felbermayr Holding, Horst Felbermayr jr., diese zukunftsweisende Zusammenarbeit. Für den Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetchnik Wolfgang Schellerer ist vor allem die Nähe zur Autobahn sowie der leistungsfähige Schienenanschluss besonders wichtig: „Damit setzen

Zur Eröffnung im Juni wurde ein 382 t schwerer Reaktor vom Schiff auf einen Felbermayr Tieflader umgeschlagen

wir unsere Philosophie der multimodalen Schwertransporte konsequent fort. Wir können jetzt auch im Osten Österreichs Komponenten mit mehreren Hundert Tonnen umschlagen und lagern“. Eine Tatsache die sich auch mit den strategischen Zielen des Hafens Wien ideal ergänzt: „Die perfekt angebundene Fläche von rund 4.000 qm und das hochmoderne Equipment des High & Heavy Spezialisten Felbermayr erlauben besonders schwere Hübe und damit auch den Umschlag von überdimensionalen Lasten“, freut sich der kaufmännische Geschäftsführer des Hafens Wien, Fritz Lehr. Groß war auch das Medieninteresse beim Premierenhub im neuen Schwergutzentrum. Denn mit einem Gewicht von 382 t und einer Länge von mehr als 24 m war der umzuschlagende Reaktor für eine OMV-Raffinerie auch für die schwerlastverwöhnten Mannen der Felbermayr Transport- und Hebetchnik kein Routinejob. Für den Hub auf einen 18-achsigen Tieflader kam ein Raupenkran mit 780 t Eigengewicht zum Einsatz. In weiterer Folge wurde der Stahlkollonius mittels technisch anspruchsvollem Transport zur Raffinerie der OMV transportiert und dort mittels Towerlift in einer mehrtägigen Aktion auf das Fundament gestellt. Aktuell wird der Hafen Vorrangig für den Umschlag von Windkraftkomponenten genutzt, die von Wien aus per Schwerlast Lkw zu Baustellen in der Region transportiert werden.

Hans-Wilhelm Dünner



Das neue Felbermayr Schwerlastzentrum im Hafen Wien bietet 4.000 qm Lager- und Manipulationsfläche. Rechts im Bild Fundamente und Turmsegmente von Windkraftanlagen, die nun regelmäßig hier umgeschlagen werden



(v.l.) Richard Reder, Geschäftsführer Magirus Lohr, mit den beiden Iveco Geschäftsführern Karl-Martin Studener und Martin Stranzl, sowie dem Geschäftsführer von Case Construction Equipment, Othmar Mitterlehner, beim offiziellen Spatenstich

Neues Iveco, Case und Magirus Kompetenzzentrum

Anfang August feierte CNH Industrial mit Ehrengästen aus Politik und Wirtschaft den Spatenstich für das neue Service- und Kompetenzzentrum in Hörsching, Oberösterreich.

SPATENSTICH

Direkt an der B1 entsteht ab sofort auf 20.000 m² eine neue Niederlassung, unter deren Dach drei Marken des CNH Industrial Konzerns ab dem Frühjahr 2016 ihre Kunden betreuen werden: Iveco, Magirus Lohr und Case Construction Equipment. Insgesamt investiert CNH Industrial 10 Millionen Euro bis zur Fertigstellung Ende Mai 2016.

„Jetzt geht’s los!“, freut sich Andreas Klauser, Brand President von Case IH und Steyr sowie Aufsichtsratsvorsitzender von Iveco Magirus.

„Das Kompetenzzentrum in Hörsching wird der neue Dreh- und Angelpunkt für Servicequalität in Oberösterreich.“ Andreas Klauser hat gemeinsam mit den beiden Iveco Ge-



(v.r.) Horst Felbermayr jun., Generalunternehmer des Großprojektes, im Gespräch mit Martin Stranzl und Othmar Mitterlehner



Großer Andrang beim offiziellen Spatenstich zum CNH Industrial Neubau in Hörsching, der im Frühling 2016 bereits in Betrieb gehen soll



Andreas Klauser, Brand President von Case IH und Steyr sowie Aufsichtsratsvorsitzender von Iveco Magirus gibt den Startschuss zum Neubau in Hörsching

(v.l.) Auch Lokalmatador Johannes Hödlmayer und Unternehmerlegende Horst Felbermayr sen. lassen sich das Spektakel nicht entgehen



schaftsführern Karl-Martin Studener und Martin Stranzl, dem Geschäftsführer von Case Construction Equipment, Othmar Mitterlehner, und Richard Reder, Geschäftsführer Magirus Lohr zur feierlichen Eröffnung der Baustelle in Hörsching geladen. Gemeinsam mit Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl und dem Hörschinger Bürgermeister Gunter Kastler griff man zum Spaten, um symbolisch die Bauarbeiten für eine erfolgreiche Zukunft einzuleiten.

WERTSCHÖPFUNG IN DER REGION

Beim Neubau des Service- und Kompetenzzentrums in Hörsching wird regionale Wertschöpfung großgeschrieben. „Wir haben Partner und Lieferanten für den neuen Standort bewusst aus der Region gewählt. Die Firma Felbermayr aus Wels als Generalunternehmer wird sämtliche Aktivitäten bis zur Fertigstellung federführend koordinieren“, so Andreas Klauser. Nicht nur bei der Errichtung, sondern auch im Betrieb des neuen Standortes werden so regionale Arbeitsplätze gesichert. Denn ab Frühjahr 2016 werden bei CNH Industrial und seinen Marken insgesamt 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon zehn Lehrlinge, in Hörsching tätig sein.

www.iveco.at | www.cnhindustrial.com

Eine Erfolgsgeschichte aus Österreich

Das Unternehmen Felbermayr ist weit über die Grenzen Österreichs hinaus bekannt. Dabei hat vor über 70 Jahren alles mit einem Lkw für den Nahverkehr begonnen.

Ob Franz Felbermayr, als er im Jahr 1942 den Grundstein für das heutige Geschäft legte, ahnte, was für eine beeindruckende Entwicklung das Unternehmen werden würde? Schwer vorstellbar, denn mittlerweile steht der Name Felbermayr nicht nur für unterschiedliche Geschäftsberei-

Felbermayr zurück, der 1942 mit einem Lkw für den Nahverkehr ins Transportgeschäft einsteigt und in den 1960er Jahren den mittlerweile aus vier Lkw bestehenden Fuhrpark um eine Baumaschine erweitert.

1967 übernehmen Horst und Gisela Felbermayr das Un-



Die Felbermayr-Firmengeschichte geht in das Jahr 1942 zurück. Los ging es mit einem Lkw für den Nahverkehr.



Das neue Schwerlastzentrum im Hafen Wien, das im Juni 2015 offiziell eröffnet wurde, bietet auf 4.000 m² viel Lager und Manipulationsfläche. Foto: Eva Kelety

che, die sich in besonderer Weise ergänzen, sondern auch für ein international tätiges Unternehmen.

Die Ursprünge des Unternehmens gehen jedenfalls auf Franz

ternehmen. Dieser Zeitpunkt markiert auch den Beginn einer neuen Unternehmenspolitik, denn nun werden weitere Unternehmensfelder erschlossen. Den Anfang machen der Kanal- und

der Gasleitungsbau, 1971 folgt der Einstieg in die Behältervermietung.

Bereits 1972 wird mit dem Ankauf regionaler Transportunternehmen die Felbermayr-Niederlassung Grieskirchen gegründet. Dieser ersten Niederlassung werden im Verlauf der nächsten Jahrzehnte noch viele weitere folgen und auch zahlreiche weitere Unternehmen aus verschiedenen Branchen werden künftig noch zugekauft und in die Felbermayr-Struktur integriert – darunter etliche Betriebe in Deutschland.

Doch bevor es soweit ist, erfolgt 1973 erst einmal der Umzug auf das neu erworbene Grundstück in der Machstraße in Wels. Hier befindet sich bis heute der Hauptsitz des Unternehmens. In das Jahr 1974 fällt die Grün-

dung eines eigenen Bereiches für Spezial- und Schwertransporte. Interessant ist, dass dieser neue Geschäftsbereich eine direkte Folge des Unternehmenswachstums ist, denn mit zunehmender Zahl der bei Felbermayr im Einsatz befindlichen Baumaschinen wächst auch die Anzahl der vorhandenen Tieflader. Die Gründung der neuen Unternehmenssparte ist somit eine logische Konsequenz und ganz offenbar die richtige unternehmerische Entscheidung, denn heute zählen neben zahlreichen Schwerlast-Zügen rund 300 schwere Achslinien zum Fuhrpark dieses Geschäftsbereichs.

Eine weitere Ausweitung der Unternehmensaktivitäten datiert auf das Jahr 1975: Mit dem Ankauf eines 18 Hektar großen Grundstückes in Weißkirchen



Für besonders lange und schwere Brocken kommen bei Felbermayr SPMT's (Selbstfahrer) zum Einsatz.

Im Sommer dieses Jahres wurde der Probebetrieb des neuen Kraftwerks Rothleiten erfolgreich abgeschlossen. Seitdem befindet sich das neue Mur-Kraftwerk im Regelbetrieb und erzeugt im Jahr durchschnittlich knapp 47 Millionen kWh sauberen Strom.



Foto: zek

NEUES MURKRAFTWERK ERMÖGLICHT MEHR ALS DREIFACHEN STROMERTRAG

Seit Mai dieses Jahres rotieren zwei hochmoderne Compact Rohrturbinen aus dem Hause ANDRITZ HYDRO im neuen Kraftwerk Rothleiten im Mittleren Murtal. Sie erzeugen Strom für die Frohnleiten Energie- und Liegenschaftsverwaltungs GmbH, kurz FEL, die zusammen mit drei anderen Murkraftwerken unter dem brandneuen Label „MeinAlpenStrom“ ihren Wasserkraftstrom vermarktet. Das neue Kraftwerk Rothleiten ist ein Ersatzneubau für ein aus dem Jahr 1925 stammendes Ausleitungskraftwerk, das sowohl in Hinblick auf die Wehranlage als auch auf die elektromechanische Ausrüstung das Ende seiner technischen Lebensdauer erreicht hatte. Die neue Anlage wurde nun innerhalb von nur anderthalb Jahren Bauzeit von der Fa. FELBERMAYR als bauausführendes Unternehmen realisiert. Sie stellt nicht nur in energietechnischer Hinsicht einen echten Quantensprung zum Altbestand dar, sondern wartet auch mit umfassenden ökologischen Verbesserungen auf.

Die Murschlinge bei Rothleiten im Mittleren Murtal rund 30 Kilometer nördlich von Graz gilt seit Jahrhunderten als Siedlungs- und Industriestandort, an dem das Wasser sowohl für die Energiegewinnung als auch für Produktionszwecke genutzt wurde. Vor allem mit seiner Papierproduktion machte der Standort seit mehr als 130 Jahren von sich reden. Die erste Papierfabrik wurde von der Familie Schweizer gegründet. Später ging das Unternehmen in die Bauernfeind-Gruppe über, die einen Produktwechsel von Zeitungspapier zu Wellpaperohpapier vollzog. Danach betrieb der Mondi Konzern die Papierfabrik für weitere Jahrzehnte, ehe der Traditionsbetrieb 2010 von der Hamburger-Gruppe des Industriellen Thomas Prinzhorn übernommen wurde. Mit einem Investitionsprogramm und einer Reorganisation des Unternehmens wollte man

sich noch einmal den harten Wettbewerbsbedingungen am internationalen Papiermarkt stellen. Leider ohne Erfolg. Überkapazitäten am europäischen Papiermarkt und verschärfte internationale Wettbewerbsbedingungen machten eine Schließung des Werks letztlich unausweichlich. Ende April 2013 wurde das letzte Kapitel in der Papiererzeugung in Rothleiten geschlossen.

UVP-PFLICHT FÜR NEUBAU

Ein wesentlicher Faktor für die Papierproduktion war seit jeher die unmittelbare Nähe zur Mur. Bereits Mitte der 1920er Jahre errichteten die Betreiber das erste Wasserkraftwerk, um die Fabrik mit Strom zu versorgen. Konkret handelte es sich dabei um ein Ausleitungskraftwerk mit einem 400 m langen Ausleitungskanal, das auf eine Ausbauwassermenge von 80 m³/s und eine Ausbau-

fallhöhe von 4,6 m ausgelegt war, wobei die gesamte Leistung der fünf installierten Francis-Turbinen etwa 2,2 MW betrug. Jährlich lieferte die Anlage rund 13,8 GWh Strom, der in der Regel zur Gänze für die Papierproduktion verbraucht wurde. Das Krafthaus selbst lag innerhalb der Murschlinge direkt am Werksgelände der Papierfabrik.

Nachdem die Gewerke der Anlage nicht mehr Stand der Technik waren und auf Dauer die Betriebssicherheit nicht mehr garantiert werden konnte, hatte sich die damalige Besitzerin, die Mondi Frohnleiten GmbH, entschlossen, das alte Wasserkraftwerk durch eine neue und erweiterte Anlage zu ersetzen. Eine erste Herausforderung bestand dabei in der UVP-Pflicht für das Projekt. Diese ergab sich, da der Projektstandort zwischen den beiden Murkraftwerken Laufnitzdorf und Rabenstein, beides Anlagen von VERBUND, gele-

gen ist und durch den relativ geringen Abstand zu beiden die Definition einer Kraftwerkskette erfüllt ist. 2009 wurde das UVP-Projekt durchlaufen und letztlich positiv beschieden.

OPTIONEN FÜR VERBESSERUNG ERKANNT

Ein zentraler Aspekt des Neubauprojektes war die Erhöhung der Ausbauwassermenge von 80 m³/s auf 200 m³/s. Allein damit war eine markante Leistungssteigerung des Kraftwerks sichergestellt. Das neue Maschinenhaus sollte verlegt, der alte Ausleitungskanal verfüllt, der Lauf der Mur umgelegt und ein adäquates Konzept für eine ökologische Realisierung erarbeitet werden.

Dass auf den positiven UVP-Bescheid nicht umgehend die Umsetzungsphase folgte, hatte mit den Besitzverhältnissen zu tun, die sich 2010 änderten, als die W. Hamburger GmbH das Papierwerk Frohnleiten erwarb und damit auch das betagte Kleinwasserkraftwerk, das fortan von der Frohnleiten Energie- und Liegenschaftsverwaltungs GmbH (FEL) betrieben wurde. „Mithilfe unseres Planungspartners, BHM Linz, hatten wir das Neubauprojekt genauestens analysiert und dabei festgestellt, dass es eine Möglichkeit gab, auch die Fallhöhe und somit die Effizienz der Anlage markant zu erhöhen“, erzählt der Leiter der FEL, DI Helmut Murlasits, der bereits federführend in den Umbau des Kraftwerks Niklasdorf involviert gewesen war.

WIN-WIN-SITUATION ERARBEITET

Dass man die Möglichkeit der Erhöhung der Fallhöhe zuvor nicht wahrnehmen konnte, lag wohl daran, dass sich die ehemaligen Betreiber von Mondi mit den Verantwortlichen der Papierfabrik Mayr-Melnhof, die sich in unmittelbarer Nähe befindet, nicht einigen konnten oder wollten. „Ursprünglich lag im Bereich des Werks von Mayr-Melnhof eine Sohlschwelle vor, von der aus der wasserrechtlich verbriefte Einzug von Kühl- und Löschwasser erfolgte. Die Idee bestand darin, diese

Sohlschwelle abubrechen, wodurch die Unterwassereintiefung um ca. 450 m verlängert und damit die Fallhöhe um ca. 1,40 m weiter erhöht werden konnte. Es gelang uns dahingehend einen Konsens zu finden, der für alle Beteiligten eine Win-Win-Situation möglich machte. Natürlich waren wir in der Folge gefordert, die weitere Versorgung mit Kühl- und Löschwasser über ein speziell dafür konzipiertes Heberwerk sicherzustellen“, erklärt Helmut Murlasits.

ANPASSUNGEN AN NEUE PARAMETER

2013 ersuchte die FEL um eine Änderung im UVP-Bescheid für das geplante Kraftwerk an. Konkret betraf dies neben der Erhöhung des Staupegels auch die Verlängerung der Eintiefungsstrecke im Unterwasserbereich, die ursprünglich auf 750 m ausgelegt war und die man nun auf 1.200 m ausdehnen wollte. Hinzu kam eine Verkleinerung bei den Wehrverschlüssen, da sich aufgrund der Unterwassereintiefung auch die Überfallhöhen geändert hatten. Eine weitere Änderung betraf das Saugrohr, das zum Auslauf hin steiler nach unten geneigt werden sollte, sowie einige Anpassungen an der Fischaufstiegshilfe. Dazu der verantwortliche Planer von BHM, DI Gerhard Schönhart: „Um den größeren Höhenunterschied möglichst sanft auszugleichen, musste der naturnahe Beckenpass verlängert werden. Im Zuge dieser Anpassung ist es auch gelungen, die Lockströmung am unterwasserseitigen Einstieg zu erhöhen, was verständlicherweise von den Ökologen goutiert wurde. Im Grunde musste die Fischaufstiegshilfe noch einmal an die neuen Vorgaben des Leitfadens für Fischaufstiegshilfen angepasst werden, die sich 2010 geändert hatten.“ Vom grundsätzlichen Konzept der Fischaufstiegshilfe wich man allerdings nicht ab. Einerseits wurde ein naturnahes Umgehungsgerinne geplant, das ideale Migrationsbedingungen für sämtliche Bewohner der Mur sicherstellt. Zudem wurde die Mündung des oberwasserseitig einmündenden Gamsbaches



Foto: zek

Das neue Kraftwerk ersetzt eine Anlage aus den 1920er Jahren, die fast 90 Jahre im Dienst der lokalen Papierindustrie gestanden war.



