

INFORMER

DAS MAGAZIN DER FELBERMAYR GRUPPE 1/2014

DAS ERSTE MAL
PREMIERE FÜR HIMMELBLAUEN
1.000-TONNER

HAMMERMÄSSIG
100.000 KUBIKMETER
UMBAUTEN RAUM ABGEBROCHEN

TIERISCH
IM KREBSGANG ÜBER BRÜCKE





Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Wir sind stolz auf unser Unternehmen und unsere Mitarbeiter. Was wir gemeinsam erreicht haben, kann sich sehen lassen. Beispielsweise haben wir vor 40 Jahren eine Abteilung für Schwertransporte gegründet. Zehn Jahre später sind wir in die Containervermietung eingestiegen und machten daraus den lokal erfolgreichen Bereich Abfallwirtschaft. Weitere zehn Jahre später übernahmen wir von der Firma Intercont einige Tiefladewaggons und waren somit nicht nur auf der Straße, sondern erstmals auch auf der Schiene, präsent. Etwa zur gleichen Zeit erwarben wir den Schwerlasthafen in Linz und realisierten damit unsere Vision – die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser waren vereint. Um die 10-Jahres-Schritte beizubehalten, sei an dieser Stelle auf die

Gründung des Felbermayr-Spezialtiefbaus im Jahre 2004 und die Etablierung Felbermayrs im Kanal-, Brücken- und Kraftwerksbau mit dem „Bau Salzburg“ hingewiesen. Aber auch die Tiroler Kranvermieter Scheffold und AKS wurden im selben Jahr in die damalige Unternehmensgruppe integriert, genauso wie das auf Bahntransporte spezialisierte polnische Unternehmen ZRE. Heute, wieder zehn Jahre später, können wir sagen, dass sich diese Firmen und ihre Mitarbeiter hervorragend in die himmelblauen Strukturen eingearbeitet haben und ein unverzichtbarer Bestandteil unseres gemeinsamen Erfolges sind.

Doch die politisch motivierten Rahmenbedingungen machen es in Österreich zunehmend schwierig erfolgreich zu agieren – sie bestra-

fen jene, die in den vergangenen Jahrzehnten durch Fleiß und Investitionen kontinuierlich gewachsen sind. Das Verhinderungspotenzial reicht von zunehmender Bürokratie bis hin zu einer verfehlten Energie- und Klimapolitik und einer Steuerbelastung, die kaum noch zu stemmen ist. Weder für Arbeitnehmer noch für Arbeitgeber. Das macht es schwierig, den Karren in Schwung zu halten, um nicht im Steuersumpf stecken zu bleiben.

Arbeit muss sich wieder lohnen und darf nicht durch ständig steigende Lohnnebenkosten entwertet werden! Bleibt zu hoffen, dass der Reformstau letztendlich bewältigt wird, um auch künftig zufriedene Mitarbeiter in erfolgreichen Unternehmen beschäftigen zu können.

Horst Felbermayr

Herzlichst

DI Horst Felbermayr

Inhalt



Seite 14:
Dualer Transport für Aluminiumwerk



Seite 8:
Premiere für LR11000



Seite 10:
Rohrsanierung für Kraftwerkszuleitung

03 MELDUNGEN

Aktuelles aus der Felbermayr Holding

08 HEBETECHNIK

Premiereinsatz für 1.000-Tonnen-Kran

12 ABRUCH

Baufeldfreimachung auf hohem Niveau

14 TRANSPORT

Im Krebsgang über Brücke

16 SPEZIALTIEFBAU

Portalsanierung in Wien

18 KRAN & BÜHNE

Seilbahnen in Bolivien errichtet

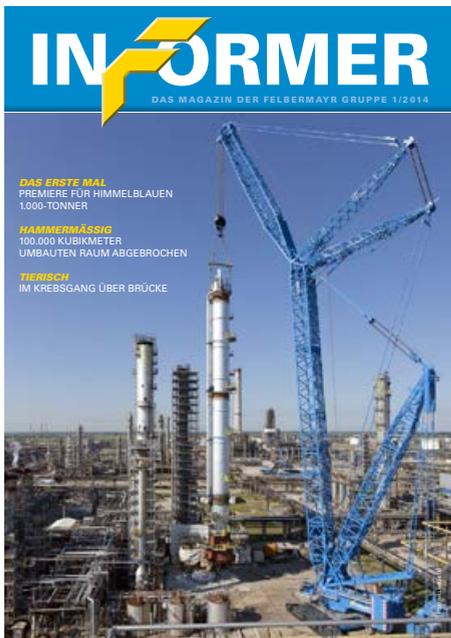
19 PERSONALIEN

Neuzugänge und verdiente Mitarbeiter

10 IM BILD

Beginnend mit April waren Mitarbeiter der Felbermayr-Abteilung Rohrsanierung mit dem Revitalisieren eines Stollenabschnittes für das niederösterreichische Wasserkraftwerk Opponitz beauftragt. Die etwa 2.400 Meter lange Zuleitung wurde im sogenannten Reliningverfahren saniert. Dabei werden in den bestehenden Stollen neue Rohre eingebaut und der entstehende Ringspalt mit einer speziellen Betonemulsion verfüllt. Abgesehen von der sehr kurzen Bauzeit können mit diesem Verfahren auch große Kosteneinsparungen, im Vergleich zu einem Neubau, erreicht werden.

FOTOS: MARKUS LACKNER (3), WILLI WILHELM



TITEL 1.000-TONNEN-KRAN

Mit dem LR11000 bekamen die LR1750 im Felbermayr-Fuhrpark kürzlich einen großen Bruder. Mehr dazu auf Seite 8.



