

INFORMER

DAS MAGAZIN DER FELBERMAYR GRUPPE 1/2015

DREIMAL HOCH

GROSSKOMPONENTEN FÜR DÜNGEMITTELFABRIK

SCHWARZARBEIT

BRÜCKENKRAN FÜR KOHLELAGER

INNOVATIV

ABDICHTUNG FÜR KLÄRSCHLAMMDEPONIE

FOTO: STEFAN OLÁH

ERÖFFNUNG:
PREMIERE IM SCHWERLASTZENTRUM WIEN



Regulierungswut!

**EIGENVERANTWORTUNG
statt Bürokratie**

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Politiker sagen, sie würden Arbeitsplätze schaffen und die Wirtschaft entfesseln. Passieren tut etwas anderes: Jeden Tag kommen neue Gesetze und Verordnungen. Das Resultat ist ein Korsett, welches Unternehmern und Mitarbeitern jegliches eigenverantwortliches Denken und Handeln verbietet. Doch leider sind die Lösungen und Vorgaben der Politik meist nicht praktikabel und vernichten mühsam erarbeitetes Steuergeld, wie wir selbst schmerzhaft am Beispiel des Welser Flughafenareals erfahren mussten. Dort wurde von langer Hand eine vorbildliche Infrastruktur mit Autobahnanschluss und Bahnterminal errichtet. Dann stellten sich einige Brachvögel der kompromissbereiten

Wirtschaft in den Weg und verhinderten die wirtschaftliche Weiterentwicklung inmitten von Wels. Denn trotz zweimaliger Widmung des Geländes als Betriebsbaugelände durch die Welser Stadtpolitik wurde die Widmung wieder durch die Landesregierung aufgehoben.

Als Folge derartiger Fehlentwicklungen greift der Staat den Leistungsträgern immer tiefer ins Börsel. Und wenn dann gar nichts mehr geht, lockt man den vorher beraubten Bürger und Unternehmer mit Beihilfen und Förderungen wieder zur Wahlurne. Dieses Vorgehen ist beleidigend und diskriminierend für jeden Leistungsträger und arbeitsbereiten Bürger.

Hausverstand und logisches Denkvermögen müssen wieder an Bedeutung gewinnen. Bürokratie, Regulierungswut und Hängemattenmentalität gehören vom Podest verdrängt.

Sorgen wir gemeinsam dafür, dass Arbeitsplätze auch künftig wertvoll sind – Leistung muss sich wieder lohnen!

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe und danken den Auftraggebern und unseren leistungsbereiten Mitarbeitern für ihren Einsatz.

DI Horst Felbermayr

Herzlichst,

Horst Felbermayr

Inhalt



03 MELDUNGEN

Aktuelles aus der Felbermayr Holding

10 IM BILD

Tandemhub mit Raupen- und Portalkran

12 KRAN-TRIO

600 Tonnen Brückenkran eingehoben

16 SPEZIALTIEFBAU

Steinschlagschutz für Urfahrwand

18 PREMIERE

Schwerlastzentrum in Wien eröffnet

19 PERSONALIEN

Ruhestand und Sponsoring

01 TITEL

Mitte Juni wurde das Schwerlastzentrum des Alberner Hafens in Wien offiziell eröffnet. Mit dem zeitgleichen Umschlag eines 382 Tonnen schweren Entschwefelungsmoduls für die OMV konnte auch in operativer Hinsicht gefeiert werden. Zielort der 24 Meter langen Kolonne war die Raffinerie der OMV in Wien/Schwechat. Bericht: Seite 18



SCHRÄGE SACHE Transportvorrichtung für Windflügel

Hochgelegene Baustellen, enge Kurvenradien und alpines Gelände mit großen Steigungen benötigen viel Zeit und sind mit den langen Rotorblättern nur schwer zu bewältigen. Außerdem erfordert der konventionelle Transport hohe Investitionen in den Ausbau der Straßeninfrastruktur. Mittels Windflügeladapter können diese Herausforderungen jetzt um ein Vielfaches einfacher gemeistert werden. Dabei handelt es sich um eine spezielle Vorrichtung, mit welcher der Windflügel über eine Funkfernbedienung von der Horizontalen stufenlos

auf bis zu 70 Grad hochgestellt und um +/- 170 Grad geschwenkt werden kann. Spezielle Kupplungen erlauben die Montage auf THP-Achsen, wie sie für Schwertransporte zum Einsatz kommen. Aber auch sogenannte Selbstfahrer (SPMTs) können als Transportfahrzeug dienen. Das garantiert auch die Bewältigung größter Steigungen für bis zu 25 Tonnen schwere Windflügel. Ein Kontergewicht bringt zusätzliche Flexibilität in Abhängigkeit der jeweiligen Windflügeldrehung und -neigung. Es kann per Funkfernbedienung auf dem Verschiebetisch hydraulisch verschoben werden und gewährleistet somit eine optimale Standfestigkeit des Transportfahrzeuges.