Im Vergleich zum ersten Projektentwurf konnte die Wehranlage um fast 5 Meter schmaler ausgeführt werden. Im Bild der Rohbauzustand Ende September 2014.

Foto: FEL / Murlasits

umgelegt und ein Zusammenfluss mit der Fischaufstiegshilfe erreicht. Dies ermöglicht den Fischen die Wahlmöglichkeit, sich entweder in der der Mur Richtung Oberwasserseite zu bewegen oder den Gamsbach flussaufwärts zu schwimmen. Die FAH ist ganzjährig mit 600 l/s zu dotieren. Ab dem Bereich des „Pools“ kommen weitere 100 l/s hinzu.

TROCKENE BAUGRUBE GEFORDERT

Als 2013 auch der positive Bescheid des UVP-Änderungsverfahrens vorlag, konnten die Betreiber endlich den Startknopf für die Projektumsetzung drücken. „Am 4. November 2013 ging es los. In der ersten Bauphase wurde das alte Feuerwehrhaus abgebrochen, das Containerdorf eingerichtet und das Baufeld freigemacht“, erzählt Helmut Murlasits. Knapp zwei Wochen später begann das mit den Bauarbeiten beauftragte Team der Fa. FELBERMAYR mit dem Baugruben-Voraushub für die neue Wehranlage. Danach wurde bis März 2014 an der Sicherung der Baugrube gearbeitet. Dazu BHM-Projektleiter Schönhart: „Zum Fluss hin haben wir eine rückverankerte Bohrpfeilwand errichtet, die am Ende in den orographisch linken Baupfeiler integriert wurde. Rundherum wurde eine Schmalwanddichtung in Kombination mit einer rückverankerten Dichtspundwand angelegt.“ Das Ergebnis entsprach voll und ganz den strengen behördlichen Vorgaben, die einen



Um für Turbine 1 optimale Anströmverhältnisse zu erreichen, wurde eine geplante vorgezogene Pfeilerwand wieder zurückgezogen und eine Kalotte (Pfeil) aufgesetzt.

Foto: FEL / Murlasits



Bis Mitte April dieses Jahres hatten die Montage-Techniker von ANDRITZ HYDRO die beiden Compact-Rohrturbinen bereits installiert.

maximalen Baugrubenzufluss von 10 l/s – 14 l/s erlaubte. Um die Dichtigkeit der ca. 25 m tiefen Baugrube zu erreichen, war eine 12 m tiefe Schmalwand und Spundbohlen mit einer Länge von 12 m erforderlich, um auf den anstehenden Felsrücken aufsetzen zu können. In Hinblick auf Hochwassersicherheit war die Baugrube auf ein HQ20 ausgelegt.

MIT FLÄCHENSPRENGUNGEN IN DIE TIEFE

Im Februar 2014 stand für den FELBERMAYR-Bereich Ingenieurtiefbau die Errichtung der Bodenplatte auf dem Programm. Kein einfaches Unterfangen, da man sich zuvor durch die massive Phyllit-Schicht im Untergrund arbeiten musste. Rund 20 Flächensprengungen waren erforderlich, um Schicht für Schicht in die Tiefe zu gelangen. „Im Hinblick auf die Sprengungen galt es sämtliche Sicherheitsvorkehrungen zu treffen. Durch die Nähe zur Eisenbahn mussten wir einige Messdosen setzen. Natürlich betraf die Sicherung auch unsere eigenen Turbinen, die im alten Kraftwerk noch immer Strom erzeugten. Als Sicherung vor Steinschlag wurde das Sprengungsareal mit Matten abgelegt“, sagt Murlasits und ergänzt: „Eine ganz spezielle Vorgabe von Seiten der Geotechnik sah vor, dass der freigelegte Phyllit innerhalb von 24 Stunden wieder versiegelt werden musste. Das Material ist zwar unterirdisch steinhart, beginnt aber an der Luft sehr rasch zu zerbröseln.“

SCHALUNG WIE „WOHNZIMMERMÖBEL“

Ein weiterer wichtiger Meilenstein im Projektfortschritt betraf das Einbetonieren von Saugschlauch und Saugrohrkonus, was im Juni 2014 erfolgte. Zu diesem Zweck wurden vom bayerischen Branchenspezialisten Mitterfelner Schalungsbau im Vorfeld die dafür benötigten Schalungen gebaut. Dabei ist nicht nur eine hochpräzise Ausführung der zum Teil durchaus komplexen geometrischen Form erforderlich, sondern auch eine professionelle Aussteifung, damit die Schalung bei Transport, Montage, sowie letztlich beim Betonieren absolute Formtreue beweist. „Die Schalung war so groß wie ein kleines Einfamilienhaus. Dabei zeigte sich die Holzoberfläche nach dem Kitteln und Verschleifen so glatt, dass es mit einem Wohnzimmermöbel konkurrieren hätte können. Das Team von Mitterfelner hat sehr sauber gearbeitet“, lobt Helmut Murlasits. Die glatte Oberfläche ist am Ende bare Münze wert, schließlich sorgt sie auch für eine möglichst glatte Betonoberfläche,



an der kaum Strömungsabrissse oder Verwirbelungen entstehen.

BETON OHNE FUGEN

Im Sommer 2014 wurden dann auch die ersten Komponenten der Turbine angeliefert, die aus dem Hause ANDRITZ HYDRO Ravensburg stammt. Das Turbinengehäuse wurde in der Folge mittels so genannter „Spinnen“ fixiert und freistehend installiert. „Die Firma ANDRITZ HYDRO hat bei diesem Projekt auch viel Know-how in Bezug auf den Einbau eingebracht. Einerseits wurde eine möglichst kompakte Bauform erreicht, die sich baulich günstig für unser Projekt auswirkte. Zum anderen konnten wir erstmalig extrem schmale Oberwasser-Mauerringe – ebenfalls von ANDRITZ HYDRO geliefert – einbauen. Durch die Freigabe der Betonierart konnten wir erstmalig auf ein schichtweises Einbetonieren der großen Schalung verzichten, sondern den ganzen Prozess in einem Zug durchführen“, so Murlasits. „Um vor eventuellen Abweichungen sicher zu sein, haben wir während des Betoniervorgangs permanent Messungen durchgeführt. Außerdem war ein Betonlabor zugegen, das den Beton stetig mit Verzögerern und Beschleunigern behandelt hat. Auf diese Weise war ein durchgehendes Betonieren von unten nach oben möglich. Die Abweichung betrug am Ende lediglich 1 mm“, ergänzt Gerhard Schönhart von BHM. Der große Vorteil liegt auf der Hand: Der Beton hat keine einzige Fuge. Murlasits: „Schon beim ersten Kontakt mit dem Wasser haben wir gesehen, dass es super dicht wurde. Das ganze Kraftwerk ist nahezu staubtrocken.“

EXTREME LAUFRIHE DER TURBINEN

Dass die erfahrenen Kraftwerksbetreiber in der Turbinenfrage einmal mehr auf das Know-how und die Qualität von ANDRITZ HYDRO vertrauten, lag nicht zuletzt an den guten Erfahrungen, die man im erst 2013 realisierten Kraftwerk Niklasdorf gemacht hatte. Doch im Vergleich zu den deutlich kleineren Maschinen in Niklasdorf weisen die beiden

Compact Rohrturbinen des KW Rothleiten weitere technische Pluspunkte auf. „Abgesehen von den Dimensionen, wir haben hier Maschinen mit je 100 m³/s Schluckvermögen, zeigen die Maschinen auch Unterschiede im Hinblick auf ihre Laufrihe. In Niklasdorf waren Wälzlager verbaut, hier kommen Gleitlager zum Einsatz – der Unterschied ist deutlich hör- und spürbar. Außerdem wurde eine Wellenanhebung mittels Hydraulik integriert, die Reibungswiderstände beim Losfahren auf ein Minimum beschränkt. Vor allem in Hinblick auf die technische Lebensdauer ein durchaus relevanter Aspekt“, so der Betriebsleiter der FEL. Mit ANDRITZ HYDRO hatte man einen Partner gefunden, mit dem man die individuellen Vorstellungen und Bedürfnisse optimal umsetzen konnte. „Natürlich kann man sich alles vergolden lassen, aber beim Kraftwerksbau geht es darum, dass man sich auch ein Spitzenmodell an die individuellen Anforderungen anpassen lässt, um ein Maximum an Effektivität herauszuholen. Und genau das haben wir hier gemeinsam mit dem Lieferanten geschafft“, resümiert Murlasits.

WEITERE MONTAGESCHRITTE

Das hohe Qualitätsniveau der des Maschinensatzes wird zudem durch einen hochwertigen Generator aus der Produktion von ELIN Motoren abgerundet. „Es war uns wichtig, dass wir einen ELIN-Generator verwenden. Für uns ein zentraler Baustein für eine lange Lebensdauer“, so der Projektleiter. Während im September 2014 der Einbau der Stahlwasserbauteile durch die beauftragte Firma Künz sukzessive Formen annahm, erfolgte zeitgleich die Montage der weiteren Turbinenteile. Zudem wurde im Oktober 2014 von der Fa. FELBERMAYR die bestehende Sohlschwelle abgetragen, damit die Absenkung um weitere 2 m vorgenommen werden konnte. Im Bereich des Maschinenhauses folgten weitere Montageschritte. So wurde von den Profis von ANDRITZ HYDRO der Leitapparat montiert, danach die Welle mit Hilfsdorn, später dann der Stator des Generators.



Nachdem der Laufradmantel verschlossen war, wurde der Generator mittels Generatorabschlusshaube abgedichtet. Danach folgte noch der Einbau des Leitapparates, der Anschluss an den Servomotor, sowie an das Fallgewicht.

ANSTRÖMUNG OPTIMIERT

Was die Effizienzoptimierung des Kraftwerks betraf, so beschränkte sich diese keineswegs auf den installierten Maschinensatz. Darüber hinaus wurde auch an der baulichen Struktur gefeilt. So wurde etwa der Einlaufbereich vom Planungsbüro BHM in Zusammenarbeit mit der Universität Graz optimiert. Gerhard



Das neue Kraftwerk Rothleiten aus der Vogelperspektive

Foto: Felbermayr

Schönhart: „Für das ursprünglich geplante Kraftwerk hatte es am Institut für Wasserbau an der TU Graz bereits einen Modellversuch gegeben. Doch aufgrund der Erhöhung der Ausbauwassermenge um $20 \text{ m}^3/\text{s}$ gegenüber dem ursprünglichen Modellversuch und weil das Kraftwerk nun tiefer wurde, haben wir die Anströmung numerisch nachrechnen lassen. Dabei hat sich sofort gezeigt, dass der Einlauf verkürzt und mit 35° sehr steil ausgeführt werden könnte. Zum anderen zeigte sich, dass die geplante vorgezogene Pfeilerwand zu einer suboptimalen Anströmung von Turbine 1 führt. Aus diesem Grund haben wir diese Pfeilerwand wieder zurückgezogen und ihr eine Kalotte aufgesetzt. Damit wurde nun nicht nur die Anströmung der Turbine optimiert, sondern zugleich eine Einsparung in der Baustruktur erreicht.“

PROJEKTERFOLG IN ANDERTHALB JAHREN

Rückblickend sind die Zahlen des Bauvorhabens durchaus beeindruckend: Insgesamt wurden 388.000 m^3 Erdreich bewegt, 44.000 m^3 Wasserbausteine verbaut, 27.000 m^3 Beton eingesetzt und 2.600 Tonnen Bewehrungsstahl eingebracht. Der Großteil des Aushubmaterials wurde im Übrigen zum Verfüllen des ursprünglichen Flussbettes und des alten, 400 m langen Ausleitungskanals verwendet.

In Summe nahmen die Hauptarbeiten rund $1,5$ Jahre in Anspruch. Im Mai waren bereits die ersten Andrehversuche mit den Turbinen angelaufen, während man noch mit Restarbeiten und einzelnen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen beschäftigt war. Dass sämtliche Arbeiten im Zeitplan und qualitativ bestmöglich ausgeführt wurden, ist nicht zuletzt ein Verdienst des Bauleitungsteams rund um Helmut Murlasits, das zudem Josef Kreuzer Gesamtprojektleitung und GF der Added Value GmbH,



Gelungene Zusammenarbeit: Von links: Sefedin Hadzic (Felbermayr), Josef Kreuzer (Projektleitung - Added Value), Bernhard Mitis (Bauleiter Felbermayr) und DI Gerhard Schönhart (BHM).

Foto: FEL / Murlasits

Gerhard Schönhart und Rudi Kandler von BHM sowie den Kraftwerkspezialisten und Chefelektrotechniker Werner Machazek, umfasste. Was die Turbinensteuerung und die Automatik betrifft, so steuerte dies auch die Firma ANDRITZ HYDRO bei. Die übergeordnete Leittechnik sowie die Mittelspannungsschaltanlage und Niederspannungsverteilung kamen jedoch von einem anderen, ebenfalls höchst kompetenten Partner: der Firma Siemens.

MASSGESCHNEIDERTE TECHNİK - SERVICE INKLUSIVE

Auch bei der elektrischen Ausrüstung wurde nicht an Qualität gespart. Mit der Beauftragung der Siemens Small Hydro, Region Süd wurde der Auftrag an eine Firma mit bekannt hoher Kundenzufriedenheit und sehr großer Erfahrung im Kraftwerksbau, sowie einem Garant für langfristige Partnerschaft, Verfügbarkeit und Kundennähe vergeben. Angepasst an die Errichterwünsche lieferte Siemens für dieses Bauvorhaben die elektrische Ausrüstung von der Kraftwerksausrüstung bis zum Wehranlagenverteiler: Zum Lieferumfang gehören eine 20 kV und 6 kV -Mittelspannungsanlage, 2 Stk. Transformatoren mit einer Leistung von je 6.300 kVA , einem Eigenbedarfstransformator, Niederspannungs- und Gleichspannungshauptverteilung, die gesamte Schutz-, übergeordnete Automatisierung- und Kraftwerksleittechnik sowie sämtliche Verkabelungen für das Kraftwerk inkl. Detailengineering, Montage und Inbetriebsetzung. Siemens Small Hydro konnte im Rahmen der Auftragsvergabe mit einem Komplettpaket aus maßgeschneiderter Elektro- und übergeordneter Leittechnik, lokalem Service, Kundennähe und fachlicher Kompetenz überzeugen. Die Lieferung, Montage und Inbetriebsetzung konnten pünktlich wie gewohnt realisiert werden.

Technische Daten	
♦ Ausbauwassermenge: $200 \text{ m}^3/\text{s}$	♦ Fallhöhe: $5,7 \text{ m}$
♦ Turbinen: $2 \times$ Compact Rohrturbine	♦ Fabrikat: ANDRITZ HYDRO
♦ Durchmesser \varnothing : 3.650 mm	♦ Ausbauleistung: je $4,9 \text{ MW}$
♦ Generatoren: $2 \times$ Synchrongenerator	♦ Fabrikat: ELIN Motoren
♦ Generatorleistung: 6.212 kVA	♦ Nennstrom: 569 A
♦ $\cos \phi$: $0,85/0,92$	♦ Nennspannung: $6,3 \text{ kV}$
♦ Bemessungsdrehzahl: 120 min^{-1}	♦ Nennfrequenz: 50 Hz
♦ Automation & Leittechnik: ANDRITZ HYDRO	♦ Generatorgewicht: 53 t
♦ Anzahl der Wehrfelder: 3	♦ Verschluss B x H: $16,0 \times 7,80 \text{ m}$
♦ Verschlussystem: 3 Segmentverschlüsse mit Aufsatzklappen	♦ Wehranlagen-Breite: 59 m
♦ Stahlwasserbau: Künz	♦ Sohlgefälle: 1 ‰
♦ Unterwasser-Eintiefungsstrecke: 1.200 m	♦ Planung: BHM
♦ Übergeordnete Leittechnik: Siemens Graz	
♦ Jahresarbeit im Regeljahr: $46,9 \text{ GWh}$	



Am 25. März dieses Jahres wurde der Mur-Durchstich hergestellt.

Foto: Felbermayr

ÖKOLOGIE UND HOCHWASSERSCHUTZ

Ein zentraler Punkt in der Projektumsetzung betraf die ökologischen Maßnahmen. Zum einen wurde eine mustergültige Fischmigrationshilfe in Form eines naturnahen Beckenpasses errichtet. Seine Besonderheit liegt in dem darin integrierten „Pool“, von dem aus die Fische auch den hier angeschlossenen Gamsbach erreichen können. Zudem wurden mehrere Amphibientümpel angelegt und diverse ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt. Besonders großes Augenmerk wurde darauf gelegt, dass die angrenzende Aulandschaft in ihrem ökologischen Bestand erhalten wurde. Im Vergleich zum Altbestand, bei dem es in Niedrigwasserzeiten immer wieder zu einem Trockenfallen in der Ausleitungsstrecke gekommen ist, konnte nun ein gesichertes Fließkontinuum geschaffen werden.

Ein anderer wichtiger Punkt betrifft den Hochwasserschutz. Mit der Umliegung des Murlaufs sowie der Verlegung der Gamsbachmündung wurde ein Schutz bis hin zu einem 100-jährlichen Hochwasser erreicht.