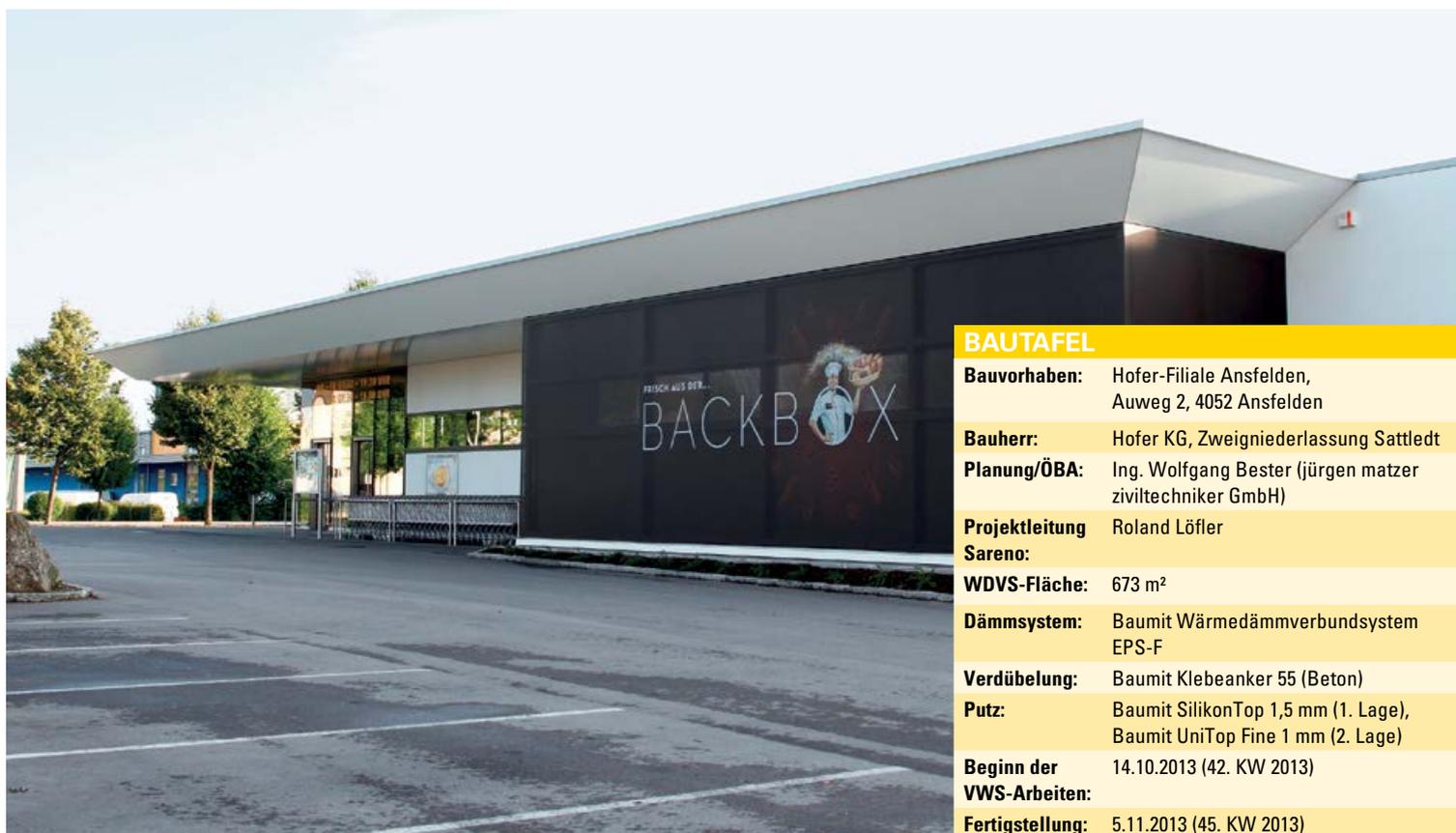
HOCHBAU NEUES SERVICECENTER ERRICHTET

Beginnend mit Herbst 2013 errichtete der Felbermayr-Bereich Hochbau ein neues Servicecenter in Bisamberg bei Korneuburg. Auftraggeber für das als Generalunternehmer durchgeführte Projekt ist das Lade- und Baumaschinentechnikunternehmen Kuhn. Die Tragkonstruktion der etwa 1.100 Quadratmeter großen Halle mit eigener Waschbox und Lackieranlage wurde mit Stahlprofilen hergestellt. Das angeschlossene Bürogebäude samt Lager- und Nebenräume umfasst rund 500 Quadratmeter Nutzfläche und wurde mit Beton-Fertigelementen errichtet. Ende April konnte der gesamte Innenausbau abgeschlossen werden. Als Generalunternehmer ist Felbermayr auch für das Herstellen der gesamten Außenfläche verantwortlich. Ein mehr als 200 Kubikmeter fassendes Sickerbecken wurde bereits hergestellt und die Asphaltarbeiten mit einer Gesamtfläche von 6.600 Quadratmetern konnten Ende April abgeschlossen werden. Gesamtfertigstellung und Übergabe war im Mai 2014.



BRANCHENTREFF Fachmesse in Antwerpen war voller Erfolg

Mit mehr als 5.500 Besuchern bot die „Breakbulk Europe“ Mitte Mai nicht nur einen neuen Besucherrekord, sondern auch eine Vielfalt an Informationen für Schwerlastdienstleister, Spediteure und schiffahrtsaffine Unternehmen. Felbermayr nutzte den Auftritt am himmelblauen Stand, um über den aktuellen Ausbau des Hafens Krefeld zu berichten. Aber auch nach dem neuen 1.000-Tonnen-Kran im Felbermayr-Fuhrpark sei laut Geschäftsführer Peter Stöttinger vielfach nachgefragt worden. Auch für die Felbermayr-Tochterunternehmen BauTrans, Best Logistics, Haeger & Schmidt sowie RKE und Wimmer Maschinentransporte bot die Messe eine ideale Plattform, um Geschäftsfreunde einmal abseits vom Verhandlungstisch zu treffen und Neuigkeiten auszutauschen. Unter der Hundertschaft an Standbesuchern wurde übrigens, zur großen Freude des Gewinners, ein LR1750 aus der deutschen Modellbauschmiede Conrad verlost.



BAUTAFEL

Bauvorhaben:	Hofer-Filiale Ansfelden, Auweg 2, 4052 Ansfelden
Bauherr:	Hofer KG, Zweigniederlassung Sattledt
Planung/ÖBA:	Ing. Wolfgang Bester (jürgen matzer ziviltechniker GmbH)
Projektleitung Sareno:	Roland Löffler
WDVS-Fläche:	673 m ²
Dämmsystem:	Baumit Wärmedämmverbundsystem EPS-F
Verdübelung:	Baumit Klebeanker 55 (Beton)
Putz:	Baumit SilikonTop 1,5 mm (1. Lage), Baumit UniTop Fine 1 mm (2. Lage)
Beginn der VVS-Arbeiten:	14.10.2013 (42. KW 2013)
Fertigstellung:	5.11.2013 (45. KW 2013)

SARENO THERMISCHE SANIERUNG

Die thermische Sanierung ist eine Arbeit für Spezialisten: Hofer setzt mit zukunftsweisender Filialarchitektur neue Akzente – 46 Zentimeter Dämmstoffdicke! Mit modernster Maschinenteknik und qualifizierten Fachverarbeitern schaffte es SARENO Objektisolierung in Rekordzeit (zweieinhalb Wochen) die Hofer-Filiale in Ansfelden zu sanieren! Zu einer innovativen Architektur gehört auch eine energieeffiziente Wärmedämmung samt einer intelligenten Maschinenteknik, wie sie von SARENO bei diesem Objekt ausgeführt wurde: Als Dämmstoff kam die Baumit Fassadendämmplatte (0,040 W/mk) mit einer Stärke von 46 Zentimeter zum Einsatz. Die 46 Zentimeter Dämmstoffdicke wurde in zwei Lagen (erste Dämmplatte 40 Zentimeter, zweite Platte sechs Zentimeter) verlegt. Der Unterputz wurde mit zwei Lagen Textilglasgitter ausgeführt. Der Kundenwunsch war eine möglichst glatte Putzstruktur. Um diesem Wunsch nachzukommen, musste SARENO auch den Putz in zwei Arbeitsgängen (erste Lage SilikonTop 1,5 Millimeter, zweite Lage UniTop Fine 1 Millimeter) ausführen.

GROSSPROJEKT Portalkrane für Frankreich

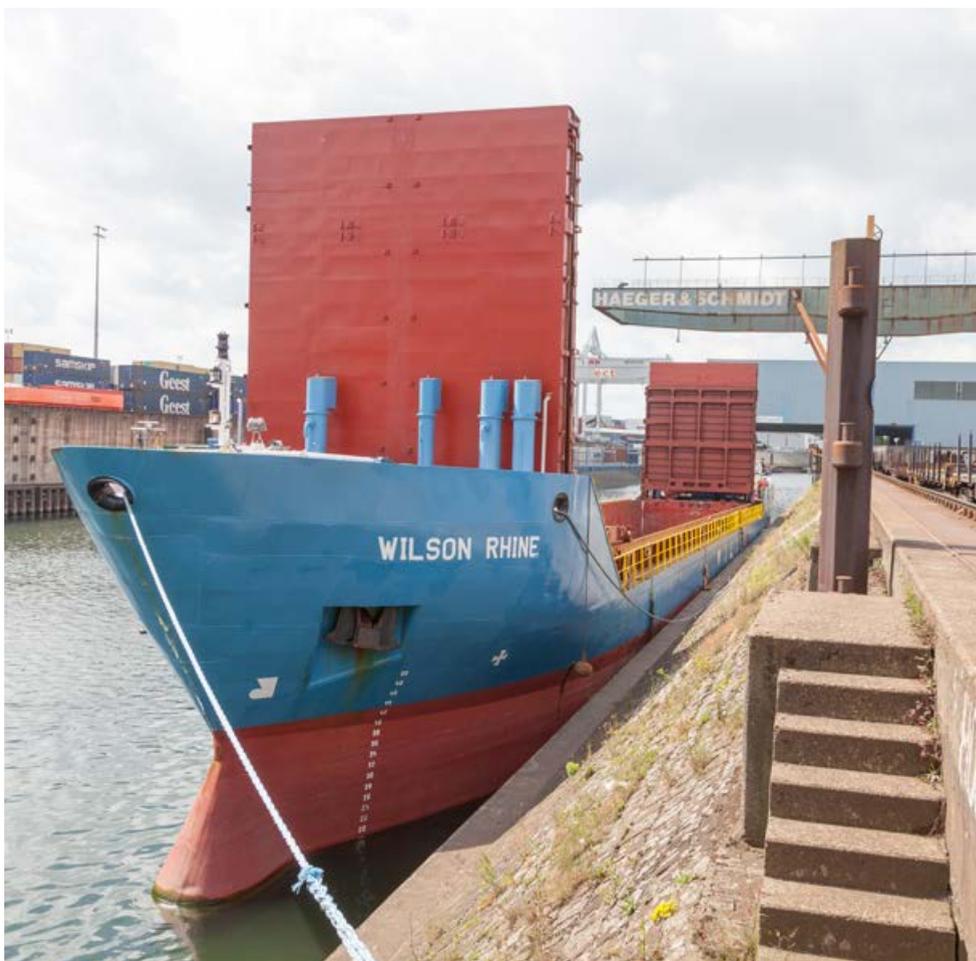
Im ersten Halbjahr 2014 wurde das Felbermayr Tochterunternehmen BauTrans vom Kranbauunternehmen Künz mit den Transporten von vier Portalkranen beauftragt. Bestimmungsort der vier Krananlagen war der Hafen in Sandouville bei Le Havre in Frankreich. Die Krane wurden an den unterschiedlichen Produktionsstätten in Österreich, Polen und der Slowakei produziert. Längen von rund 41 Metern und Breiten von bis zu 5,95 Metern machten die Transporte zu einer großen Herausforderung. Die anspruchsvolle Transportstrecke führte rund 2.000 Kilometer quer durch ganz Europa. Mitte Mai konnten die letzten Transporte termingerecht auf der Baustelle angeliefert werden.