RASANT Hochbau für Fast-Food-Kette

In nur vier Wochen Bauzeit stellte der Felbermayr-Hochbau den Rohbau für ein Fast-Food-Restaurant in Linz fertig. Das rund 500 Quadratmeter große Objekt wurde in Betonfertigteiltbauweise mittels Hohldielen errichtet. Die Zwischenwände wurden vor Ort aufgemauert und anschließend verputzt. Zusätzliche Schwierigkeiten bereitete den Mitarbeitern die Einflugschneise des Linzer Flug-

hafens. Deshalb konnten die Autokräne mit ihren langen Auslegern zum Versetzen der Hohldielen nur zeitlich begrenzt zum Einsatz kommen. Dadurch waren zeitliche Verzögerungen vorprogrammiert; aber auch die winterlichen Witterungsbedingungen haben teilweise gegen die Mitarbeiter gearbeitet und erschwerten die rechtzeitige Fertigstellung. Zu guter Letzt gelang es aber dennoch den Zeitplan einzuhalten und der Rohbau konnte im Dezember vergangenen Jahres an den Bauherrn übergeben werden.

SONDERFAHRT Nassbaggerung im Donaukanal

Bei der Einmündung des Wienflusses war das Ufer des Donaukanals stark unterspült worden. Zur Sanierung war Anfang März das Schwerlastschiff „Horst Felix“ zum Einsatz gekommen. Dabei konnte das Gütermotorschiff zusammen mit einem GPS-gesteuerten Bagger seine Stärken im Wasserbau ausspielen. Eigentlich hätte die mehr als zehn Meter breite „Horst Felix“ gar nicht in den Donaukanal einfahren dürfen, da das Schiff für den 80 Tonnen schweren Bagger aber ideale Eigenschaften für die wasserseitige Sanierung des Ufers bot, konnte bei der obersten Schifffahrtsbehörde eine Ausnahmegenehmigung erwirkt werden. Insgesamt waren für die Sanierung des Ufers etwa 2.000 Tonnen Wasserbausteine verarbeitet worden. Um den Auftrag mit der geforderten Genauigkeit ausführen zu können, kam ein GPS-gesteuerter Bagger zum Einsatz. Damit können die Steine unter Wasser mit einer Genauigkeit von etwa 20 Zentimetern verlegt werden. Der Sanierungsbedarf war aufgrund von hohem Wellengang durch die Einmündung des Wienflusses in den Donaukanal entstanden. Laut Aussage der zuständigen Magistratsabteilung habe aber auch der Umkehrplatz der Schifffahrt seinen Teil zu den starken Unterspülungen beigetragen.





BAUTAFEL

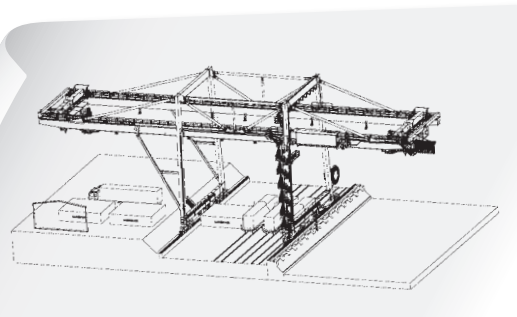
Bauvorhaben:	Thermische Sanierung, Kasernstraße 46/Reifgasse 7–9, 3500 Krems
Bauherr:	WEG Kasernstraße 46/Reifgasse 7–9
Ausschreiber/Planer:	GEDESAG Gemeinnützige Donau-Ennstaler Siedlungs-Aktiengesellschaft
Projektbetreuung:	Wolfgang Riss
Projektleitung Sareno:	Stefan Pfleger-Lindorfer
WDVS-Fläche:	2.900 qm
Dämmsystem:	EPS-F 0,033 W/(mK) 10 cm
Verdübelung:	Baumit Klebeanker 55 (Beton)
Putz:	Capatect SH-Reibputz 20
Beginn der VWS-Arbeiten:	05/2014
Fertigstellung:	11/2014