MASSIVE ERTRAGSSTEIGERUNG

Am 12. Juli 2015 war es schließlich soweit: Der 30-tägige Probebetrieb der beiden Rohrturbinen wurde ohne Unterbrechungen erfolgreich beendet. Einem Start in den Regelbetrieb stand nichts mehr im Weg. Mit den beiden neuen je 4,9 MW starken Compact Rohrturbinen aus dem Hause ANDRITZ HYDRO ist das neue Kraftwerk Rothleiten nun in der Lage, jährlich rund 46,9 GWh sauberen Strom aus der Kraft der Mur zu erzeugen. Das bedeutet mehr als eine Verdreifachung der Stromausbeute gegenüber dem Altbestand, der ein Arbeitsvermögen von etwa 13,8 GWh aufwies. Doch auch im Vergleich zum genehmigten Erstprojekt aus dem Jahr 2009 lässt sich ein markanter Unterschied ausmachen. Schließlich wären mit der ersten Variante lediglich 33,9 GWh möglich gewesen. „Der Produktionsunterschied beträgt in etwa jene Menge, die



Foto: zek
Ein aufwändig gestaltetes Umgehungsgerinne mit einem naturnahen Beckenpass sorgen für eine funktionelle Migrationspassage um das Kraftwerk.

die Altanlage geliefert hat“, zieht Helmut Murlasits einen anschaulichen Vergleich. Der Aufwand für das neue UVP-Verfahren und für das Suchen eines gemeinsamen Konsenses hatte sich in jedem Fall ausgezahlt.

RÜCKGRAT DES KRAFTWERKSPARKS

Mit dem modernen Kraftwerk Rothleiten bleibt auch ein Stück Industriegeschichte am Traditionsstandort Frohnleiten erhalten. Zudem stellt die Anlage heute das Herzstück des Kraftwerksparks der Prinzhorn Holding dar, die mit ihren vier Kleinwasserkraftwerken an der Mur mit insgesamt rund 17 MW Leistungskapazität sauberen und dabei günstigen Wasserkraftstrom vermarktet. Unter dem neuen Label „MeinAlpenStrom“ etabliert man sich gerade unter den heimischen Stromanbietern. In weiterer Folge ist geplant, diese neue Marke auch anderen Kleinwasserkraftbetreibern als Franchisemodell anzubieten. Kein Wunder, dass der Strom aus dem neuen Murkraftwerk derzeit in aller Munde ist.

Spatenstich für das neue CNH Industrial Service- und Kompetenzzentrum



Am 11. August feierten CNH Industrial und Ehrengäste aus Politik und Wirtschaft gemeinsam den Spatenstich für das neue Service- und Kompetenzzentrum in Hörching.

Direkt an der Bundesstraße B1 entsteht ab sofort auf 20.000 m² eine neue Niederlassung, unter deren Dach drei Marken des CNH Industrial Konzerns ihre Kunden betreuen werden: Iveco, Magirus Lohr und Case Construction Equipment. Insgesamt investiert CNH Industrial 10 Millionen Euro bis zur Fertigstellung Ende Mai 2016.



„Jetzt geht's los!“, freute sich Andreas Klausner, Brand President von Case IH und Steyr sowie Aufsichtsratsvorsitzender von Iveco Magirus. „Das Kompetenzzentrum in Hörching wird der neue Dreh- und Angelpunkt für Servicequalität in Oberösterreich.“ Andreas Klausner lud gemeinsam mit den beiden Iveco-Geschäftsführern Karl-Martin Studener und Martin Stranzl, dem Geschäftsführer von Case Construction Equipment Othmar Mitterlehner und Richard Reder, Geschäftsführer Magirus Lohr, zur feierlichen Eröffnung der Baustelle. Gemeinsam mit Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesel und dem Hörschinger Bürgermeister Gunter Kastler griff man zum Spaten, um symbolisch die Bauarbeiten für eine erfolgreiche Zukunft einzuleiten.

Wertschöpfung in der Region

Beim Neubau des Service- und Kompetenzzentrums wird regionale Wertschöpfung großgeschrieben. „Wir haben Partner und

Lieferanten für den neuen Standort bewusst aus der Region gewählt. Die Firma Felbermayr aus Wels wird als Generalunternehmer sämtliche Aktivitäten bis zur Fertigstellung federführend koordinieren“, so Andreas Klausner. Nicht nur bei der Errichtung, sondern auch im Betrieb des neuen Standortes werden so regionale Arbeitsplätze gesichert. Denn ab Frühjahr 2016 werden bei CNH Industrial und seinen Marken insgesamt 60 Mitarbeiter, davon 10 Lehrlinge, in Hörching tätig sein.

Standort Oberösterreich

Der oberösterreichische Zentralraum repräsentiert ca. 20 Prozent des österreichischen Nutzfahrzeugmarktes. Ein Grund, um sich klar zu diesem Standort zu bekennen. In Hörching entsteht die Basis für sämtliche Vertriebs- und Serviceaktivitäten von Iveco Lkw und Bus in Oberösterreich, dem Brandschutztechniker Magirus Lohr und den Baumaschinen von Case Construction Equipment.

CNH Industrial N.V. ist ein weltweit führendes Unternehmen im Investitionsgütersektor mit umfassender industrieller Erfahrung, einer breiten Palette von Produkten und weltweiter Präsenz. Jede einzelne Marke des Unternehmens ist in ihrem jeweiligen Industriesektor eine maßgebliche internationale Größe: Case IH, New Holland Agriculture und Steyr bei Traktoren und Landmaschinen; Case und New Holland Construction bei Baumaschinen; Iveco bei Nutzfahrzeugen; Iveco Bus und Heuliez Bus bei Nahverkehrs- und Reisebussen; Iveco Astra bei Steinbruch- und Baufahrzeugen; Magirus bei Feuerwehrfahrzeugen; Iveco Defence Vehicles in den Sparten Verteidigung und Zivilschutz; FPT Industrial bei Motoren und Getrieben. Weitere Informationen finden sich auf der Webseite des Unternehmens:

www.cnhindustrial.com

Die Marktgemeinde Hörching wünscht eine reibungslose Bauzeit und viel Erfolg am neuen Standort!



V. l. Horst Felbermayr sen. (Felbermayr), Karl-Martin Studener (GF Iveco Österreich), Horst Felbermayr jun. (Felbermayr), Andreas Klausner (Vorstandsvorsitzender Iveco Magirus), LH-Stv. Franz Hiesel, Bgm. Gunter Kastler, Richard Reder (GF Magirus Lohr), Martin Stranzl (GF Iveco Österreich), Othmar Mitterlehner (GF Case Construction Equipment)

Fotos: Fotoatelier 2/Wels

Mailand und Linz glänzen bei Grosstransporten

Mit AN-124 mitten aus Europa

Bei drei Transportprojekten mit übergrossen und -schweren sowie dringend benötigten Ladungen hat sich die Antonov 124 im Sommer als die einzige Lösung erwiesen. Zweimal war der Abflughafen Linz, einmal Mailand-Malpensa; zweimal war das Ziel der Ferne Osten, einmal Saudi-Arabien; zweimal stammte die Maschine aus der Flotte von Ruslan International, einmal von Volga-Dnepr.

Zu Beginn des Sommers transportierte Ruslan International ausgesprochen schwere Öl- und Gasanlagen von Mailand nach Qingdao. Der kurzfristige Auftrag, die über 100 t schwere Fracht der Penglai Jutal Offshore Engineering Heavy Ind. zu bewegen, kam vom niederländischen Spediteur MP Holland, der bereits früher auf die 17 AN-124-100 des in London-Stansted stationierten Luftfrachtspezialisten zurückgegriffen hatte.

Bei der Beladung der Maschine auf dem Malpensa-Flughafen waren externe Ladekräne erforderlich, um die in zwei 31,2 t schweren Kisten verpackte Ausrüstung zu verfrachten. «Wir freuen uns, dass wir in der Lage waren, diese Mission trotz der Herausforderung durch das Gewicht der Ladung und die engen zeitlichen Vorgaben erfüllt zu haben», bedankte sich Sander Rothert, Betriebsdirektor und Mitinhaber von MP Holland, bei seinem Partner.

Überhitzer bringt zum Schwitzen

Ebenfalls rund 60 t schwer war ein Dampfüberhitzer, den Ruslan Anfang August von Österreich nach Saudi-Arabien transportierte. Der Flug von Linz nach Dammam war das jüngste Zusammenspiel mit dem weltweit operierenden Logistikunternehmen Panalpina. Zu dem sehr schweren Objekt selber, dass in der industriellen Verarbeitung eingesetzt werden wird, kam noch technisches Zubehör mit nochmals fast 5 t Gewicht.

Eine der höchsten Hürden des Projekts bestand bereits in seinem Vorlauf. Aufgrund der Überbreite von 6,2 m mussten vor der Benutzung der 450 km langen Strassenstrecke mehrere Sondergenehmigungen eingeholt werden. Gefahren wurde nur nachts. Die Einfahrt auf das Flughafengelände war schliesslich nur möglich, nachdem Schranken, Zäune und ein Tor vorübergehend demontiert worden waren.

Im Rahmen der Ladungsvorbereitung leistete Ruslan eine umfangreiche technische Beratung. Dazu gehörte der Besuch



Der Flughafen im oberösterreichischen Linz hat sich heuer gleich zwei Mal mit übergrossen Luftfrachttransporten hervorgetan.

eines Ladungsplanungsexperten an der Produktionsstätte des Überhitzers, damit die sommerliche Reise möglichst ohne Sorgenfalten und Schweissperlen stattfinden konnte. «Sorgfältige Planung und eine ausgezeichnete Kommunikation waren der Schlüssel zum Erfolg», attestierte denn auch Robert Boetzer, der den Charter- und Notfalldiensten bei Panalpina vorsteht.

Medizinische Grossfracht nach Tokio

Zwischen diesen beiden Projekttransporten ging im Sommer noch eine weitere Grossfracht über den Flughafen Linz. Dabei organisierte die österreichische Spedition Cargomind gemeinsam mit ihrem japanischen Auftraggeber und der Fluggesellschaft Volga-Dnepr den Transport einer Produktionsanlage für Impfstoffe. Die pharmazeutische Bioreaktor- und Aufreinigungsanlage des Herstellers Vogelbusch Biopharma wog 37,5 t.

«Die Abfertigung einer Antonov 124 ist auch für uns ein nicht alltägliches Ereignis und immer wieder eine logistische



Herausforderung. Ich bedanke mich bei Cargomind, dass sie sich gemeinsam mit ihrem Kunden für unseren Flughafen als Abflugort entschieden hat», so Dietmar Schram, Leiter der Frachtsparte des Linzener Flughafens.

Cargomind kann auf eine 40-jährige Geschichte zurückblicken. Der weltweit agierende Logistikdienstleister bietet nicht nur Seetransporte und Landverkehr an, sondern ist auch einer der führenden Anbieter im Segment Luftfracht in Österreich. Neben den österreichischen Standorten Wien, Linz, Graz und Innsbruck ist das Unternehmen auch in Deutschland, Kroatien, Polen, der Slowakei, Tschechien, der Ukraine, Ungarn und seit diesem Jahr auch in China mit eigenen Niederlassungen vertreten. Cargomind arbeitet im Luftfrachtverkehr mit den grössten Frachtfluggesellschaften zusammen und zählt internationale Konzerne zu ihren Kunden.

Andreas Haug

Fotos: Flughafen Linz

Eine Erfolgsgeschichte aus Österreich

Das Unternehmen Felbermayr ist weit über die Grenzen Österreichs hinaus bekannt. Dabei hat vor über 70 Jahren alles mit einem Lkw für den Nahverkehr begonnen.

Ob Franz Felbermayr, als er im Jahr 1942 den Grundstein für das heutige Geschäft legte, ahnte, was für eine beeindruckende Entwicklung das Unternehmen werden würde? Schwer vorstellbar, denn mittlerweile steht der Name Felbermayr nicht nur für unterschiedliche Geschäftsberei-

Felbermayr zurück, der 1942 mit einem Lkw für den Nahverkehr ins Transportgeschäft einsteigt und in den 1960er Jahren den mittlerweile aus vier Lkw bestehenden Fuhrpark um eine Baumaschine erweitert.

1967 übernehmen Horst und Gisela Felbermayr das Un-



Die Felbermayr-Firmengeschichte geht in das Jahr 1942 zurück. Los ging es mit einem Lkw für den Nahverkehr.



Das neue Schwerlastzentrum im Hafen Wien, das im Juni 2015 offiziell eröffnet wurde, bietet auf 4.000 m² viel Lager und Manipulationsfläche. Foto: Eva Kelety

che, die sich in besonderer Weise ergänzen, sondern auch für ein international tätiges Unternehmen.

Die Ursprünge des Unternehmens gehen jedenfalls auf Franz

nehmen. Dieser Zeitpunkt markiert auch den Beginn einer neuen Unternehmenspolitik, denn nun werden weitere Unternehmensfelder erschlossen. Den Anfang machen der Kanal- und

der Gasleitungsbau, 1971 folgt der Einstieg in die Behältervermietung.

Bereits 1972 wird mit dem Ankauf regionaler Transportunternehmen die Felbermayr-Niederlassung Grieskirchen gegründet. Dieser ersten Niederlassung werden im Verlauf der nächsten Jahrzehnte noch viele weitere folgen und auch zahlreiche weitere Unternehmen aus verschiedenen Branchen werden künftig noch zugekauft und in die Felbermayr-Struktur integriert – darunter etliche Betriebe in Deutschland.

Doch bevor es soweit ist, erfolgt 1973 erst einmal der Umzug auf das neu erworbene Grundstück in der Machstraße in Wels. Hier befindet sich bis heute der Hauptsitz des Unternehmens. In das Jahr 1974 fällt die Grün-

dung eines eigenen Bereiches für Spezial- und Schwertransporte. Interessant ist, dass dieser neue Geschäftsbereich eine direkte Folge des Unternehmenswachstums ist, denn mit zunehmender Zahl der bei Felbermayr im Einsatz befindlichen Baumaschinen wächst auch die Anzahl der vorhandenen Tieflader. Die Gründung der neuen Unternehmenssparte ist somit eine logische Konsequenz und ganz offenbar die richtige unternehmerische Entscheidung, denn heute zählen neben zahlreichen Schwerlast-Zügen rund 300 schwere Achslinien zum Fuhrpark dieses Geschäftsbereichs.

Eine weitere Ausweitung der Unternehmensaktivitäten datiert auf das Jahr 1975: Mit dem Ankauf eines 18 Hektar großen Grundstückes in Weißkirchen



Für besonders lange und schwere Brocken kommen bei Felbermayr SPMT's (Selbstfahrer) zum Einsatz.



Das Felbermayr-Schwerlastschiff Horst Felix bietet ideale Voraussetzungen für RoRo-Aktionen.

wird es dem Unternehmen möglich, selbst Kies und Schotter abzubauen.

In eine andere Richtung expandiert das Unternehmen 1989. Die Anschaffung eines Zwei-Wege-Krans für Straße und Schiene markiert den Einstieg in die internationale Mobil- und Raupenkranvermietung. Heute bietet die Felbermayr-Flotte 400 Fahrzeug- und Raupenkrane mit Traglasten von bis zu 1.000 t.

1994 übernimmt Felbermayr die gesamte Eisenbahn-Tieffladerflotte der Firma Intercont und ist damit erstmalig auf der Schiene präsent. Außerdem wird die ITB, Internationale Tiefflader Bahntransportgesellschaft m.b.H. gegründet.

Neue Wege auf dem Verkehrsträger Wasser erschließt sich Felbermayr nur zwei Jahre später, als 1996 der Schwerlasthafen der Voest übernommen

wird. Ebenfalls in diesem Jahr wird eine ITB-Niederlassung in Prag gegründet, womit das Unternehmen erstmals in Osteuropa vertreten ist.

Im Jahr 2000 werden die Bereiche FST (Felbermayr-Spezialtiefbau) und der heutige Bau Salzburg, eine Abteilung mit Spezialisierung auf den Kanal-, Brücken- und Straßenbau, gegründet.

Ganz im Zeichen der weiteren Internationalisierung steht

ZRE. Einen weiteren Meilenstein markiert das Jahr 2005. Durch die Übernahme der Österreich-Tochter eines der führenden Arbeitsbühnenvermietern in Europa stockt Felbermayr seinen Maschinenpark in der Arbeitsbühnen- und Staplervermietung auf über 1.000 Fahrzeuge auf. Im Oktober des gleichen Jahres erwirbt das Unternehmen rund 30 Schub- und Baggerschiffe von der via donau - Österreichische Wasserstraßen GmbH und steigt

Zur heutigen Felbermayr Holding GmbH zählen 26 operative Tochterunternehmen – deren Tätigkeitsschwerpunkte sich im Wesentlichen auf Transport- und Hebeteknik sowie Tief- und Hochbau konzentrieren.

das Jahr 2002. In Bratislava (Slowakei) wird ein neuer Standort eingeweiht, in Venedig ein Vertriebsbüro eingerichtet und in Moskau eine Zweigniederlassung gegründet.

2004 übernimmt DI Horst Felbermayr die Geschäftsführung im Baubereich, darüber hinaus expandiert das Unternehmen weiter in Osteuropa und übernimmt in Polen das Schwertransportunternehmen

damit in den Wasserbau ein.

Nachdem im Jahr 2006 der Tiefbau um den Bereich Rammtechnik erweitert wird, ergänzt Felbermayr 2007 sein Angebot im Geschäftsfeld Bau ein weiteres Mal und wird im Bereich Hochbau tätig.