ABGEHOBEN Transportauftrag für weltgrößtes Wasserkraftwerk

Ende Februar begann die Reise eines etwa 73 Tonnen schweren Turbinenlaufrades für eines der weltweit leistungsstärksten Wasserkraftwerke. Das Laufrad hat einen Durchmesser von 5,6 Meter und wurde vom internationalen Technologieunternehmen Voith Hydro gefertigt. Die Übernahme erfolgte ab Werk St. Pölten. Von dort ausgehend wurde die Kraftwerkskomponente mit einem achtsichtigen Semitiefelader zum Flughafen Schwechat transportiert. Für das Verladen des Laufrades mit rund sechs Meter Durchmesser kam ein 350 Tonnen Mobilkran zum Einsatz. Zielort der Hightech-Komponente war das etwa 7.000 Kilometer entfernte Wasserkraftwerk Bratsk am Baikalsee.



SHORT-SEA Haeger & Schmidt gründet Allianz mit Wilson ASA

Haeger & Schmidt International GmbH und Wilson ASA planen, ein Gemeinschaftsunternehmen zu gründen, um die Erfahrung und das Know-how von Wilson NRL Transport GmbH und dem Bereich Fluss-See von Haeger & Schmidt International GmbH unter dem Namen HSW Logistics GmbH zu vereinen. Das Ziel der Zusammenarbeit ist es, den Kunden eine noch größere Breite von Logistiklösungen anzubieten. HSW Logistics GmbH hat Zugriff auf die leistungsstarke Kombination des riesigen Netzwerks der Binnenschifffahrt, Umschlag- und Lagerlogistik und Transportlogistik von Haeger & Schmidt und der Schiffsflotte von Wilson, welche derzeit 115 Seeschiffe in dem europäischen Fluss-See-Verkehr umfasst. Es werden Transportlösungen auf, nach und vom Rhein angeboten, einschließlich Vor- und Nachläufen. Die bewährten und bereits vorhandenen Lösungen für Norwegen und das Vereinigte Königreich bleiben unverändert bestehen.

HOCH HINAUS 57 Meter Arbeitshöhe

Noch im Sommer erhält Felbermayr zwei der höchsten erstmals in Europa ausgelieferten Teleskoparbeitsbühnen. Mit einer Arbeitshöhe von 57 Metern erreicht diese Novität Höhen, die bislang nur Lkw-Bühnen vorbehalten waren. Zudem ist der Steiger bei voller Höhe verfahrbar und benötigt keine Abstützung. Ein weiterer Vorteil liegt in der kompakten Bauweise, die auch den Einsatz bei engen Platzverhältnissen zulässt. Bis auf Weiteres sind die Geräte in den Niederlassungen Linz und Wien stationiert. Bei Felbermayr wird die Teleskopbühne aus dem Hause Genie unter der Bezeichnung F-57 TKX zum Einsatz kommen.



PRÄZISE MASCHINE FÜR KFZ-LEICHTBAUTEILE INSTALLIERT

Felbermayr transportierte im Januar die Komponenten von zwei sogenannten v-duo Maschinen für die Produktion von Karosseriebauteilen aus Carbonfaserkunststoffen. Ausgangsort für die Transporte war das Werk des österreichischen Spritzgießmaschinenherstellers Engel in St. Valentin. Ziel der Transporte war das BMW-Werk in Landshut. Die Vor-Ort-Montage, beginnend mit dem Abladen, wurde vom Felbermayr-Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte durchgeführt. Nach dem Abladen wurden die bis zu 100 Tonnen schweren Einzelbauteile mit einem selbstfahrenden Industrieroller in die Werkshalle gefahren und dort zu einer 220 Tonnen schweren Maschine zusammengebaut. Der weitere Transport zum Fundament erfolgte aufgrund des hohen Gewichts mit einem achtschigen Selbstfahrer. Dort angekommen wurde die Maschine mittels Hubgerüst auf das Fundament gestellt. Auf diese Weise wurden innerhalb von vier Wochen zwei Maschinen aufgestellt.



HOCHSPANNUNG Netzausbau in Sachsen und Thüringen

In den Freistaaten Sachsen und Thüringen wird zurzeit das Hochspannungsnetz der 50 Hertz Transmission GmbH modernisiert. Um die Auswirkungen für Natur und Umwelt möglichst gering zu halten, werden die neuen Leitungen bei laufendem Netzbetrieb teilweise auf bereits bestehenden Stromtrassen gebaut. Errichtet werden Stahlgittermaste mit Höhen bis zu 90 Meter. Um die sichere Montage der einzelnen vorher am Boden zusammengebauten Mastteile in diesen Höhen gewährleisten zu können, kamen Krane mit bis zu 400 Tonnen Tragkraft zum Einsatz. Anders wären die Arbeiten mit den zum Teil 30 Tonnen schweren Einzelteilen nicht beherrschbar gewesen. Im Herbst werden die Leitungsbaufirmen LTB Leitungsbau GmbH und ALPINE-ENERGIE Deutschland GmbH ihre Leitungsabschnitte termingerecht an den Betreiber übergeben können. Damit wurden allein durch diese Firmen in einem Jahr mehr als 100 Stahlgittermasten mit einem Gesamtgewicht von mehr als 10.000 Tonnen errichtet.



PREMIERE HUBGERÜST AUF LASTDRAGER IM EINSATZ

Im April transportierte das Felbermayr-Tochterunternehmen Best Logistics zwei Wärmetauscher mit je 143 Tonnen Gewicht für eine Luftzerlegungsanlage im polnischen Glogow. Ausgangsort für die etwa 18 Meter langen und rund sieben Meter breiten beziehungsweise hohen Komponenten war China. Von dort wurden sie via Rotterdam nach Stettin verschifft. Die Übernahme der Komponenten durch Best Logistics erfolgte im polnischen Hafen Stettin. Dort wurden sie mittels Schwimmkran vom Seeschiff in den „Lastdrager 30“ umgeschlagen. Aufgrund der Abmessungen musste die Ladung per Schiff möglichst nah zum Zielort transportiert werden. Dadurch sei laut Best Logistics Geschäftsführer Andreas Häfner die Errichtung einer temporären RoRo-Anlage in Glogow nötig gewesen. Zum Verladen der Wärmetauscher auf den Tieflader kam ein Hubgerüst zum Einsatz – damit wurde die Last angehoben, anschließend wurde der Tieflader daruntergefahren und die Last wieder abgesenkt. Jetzt konnte mittels Zugmaschine die Last ausgerollt werden. Die letzten Kilometer zur neuen Luftzerlegungsanlage von Air Liquide konnten auf der Straße zurückgelegt werden. Ergänzend zu den beiden Wärmetauschern transportierte Best Logistics noch etwa ein Dutzend weiterer Komponenten mit Tonnagen von 50 bis 100 Tonnen nach Glogow.



WASSERBAU Schwerlastschiff für Ufergestaltung im Einsatz

Mehrere Wochen hindurch war das Schwerlastschiff Horst Felix an der oberösterreichischen Donau bei Mauthausen für den Felbermayr-Bereich Wasserbau im Einsatz. Die Arbeiten haben im März begonnen und umfassten die Errichtung von Buhnen und Maßnahmen zur Uferbefestigung. Für das Errichten der Buhnen wurden etwa 18.000 Tonnen Schotter verbaut. Rund 10.000 Tonnen Wasserbausteine kamen für die Uferbefestigung zum Einsatz. Ziel der Arbeiten waren die Optimierung der Strömungsverhältnisse und die Schaffung von Ruhezonen für Fische. Die Maßnahmen zur Uferbefestigung waren aufgrund von Auskolkung an einem etwa zwei Kilometer langen Streckenabschnitt nötig.



Für den Hub der 358 Tonnen schweren Kolonne wurden die beiden Krane auf ein Gesamtgewicht von 1.788 Tonnen aufballastiert.

Duett der Giganten

Auf eine gelungene Premiere mit dem LR11000 kann die Felbermayr Hebetechnik verweisen. Der 1.000-Tonnen-Kran war, zusammen mit einem weiteren Schwergewicht, Ende Mai für den Hub eines 358 Tonnen schweren „Butylensplitter“ zum Einsatz gekommen. Schauplatz des Spektakels war eine Raffinerie der Petrom in Rumänien.

Für den Turnaround der Raffinerie in Ploiesti kam das Who is who der Felbermayr Hebetechnik zum Einsatz“, sagt Thomas Titura über den Auftrag des rumänischen OMV-Tochterunternehmens Petrom – genauer 68 Krane und 22 Hebebühnen mit Einsatzhöhen von bis zu 103 Meter. Bei den Mobilkränen reichte das Aufgebot bis zum 500 Tonnen Kran. Highlight unter den Hubgeräten waren aber zwei LR1750 mit einer maximalen Tragkraft von 750 Tonnen und der 1.000-Tonnen-Kran mit der Bezeichnung LR11000. Da Felbermayr den Auftrag für die Hebe- und Transportarbeiten exklusiv erhalten

hatte, waren auch sieben Schwerlastzugmaschinen mit allfällig benötigten Tiefladern im Dauereinsatz.

Transporte mit Hindernissen

Um die Funktionsfähigkeit von Raffinerien zu erhalten, müssen sie in regelmäßigen Abständen heruntergefahren und gewartet werden. Dieser sogenannte Turnaround findet meist alle vier Jahre statt. Im Falle des Turnarounds der Petrom-Raffinerie in Ploiesti konzentrierten sich die Arbeiten auf die FCC-Anlage zur Herstellung von Benzin. Im Wesentlichen wurden da-

bei vier Komponenten mit Stückgewichten von 81 bis 358 Tonnen transportiert und eingehoben.

Drei dieser insgesamt vier Komponenten wurden aus dem 100 Kilometer entfernten Buzau zur Raffinerie transportiert. Während die beiden etwa 80 Tonnen schweren Teile mit einem 10-achsigen Semitiefliader transportiert werden konnten, mussten für den 358 Tonnen schweren „Butylensplitter“ 32 Achslinien zum Einsatz kommen. „Trotz der Länge von 56 Metern und einem Durchmesser von 4,9 Metern schafften wir den Transport dieser Kolonne statt der geplanten drei Tage in nur einem Tag“,

freut sich Titura und erklärt die Überwindung von einem der größten Hindernisse etwa 30 Kilometer vor der Raffinerie: „Dort war eine Brücke, welche nicht die nötige Traglast aufwies. Deshalb entschieden wir uns, die je 16 Achsen unter Einsatz eines Drehschemels versetzt zu fahren. Dadurch konnte eine ideale Lastverteilung erreicht werden“. Aufgrund der Gesamtlänge von etwa 84 Metern war auch so manche Ortsdurchfahrt nur sehr schwer zu beherrschen. Dank detaillierter Streckenstudien gab es aber keine Überraschungen und die Transporte konnten planmäßig angeliefert werden. Das traf auch auf die Lieferung der vierten Kolonne mit Ausgangsort Bukarest zu. Diese 81 Tonnen schwere Komponente holten wir mit einer Kesselbrücke im Werk ab. Um sie auch in der Raffinerie transportieren zu können, wurde sie mit zwei Mobilkranen auf einen achtschigen Semitiefklader umgeschlagen. Da sich aber auch im Werk immer wieder Rohrbrücken mit geringen Durchfahrthöhen in den Weg stellten, musste das Teil noch einige weitere Male mit Kranen über diese Hindernisse hinweggehoben werden. Das traf natürlich auch für alle anderen Kolonnen zu. Eine Besonderheit in Sachen Transport bildete auch noch der Reaktorkopf mit Ausgangsort Deggendorf. Wegen seines Durchmessers von 5,44 Metern passte er nicht durch das Werkstor und musste mit einem 500-Tonnen-Kran über den Zaun der Raffinerie gehoben werden.

Premiere für 1.000-Tonnen-Kran

Für das Einheben der 56 Meter langen und 358 Tonnen schweren Kolonne kamen der LR11000 und ein LR1750 zum Einsatz. „Diesem Hub waren zahlreiche Studien vorausgegangen, die etwa ein Jahr zuvor begonnen haben“, sagt Titura.

Letztendlich erreichten beide Krane zusammen ein Einsatzgewicht von 1.788 Tonnen. Der LR11000 wurde direkt vom Liebherr Werk in Ehingen per Schiff und Straße auf die Baustelle transportiert. Für die 358 Tonnen schwere Komponente wurde ein neues erdbebensicheres Fundament hergestellt. Das sei aufgrund neuer Vorschriften nötig gewesen, erklärt Titura. Für den Hub wurde zunächst der Haken des LR11000 am Kolonnenkopf angeschlagen und der Haken des als Nachführkran eingesetzten LR1750 am unteren Ende. Jetzt konnten die Krane ihre Arbeit beginnen. Langsam aber stetig erhob sich der Reaktorkopf in die Höhe, bis er letztendlich eine Höhe von etwa 68 Metern erreichte. Der LR1750 führte die Last behutsam nach und verhinderte so ein Schwingen der 56 Meter hohen Kolonne. Der Ausleger des LR11000 erreichte dabei eine Höhe von 93 Meter. Jetzt konnte der LR1750 abgeschlagen werden. Zusammen mit 450 Tonnen Schwebeballast, 210 Tonnen Drehbühnenballast und 50 Tonnen Zentralballast drehte sich jetzt der LR11000 noch um 180 Grad. Anschließend musste der Kran mit schwebender Last noch um einige Meter Verfahren werden, sodass die Kolonne zentimetergenau über dem Fundament platziert werden konnte. Jetzt war der Augenblick gekommen, wo die Last in Millimeterarbeit über den Gewindestangen abgesenkt werden konnte. Nach einigen Stunden konzentrierter Arbeit des Kranführers war es geschafft, die Kolonne hatte ihre Endposition erreicht und konnte von den Monteuren fixiert werden. Da die neue Kolonne parallel zur alten eingebaut wurde, war im Anschluss noch die Demontage und der Abtransport der alten Kolonne nötig.