In den folgenden Jahren gründet Felbermayr Tochtergesellschaften in Bulgarien, Rumänien, Kroatien, Serbien und Tschechien.



Der LR 11000 mit 1.000 t Tragkraft im Einsatz für die Windkraft.



Blick auf den Felbermayr-Standort in Linz.

Auch das Jahr 2009 geht als besonderes Jahr in die Firmengeschichte ein. Felbermayr erwirbt nicht nur die mit 103 m Arbeitshöhe zum damaligen Zeitpunkt höchste Arbeitsbühne der Welt, sondern das Unternehmen wird auch mit dem Pegasus in Gold ausgezeichnet und erhält damit den bedeutendsten Wirtschaftspreis Österreichs.

Strukturelle Veränderungen erfährt das Unternehmen im Jahr 2010. Mit Wirkung zum 1. Oktober löst die Felbermayr Holding GmbH als Verwaltungsgesellschaft der operativen Firmen die Felbermayr GmbH ab. Die Geschäftsführung dieser Gesellschaft übernimmt ergänzend zu Horst und Gisela Felbermayr und deren Sohn DI Horst Felbermayr Alfred Feldbauer als kaufmännischer Geschäftsführer.

Im März 2011 läuft das Schwerlastschiff Horst Felix vom Stapel. Aufgrund eines verstärkten Bugs, eines Trimm tanks sowie hydraulisch gesteuerter Stelzen eignet es sich bestens für RoRo-Aktionen, kann aber auch vielfältig im Wasserbau eingesetzt werden.

2012 erweitert Felbermayr im Bereich Wasserbau seinen Wirkungsbereich in Deutschland

um die Geschäftsfelder Wasser- und Deponiebau sowie Kampf-mittelräumung- und Erkundung. Möglich wird dies durch die Übernahme operativer Bereiche der Reinhold Meister Gruppe mit Sitz in Hengersberg bei Deggenedorf.

Ein Jahr später erfährt das Geschäftsfeld Transport- und Hebeteknik durch weitere Firmenübernahmen eine Erweiterung des Leistungsspektrums in Richtung Binnenschifffahrt und maritime Dienstleitungen.

Im Jahr 2014 beginnen in Kooperation zwischen der Felbermayr Transport- und Hebeteknik und dem Hafen Wien die Arbeiten für den Ausbau des Wiener Hafens. Nach Abschluss der Arbeiten Anfang 2015 ist Felbermayr Betreiber des neuen Schwerlastzentrums im Alberner

Hafen der Wien Holding und verfügt damit über eine Ergänzung zu den Schwerlasthäfen in Linz an der Donau und Krefeld am Rhein. Zeitgleich zur offiziellen Eröffnung im Juni findet der Premierenhub statt, bei dem eine 382 t schwere Kolonne vom Schiff auf einen Tieflader umgeschlagen wird.

Doch auch in anderer Hinsicht erlebt das Jahr 2015 ein besonderes Highlight in der Felbermayr-Historie, nämlich den 70. Geburtstag von Horst Felbermayr.

Dabei kann der Jubilar auf eine eindrucksvolle Unternehmensgeschichte und ein imposantes Lebenswerk zurückblicken. Zur heutigen Felbermayr Holding GmbH zählen 26 operative Tochterunternehmen – deren Tätigkeitsschwerpunkte

sich im Wesentlichen auf Transport- und Hebeteknik sowie Tief- und Hochbau konzentrieren. Das Unternehmen ist mit 71 Standorten in 18 Ländern vertreten und beschäftigt derzeit insgesamt circa 3.000 Mitarbeiter. Im Jahr 2014 wurde ein konsolidierter Nettoumsatz von 545 Millionen Euro erwirtschaftet.

Und die Zeichen stehen weiter auf Wachstum. Um auch künftig ganz weit vorne mitspielen zu können, wird ständig in modernes Equipment investiert und an neuen Lösungen gearbeitet, um die Kunden bestmöglich bedienen zu können. Man darf also gespannt sein, mit welchen Neuerungen das Familienunternehmen Felbermayr in den kommenden Jahren aufwarten wird.

KM



Die neue Felbermayr Deutschland-Zentrale im Rheinhafen Krefeld. Neben Krefeld betreibt Felbermayr den Schwerghafen Linz in Österreich an der Donau, der für die Anlage in Krefeld Modell stand.

Paradies für Schwergewichte im Linzer Hafen

Rund 380 t brachte ein im September im Felbermayr-Schwerlasthafen verladener Reaktor auf die Waage, der zusammen mit weiteren Komponenten nach Texas transportiert wurde. Mit rund 220.000 m² Freifläche und etwa 5000 m² für Montage- und Lagerhallen ist der Felbermayr-Schwerlasthafen nahezu ein Paradies für Schwergewichte. So wundert es nicht, dass der voluminöse Stahlkoloss und weitere Anlagenteile ebenfalls in Linz gefertigt beziehungsweise endmontiert wurden. Und zwar beim weltweit tätigen Hersteller von Hochdruck-Wärmetauschern und Reaktoren Schoeller-Bleckmann Nitec GmbH (SBN). Um den Transport der Endprodukte zu den Seehäfen über-

haupt zu ermöglichen, entschied sich auch der auf die Herstellung von Druckbehältern spezialisierte Apparatebauer SBN für die Endmontage der in Ternitz in Teilen vorgefertigten Hochdruckapparate im Linzer Schwerlasthafen. So konnten die beiden Reaktoren mit Stückgewichten von 380 und 150 t in der Fertigungshalle mittels Hallenkran auf einen 16-achsigen Selbstfahrer umgeschlagen und auf kurzem Weg zum Hafenbecken transportiert werden. Diese Fahrt war auch mit dem größeren Behälter sowie seiner Länge und Breite von 27,50 m beziehungsweise 3,93 m in verhältnismäßig geringer Zeit möglich – dank des Selbstfahrers und seiner transversalen Steue-

rungsmöglichkeiten. Im Hafenbecken selbst stehen zwei Portalkrane mit 400 und 200 t Hubkapazität zur Verfügung, die in Kombination bis zu 600 t handhaben können.

Dank optimaler Planung konnte das Schiff noch am selben Tag auslaufen. „Der neun Tage dauernde Transport in den belgischen Hafen nach Antwerpen wurde übrigens vom Felbermayr-Tochterunternehmen Haeger und Schmidt mit Sitz in Duisburg realisiert“, merkt Steinbrecher an. Zielort der beiden Behälter ist ein Werk in Texas. Dort werden die Hightech-Stahlkolosse in einer Anlage zur Herstellung von Stickstoffdünger eingesetzt.

Pro Danube Mitgliederversammlung 2015 im Hafen Wien

Aktionsprogramm Donau unter der Lupe

Am 18. Juni fand die diesjährige Mitgliederversammlung im Hafen Wien statt. Neben den üblichen Regularien war die Präsentation „Nationaler Aktionsplan Binnenschifffahrt“ ein Hauptthema. Kein geringerer als Min.Rat DI. Reinhard Vorderwinkler, Leiter der Obersten Schifffahrtsbehörde Schifffahrtsaufsicht im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit, präsentierte das „Aktionsprogramm Donau“.



Mag. Friedrich Lehr, Geschäftsführer Hafen Wien; Dipl.Ing. Horst Felbermayr, DI Christian Mokry Voestalpine Stahl GmbH, Dr. Ralf Gallob von Industrie Logistik Linz GmbH und Pro-Danube-Spitzenvertreter Alexandru Capatu

Bilder: Kpt.Steindl



Ministerialrat Dipl.-Ing. Reinhard Vorderwinkler präsentierte das Aktionsprogramm

Wie soll die Wasserstraße Donau im Jahr 2022 aussehen? Wie stellen wir uns den für Mensch, Tier und Pflanzen wertvollen Lebensraum am Wasser vor? Und wie gut sind wir vor Hochwasser geschützt? Antworten auf diese Fragen gibt das Aktionsprogramm Donau des bmvit, das Ministerialrat Dipl.-Ing. Reinhard Vorderwinkler im Rahmen der Mitgliederversammlung vorstellte.

Der Bund investiert im Donau-Programm 12 Mio. Euro. Dieses beinhaltet 23 Maßnahmen mit denen Schifffahrt, Ökologie und Hochwasserschutz weiter entwickelt werden sollen. Dabei geht es etwa um die Beseitigung nautischer Engpässe, die Verbesserung der Schleusen oder um das Hochwassermanagement. Das Ministerium leistet dafür an die für die Wasserstraßenverwaltung zuständige „via-donau“ bis 2022 jährlich 1,5 Mio. Euro. „Mit dieser Anstoßfinanzierung von 12 Mio. Euro könnten rund 100 Mio. Euro bewegt werden“, so Vorderwinkler.

Er erwartet neben einer 30-prozentigen Förderung der Projekte durch die EU auch Investitionen von Firmen. Bei den bereits fixierten Projekten wird Oberösterreich allerdings stiefmütterlich behandelt. Ein Großteil der Gelder dürfte in den Donauabschnitt östlich von Wien fließen.

Die Besonderheit der Donau liegt in ihrer vielfältigen Nutzung. Denn sie ist nicht nur Wasserstraße und Verkehrsweg, sondern auch Energieträger sowie Erholungs- und Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten.

Diesem weiten Nutzungsspektrum trägt das präsentierte Aktionsprogramm mit ganzheitlichem Zugang Rechnung: „Es ist eine integrative Strategie für die ausgewogene Entwicklung der vielseitigen und dynamischen Donau. Erstmals gelten die Zielsetzungen des Aktionsprogrammes neben der Schifffahrt auch für Ökologie und Hochwasserschutz. Die Donau ist nicht nur eine der umweltfreundlichsten Verkehrsachsen Europas – und damit von unschätzbarem Wert für unsere Industrie – sondern auch Naherholungsgebiet und Lebensraum für Millionen Menschen. Im neuen Aktionsprogramm

sind diese Aspekte vereint und mit den überregionalen Programmen, wie etwa der EU-Donauraumstrategie, abgestimmt. Schließlich endet die Donaupolitik – so wie die Donau auch – nicht an der Grenze.“

Wichtig sei die partizipative Einbindung relevanter Interessengruppen zur Erstellung des Aktionsprogrammes. Denn nur so können maßgeschneiderte Antworten auf die vielseitigen Nutzungsansprüche gegeben werden. Via-donau wird die Umsetzung des Aktionsprogrammes in den kommenden Jahren begleiten. Es gibt bereits für viele der geplanten Maßnahmen Umsetzungsprojekte. „Ein Beispiel ist das bereits zur Förderung eingereichte Projekt FAIRway, in dessen Rahmen sieben Partner entlang der gesamten Donau die Instandhaltung der Wasserstraße verbessern möchten“, so Vorderwinkler. Das LIFE + Projekt „Auenwildnis Wachau“ ist bereits genehmigt und kommt heimischen Gehölzen und Tierarten zugute. Im Hochwasserschutz setzt man in Zukunft auf ein digitales Einsatzführungssystem, ein Prototyp soll ab Jahresende getestet werden. Die erzielten Wirkungen werden alle zwei Jahre in einem Fortschrittsbericht präsentiert.

Der von der via-donau herausgegebene Jahresbericht der Donauschifffahrt für das Jahr 2014 bescheinigt für das vergangene Schifffahrtjahr ein stabiles Verkehrsaufkommen, trotz ausgedehnter Niederwasserperioden. Mit einem Zuwachs im inländischen Transport von fast 14 % und einem Plus an geschleusten Schiffseinheiten von 6 % konnte der solide Entwicklungstrend der Vorjahre fortgesetzt werden. Mit 364 Tagen hatte 2014 die höchste Verfügbarkeit der Wasserstraße der letzten 15 Jahre. Über 100.000 geschleuste Schiffe und 10,1 Mio. t transportierter Güter beweisen einmal mehr das Leistungspotenzial der Donauschifffahrt als sicheren und belastbaren Verkehrsträger.

Das Aktionsprogramm Donau des bmvit sowie auch der aktuelle Jahresbericht der Donauschifffahrt 2014 sind im Publikationsbereich der via-donau zu finden.

www.viadonau.org

Kpt. Otto Steindl



KUHN-LADETECHNIK

Kuhn verstärkt Felbermayr mit dem größten Kran Österreichs

Felbermayr Transport- und Hebetchnik vertraut seit vielen Jahren auf Krane, die im Vertrieb, Aufbau und Service der Kuhn-Ladetechnik stehen.

Felbermayr ist ein europaweit kompetenter und leistungsstarker Partner für die Lösung schwierigster Transportprobleme. Mit insgesamt mehr als 2.800 Mitarbeitern in den Transportbereichen Straße, Schiene und Wasser, in der Arbeitsbühnen-, Kran- und Staplervermietung sowie der Schwermontage und dem Bauweisen, beweist das Unternehmen täglich Know-how und Kompetenz.

„Das Auswahlkriterium für die Anschaffung des neuen Palfinger PK

200002L SH war das Überwinden der Störkanten, um mit dem Zusatzknicksystem noch einige Meter in das Gebäude einheben zu können. Ein Meilenstein des von Kuhn-Ladetechnik übergebenen Kranes ist auch die seitliche Reichweite. In Kombination mit einem Personenkorb können somit mehr als 45 m überwunden werden. Mit der Anschaffung dieses Kranes ist es uns möglich, die bestmögliche Leistung für unsere Kunden zu erbringen“, kommentiert Gerhard Uitz,

Abteilungsleiter Transport von Felbermayr Lanzendorf.

Der PK 200002 L SH überzeugt durch:

- Hohe Mobilität durch Aufbau auf Standard Lkw
- Sehr steifes und leichtes Armsystem durch neues P-Profil
- Hydraulische Hubhöhe von annähernd 49 m durch Langarmbauweise
- Zusätzliche Einsatzmöglichkeiten durch Power Link Plus
- Hohe Arbeitsgeschwindigkeit durch Zweikreis hydraulik
- Maximum an Präzision und Sicherheit durch serienmäßiges AOS
- Spezielles Abstützkonzept mit ausfahrbarem Heckstützzylinder
- Maximale Ausschöpfung des Arbeitsbereiches durch erweitertes HPSC
- Mehr Effizienz im Fly-Jib Betrieb durch DPS Plus

Ausgestattet mit 8 hydraulischen Ausschüben verfügt der Kran über eine hydraulische Reichweite von 25,6 m. Mit dem neu entwickelten Fly-Jib PJ 300 L erreicht der Kran eine hydraulische Reichweite von 45,3 m, das entspricht einer Hubhöhe von mehr als 49 m.

www.kuhn-gruppe.com



Der größte Ladekran Österreichs ist jetzt bei der Firma Felbermayr in Lanzendorf stationiert.

Der neue PK 200002L SH mit einer hydraulischen Reichweite von 45,3 m und einer Hubhöhe von fast 50 m im Einsatz bei Felbermayr.

Leo Windtner neu im Ü-65-Klub der

„Ich werde mal in meinem Bürosessel sterben“

„Ich nehme das Älterwerden wie das Wetter – ich kann's nicht ändern“, lächelt Leo Windtner. Am Sonntag feierte der Generaldirektor der Energie AG seinen 65. Geburtstag. Ans Aufhören denkt der Top-Manager trotz erreichtem Pensionsantrittsalter noch nicht! Eine Einstellung, mit der Windtner nicht alleine dasteht.

„Wenn ich nur aufhören könnt!“ Der Werbeslogan für Schoko-Kekse ist auch das Motto vieler Top-Manager in unserem Bundesland. So läuft der Vertrag von Leo

VON BARBARA KNEIDINGER

Windtner, der am Sonntag seinen 65er feierte, als Energie-AG-Generaldirektor bis 31. Oktober 2017.

„Mit einer entsprechenden Fitness ist es kein Problem, nach dem 60er noch ein paar Jahre im Arbeitsleben

dranzuhängen“, sagt Windtner und findet für seine Aussage prominente Mitstreiter. Peter Mitterbauer sen. (72) zog sich erst mit 70 beim Automobilzulieferer zurück, „Mister Kornspitz“ Peter Augendopler (69) ist nach wie vor täglich im Backaldrin-Werk in Asten, und Julius Stiglechner ist mit 67 weiter in der Geschäftsführung seines Mineralölunternehmens IQ aktiv.

Während Horst Felbermayr im Alter von 70 gerade den Rückzug aus seiner



Horst Felbermayr (70)

Transport- und Hebetech- nika-Firma vollzieht. Aber auch „danach“ wird der Welser nicht die Füße hochlagern: „Ich werd' immer eine Beschäftigung haben.“

Unermüdlich ist auch Franz Grad. Der Chef der Paschinger Spedition Transdanubia ist sieben Tage die Woche im Büro. „A bissl Firma geht nicht“, betont der 76-Jährige. Pension? Für Grad, der sich mit Tennis fit hält, einfach denkunmöglich! Grad ist sicher: „Ich werde mal in meinem Bürosessel sterben.“

Service- und Kompetenzzentrum schafft 60 neue Arbeitsplätze

HÖRSCHING. Ab sofort entsteht auf 20.000 Quadratmetern ein Service- und Kompetenzzentrum für Nutzfahrzeuge und Busse von Iveco, Case Construction Equipment Baumaschinen und Magirus Lohr Brandschutztechnik. Alle drei Marken sind Teil des weltweit agierenden CNH Industrial Konzerns.



Aufsichtsratsvorsitzender Andreas Klausner (4. v. l.), Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (5. v. l.) und Bürgermeister Gunter Kastler (6. v. l.)