Technische Daten LR11000

Max. Traglast bei Ausladung	1.000 t bei 11 m
Max. Lastmoment	15.171 tm
Hauptausleger	24 m – 156 m
Gitterspitze	18 m – 114 m
Derrickausleger	36 m – 42 m
Drehbühnen-/Zentralballast	250 t/90 t
Derrickballast	450 t
Motorleistung	500 kW
Fahrgeschwindigkeit	0 – 1,36 km/h
Gesamtballast	790 t

Nach etwa vier Wochen intensivem Geräteeinsatz war die Arbeit von etwa 100 Felbermayr-Mitarbeitern beendet. Der Erfolg des Projektes sei laut Titura zu einem wesentlichen Teil auch der guten Zusammenarbeit mit den anderen beteiligten Firmen zuzuschreiben. „Da wir bereits zum dritten Mal bei solchen Wartungsarbeiten dabei sind, kennen wir die Raffinerie schon sehr genau“, sagt Titura weiter und freut sich über die hervorragende Zusammenarbeit mit der OMV-Tochter Petrom. Die Freude ist übrigens auch auf Auftraggeberseite groß: „Profis, die auch komplizierte Situationen beherrschen!“, kommentiert Petrom-Produktionsmanager Bertram Muchan die seitens Felbermayr erbrachten Leistungen. ■



Der Einsatz von Drehschemeln erlaubte das versetzte Überfahren der Brücke.





Die aus sogenanntem Schüttnbeton hergestellten Hochhäuser wurden mit einer 1.300 Kilogramm schweren Abbruchbirne beseitigt.

Baufeldfreimachung auf hohem Niveau

Etwa 40 Jahre waren die vier Hochhäuser unweit der voestalpine in Linz ein weithin sichtbares Zeichen. Anfang des Jahres begannen die Symbole der Boomphase aus den 70er-Jahren zu bröckeln. Einer der größten Abbrüche der Felbermayr-Firmengeschichte hatte seinen Anfang.

Mit einer gigantischen Raumkubatur von 100.000 Kubikmeter war der Abbruch einer der größten der vergangenen zehn Jahre in der Alpenrepublik. Nötig wurde die Beseitigung, der ursprünglich als Wohnheim für Mitarbeiter der ehemaligen VÖEST genutzten Objekte, aufgrund raumplanerischer Überlegungen – die vier 45 Meter hohen Häuser waren mit dem steten Wandel von Stadtentwicklung, Industrie und Wohnkomfort nicht mehr in Einklang zu bringen.

Abbruchtechnik

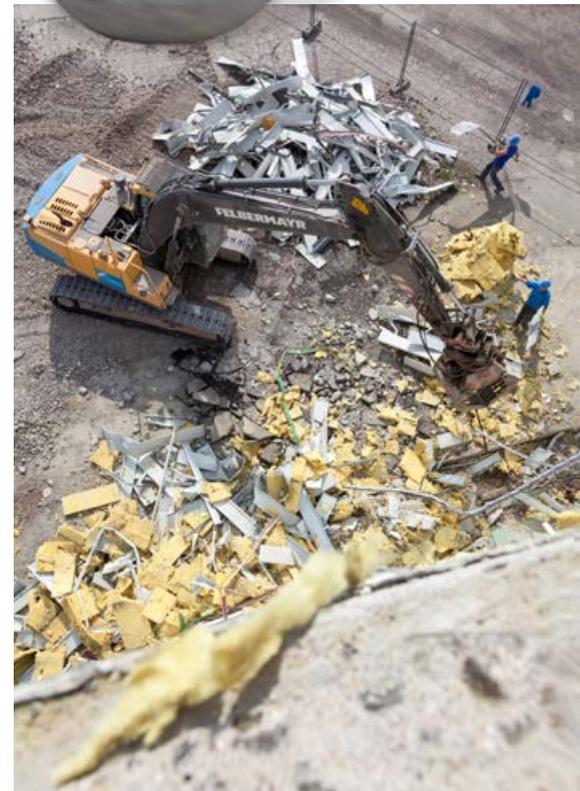
Dem eigentlichen Abbruch waren das Räumen und Entkernen der Objekte vorausgegangen. Dabei waren etwa 500 Tonnen Material unterschiedlichster Fraktionen verwertet und entsorgt worden. Vom Türstock bis zum Waschbecken sei da alles dabei gewesen, berichtet ein Arbeiter. Diese Tätigkeiten haben im November des Vorjahres begonnen. Am eigentlichen Abbruch wird seit Anfang des Jahres gearbeitet.

Üblicherweise werden Baufeldfreimachungen dieser Größenordnung mittels Sprengung durchgeführt. Bei den Objekten an der Linzer Lunzerstraße ist das aber nicht möglich gewesen. Wegen im Baufeld verlegter Medienleitungen sei das aber nicht zielführend gewesen, erklärt Projektleiter Bernhard Radler und ergänzt: „Deshalb haben wir uns für den Einsatz einer Abbruchbirne entschieden“. Um die etwa 1.300 Kilogramm schwere Abbruchbirne sicher führen zu können, kam ein Liebherr-Seilbagger mit 45 Tonnen

Eigengewicht und 20 Tonnen Heckballast zum Einsatz. Der Einsatz der Abbruchbirne sei nur möglich gewesen, weil rund um die abzubrechenden Objekte ausreichend Freiraum vorhanden war. Für ergänzende Abbruch-, Zerkleinerungs- und Sortierarbeiten kamen weitere Bagger zum Einsatz. So zum Beispiel ein CAT mit 64 Tonnen Eigengewicht und einem 33 Meter langen Stiel.

Begleitend zum Abbruch wurde das mineralische Material vor Ort mit einer mobilen Brechanlage aufbereitet. Auf diese Weise wurden etwa 100.000 Kubikmeter Beton für den Einsatz als Füllmaterial recycelt. Das entspricht rund 5.000 Lkw-Ladungen. Um unnötige Transporte zu vermeiden, wurde das Material vor Ort wieder eingebaut. Holz und Metalle wurden mittels Sortiergreifern weitgehend getrennt und nach fraktionsspezifischen Vorgaben wiederverwertet.

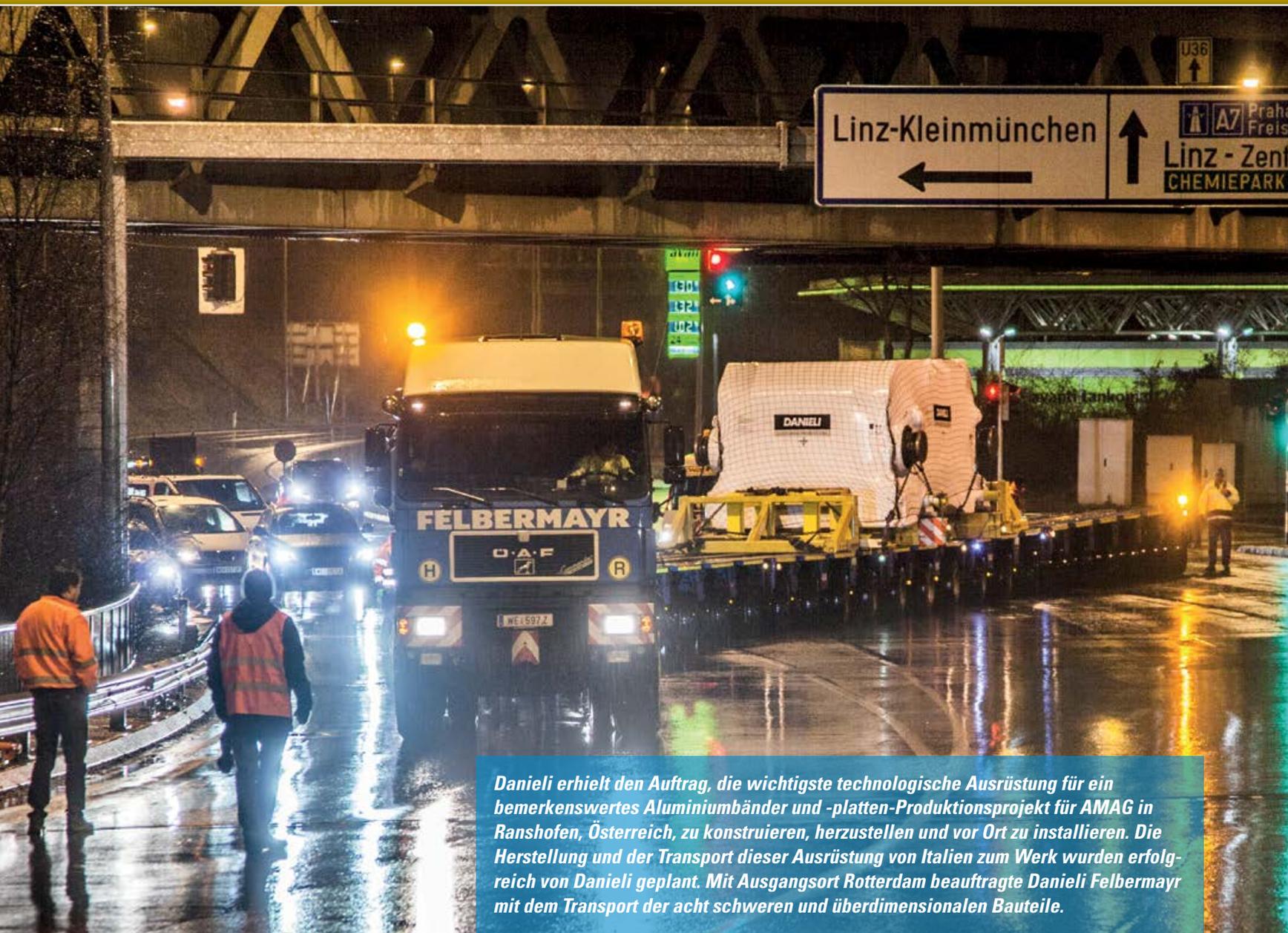
Aber auch um die Staubentwicklung möglichst gering zu halten, fuhr Radler schwere Geschütze auf: „Ergänzend zu Wasserwerfern setzten wir auch ein leistungsstarkes Staubbindesystem ein“, erklärt Radler, welcher bei Felbermayr schon seit 25 Jahren für teils spektakuläre Abbrüche verantwortlich ist. Das System arbeitet ähnlich einer Schneekanone und hat bei einem Einsatzradius von 340 Grad eine Reichweite von 70 Metern. Um die Sicherheit auf der Baustelle zu gewährleisten, wurden ergänzend zu anderen Maßnahmen mehr als 400 Laufmeter Bauzaun aufgestellt. Die endgültige Fertigstellung des Abbruchs ist für September geplant. ■



Die angefallenen Baurestmassen wurden bereits vor Ort entsprechend ihrer Wiederverwertbarkeit sortiert.



Um die Staubemissionen möglichst gering zu halten, kam ein Staubbindesystem zum Einsatz.



Danieli erhielt den Auftrag, die wichtigste technologische Ausrüstung für ein bemerkenswertes Aluminiumbänder und -platten-Produktionsprojekt für AMAG in Ranshofen, Österreich, zu konstruieren, herzustellen und vor Ort zu installieren. Die Herstellung und der Transport dieser Ausrüstung von Italien zum Werk wurden erfolgreich von Danieli geplant. Mit Ausgangsort Rotterdam beauftragte Danieli Felbermayr mit dem Transport der acht schweren und überdimensionalen Bauteile.

Im Krebsgang über Brücke

Ausgehend von Rotterdam führte Felbermayr acht Schwertransporte für ein neues Aluminiumwerk des oberösterreichischen Aluminiumherstellers AMAG in Ranshofen durch. Die Schiffstransporte von Rotterdam bis in den Felbermayr-Schwerlasthafen in Linz wurden vom Tochterunternehmen Haeger & Schmidt International durchgeführt.

Die Schiffsroute von der niederländischen Hafenstadt Rotterdam bis Linz führte über den Rhein-Main-Donaukanal und weiter in den Felbermayr-Schwerlasthafen nach Linz. Für den anschließenden Straßentransport waren zahlreiche verkehrlenkende Maßnahmen nötig. Deshalb war es auch zwingend nötig, die Transporte der rund 200 Tonnen schweren Komponenten zeitgerecht in Linz entladen zu können. Doch das war mitunter nur durch das vorausschauende Agieren der involvierten Mitarbeiter möglich. „Das Schiff wartet auf Wasser“, hieß es da beispielsweise, als

das Schiff zwei Tage vor dem geplanten Straßentransport bei Regensburg feststeckte. Mit etwas gutem Willen und Dank des Wassergottes Neptun konnten alle drei Schiffsladungen immer „just in time“ in Linz gelöscht werden.

Brückenparcours

Den Anfang der Straßentransporte machten Mitte Dezember 2013 zwei Walzenstände mit einer Länge und Breite von je etwa acht beziehungsweise fünf Meter. „Aufgrund des Gewichts von rund 200 Tonnen wurden die Komponenten auf

zwei je 20-achsigen Tiefladern im Konvoi transportiert“, erklärt Jürgen Steinbrecher von der Welser Transportabteilung. Wenige Kilometer nach der Hafenausfahrt erwartete bereits die erste Hürde das Transportteam. Eine 100 Meter lange Brücke musste aus statischen Gründen im sogenannten Krebsgang befahren werden. „Dabei wird der Tieflader mittels zweier Zugmaschinen diagonal über die Fahrbahn gezogen“, erklärt Steinbrecher die Vorgehensweise zur besseren Gewichtsverteilung. Sechzehn weitere Brücken konnten glücklicherweise ohne besondere Maßnahmen überfahren werden. Doch nach



Das Felbermayr-Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte mit Sitz im bayerischen Feldgeding bewerkstelligte den Auftrag zur Montage der neuen Anlage gemeinsam mit den Kollegen der Felbermayr-Schwermontage in Hilden.

etwa 90 Kilometer Wegstrecke folgte die Autobahnausfahrt Ort im Innkreis und mit ihr eine Brücke über die A8, die aufgrund des Transportgesamtwichtes von 305 Tonnen nicht befahrbar war. „Als Lösung planten wir, die brückenfreie Auffahrt zur Ausfahrt zu machen“, sagt Steinbrecher. Voraussetzung dafür seien zum einen die kurzfristige Sperre des Autobahnabschnitts sowie zum anderen das Entfernen von Mittelgleitschienen zum Wechseln der Fahrspur

gewesen. Nach etwa drei Stunden konnte die Autobahn wieder freigegeben werden.

Ein weiterer Konvoi, bestehend aus zwei Transporten, folgte Mitte Januar und konnte ebenso planmäßig durchgeführt werden. Zum Einsatz kommen die schwergewichtigen Teile für ein neues Warmwalzwerk. Den Auftrag für das Projekt hat Felbermayr Italien vom italienischen Maschinenbauunternehmen Danieli bekommen. ■



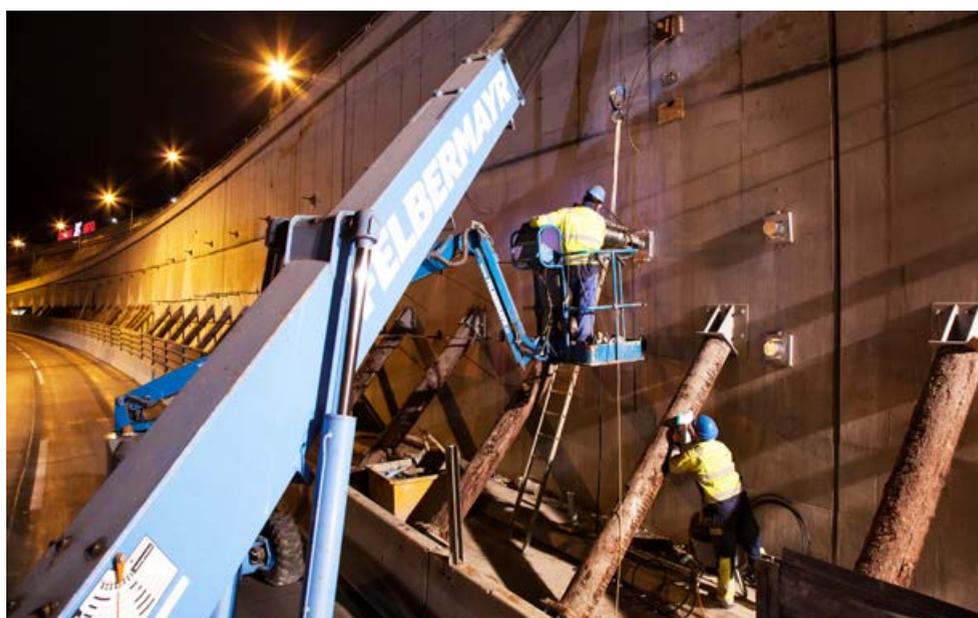
Die beiden Walzenstände wurden per Schiff in den Felbermayr-Schwerlasthafen transportiert und anschließend auf 20-achsige Tiefladegarnituren umgeschlagen.