Vergangene Woche erfolgte der Spatenstich für das Service- und Kompetenzzentrum des internationalen Investitionsgüterherstellers. Die Fertigstellung ist bis Ende Mai 2016 geplant. Konkret entstehen Bürogebäude, ein Werkstättenbereich für Lkw-, Bus- und Baumaschinenwartungen und

-reparaturen sowie Präsentations- und Schulungsräume. Das Investitionsvolumen beträgt 10 Millionen Euro. Durch die Zusammenlegung aller Leistungen der drei Marken unter einem Dach wird eine Bün-

delung an fachlichem und technischem Wissen möglich. Andreas Klausner, Brand President von Case IH und Steyr sowie Aufsichtsratsvorsitzender von Iveco Magirus, will mit dem Service- und Kom-

petenzzentrum neue Maßstäbe, einerseits für Kunden, aber auch innerhalb von CNH Industrial setzen: „Das Kompetenzzentrum in Hörsching wird der neue Dreh- und Angelpunkt für Servicequalität in Oberösterreich.“ Gunter Kastler (ÖVP), Bürgermeister von Hörsching, spricht den Umweltgedanken hinter dem Neubau an: „Die Leute bleiben vor Ort, haben hier ihren Arbeitsplatz und müssen daher nicht pendeln.“ Insgesamt werden mit dem Bauvorhaben Arbeitsplätze für 60 Mitarbeiter inklusive von zehn Lehrlingen geschaffen. Außerdem ist der Standort verkehrstechnisch durch die unmittelbare Nähe zu Linz und Wels sowie den Autobahnanschlüssen optimal gelegen. ■

FELBERMAYR

Standort-Konzentration

Das international tätige Transport-, Hebeteknik- und Bauunternehmen Felbermayr konzentriert die Aktivitäten seiner Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und Hagn-Umwelttechnik in Sulzemoos/Landkreis Dachau. Der Spatenstich für das etwa 7.000 Quadratmeter umfassende Industrieobjekt fand Ende Oktober statt. Bereits Ende Mai 2016 sollen am neuen Standort rund 130 Mitarbeiter ihre Arbeit aufnehmen.

„Wir freuen uns sehr, gemeinsam mit der Gemeinde Sulzemoos dieses Projekt realisieren zu können“, sagt Geschäftsführer Horst Felbermayr vom gleichnamigen Familienunternehmen mit Sitz im oberösterreichischen Wels, und kommentiert weiter: „Zum einen ist es die strategisch gute Lage, welche die etwa 30 Kilometer nordwestlich von München gelegene Gemeinde Sulzemoos zur ersten Wahl werden ließ, zum anderen die gute Zusammenarbeit mit dem Bürgermeister und den Vertretern der Gemeinde.“

Das erworbene Grundstück ist etwa 2,8 Hektar groß und befindet sich im direkt an der A8 gelegenen Gewerbegebiet. Bis Mai sollen hier im ersten Bauabschnitt ein zweistöckiges Büroobjekt mit 1.000 Quadratmetern sowie ein Lager mit angeschlossener

Spatenstich für 15-Millionen-Projekt

Internationales Transport-, Hebetchnik- und Bauunternehmen Felbermayr baut in Sulzemoos Firmenzentrale für Tochter

Sulzemoos – Das international tätige Transport-, Hebetchnik- und Bauunternehmen Felbermayr konzentriert die Aktivitäten seiner Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und Hagn-Umweltechnik in Sulzemoos. 15 Millionen Euro investiert das Unternehmen in eine neue Firmenzentrale, in der bis Ende Mai 2016 rund 130 Mitarbeiter ihre Arbeit aufnehmen werden.

Jetzt fand der Spatenstich für das rund 7000 Quadratmeter große Industrieobjekt im Sulzemooser Gewerbegebiet statt. „Wir freuen uns sehr, gemeinsam mit der Gemeinde Sulzemoos dieses Projekt realisieren zu können,“ sagte Seniorchef Horst Felbermayr. Neben der strategisch guten Lage nahe München und der Autobahn A 8 sei vor allem die kooperative und lösungsorientierte Zusammenarbeit mit dem Bürgermeister und den Vertretern der Gemeinde ausschlaggebend für die Standortwahl



Mit vereinten Kräften wurde der Spatenstich für das neue Firmenzentrum vollzogen (von links): Josef Kreuzer (externer Projektsteuerer), Michael Altschäffl (Niederlassungsleitung Hagn Umwelttechnik), Bürgermeister Gerhard Hainzinger, Seniorchef Horst Felbermayr, Juniorchef Horst Felbermayr, 2. Bürgermeister Johannes Kneidl, Holger Stegmann (Niederlassungsleitung Wimmer Maschinentransporte), 3. Bürgermeister Paul Schmid und Bauamtsleiterin Csilla Keller-Theuermann.

FOTO: CST

gewesen.

Der Sulzemooser Bürgermeister Gerhard Hainzinger ist überzeugt, dass auch die Gemeinde von dem Projekt profitieren wird: „Mit der Firma Felbermayr haben wir ein Unternehmen gefunden, das

zu uns passt und das in der Region neue Arbeitsplätze in vielfältigen Berufsbildern schaffen könnte.“

Das erworbene Grundstück ist etwa 2,8 Hektar groß. Bis Mai 2016 sollen hier im ersten Bauabschnitt ein

zweistöckiges Verwaltungsgebäude mit 1000 Quadratmetern sowie ein Lager mit angeschlossener Werkstätte mit 4500 beziehungsweise 1600 Quadratmetern entstehen. Aber auch ein 100-Tonnen-Hallenkran sowie eine

Tankstelle für Firmenfahrzeuge mit Waschstraße gehören zur Infrastruktur der neuen Niederlassung.

Bezogen wird das Objekt von den stark expansiven Felbermayr-Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und Hagn Umwelttechnik. Sowohl für das auf Sondertransporte und die Montage von hochkomplexen Industrieanlagen spezialisierte Unternehmen Wimmer, als auch für das auf Wasser- und Deponiebau spezialisierte Unternehmen Hagn er-

geben sich durch die Zusammenführung Synergien.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz im oberösterreichischen Wels ist mit 71 Standorten in 17 Ländern Europas vertreten. 2800 Mitarbeiter erwirtschafteten im Jahr 2014 einen Nettoumsatz von 545 Millionen Euro. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung sowie Hoch- und Tiefbautätigkeiten.

CHRISTIAN STANGL

Felbermayr builds base

November 6 - Felbermayr has broken ground on a new facility for its subsidiaries Wimmer Maschinentransporte and Hagn-Umweltechnik at Sulzemoos, Germany.



heavyliftpf.com - News Desk

Friday 6 November 2015

es Share | f my G t

The site for this development is around 2.8 ha in size and will include a two-storey office building, a storage space with an adjoining workshop, a 100-tonne indoor crane and a petrol station. It is expected that around 130 employees will be based at the new location from late May 2016.

Felbermayr specialises in specialised and heavy transport, mobile crane and working platform rental, as well as building construction and civil engineering activities.




Felbermayr to establish new site in southern Germany



November 05 08:35
 2015

 von Presseservice

 Artikel drucken

 mit Freunden teilen

Felbermayr’s industrial object in the Sulzemoos industrial park to start operation by May 2016

Felbermayr, the international transport, lifting technology and construction enterprise, concentrates the activities of its subsidiaries Wimmer Maschinentransporte and Hagn-Umwelttechnik in Sulzemoos/district of Dachau. The groundbreaking ceremony for the approximately 7,000 m² industrial object took place on October 29. By the end of May 2016, approximately 130 employees will start to work at the new location.

We are delighted to be able to implement this project together with the municipality of Sulzemoos,” says DI Horst Felbermayr, Managing Director of the family company based in Wels, Upper Austria. “On the one hand its strategic location about 30 kilometres northwest of Munich made the municipality of Sulzemoos the first choice, on the other hand it was also thanks to the good cooperation with the Mayor and representatives of the municipality.”

The plot of about 2.8 hectares is located in the industrial park directly connected to the A8. A two-story 1,000 m² office building and a warehouse with an attached workshop with 4,500 m² and 1.600 m² respectively, will be built there in the first construction stage until May. A 100-tonnes indoor crane as well as a gas station for company vehicles and a car wash are also part of the infrastructure of the new Felbermayr site.

The object will accommodate the highly expansionary Felbermayr subsidiaries Wimmer Maschinentransporte and Hagn Umwelttechnik. For both companies – Wimmer, specializing in special transport and assembly of highly complex industrial equipment, as well as Hagn, specialising in water- and landfill construction – synergies such as a shared use of the fuel station and of the office infrastructure will result from the merger.

With 71 sites in 17 countries, the Felbermayr Holding GmbH based in Wels/Upper Austria is represented throughout Europe. The group’s about 2,800 employees generated a consolidated net turnover of about EUR 545 million in 2014. The enterprise specialises in the fields of special transport, mobile crane and working platform hire, heavy lift handling and civil engineering.

www.felbermayr.cc

Felbermayr errichtet neuen Standort in Süddeutschland

Im Mai 2016 soll das Felbermayr-Industrieobjekt im Gewerbegebiet Sulzemoos eröffnet werden



Buchen Sie ab sofort Ihre individuelle Führung im Cargo Center Graz

+43 (0) 3135/54445 - 0



Das international tätige Transport-, Hebeteknik- und Bauunternehmen Felbermayr konzentriert die Aktivitäten seiner Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und Hagn-Umweltechnik in Sulzemoos/Landkreis Dachau. Der Spatenstich für das etwa 7.000 m² umfassende Industrieobjekt fand am 29. Oktober statt. Bereits Ende Mai 2016 sollen am neuen Standort rund 130 Mitarbeiter ihre Arbeit aufnehmen.

Wir freuen uns sehr gemeinsam mit der Gemeinde Sulzemoos dieses Projekt realisieren zu können“, sagt Geschäftsführer DI Horst Felbermayr vom gleichnamigen Familienunternehmen mit Sitz im oberösterreichischen Wels und kommentiert weiter: „Zum einen ist es die strategisch gute Lage, welche die etwa 30 Kilometer nordwestlich von München gelegene Gemeinde Sulzemoos zur ersten Wahl werden ließ, zum anderen die gute Zusammenarbeit mit dem Bürgermeister und den Vertretern der Gemeinde“.

Das erworbene Grundstück ist etwa 2,8 Hektar groß und befindet sich im direkt an der A8 gelegenen Gewerbegebiet. Bis Mai entstehen hier im ersten Bauabschnitt ein zweistöckiges Büroobjekt mit 1.000 m² sowie ein Lager mit angeschlossener Werkstätte mit 4.500 m² beziehungsweise 1.600 m². Auch ein 100-Tonnen-Hallenkran sowie eine Tankstelle für Firmenfahrzeuge mit Waschstraße gehören zur Infrastruktur der neuen Felbermayr-Niederlassung.

Bezogen wird das Objekt von den stark expansiven Felbermayr-Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und Hagn Umweltechnik. Sowohl für das auf Sondertransporte und die Montage von hochkomplexen Industrieanlagen spezialisierte Unternehmen Wimmer, als auch für das auf Wasser- und Deponiebau spezialisierte Unternehmen Hagn ergeben sich durch die Zusammenführung Synergien wie beispielsweise die gemeinsame Nutzung der Tankstelle und der Büroinfrastruktur.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 71 Standorten in 17 Ländern Europas vertreten. 2.800 Mitarbeiter erwirtschaften

www.felbermayr.cc

Felbermayr baut bei München einen neuen Standort

WELS. Für zwei deutsche Tochterfirmen errichtet das Welser Transport- und Bauunternehmen Felbermayr 30 Kilometer nordwestlich von München einen neuen Standort.

An der A8 in der Gemeinde Sulzemoos entsteht im ersten Bauabschnitt ein zweistöckiges Bürogebäude mit Lager und Werkstätte. Die Gesamtfläche: 7100 Quadratmeter. Ende Oktober erfolgte der Spatenstich. Am neuen Standort sind ab 2016 rund 130 Mitarbeiter beschäftigt. Ende Mai nächsten Jahres sollen beide Töchter einziehen. Wimmer Maschinenbau ist zuständig für Sondertransporte und die Montage von Industrieanlagen. Hagn-Umwelttechnik arbeitet im Bereich Wasser- und Deponiebau. Die Felbermayr Holding mit Firmensitz in Wels ist in 17 Ländern mit 71 Standorten vertreten. 2800 Mitarbeiter erwirtschaften 5,45 Millionen Euro Jahresumsatz.

Steine fahren vom Winterhafen zum Ort

Baumaterial wird zur Ortspitze verschifft, wo die ausgespülte Uferböschung saniert wird

Von Franz Danninger

Mit dem Lastwagen ist die Ortspitze nur schwer erreichbar, schon gar mit fünfachsigen 40-Tonnern, wie sie für Bausteine im Felsenformat nötig wären. Also lädt die Firma Felbermayr die Steinblöcke, die sie derzeit an der Uferböschung der Donau am Ort verbaut, am Winterhafen um: Lkw schütten sie am Winterhafen ans Ufer, wo sie ein Bagger aufnimmt und auf ein Schiff der Firma verfrachtet. Dann fährt das ganze Paket die Donau runter bis zur Baustelle, der Langarm-Bagger auf seinem Stelzenponton und das Schiff mit der Steinschütte, sagt Bauleiter Hans Wolfsteiner. Die Baustelle erstreckt sich entlang der Landungsstege zwischen Ortspitze und dem Parkplatz am Altstadt-hotel.

Dieser Abschnitt wird über und unter Wasser saniert. Der Ausbruch der Uferbebauung entsteht durch den Wellenschlag der Schiffe und deren Bugstrahlruder. „Das sind ganz normale Erhaltungsmaßnahmen“, erklärt Holger Eckhardt, Leiter am Außenbezirk Passau des Wasser- und Schifffahrtsamts. Er beruhigt: Der Sandstrand an der Ortspitze wird nicht verbaut.



An der Landspitze der Racklau liefern Lastwagen die Granitblöcke aus Hauzenberg an. Ein Langarm-Bagger auf einem Ponton verlädt sie dann auf ein Schiff mit Steinschütte. Wenn das voll ist, schwimmen Schiff und Bagger donauabwärts zur Baustelle am Ort. – Foto: Jäger



Felbermayr nutzt für den Transport von großen Industrieanlagen den Wasserweg.

FOTO: FELBERMAYR/STEFAN OLAH

Donau ist Lastenträger für Industrieanlagen

Das neue Schwergutzentrum im Wiener Hafen soll Spezialtransporte auf die Wasserstraße bringen

Schwerlastzentrum Hafen Wien

In Kooperation errichteten der Hafen Wien und der Schwergutspezialist Felbermayr auf dem Alberner Gelände im vergangenen Juni ein neues Schwerlastzentrum. Dieses erlaubt im Regelbetrieb den Umschlag von 450 t und ist an eine Fläche von 4000 m² angebunden. Um multimodale Transporte abwickeln zu können, waren für den Schwerguttransporteur auch die Nähe zur Autobahn und der Schienenanschluss für die Standortwahl entscheidend. Die Kooperation will insbesondere die Nachfrage bedienen, die durch den Trend hin zu größeren Industrieanlagen entsteht.

reich ist ein ganz gezieltes Vorgehen gewesen“, sagt Dieter Pietschmann, Marketing- und Kommunikationsleiter des Hafens. „Wir haben erkannt, dass speziell High & Heavy eine wichtige Zukunft haben wird, wenn es um wasserseitigen Transport geht“, begründet er die Kooperation und bezeichnet den Entscheidungsprozess als eine „organische Entwicklung“.

Größe spricht für Wasserstraße

Die Überlegungen stützen sich insbesondere auch auf den industriellen Bereich: Dieser könne durch das Vergrößern von Anlagen Wachstum erzeugen. Pietschmanns Aussagen folgen daher einer bestimmten Logik: Je größer die Anlagen sind, umso schwieriger ist es, diese auf der Straße zu transportieren. Wie die Donau Abhilfe schaffen kann, war bei der Eröffnung des Schwerlastzentrums im Juni gut zu beobachten: Ein rund 24 m langes und rund 382 t schweres röhrenförmiges Entschwefelungsmodul musste von einem Schiff im Alberner Hafen auf einen Spezialtief-

lader umgeschlagen werden. Ziel war die OMV-Raffinerie in Schwechat, südöstlich von Wien. Aktivitäten wie diese will der Hafen Wien nun nicht mehr nur anlassbezogen nach Projekten umsetzen, sondern mit der neu geschaffenen Infrastruktur dauerhaft anbieten können.

Vom Prinzip her ist das Gelände Pietschmann zufolge ein neutraler Ort, der dem Hafen gehört und allen Unternehmen für Aktivitäten zugänglich ist. Mieter und Betreiber des Schwerlastzentrums ist jedoch Felbermayr. Demzufolge hat der Transporteur auch immer ein Wort mitzureden - insbesondere beim Umschlagbetrieb. Ein grundsätzlich offener Zugang scheint aber auch allein deshalb schon effizient, weil es auch für Felbermayr nicht immer etwas zu tun gibt. Falls dieser Umstand eintritt - wie beispielsweise aufgrund von Niedrigwasser - könnte es sehr einsam und beschaulich vor Ort werden, denn: „Wenn nichts umgeschlagen wird, dann ist auch niemand da“, sagt Geschäftsführer Schellerer.

Ruslan carries superheater to Saudi Arabia

Ruslan International has moved a 60-tonne steam superheater, along with 4.8 tonnes of accessories, from Austria to Saudi Arabia.