Um das Raupenbohrgerät möglichst mobil zu halten und um die geforderte Höhe erreichen zu können, kam ein Semitieflader in Kombination mit einem Ladekran zum Einsatz.



Felbermayr-Spezialtiefbau im urbanen Einsatz

Rund zwei Monate arbeiteten Mitarbeiter des Felbermayr-Spezialtiefbaus an der Sanierung und Sicherung der vier Portalstützmauern des Laaerbertunnels in Wien. Dazu wurden in Rekordzeit zusammen mit dem ARGE-Partner Porr Grundbau rund 10.000 Laufmeter Anker verbaut. Anfang März konnte die an der A23 gelegene Baustelle abgeschlossen werden.



Zum Vorspannen der Litzen kam eine Hydraulikpresse zum Einsatz. Die Stahldehnung wurde auf Hundertstelmillimeter-genau dokumentiert.

Während üblicherweise exponierte Felswände und Böschungen sowie schwierige Baugrubensituationen das Aufgabengebiet der speziell ausgebildeten Mitarbeiter des Felbermayr-Spezialtiefbaus darstellen, war es in Wien die Sicherung von Stahlbetonstützmauern an der A23. Über 100.000 Autofahrer sind täglich auf der stark befahrenen Südosttangente unterwegs. Das brachte einen erheblichen logistischen und organisatorischen Mehraufwand mit sich. „Um größeren Verkehrsbehinderungen vorzubeugen, durfte mit den schweren Gerätschaften nur nachts zwischen 21:00 Uhr und 05:00 Uhr und an den Wochenenden bis längstens 09:00 Uhr früh gearbeitet werden. Tagsüber mussten alle Fahrspuren für den Verkehr freigegeben werden“, informiert Bauleiter Stefan Sturm. Um den engen Terminplan einhalten zu können, war eine exakt abgestimmte Zusammenarbeit von Mitarbeitern aus den drei Spezialtiefbau-Niederlassungen Salzburg, Stams und

Lienz sowie dem Geschäftsfeld Transport und Hebetchnik erforderlich.

Die Sicherungsarbeiten

Im Wesentlichen bestanden die Arbeiten im Setzen von insgesamt rund 600 Ankern zum Sichern der vier rund 400 Meter langen Portalstützmauern des Laaerbertunnels, direkt unterhalb des Verteilerkreises Favoriten. Um die Arbeiten rasch voranzutreiben, waren bis zu fünf Bohrgeräte gleichzeitig im Einsatz. „Um die definierten Ankerpunkte an den maximal zwölf Meter hohen Mauern zu erreichen, wurden die Bohrplattformen mittels Ladekrane hochgehoben“, erklärt Sturm. Für den Höhenzugang der Arbeiter kamen bis zu zehn Gelenkteleskop- und Scherenhebebühnen der Felbermayr-Niederlassung Lanzendorf zum Einsatz. Für das Setzen der Anker wurden Bohrungen mit Längen von 15, 16 und 18 Metern hergestellt. Diese Tiefen waren nötig, um die bis zu einem Meter dicken Stahlbetonstützmauern und den dahinter-

liegenden Drainagekörper durchdringen zu können sowie eine optimale Kraftübertragung in den tragfähigen Untergrund zu gewährleisten. Um mit den langen Stabankern das festgelegte Lichtraumprofil der für den Verkehr freizuhaltenden Fahrspur nicht zu beeinträchtigen, wurden die Stabanker gemufft. Vor dem Einführen der Anker wurden die zum Teil verrohrten Bohrungen mit 100 Kilogramm Zementsuspension verfüllt, sodass eine saubere Einbringung der Anker sichergestellt werden konnte. Als Anker wurden entsprechend den technischen Erfordernissen Stab- und Litzendaueranker mit einer Nutzungsdauer von 100 Jahren eingesetzt. Nach der Primärverpressung, dem darauffolgenden Nachverpressen und dem Aufsetzen des Ankerkopfes wurden die aus drei Litzen beziehungsweise Einzelstäben bestehenden Anker mittels Hydraulikpresse vorgespannt. Das Einheben der mitunter schweren Pressen erfolgte mit einem flexiblen Miniraupenkrane der Felbermayr-Hebetchnik. Dabei wurde für das Erreichen einer Vorspannkraft von rund 50 Tonnen auf Hundertstelmillimeter-genau gearbeitet. „Damit wird zum einen die erforderliche Kraftübertragungskapazität des Ankers im Untergrund gewährleistet, als auch die etwa 40 Jahre alten Stützmauern vor Beschädigungen durch zu hohen Druck bewahrt“, erklärt Sturm. Mit Anfang März konnten die Arbeiten bereits vor dem festgelegten Endtermin erfolgreich abgeschlossen werden. ■

Ein Miniraupenkrane erleichterte das Einrichten der Hydraulikpresse.



Größtes urbanes Seilbahnnetz errichtet

Zwischen den bolivianischen Städten La Paz und El Alto wird derzeit das größte urbane Seilbahnnetz der Welt errichtet. Im Auftrag des Vorarlberger Seilbahnherstellers Doppelmayr stellt die Felbermayr-Hebetechnik dazu Krane und Arbeitsbühnen.



Zusammen mit den Tiroler Kollegen Andreas Prosch und Günther Wanner managt Elmar Gsaller die Baustelle in Bolivien.

Als unmöglich bezeichneten einheimische Kranunternehmer das Vorhaben zur Errichtung der insgesamt 67 Stützen für die drei Seilbahnverbindungen. Doch für die Mitarbeiter der Tiroler Felbermayr-Niederlassung in Wörgl waren die Herausforderungen von Anfang an überschaubar. „Wir haben viel Erfahrung im Umgang mit Mobilkränen in großen Höhen und in unwegsamem Gelände“, sagt dazu Elmar Gsaller, der seit etwa 20 Jahren auf Extrembaustellen wie dem Hintertuxer und dem Stubai Gletscher in Tirol tätig ist und das Projekt als Kranfahrer vor Ort betreut. Nicht zuletzt begründete sich der erfolgreiche Start des Projektes aber auch in der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit der Firma Doppelmayr, kommentiert der seitens Felbermayr verantwortliche Bereichsleiter Johann Lettenbichler: „Vom Erstgespräch bis zum unterschriftsreifen Vertrag benötigten wir nur ein paar Tage.“ Bedenkt man, dass in Bolivien grundsätzlich gar keine Krane mit ausländischer Zulassung eingesetzt werden dürfen und die Verzollung Wochen in Anspruch nehmen kann, ist das durchaus beachtlich.

Höhenkrankheit

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit Liebherr-Kranen in großen Höhen fiel die Entscheidung für Bolivien auch auf Geräte der Ehingener-Kranschmiede. Für den Weg zur Baustelle nach Bolivien wurden die 160, 130 und 90 Tonner zusammen mit Gelenkteleskop- und Scherenbühnen sowie Teleskopstapler in Bremerhaven verschifft und anschließend auf abenteuerlichen Wegen vom chilenischen Hafen Iquique zur Baustelle nach La Paz gefahren. Doch nicht nur die 1.000 Kilometer Anreise mit etwa 5.000

Höhenmetern war beschwerlich, auch die Arbeit vor Ort birgt Herausforderungen: „Die Schlaglöcher sind bis zu einem halben Meter tief, die Bodenwellen sind ebenfalls nicht zu unterschätzen“, erzählt Gsaller. Darüber hinaus sind auch Steigungen von etwa 18 Prozent keine Seltenheit. „Für Automatikgetriebe ist das ein Härtefall, die mussten wir zwischendurch immer abkühlen lassen.“



Doch nicht nur die Straßenverhältnisse fordern, auch der geringe Luftdruck macht Mensch und Technik gleichermaßen zu schaffen. So ist nicht nur der Betrieb von Dieselmotoren in dieser Höhe problematisch, auch die Arbeiter haben es mitunter schwer, sich den ungewohnten Bedingun-

gen in mehr als 4.000 Metern Seehöhe anzupassen. So haben einige der Monteure über Kopfschmerzen geklagt, wurden dann ins Krankenhaus eingeliefert und tagelang mit Sauerstoff versorgt. Andere wiederum sind gleich nach Hause geflogen, weil sie die Höhenkrankheit nicht in den Griff bekamen. „Der menschliche Organismus gewöhnt sich nur langsam an den niedrigen Luftdruck“, schildert Gsaller seine Erfahrungen. Für ihn und seine zwei Kollegen sei das aber zu keinem Zeitpunkt ein ernsthaftes Problem gewesen. „Wir sind Tiroler“, kommentiert er scherzhaft und mit unverkennbarem Dialekt.