The cargo was driven 450 km overland to Linz, before being loaded onto one of Ruslan's 17-strong fleet of AN-124-100 aircraft (pictured)



and flown to Dammam in partnership with global forwarder Panalpina.

The journey required special permits, due to the cargo's width of 6.2 m, which required barriers, fences and a gate to be removed so that the load could enter the departure airfield.

Panorama

So blau, so blau

Schwerlastzentrum eröffnet

Ergänzend zu den Schwerlasthäfen in Linz an der Donau und Krefeld am Rhein ist Felbermayr jetzt auch Betreiber des Schwerlastzentrums im Alberner Hafen der Wien Holding. „Wir freuen uns sehr, gemeinsam mit dem Hafen Wien Betreiber dieses Standorts zu sein“, sagt Horst Felbermayr. Jetzt kann das Unternehmen auch im Osten Österreichs Komponenten mit mehreren Hundert Tonnen umschlagen und lagern. Zeitgleich fand der Premierenhub statt: Es wurde eine 382 Tonnen schwere Kolonne vom Schiff auf einen Tieflader umgeschlagen – selbst für die schwerlastverwöhnten Mannen der Felbermayr Transport- und Hebeteknik kein Routinejob. In weiterer Folge wurde der Stahlkoloss mittels technisch anspruchsvollem Transport zur Raffinerie der OMV transportiert und dort per Towerlift in einer mehrtägigen Aktion auf das Fundament gestellt. <<



Bild: Eva Keiser

INVESTITIONEN

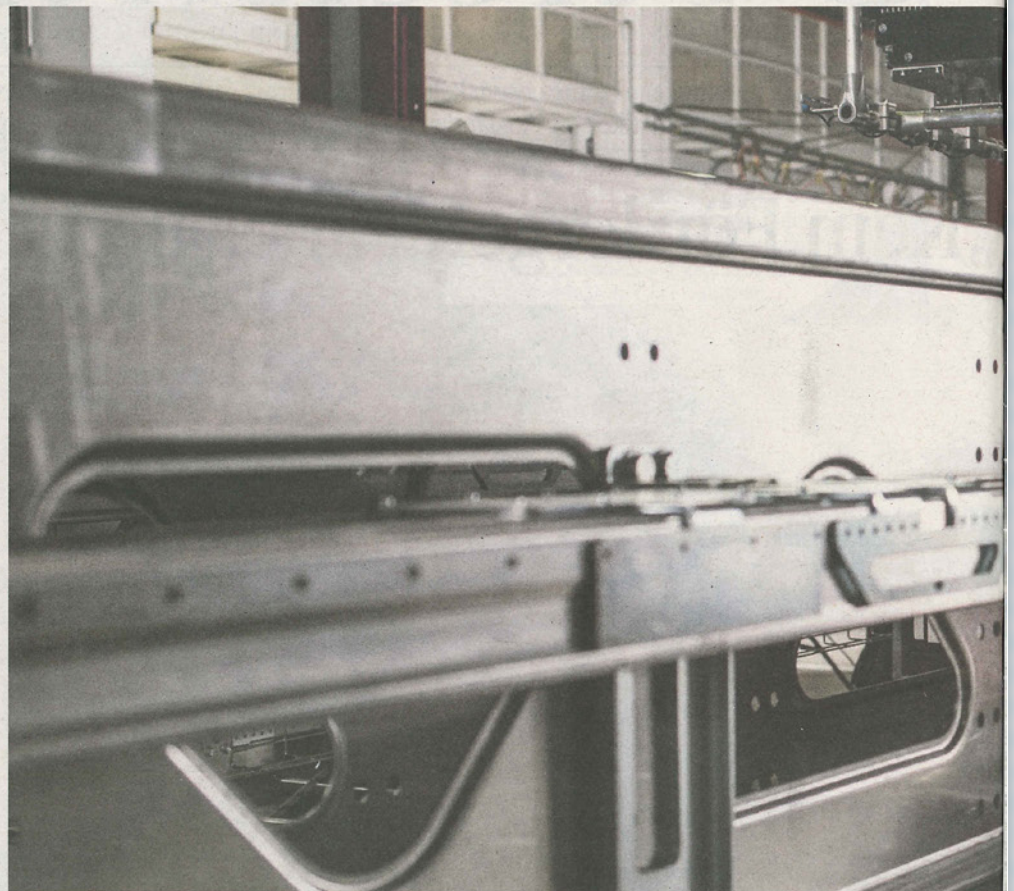
Wenn Brachvögel, Wildkorridor

Felbermayr, Pöttinger und Banner wollen insgesamt 140 Millionen € in neue Standorte investieren und mehr als 800 Jobs schaffen. Doch die Pläne werden durchkreuzt, verhindert oder verzögert.

VON SUSANNA SAILER

Horst Felbermayr, 70-jähriger Seniorchef des Welser Spezialtransport- und Logistikunternehmens, hat ein großes Herz für Tiere. Aber mit dem Brachvogel steht er auf Kriegsfuß, seitdem ihm eine Handvoll Brutpaare den krönenden Abschluss seiner Unternehmerrlaufbahn vermasselt.

Auf dem Areal des Welser Flugplatzes wollte er ein 20 Hektar großes Grundstück kaufen, um endgültig den seit Jahren andauernden Engpässen im Welser Industrieviertel zu entfliehen. „Ich wollte am neuen Unternehmenssitz was Ordentliches machen – mit sozialer Kompetenz für die Mitarbeiter. Es hätte einen Kindergarten, ein Fitnesscenter und eine Parklandschaft gegeben.“ Felbermayr wollte 25 bis 30 Millionen € investieren. Es wäre der perfekte Standort für seinen Transport- und Baubetrieb gewesen, ist doch die nötige Verkehrsinfrastruktur vorhanden: zwei Autobahnauf- und -abfahrten plus Gleisanschluss direkt beim Verschiebeparkbahnhof. Die nistenden Brachvögel riefen jedoch den Umweltanwalt sowie Naturschützer auf den Plan. Die von der Stadt Wels



Die Fertigung von TGW (Bild) kann in Wels nicht wachsen, weil Nachbar Felbermayr nicht ins Flugplatzareal

zweimal vorgenommene Umdimung eines Teils des 130 Hektar großen Flugplatzgeländes in ein Betriebsbaugelände hob das Land beide Male auf. Begründung: Das Land sei der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der EU verpflichtet. Sollte der Vogelschutz nicht gewährleistet sein, drohe ein Vertragsverletzungsverfahren.

„Jeder Euro zu schade“

„Naturschutz ist mir wichtig, aber wenn er fundamentalistisch umgesetzt wird, wird es sehr kritisch“, ärgert sich Felbermayr. Zwischenzeitlich baut er den alten Standort, an dem 800 Beschäftigte arbeiten, für zehn bis zwölf Millionen € aus. „Im Grunde ist dort jeder Euro zu schade, aber es bleibt uns momentan nichts

über“, sagt Felbermayr. Er hofft weiterhin auf ein Umdenken.

Die Angelegenheit wirkt sich auf einen der drei Nachbarn von Felbermayr im Welser Industriegebiet aus. Der Systemanbieter von Intralogistiklösungen TGW wird im Herbst 2016 ein zweites Werk in Marchtrenk bauen. Der-

zeit geht das Unternehmen von einem Investment von mehr als 20 Millionen € aus. „In Marchtrenk werden wir 200 Leute zusätzlich einstellen können“, sagt Peter Knoll, Geschäftsführer von TGW Mechanics. „Das sind die Auswirkungen, weil mir das Areal am Fluggelände nicht genehmigt wurde“, sagt Felbermayr. „Mit unserem Umzug hätte TGW unsere Flächen zur Verfügung gehabt. Nun muss TGW seinen Betrieb teilen und Wels verliert wichtige Arbeitsplätze.“

Tierische Probleme hat auch der Landtechnik-Hersteller Pöttinger, der im Betriebsbaugelände in St. Georgen bei Grieskirchen ein zweites Werk für 80 Millionen € errichten möchte. Das Areal ist zwischen der Bundesstraße B 137

”
TGW muss Betrieb teilen, Wels verliert Arbeitsplätze

HORST FELBERMAYR
SPEZIALLOGISTIKER

ore und Anrainer blockieren



TGW

Impulsgeber. Hilfe für 30 Firmen, die ausbauen

Unternehmern, die ihren Betrieb erweitern oder sich in Oberösterreich ansiedeln wollen, will das Wirtschaftsressort des Landes die Entscheidung, zu investieren, erleichtern. Seit August gibt es eine „Task Force Investitionen“. Sie soll geplante Investitionsprojekte ermöglichen und beschleunigen und damit verhindern, dass Betriebe aus Oberösterreich abwandern.

Das Team hat für dieses Impulsprojekt rund 30 Unternehmen herausgefiltert, die es bei ihrem Vorhaben tatkräftig unterstützen will. „Bei diesen 30 Projekten geht es um Investitionen von 113 Millionen € und damit um die Schaffung von Arbeitsplätzen“, sagt Wirtschaftslandesrat Michael Strugl.

Brennpunkt Behörden

20 Gespräche mit Unternehmen hat die Task Force-Gruppe bereits geführt, um offene Fragen abzuklären. Der Schwerpunkt liegt aktuell bei Behördenthemen wie Widmung/Raumordnung, Naturschutz, Wasserrecht, Anlagenrecht und Nachbarschafts-einsprüche.

Um Betriebserweiterungen und -ansiedelungen zu erleichtern, will Strugl auch von seiner Möglichkeit der Weisung Gebrauch machen. „Wenn es um Investitionen und neue Arbeitsplätze geht, muss ein Politiker nach Abwägen der verschiedenen Interessenslagen Entscheidungen treffen.“ [sail]

»susanna.sailer@wirtschaftsblatt.at

absiedeln darf. Ab 2018 will TGW mit einem Zweitwerk nach Marchtrenk ausweichen.

und der Eisenbahnstrecke gelegen. Die neue Produktion könnte dort 600 zusätzliche Arbeitsplätze schaffen. Die Umweltschutzbehörde hat jedoch andere Pläne: Durch das von Pöttinger anvisierte Baugelände soll ein Wildkorridor führen. „In erster Linie geht es um den Luchs, der allerdings bis dato dort nicht gesichtet wurde“, sagt WKÖ-Bezirksobmann Laurenz Pöttinger. Dennoch soll ein Korridor in Richtung Nationalpark geschaffen werden. Den könnten dann eventuell auch Wölfe und Bären benützen, so die Überlegung.

Was wiegt mehr?

Derzeit vermitteln die Bürgermeister von Grieskirchen und St. Georgen und der WK-Bezirksob-

mann in der Hoffnung, den Wildkorridor noch verlegen zu können. „Ich glaube, dass man sehr wohl abwägen muss, was ein Investment von 80 Millionen € und 600 zusätzliche Arbeitsplätze in der heutigen Zeit bedeuten“, findet der Bezirksobmann, der entfernt mit den Geschäftsführern Heinz

und Klaus Pöttinger verwandt ist. Von Unternehmensseite will sich derzeit keiner der beiden zum Thema öffentlich äußern.

Kampf durch Instanzen

Auch der Leondinger Batterieproduzent Banner hat Zores, diesmal allerdings mit Anrainern in Pasching. Dort, im Industriepark Aistenthal, hat Banner bereits vor längerer Zeit ein Grundstück erworben. Nun möchte die Unternehmerfamilie Bawart in Pasching ein zweites Werk bauen. Dafür wurden 35 Millionen € budgetiert. 200 Mitarbeiter will Banner dann für Pasching zusätzlich aufnehmen. Aber eine Bürgerinitiative stemmt sich gegen den Bau und hat den Gemeinderat auf ihrer Seite. ▶

”
Der Luchs wurde
dort bis dato nicht
gesichtet.
LAURENZ PÖTTINGER
WKÖ-BEZIRKSOBMANN

Power mit Tower

382-Tonnen-Kolonnen mit Towerlift eingehoben

Mitte Juni erreichte eine 382 Tonnen schwere Kolonne den Alberner Hafen in Wien. Bestimmungsort des mehr als 24 Meter langen Stahlkolosses war die Raffinerie der OMV in Wien/Schwechat. Schon der Transport dorthin forderte die Mitarbeiter der Felbermayr Transport- und Hebeteknik. So musste zum Beispiel eine Behelfsauffahrt zur Autobahn errichtet und eine Brücke mit hydraulischen Pressen verstärkt werden. Doch bis zur Fundamentstellung des Behältnisses für die Entschwefelungsanlage öffneten sich noch weitere Hindernisse. Schlussendlich wurde der Auftrag Ende Juni erfolgreich abgeschlossen.



Das ist nichts Alltägliches, was wir da machten“, eröffnet Günther Wimmer von der Felbermayr Transport- und Hebeteknik das Gespräch über das maßgeblich vom Felbermayr-Geschäftsführer Wolfgang Schellerer konzipierte Projekt. Etwa fünf Terrabyte an Datenmaterial hätten sich in den mehr als 2,5 Jahren Ausarbeitungsphase angehäuft. Doch nachdem die Kolonne auf der Felbermayr-Umschlagsfläche im Alberner Hafen angekommen war und alles gespannt auf den Hub vom Schiff auf den Tieflader wartete, war alles zu

Ende gedacht. Zumindest in der Theorie, denn ob alles wirklich so funktionieren würde, wie es mit den Detailstudien am Computer geplant war, stellte sich erst später heraus.

Premiere im Alberner Hafen
Mehr als 40 Lkw-Transporte waren nötig, um den LR1600 zum Einsatzort am Alberner Hafen zu bringen. Bei einem Einsatzgewicht von rund 780 Tonnen schafft das Hightech-Gerät 600 Tonnen Traglast. Das entspricht etwa dem Gewicht von 500 Mittelklassewagen. „Beim Ausladen der 382

Tonnen schweren Kolonne erreichte der 42 Meter lange Hauptausleger eine Ausladung von 16 Meter“, erklärt Wimmer. Danach setzte er mit schwebender Last sechs Meter zurück und schwenkte anschließend etwa 65 Grad nach links, um die Last anschließend auf dem Tieflader abzusetzen. Das alles ging nahezu in Zeitlupe vor sich. Für eine bestmögliche Gewichtsverteilung wurde dazu eine 180 Quadratmeter große Fahrfläche mit Bongosihölzern ausgelegt. Darauf verteilte sich die Masse ideal und das Gewicht von Kran und

Kolonne wurde optimal in den Untergrund abgeleitet. Nach etwa einer Stunde war der Hub abgeschlossen und die Ladung auf einem 18-achsigen Tieflader platziert. Jetzt konnte mit der Ladungssicherung für den bevorstehenden Transport begonnen werden.

Technik überlistet Brückenstatik

Am Abend des 20. Juni ging es los. 1.300 Pferdestärken schnurrten ruhig auf Standgas dahin. Alles war vorbereitet für die erste Etappe. „Diese führte uns vom Umschlag- und Lagerplatz am Alberner Hafen bis zum etwa sieben Kilometer entfernten Werksgelände der OMV Raffinerie. Als Zug- und Schubmaschine kamen zwei Mercedes Actros mit Drei-Achs-Antrieb zum Einsatz. „Um die nötige Traktion zu erreichen, waren die Maschinen auf jeweils 35 Tonnen aufballastiert“, erklärt Wimmer. Zusammen mit dem Tieflader und der Kolonne wurde somit ein Transportgesamtwicht von rund 570 Tonnen erreicht. Nach etwa einer Stunde Fahrt und rund zwei zurückgelegten Kilometern war die Schwachat-Brücke erreicht. Da die Tragkraft der Brücke nicht den statischen Anforderungen des Transports gewachsen war, mussten laut Wimmer spezielle Maßnahmen gesetzt werden: „Dazu wurde mittels einer speziellen Stahlkonstruktion unter der Brücke ein Gegendruck aufgebaut. Über eine technisch aufwendige Sensorik wurde dieser Gegendruck kontinuierlich der aktuellen Belastung angepasst und reichte somit von rund 50 bis 200 Bar. Um allfällige Folgeschäden dokumentieren zu können, wurde die Brücke während der Überfahrt mit einem sogenannten Bridge Monitoring System zusätzlich überwacht.“ Diese Technologie ermöglicht es, theoretisch mögliche Beeinträchtigungen von Brücken anhand des Schwingungsverhaltens aufzuzeichnen. Somit kann der Zustand nach der Überfahrt mit dem Zustand vorher verglichen werden. Weitere Schlüsselstellen auf dem Weg zur OMV waren die Ortsdurchfahrt von Manns-wörth und die Auffahrt auf die A4. Große Unsicherheiten bei Schwertransporten seien auch immer wieder parkende Pkw entlang von Straßen, um das zu verhindern, wurden schon im

Vorfeld Flugzettel verteilt. Laut Wimmer sei die Bevölkerung da aber immer sehr verständnisvoll und halte sich auch an die nötigen Halte- und Parkanweisungen. Um etwa ein Uhr nachts war der Schwertransport über eine Behelfsauffahrt auf die A4 aufgefahren, hat sie gequert und ist anschließend etwa einen Kilometer auf der Gegenfahrbahn in Richtung Danubiabrücke gefahren. Dort hat der insgesamt 52 Meter lange Schwertransport die Autobahn wieder verlassen und erreichte gegen zwei Uhr früh das Werksgelände der OMV.