Fertigstellung Ende 2014

Die Arbeiten zur Errichtung der ersten Seilbahnlinie begannen im Herbst 2013. Im Mai konnte die erste Verbindung durch Boliviens Präsident Evo Morales eröffnet werden. Sie verbindet die Städte La Paz und El Alto und trägt somit zu einer wesentlichen Entlastung des infarktgefährdeten Straßennetzes bei. Die Fertigstellung der beiden anderen Linien ist für Ende 2014 geplant. ■

Besondere Aufgaben erfordern besondere Lösungen.



PENSIONIERUNGEN
Verdient in den Ruhestand

Großer Dank und viel Anerkennung gebührt jenen Mitarbeitern, die kürzlich in den Ruhestand gegangen sind. Sie sind es, die zum Teil über Jahrzehnte das Wachstum der Firmengruppe mitgetragen und damit die Entstehungsgeschichte wesentlich geprägt haben.

Hermann Bauer – Deponiebau/Wasserbau Hagn Umwelttechnik, **Walter Flatz** – BauTrans Lauterach, **Heinrich FRITZ** – BauTrans Lauterach, **Norbert Füller** – Wasserbau Reinhold Meister Wasserbau, **Gottfried Ganglmayr** – Tiefbau Wels, **Luka Grigic** – Hochbau Wels, **Franz Haselmayer** – Kran Linz, **Hans-Peter Heftberger** – Mischanlage Haag/Hausruck, **Ante Kajic** – Schwertransport Wels, **Anton KARL** – Werkstätte Reinhold Meister Wasserbau, **Herbert Klampferer** – FST Salzburg, **Wolfgang Lederhass** – Werkstätte Graz, **Safet Mehmedovic** – Hochbau Wels, **Herbert Moriz** – Deponiebau HAGN Umwelttechnik, **Manfred Reindl** – Kran Linz, **Gottfried Strolz** – Tiefbau Wels, **Josef Thurner** – Tiefbau Salzburg, **Viktor Wildemann** – Deponiebau HAGN Umwelttechnik, **Josef Wilflingseder** – Schwertransport Wels, **Ulrich Wittwer** – BauTrans Lauterach, **Josef Zraunig** – Kran Klagenfurt



Friedrich Rametsteiner

AUFBAUEND
GESCHÄFTSFÜHRER-WECHSEL IM BAU

Seit Dezember 2013 ist Friedrich Rametsteiner kaufmännischer Geschäftsführer des Felbermayr Bau. Herr Rametsteiner verfügt über jahrzehntelange Erfahrung als Führungskraft im Bauwesen und hat zudem auch umfassendes Know-how in der kaufmännischen Abwicklung internationaler Bauprojekte. Rametsteiner folgt damit Johann Gangl, der nach mehr als zehnjähriger erfolgreicher Tätigkeit das Unternehmen Felbermayr auf eigenen Wunsch verlassen hat.



Per Nyström

EINSTEIGER
HAEGER & SCHMIDT

Diplom-Kaufmann Per Nyström übernahm im März die Agenden des kaufmännischen Geschäftsführers für die Felbermayr Tochterunternehmen Haeger & Schmidt International und H&S Containerline. Damit ist Nyström für die finanziellen Belange der Containertransporte und Binnenschifffahrt sowie Lagerlogistik verantwortlich. Ergänzend dazu sind die in vier Ländern Europas vertretenen Unternehmen auch im Short-Sea-Verkehr tätig.



Jörg Gronewald

Seit Anfang des Jahres ist das Felbermayr Tochterunternehmen H&S Containerline auch mit einem Vertriebsbüro in Norddeutschland vertreten. Geleitet wird der Standort von Jörg Gronewald. Der gelernte Speditionskaufmann und -fachwirt bringt rund 30 Jahre Erfahrung im Bereich Seefracht mit. Gronewalds vorrangige Aufgabe ist die Vermarktung des Container-Hinterlandverkehrs in Norddeutschland.

Gewinnspiel

PREISFRAGE: In welchem Gang mussten die 200 Tonnen schweren Walzenständer über eine Brücke transportiert werden?

Die Antwort finden Sie in diesem Heft. Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir 15 Sachpreise. Nähere Informationen dazu finden Sie unter www.felbermayr.cc/informer – klicken Sie rein!

Die richtige Antwort senden Sie bitte per E-Mail an informer@felbermayr.cc oder per Fax +43 7242 695-144 an uns. Einsendeschluss ist der 30. 10. 2014. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

1. PREIS: Ein LR 1280 im Maßstab 1:50. Bei diesem Kranmodell handelt es sich um eine limitierte Sonderedition in Felbermayr-Lackierung von Conrad Modelle, hergestellt aus Aluminium-Druckguss.

Medieninhaber und Herausgeber: Felbermayr Holding GmbH · Machstraße 7 · A-4600 Wels · Tel.: +43 7242 695-0 · www.felbermayr.cc · E-Mail: office@felbermayr.cc · **Für den Inhalt verantwortlich:** Horst Felbermayr · **Redaktion und Konzept:** Markus Lackner · **Layout:** Werner Kuzel · **Gratis Abo:** Sie beziehen den »INFORMER« noch nicht regelmäßig, Sie wollen ihn aber zweimal im Jahr völlig gratis ins Haus geliefert bekommen oder für jemand anderen bestellen, dann besuchen Sie uns unter: www.felbermayr.cc/informer

FOTOS: ARCHIV



TAKING YOU HIGHER™



NEUE
HÖHEN ERREICHEN

Genie
A TEREX BRAND

NEUE GENIE® ARBEITSBÜHNEN & TELESKOPSTAPLER

Die Genie® Z™-Gelenkteleskop- und ST™-Teleskop- und Runabout™-Arbeitsbühnen bieten erstklassige Arbeitsbereiche und überzeugende Produktmerkmale für mehr Effektivität beim Einsatz. Die Genie® GST™-Scherenarbeitsbühnen sind als schmale und energievollere Elektromodelle, als Drehstrom-Modelle – sowie als leistungsstarke Diesel-Geländemodelle erhältlich. Unsere vielseitigen rotierenden und starren GTH™-Teleskopstapler sind echte Alleskönner auf der Baustelle. Wir bieten zusätzlich zu unserer Zugangstechnik neue Service-Lösungen im Bereich After-Sales, Web-Services, Schulungen, Ersatzteile und Finanzierung. Kontaktieren Sie uns, wie Sie neue Höhen erreichen.

WWW.GENIELIFT.DE

EMAIL: AWP-INFOEUROPE@TEREX.COM

© 2014 Terex Aerial Work Platforms. Genie, Taking You Higher sind Markenzeichen der Terex Corporation oder ihren Unternehmen.



Jedes Detail ist wichtig.

ÜBERRAGENDE KRAFTSTOFFWIRTSCHAFTLICHKEIT IN JEDER HINSICHT.

Der neue Scania Streamline verbraucht bis zu 8% weniger Kraftstoff als sein Vorgänger, das macht ihn führend in Sachen Kraftstoffwirtschaftlichkeit. Einfach ausgedrückt, Scania hat die Messlatte ein Stück höher gelegt.

Scania. Der Maßstab.

 **SCANIA**
www.scania.at