Power mit Towerlift

Unzureichende statische Verhältnisse und eine Rohrbrücke machten es dem 38-köpfigen Transportteam weiter schwer. So konnte bereits kurz nach der



Einfahrt eine Rohrbrücke nicht unterfahren werden. „Um mit dem rund sieben Meter hohen Transport dennoch durchzukommen, wurde von unserer Abteilung Schwermontage ein Verschleißsystem aufgestellt. Damit war es möglich, die Kolonne vom Tieflader abzuladen und unter der Rohrbrücke durchzuschlitten“, erklärt Wimmer. Auf der gegenüberliegenden



tiges geleistet“, sagt Wimmer. Denn für das Hochdrehen der Kolonne mittels Kippvorrichtung war das Aufstellen eines 36 Meter hohen Towerlifts nötig. Dazu wurden in einer einwöchigen Aktion etwa 160 Tonnen Stahl verbaut. Für die endgültige Fundamentstellung wurde dann am unteren Ende des Behälters die Kippvorrichtung montiert. Am oberen Ende wurden die Litzen des Towerlifts angeschlagen. Mittels Heber wurden dann die Litzen nach oben gezogen und der SPMT fuhr kontinuierlich nach, während der Behälter über die Kippvorrichtung in die Vertikale gebracht werden konnte. „Dieser Vorgang dauerte etwa fünf Stunden“, stellt Wimmer fest. Jetzt folgte die Demontage der Kippvorrichtung vom SPMT und die Kolonne wurde hochgehoben. Etwa weitere fünf Stunden dauerte es bis dieser Reaktor mittels dem schienengelagerten Towerlift rund acht Meter seitlich verfahren, um 36 Grad gedreht und auf dem Fundament abgesetzt werden konnte. Damit war dann in einem technisch anspruchsvollen Finale auch die Kür erfolgreich zu Ende gebracht. In weiterer Folge wird der Hightech-Stahlkoloss noch seitens des Auftraggebers OMV in die Entschwefelungsanlage der Raffinerie eingebunden, um einen bestehenden Behälter aus den 90er-Jahren zu ersetzen.

Kolonnen-Koloss

Mitte Juni erreicht eine 382 t schwere Kolonne den Alberner Hafen in Wien. Bestimmungsort des mehr als 24 m langen Stahlkolosses ist die Raffinerie der OMV in Wien/Schwechat. Zum Entladen der Kolonne kommt ein LR 1600 zum Einsatz, der dabei mit dem 42 m langen Hauptausleger eine Ausladung von 16 m erreicht. Danach setzt er mit schwebender Last 6 m zurück und schwenkt anschließend etwa 65° nach links, um sie anschließend auf einem Platzformwagen abzusetzen. Mit zwei MB Actros 6x6 als Zug- und Schubmaschinen, denen je 35 t Ballast die nötige Traktion beschert, macht sich der Transport mit seinem Gesamtgewicht von 570 t auf den sieben Kilometer langen Weg zum Werksgelände der OMV Raffinerie. Dort geht es nur per Verschiebesystem unter einer Rohrleitung hindurch. Auf der anderen Seite übernimmt ein Selbstfahrer bestehend aus 16 Achslinien die Last. Da aufgrund von Boden- und Platzverhältnissen ein Hub mittels Kran nicht möglich ist, kommt zum großen Finale eine Kippvorrichtung zum Einsatz. Für das



Nur per Verschiebesystem konnte die Kolonne die Rohrleitung passieren.

Baufortschritt

CNH Industrial Service- und Kompetenzzentrum

Durch die zeitnah geplante Fertigstellung Ende Mai 2016 wird mit Hochdruck gearbeitet. Am 11. Dezember fand bereits die Gleichfeier statt.



Hochdrehen der Kolonne mittels Kippvorrichtung ist das Aufstellen eines 36 m hohen Towerlifts nötig. Nachdem die Kolonne in die Vertikale gebracht ist, wird sie mit dem schienengelagerten Towerlift rund 8 m seitlich verfahren, um 36° gedreht und auf dem Fundament abgesetzt.

(Bilder: Stefan Olah)



Ein Liebherr LR 1600 entlädt die Kolonne im Alberner Hafen in Wien.



Einbringen der Kolonne auf das Fundament per Kippvorrichtung und Towerlift.

Neue Windkraftanlagen

Montage in Rannersdorf
und Simonsfeld

Seite 4

Stromimporte

Mehr Atomstrom denn je

Seite 8

Peter Molnar

Unser Mann bei der
Klimakonferenz in Paris

Seite 9

www.wksimonsfeld.at

Sonne.Wind.Kraft

Geballte Kraft Felbermayr errichtet neuen Standort in Sulzemoos

Das international tätige Transport-, Hebetechnik- und Bauunternehmen Felbermayr konzentriert die Aktivitäten seiner Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und Hagn-Umwelttechnik in Sulzemoos/Landkreis Dachau. Der Spatenstich für das etwa 7.000 Quadratmeter umfassende Industrieobjekt fand am 29. Oktober statt. Bereits Ende Mai 2016 sollen am neuen Standort rund 130 Mitarbeiter ihre Arbeit aufnehmen.

„Wir freuen uns sehr, gemeinsam mit der Gemeinde Sulzemoos dieses Projekt realisieren zu können“, sagt Geschäftsführer DI Horst Felbermayr vom gleichnamigen Familienunternehmen mit Sitz im oberösterreichischen Wels und kommentiert weiter: „Zum einen ist es die strategisch gute Lage, welche die etwa 30 Kilometer nordwestlich von München gelegene Gemeinde Sulzemoos zur ersten Wahl werden ließ, zum anderen die gute Zusammenarbeit mit dem Bürgermeister und den Vertretern der Gemeinde“. Das erworbene Grundstück ist etwa 2,8 Hektar groß und befindet sich im direkt an der A8 gelegenen Gewerbegebiet. Bis Mai sollen hier im ersten Bauabschnitt ein zweistöckiges Büroobjekt mit 1.000 Quadratmetern sowie ein Lager mit angeschlossener Werkstätte mit 4.500 beziehungsweise 1.600 Quadratmetern entstehen. Aber auch ein 100-Tonnen-Hallenkran sowie eine Tankstelle für Firmenfahrzeuge mit Waschstraße gehören zur Infrastruktur der neuen Felbermayr-Niederlassung.

Synergien am neuen Standort
Bezogen wird das Objekt von den stark expansiven Felbermayr-Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und Hagn Umwelttechnik. Sowohl für das auf Sondertransporte und die Montage von

hochkomplexen Industrieanlagen spezialisierte Unternehmen Wimmer, als auch für das auf Wasser- und Deponiebau spezialisierte Unternehmen Hagn ergeben sich durch die Zusammenführung Synergien wie beispielsweise die gemeinsame Nutzung der Tankstelle und der Büroinfrastruktur. Für den Leiter der Hagn-Umwelttechnik Michael Altschäfl sei durch die Intensivierung von Berührungspunkten künftig auch eine operative Zusammenarbeit der beiden Unternehmen vorstellbar. Holger Stegmann von Wimmer freut sich darüber hinaus auch über die Ausweitung seines Dienstleistungsportfolios, denn nicht zuletzt aufgrund des neuen Geschäftsbereichs Kranvermietung werden die erweiterten Platzverhältnisse dringend benötigt.



Kuhn übergibt den größten Ladekran Österreichs

Felbermayr Transport- und Hebetchnik vertraut seit vielen Jahren auf Krane, die im Vertrieb, Aufbau und Service der Kuhn-Ladetechnik stehen. Ein Palfinger PK 200002L SH mit 49 Metern hydraulischer Hubhöhe wurde an Felbermayr in Lanzendorf übergeben.

KUHN Felbermayr ist ein europaweit kompetenter und leistungsstarker Partner für die Lösung schwierigster Transportprobleme. Mit insgesamt mehr als 2.800 Mitarbeitern in den Transportbereichen Straße, Schiene und Wasser, in der Arbeitsbüh-

nen-, Kran- und Staplervermietung sowie der Schwermontage und dem Bauwesen beweist das Unternehmen täglich Know-how und Kompetenz.

„Das Auswahlkriterium für die Anschaffung des neuen Palfinger PK 200002L SH war das

Überwinden der Störkanten, um mit dem Zusatzknicksystem noch einige Meter in das Gebäude einheben zu können. Ein Meilenstein des von Kuhn-Ladetechnik übergebenen Kranes ist auch die seitliche Reichweite. In Kombination mit einem Personenkorb können somit mehr als 45 Meter überwunden werden. Mit der Anschaffung dieses Kranes ist es uns möglich, die bestmögliche Leistung für unsere Kunden zu erbringen“, kommentiert Gerhard Uitz, Abteilungsleiter Transport von Felbermayr Lanzendorf.



Der neue PK 200002 L SH mit einer hydraulischen Reichweite von 45,3 Metern und einer Hubhöhe von fast 50 Metern im Einsatz bei Felbermayr



Der größte Ladekran Österreichs bei Felbermayr in Lanzendorf
Fotos: Felbermayr

Ausgestattet mit acht hydraulischen Ausschüben verfügt der Kran über eine hydraulische Reichweite von 25,6 Meter. Mit dem neu entwickelten Fly-Jib PJ 300 L erreicht der Kran eine hydraulische Reichweite von 45,3 Meter, das entspricht einer Hubhöhe von mehr als 49 Metern.

www.kuhn.at

DER PK 200002 L SH

- Hohe Mobilität durch Aufbau auf Standard-Lkw
- Sehr steifes und leichtes Armsystem durch neues P-Profil
- Hydraulische Hubhöhe von annähernd 49 Metern durch Langarmbauweise
- Zusätzliche Einsatzmöglichkeiten durch Power Link Plus
- Hohe Arbeitsgeschwindigkeit durch Zweikreis-Hydraulik
- Maximum an Präzision und Sicherheit durch serienmäßiges AOS
- Spezielles Abstützkonzept mit ausfahrbarem Heckstützylinder
- Maximale Ausschöpfung des Arbeitsbereiches durch erweitertes HPSC
- Mehr Effizienz im Fly-Jib Betrieb durch DPS Plus



Ende Oktober fand der Spatenstich für den neuen Standort der beiden Felbermayr-Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und Hagn Umweltechnik in Sulzemoos/Landkreis Dachau statt. Bereits Ende Mai 2016 sollen auf 7.000 Quadratmetern rund 130 Mitarbeiter ihre Arbeit aufnehmen. Am Spaten: Josef Kreuzer (externer Projektsteuerer), Michael Altschäffl (Hagn Umweltechnik), Bürgermeister Gerhard Hainzinger, Seniorchef Horst Felbermayr, Juniorchef Horst Felbermayr, der zweite Bürgermeister Johannes Kneidl, Holger Stegmann (Wimmer Maschinentransporte), der dritte Bürgermeister Paul Schmid und Bauamtsleiterin Csilla Keller-Theuermann.

EVENTS Felbermayr: Neuer Standort in Deutschland



(v.l.n.r.): Josef Kreuzer (externer Projektsteuerer), Michael Altschäffl (Niederlassungsleitung Hagn Umweltechnik), Bürgermeister Gerhard Hainzinger, Seniorchef Horst Felbermayr, Juniorchef Horst Felbermayr, 2. Bürgermeister Johannes Kneidl, Holger Stegmann (Niederlassungsleitung Wimmer Maschinentransporte), 3. Bürgermeister Paul Schmid und Bauamtsleiterin Csilla Keller-Theuermann.

Das international tätige Transport-, Hebeteknik- und Bauunternehmen Felbermayr konzentriert die Aktivitäten seiner Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und Hagn-Umweltechnik in Sulzemoos/Landkreis Dachau. Der Spatenstich für das etwa 7.000 m² umfassende Industrieobjekt fand am 29. Oktober statt. Bereits Ende Mai 2016 sollen am neuen Standort rund 130 Mitarbeiter ihre Arbeit aufnehmen. „Wir freuen uns sehr, gemeinsam mit der Gemeinde Sulzemoos dieses Projekt realisieren zu können“, sagt Geschäftsführer Horst Felbermayr vom gleichnamigen Familienunternehmen mit Sitz im oberösterreichischen Wels und kommentiert weiter: „Zum einen ist es die strategisch gute Lage, welche die etwa 30 km nordwestlich von München

gelegene Gemeinde Sulzemoos zur ersten Wahl werden ließ, zum anderen die gute Zusammenarbeit mit dem Bürgermeister und den Vertretern der Gemeinde“. Das erworbene Grundstück ist etwa 2,8 ha groß und befindet sich im direkt an der A8 gelegenen Gewerbegebiet. Bis Mai sollen hier im ersten Bauabschnitt ein zweistöckiges Büroobjekt mit 1.000 m² sowie ein Lager mit angeschlossener Werkstätte mit 4.500 m² beziehungsweise 1.600 m² entstehen. Aber auch ein 100-Tonnen-Hallenkran sowie eine Tankstelle für Firmenfahrzeuge mit Waschstraße gehören zur Infrastruktur der neuen Felbermayr-Niederlassung. Bezogen wird das Objekt von den stark expansiven Felbermayr-Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und Hagn Umweltechnik.



Die Erdbewegungen im Vorland beim Schöpfwerk 1 lassen die Dimensionen der Maßnahme erahnen. Dort wird der Deich Richtung Donau verlegt, um Platz für das neue Schöpfwerk zu schaffen. – Fotos: Roland Binder

Winzer wird bis 2018 hochwassersicher

Spatenstich für den Ausbau auf HW 100 beim Schöpfwerk in der Au

Von Wendelin Trs

Winzer. Mit dem Ausbau des Hochwasserschutzes im Ortsbereich ist die Bevölkerung von Winzer künftig sicher vor einem Hochwasserereignis, wie es an der Donau statistisch nur alle 100 Jahre vorkommt. Die Bauarbeiten laufen bereits, gestern startete die Maßnahme mit dem ersten Spatenstich offiziell. Bis 2018 soll das Projekt abgeschlossen werden.

Beim Schöpfwerk 1 in der Au trafen sich gestern die Verantwortlichen aus Politik, Verwaltung und Bauwirtschaft zum Spatenstich. Es ist erst zweieinhalb Jahre her, dass dort ebenfalls ein Großaufgebot aufgefahren war. Tausende Einsatzkräfte stemmten sich gegen die Flut vom Juni 2013. Eine der beiden damaligen Deichbruchstellen liegt ganz in der Nähe. Daran erinnerte Vize-Landrat Peter Erl in seinem Grußwort. Auch Bürgermeister Jürgen Roith rief ins Gedächtnis, dass damals rund 46 000 Tonnen Material in wenigen Stunden aufgeschüttet wurden, um mit behelfsmäßigen Dämmen die Ortschaft zu schützen. Umso mehr freuten sich Bürgermeister und Landrat gestern für die Bevölkerung von Winzer, dass der Ortsschutz vor einem 100-jährlichen Hochwasser nun verwirklicht wird.

Erl, Roith und der Leiter Hochwasserschutz Wolf-Dieter Rogowsky vom Wasserwirtschaftsamt lobten das Zusammenspiel der Kommunen und Behörden, damit die Maßnahme zügig genehmigt werden konnte. In diesem Fall könne man wirklich einmal von einer „schnellen und unbürokratischen“ Zusammenarbeit sprechen, sagte Peter Erl über das Zusammenspiel zwischen Markt Winzer, Landratsamt, Wasserwirtschaftsamt, Regierung von Niederbayern



Spatenstich auf der Großbaustelle (v.l.): Johann Maidl (Fa. Meister), Hermann Waas (WWA), Vize-Landrat Peter Erl, Martin Popp (Regierung), 2. Bürgermeisterin Friederike Sandner, Wolf-Dieter Rogowsky (WWA), Heidi Bischoff (LRA), Herbert Baumgartner (RMD), Markus Schmautz (RMD) und Bürgermeister Jürgen Roith.

und RMD Wasserstraßen GmbH. 13,2 Millionen Euro kostet der Ausbau. Das Geld stellen Bund und Freistaat bereit, mit etwa zwei Millionen Euro an Barleistung und Eigenbeteiligung ist auch der Markt Winzer dabei.

Noch weitere Maßnahmen nötig

Doch erst, wenn alles komplett fertig ist, entfaltet der Hochwasserschutz seine vollständige Schutzwirkung. Darauf wies auch Herbert Baumgartner von der RMD hin: „Die volle Wirksamkeit ist erst gegeben, wenn die übrigen Hochwasserschutzmaßnahmen ober- und unterhalb von Winzer umgesetzt sind.“ Für Winzer und Umgebung sind dies laut Roith in erster Linie der Leitdeich, weitere stabilisierende Maßnah-

men und der rechte Ohedeich. „Auch beim Ortsschutz fehlen noch ein paar Meter“, merkte Roith im Hinblick auf den ausgemerkten Bereich an der Donaumühle an. Angesichts der laufenden Planfeststellungsverfahren für die noch anstehenden Hochwasserschutzprojekte richtete Peter Erl einen Appell an die Anlieger: Nach dem Hochwasser konnte es nicht schnell genug gehen und wenn es losgeht, kommen Einsprüche; man sollte sich dazu bekennen, dass auch gebaut werden könne.

Die laufende Maßnahme für den Ortsschutz von Winzer zeichnet sich nach den Worten von Herbert Baumgartner weniger durch große Massen als durch eine Vielzahl unterschiedlicher Gewerke aus – vom Spezial-Tiefbau mit Spundung bis zum Hochbau mit dem Einheben eines Dachstuhls ins neue Schöpfwerk. Dennoch sind

auch die technischen Daten (siehe Info) beeindruckend. Im Polder 1 wird der bestehende Deich, beginnend am Straßendamm der Staatsstraße bis zum Schöpfwerk Winzer 1 verbreitert und erhöht. Um Platz für ein neues Schöpfwerk zu schaffen, wird die Deichlinie dort Richtung Donau verschoben. Weiter flussabwärts wird der Deich wegen Platzmangels durch eine Betonwand erhöht, ebenso im Polder 2 (unterhalb des Raiffeisengeländes). Die Oberkante der neuen Deiche und Mauern liegt auf Höhe HW100 plus ein Meter Freibord. Innen werden die Deiche durch Stahlspundwände abgedichtet, die aber nur so weit in den Boden reichen, dass sie den Grundwasseraustausch nicht beeinträchtigen.

Das Schöpfwerk 1 wird etwa 100 Meter weiter südlich neu gebaut und verfügt dann über eine deutlich erhöhte Pumpleistung.

Das Schöpfwerk 2 und das kommunale Pumpwerk in der Bachstraße werden durch ein gemeinsames neues Bauwerk ebenfalls ersetzt.

Die unvermeidbaren Eingriffe in die Natur sollen durch ökologische Maßnahmen ausgeglichen werden. So wird beispielsweise ein Pappelforst in einen Weichholz- oder Hartholzauswald umgebaut, werden Fledermaus- und Vogelkästen angebracht sowie Amphibien- und Blaukehlchenhabitate ausgeglichen.

Zum Spatenstich begrüßte Wolf-Dieter Rogowsky neben Vize-Landrat Peter Erl und Bürgermeister Jürgen Roith unter anderem auch dessen Stellvertreterin Friederike Sandner, Baujuristin Heidi Bischoff vom Landratsamt, Geschäftsführer Markus Schmautz von der RMD, Sachgebietsleiter Martin Popp von der Abteilung Wasserwirtschaft der Regierung von Niederbayern, Niederlassungsleiter Johann Maidl der bauausführenden Firma Meister sowie Projektleiter Uwe Kleber-Lerchbauer und Sachverständigen Hermann Waas vom Wasserwirtschaftsamt.

INFO

Technische Daten

- Deichlänge 1490 Meter (davon 940 Meter mit aufgesetzter Mauer).
- Deichinnendichtung 8300 Quadratmeter Stahlspundwände, das entspricht einer Fläche von mehr als 30 Tennisplätzen.
- Pumpleistung im neuen Schöpfwerk 1 6300 Liter/Sekunde, das entspricht etwa 35 vollen Badewannen (das alte Schöpfwerk hat eine Leistung von 2300 l/s). Schöpfwerk Winzer 2 Leistung 300 l/s (bisher 120). – Quelle WWA Deggen Dorf

Neuer Standort in Sulzemoos

Spatenstich im bayrischen Sulzemoos: dort konzentriert Felbermayr zukünftig die Aktivitäten seiner Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte, das als neue Dienstleistung nun auch die Kranvermietung anbietet, und Hagn-Umwelttechnik. Der Spatenstich für das etwa 7.000 m² umfassende Industrieobjekt fand am 29. Oktober 2015 statt. Bereits Ende Mai 2016 sollen am neuen Standort rund 130 Mitarbeiter ihre Arbeit aufnehmen. Auf dem erworbenen etwa 2,8 Hektar großen Grundstück soll ein Bürogebäude mit 1.000 m² sowie ein Lager mit angeschlossener Werkstätte mit 4.500 beziehungsweise 1.600 m² entstehen. Auch ein 100 t-Hallenkran sowie eine Tankstelle für Firmenfahrzeuge mit Waschstraße gehören zur Infrastruktur der neuen Felbermayr-Niederlassung.



Spatenstich in Sulzemoos im Oktober. Im Mai 2016 soll die neuer Felbermayr-Niederlassung eröffnet werden.

Umfahrung auf der Schotterpiste

Dieser Konvoi war nicht zu übersehen: drei Schwertransporteinheiten inklusive Begleitfahrzeugen bahnten sich ihren Weg durch das nächtliche Ungarn.



In enger Zusammenarbeit mit dem Tochterunternehmen BauTrans Ungarn realisierte Felbermayr dabei den Transport von drei Großkomponenten für eine Düngemittelfabrik in Petfördö. Ausgangsort für die Schwertransporte war die etwa 100 km nördlich gelegene Stadt Gönyü.

Die Komponenten waren für den ungarischen Düngemittelhersteller Nitrogénművek Zrt bestimmt, der seine Produk-

tionsanlagen erweitert. Auftraggeber für die Schwertransporte war das auf Logistikdienstleistungen spezialisierte Transport-

unternehmen DB Schenker. Von DB Schenker wurden die Komponenten auch im belgischen Hafen Antwerpen übernommen und per Binnenschiff bis in den ungarischen Donauhafen Gönyü

transportiert, erklärt Günter Kaspar von der Felbermayr-Schwertransportabteilung. Ein weiteres Schiff, mit bis zu 20 t

schweren Kleinteilen, hat über den Donauhafen Konstanta in Rumänien Gönyü angefahren.

Die größte und mit 120 Gewicht auch schwerste Komponente maß eine Länge von

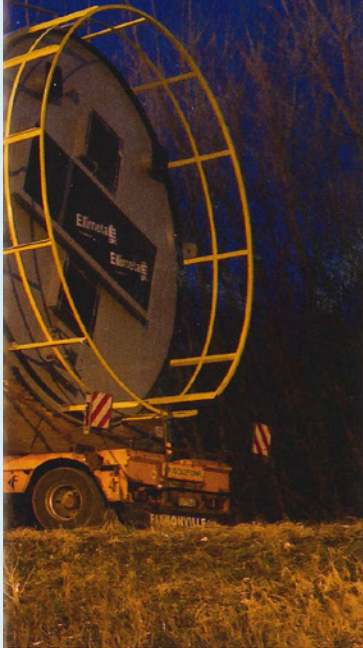
26,17 m und einen Durchmesser von rund 6 m. Um sie zu transportieren, kam ein 14-achsiger Goldhofer-Tieflader mit speziellen THP/ST-Achsen zum Einsatz. „Dieser Achsentyp hat eine stabilere Ausführung, somit kann jede Achse mit bis zu maximal 32 t belastet werden“, erklärt Kaspar und fügt hinzu, dass für den Transport dieser Komponente auch je eine Zug- und Schubmaschine zum Einsatz kamen.

Vier Nächte für 140 Kilometer

Vier Nächte wurden für die 140 km lange Transportstrecke benötigt.
Bild: Ferenc Marktoth



Das Felbermayr-Tochterunternehmen BauTrans Ungarn plante die verkehrslenkenden Maßnahmen und war auch operativ maßgeblich an den Transporten beteiligt. Bild: Ferenc Marktoth



Um Verkehrsbehinderungen so gut wie möglich zu verhindern, wurde nachts gefahren. Bild: Ferenc Marktoth

Als Nächstes folgte die zweite Komponente mit etwa 20 m Länge, mehr als 7 m Durchmesser und rund 55 t. Das dritte Anlagenteil brachte bei einer Länge von etwa 20 m und einem Durchmesser von etwa 6,5 m nur rund 30 t auf die Waage und wurde mit einem 6-achsigen Tieflader transportiert. Für den Umschlag der Komponenten auf die Tieflader kamen zwei Mobilkrane mit 400 beziehungsweise 300 t maximaler Tragkraft zum Einsatz. Die Hübe wurden als Tandemhub durchgeführt.

„Da wir eine Transporthöhe von 8,5 Metern erreichten, waren schon in der ersten Nacht zahlreiche Stromleitungen zu kappen“, schildert Kaspar die zeitraubenden Aktivitäten. So seien für die etwa 50 km lange Strecke von Gönyű bis Bakonyarkany acht Stunden Fahrzeit benötigt worden. Eine große Verzögerung brachte auch die Bahnkreuzung bei Nagyszentjanos. Diese konnte erst um 1.30 Uhr passiert werden, da der Bahnverkehr umgeleitet und alle Schranken und Elektroleitungen entfernt werden mussten. „Dank der akribischen Planung von BauTrans Ungarn

lief aber alles optimal“, hebt Kaspar die Arbeit seiner ungarischen Kollegen bewundernd hervor und merkt an, dass das von Wels aus wohl kaum zu realisieren gewesen sei.

In der zweiten Nacht stellten sich dem insgesamt 100-köpfigen

verlassen und auf eine zuvor errichtete Behelfsstraße ausgewichen.

„Auf dieser fünf Kilometer langen Schotterpiste durften wir maximal mit 20 Kilometern pro Stunde fahren und mussten 200 Meter Mindestabstand zwischen

aufgessen“, erklärt Kaspar. Die Lösung wurde in der Abflachung der Fahrbahn mittels Schotter und einer speziellen Zementmischung gefunden. Darüber wurden dann zur besseren Gewichtsverteilung noch Stahlplatten gelegt. „Das hat dann bestens geklappt“, freut sich Kaspar über die im Voraus geplanten Maßnahmen.

Die vierte und letzte Etappe war glücklicherweise, abgesehen von einigen Baumschnitten wegen zu geringer Lichtraumprofile, von keinen besonderen Maßnahmen mehr begleitet. Somit konnte das Werk nach vier Nachtfahrten und rund 140 zurückgelegten Kilometern wie vorgesehen erreicht werden.

In weiterer Folge werden die Komponenten noch auf die Fundamente gestellt und in die Produktion integriert. Nach der geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2016 sollen die Komponenten dann die Tagesproduktionsmenge der rund 40 Jahre alten Ammoniak-Anlage von 1.000 t auf 1.650 t steigern können. Zu guter Letzt soll durch die Modernisierung der Anlage aber auch der Stromverbrauch reduziert werden. **STM**

Der Weg führte über eine 5 km lange Schotterpiste.

Transportteam zahlreiche Gasleitungen, die mit Stahlplatten abgedeckt werden mussten, in den Weg. Aber auch Ampelanlagen, Überkopfwegweiser und Stromleitungen waren vorübergehend zu demontieren. Vor dem Erreichen des Etappenziels in Csor musste noch eine Bundesstraße aufgrund zu niedriger Brückenbauwerke umfahren werden.

Das Resultat waren enge Kurvenradien auf Nebenstraßen, die wegen zu geringer Straßenbreite mit Stahlplatten ausgelegt werden mussten. Auch in der dritten Nacht konnte eine zu tief liegende Brücke nicht unterfahren werden, deshalb wurde die Hauptstraße

den Fahrzeugen halten“, schildert Kaspar die zeitraubenden Umstände. Auf die Frage, ob er denn in Bezug auf die Statik keine Bedenken gehabt hätte, antwortet Kaspar mit einem klaren „Nein“. Denn die Behelfsstraße sei zuvor mittels Festigkeitsbohrungen auf ihre Tauglichkeit untersucht worden.

Bevor die dritte Etappe im ungarischen Ösi beendet werden konnte, war noch ein Bahnübergang mit zu tief liegenden Oberleitungen zu passieren. Richtig spannend wurde es aber noch beim Überqueren einer Brücke. „Die Auffahrtsrampe war zu steil, somit wären wir ohne bauliche Maßnahmen auf der Fahrbahn

Das Kraftwerk Enns wurde mit einem beweglichen Krafthaus der HSI Hydro Engineering GmbH ausgerüstet. Der Maschinensatz der Anlage befindet sich in einem komplett von Wasser umspülten Stahlgehäuse.



Foto: HSI

ÖSTERREICHPREMIERE FÜR BEWEGLICHES KRAFTHAUS AN DER ENNS

Schon seit dem Jahr 1966 steht das Laufwasserkraftwerk Enns am gleichnamigen Fluss in Oberösterreich in Betrieb. Wegen einer massiven Erhöhung der Ausbauwassermenge am Standort wurde die von der Ennskraftwerke AG betriebene Anlage einer kompletten Sanierung unterzogen. Damit konnte eine technische Österreichpremiere gefeiert werden: Zum ersten Mal nämlich kommt in der Alpenrepublik das bewegliche Krafthaus der HSI Hydro Engineering GmbH zur Stromproduktion zum Einsatz.

Nötig wurde die großangelegte Revision des in einer Restwasserstrecke der Enns angelegten Laufkraftwerks Enns im Bezirk Linz-Land aufgrund einer Vorschreibung des Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplanes (NGP) von 2009. Gemäß dieser Anordnung wurde eine Erhöhung der Restwassermengenabgabe von 5 beziehungsweise 10 m³/s auf rund 20 m³/s an der Oberliegeranlage Thurnsdorf gefordert. Dort werden pro Sekunde bis zu 340 m³ Wasser in einem offenen Kanal zum Kraftwerk St. Pantaleon ausgeleitet sowie die

Restwasserstrecke der Enns über eine Restwasserturbine dotiert. In weiterer Folge bedeutete das für die Betreiber, dass man an der Unterliegeranlage Enns künftig ein Mehrfaches der ursprünglichen Durchflussmenge zur Verfügung hat. Weil aber die alte Francis-Turbine des Kraftwerks Enns auf eine Durchflussmenge von maximal 5 m³/s ausgelegt war, musste für den wirtschaftlichen Weiterbetrieb ein völlig neues technisches Konzept am Standort gefunden werden. „Die Überlegungen schlossen dabei anfangs sogar einen Totalrückbau der Anlage nicht aus.

Nach der sorgfältigen Prüfung aller Optionen entschied man sich schließlich für eine großangelegte Revitalisierung mit hydroenergetischem Ausbau“, sagt Ennskraft Projektleiter Dipl.-Ing. Josef Lettner und führt weiter aus: „In Folge gab man eine Machbarkeitsstudie in Auftrag, bei der verschiedene technische Möglichkeiten sowie Turbinentypen diskutiert wurden. Für den Kraftwerksstandort Enns bot sich dabei das Konzept des beweglichen Wasserkraftwerks als sowohl technisch als auch wirtschaftlich beste Variante an.“ Auch in ökologischer



Die Bauarbeiten begannen bereits in den Sommermonaten des Vorjahres.

Foto: BHM

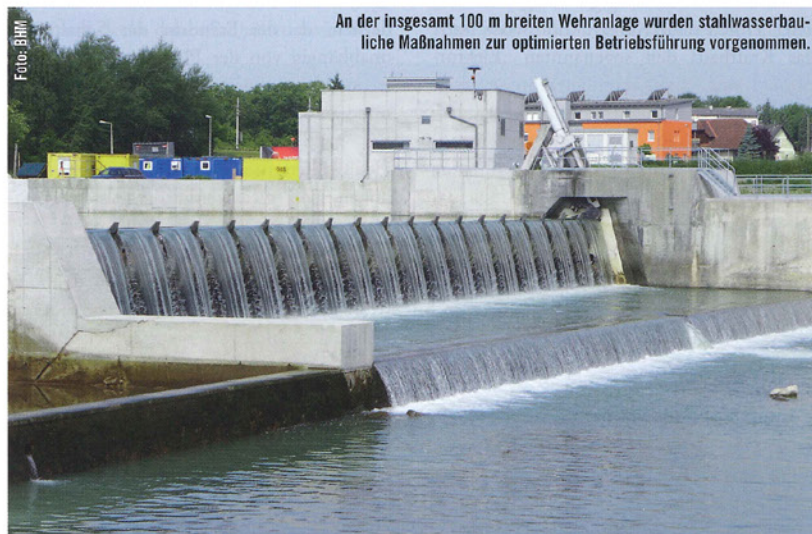
Hinsicht sollte sich die bewegliche Wasserkraftanlage als optimale Lösung herausstellen. Diese ist im Betrieb periodisch von Wasser überströmt und dabei gleichzeitig für Fische passierbar. Als zusätzliche Vorschreibung des NGP sollte zur gewässerökologischen Aufwertung im Kraftwerksbereich nämlich die Fischdurchgängigkeit hergestellt werden. Dazu errichtete man im Einstiegsbereich der rund 5,1 m hohen Gefällestufe einen Vertical-Slot-Fischpass. Im weiteren Abschnitt ist die Umgehungsstrecke als 140 m langes naturnahes Gerinne gestaltet, welches die Fische ins Oberwasser führt.

HERAUSFORDERNDES PROJEKT

Mit der Generalplanung der Umbauarbeiten wurde die renommierte BHM Ingenieure GmbH der Unternehmensniederlassung Linz beauftragt. BHM Ingenieure fokussiert sich in seinem interdisziplinären Tätigkeitsfeld auf die Bereiche Industrie, Verkehr und

Kraftwerke und kann sowohl national als auch international auf eine Vielzahl erfolgreich umgesetzter Projekte verweisen. Bei der Totalrevitalisierung des KW Enns stieg man mit der Erstellung der behördlichen Einreichplanung 2012 in das Projekt ein. „Vom Stahlwasserbau über die maschinelle und elektrotechnische Ausrüstung, die statisch-konstruktive Bearbeitung und die örtliche Bauaufsicht begleitete man die Umbaumaßnahmen in sämtlichen Facetten“, erklärt der mit der maschinellen und stahlwasserbaulichen Planung betraute Dipl.-Ing. Rudolf Kandler. Mit den eigentlichen Bauarbeiten konnte man nach dem Abschluss der Genehmigungsphase im Juli 2014 beginnen.

Die stahlwasserbaulich interessanteste Maßnahme stellte für BHM Ingenieur Kandler der Einbau eines Mittelpfeilers in die fast 100 m breite Wehranlage dar. Die Wehranlage besteht aus zwei massiven Fischbauchklappen mit einer Breite von nunmehr 48 beziehungsweise 50 m. Bewegt werden die 2,6 m



An der insgesamt 100 m breiten Wehranlage wurden stahlwasserbauliche Maßnahmen zur optimierten Betriebsführung vorgenommen.

Foto: BHM



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