SARENO Kunst am Bau

Was tun mit dem Wandmosaik, fragte sich die Gemeinnützige Donau-Ennstaler Siedlungs-Aktiengesellschaft (GEDESAG), als es um die thermische Sanierung der Wohnanlage Kasernstraße 46/Reifgasse 7–9 in Krems ging. Unter der Wärmedämmung würde das Bild ja verschwinden. GEDESAG hatte die entsprechende Idee! Die Fassaden- und Wandgestaltungstechnik „Synthesa

PhotoVision“ erlaubt die fotorealistische Reproduktion von Wandbildern, Mosaiken oder Sgraffitis direkt auf der Putzoberfläche eines WDVS. Dabei wird ein auf ein Textilgitter gedrucktes Motiv in einer witterungsbeständigen, transparenten Beschichtung eingebettet. Diese Technik lässt sich auch auf anderen Putzoberflächen verwirklichen. Auftraggeber und Bewohner waren vom Ergebnis gleichermaßen überrascht. Sareno-Bauleiter Stefan Pfleger-Lindorfer, der die thermische Sanierung des Objekts abwickel-

te, ist von der Vielseitigkeit der Technik überzeugt: Mit „PhotoVision“ lassen sich nicht nur vorhandene Fassadenbilder reproduzieren, sondern auch völlig neue Motive gestalten. Der künstlerischen Fassadengestaltung sind damit Tür und Tor geöffnet. Die Wohnanlage Kasernstraße 46/Reifgasse 7–9 in Krems gehört der Gemeinnützigen Donau-Ennstaler Siedlungs-Aktiengesellschaft (GEDESAG). Sie wurde 2014 von Grund auf saniert. Die GEDESAG verwaltet in Niederösterreich 10.000 Wohneinheiten in 87 Gemeinden.



STAHLINSEL DUISBURG Investition in neue Krananlage

Der vorhandene „Kran 3“ der Haeger & Schmidt International GmbH in Duisburg wird im vierten Quartal 2015 komplett erneuert. Der Neubau der Firma KÜNZ hat eine um 25 Prozent höhere Tragkraft von insgesamt 40 Tonnen und ist mit modernster Technik ausgerüstet. Der neue Kran ist insgesamt auch breiter konzipiert und

wird ebenfalls trimodal einsetzbar sein um damit Schiffe, drei Verladegleise und die Straße zu bedienen. Mit dem neuen Kran wird die Leistungsqualität des Standortes weiter verbessert. Das Investitionsvolumen beträgt insgesamt etwa 3,5 Millionen Euro. Das Haeger & Schmidt International-Terminal im Duisburger Hafen ist speziell auf den konventionellen Umschlag von Stahlprodukten und Stufen (Anm.: Beladen und Sichern) von Stahlprodukten in Containern ausgerichtet und

beweist dies als Drehscheibe für über 750.000 Tonnen jährlich. Zwei moderne Trockenumschlagshallen und ein Freigelände bieten zusammen über 21.000 Quadratmeter für den trimodalen Umschlag. Im Jahr werden hier über 600 Binnen- und Küstenmotorschiffe abgefertigt und monatlich rund 1.000 Container gestaut. Darüber hinaus bestehen Umschlagsmöglichkeiten für verschiedenste Stückgüter bis hin zu Schwergutkomponenten.



TRANSPORT- UND HEBETECHNIK Servicearbeiten für Kesselanlage zur Zellstoffproduktion

Seit rund 20 Jahren produziert der nach eigenen Angaben weltgrößte Papierhersteller Sappi in Gratkorn hochqualitatives Papier für die Druckindustrie. Im Februar begann die Felbermayr Transport- und Hebetechnik mit einem Transportauftrag zur Erneuerung einer Kesselanlage für die Herstellung von Zellstoff. Dabei wurden 18 Transporte mit Rohrbögen für die Lüftungsanlage durchgeführt. Ausgangsort war das Werk der Lenzing Technik in Lenzing. Die Komponenten hatten bei einer Breite und Höhe von rund vier Metern eine Länge von acht Metern und wogen rund zehn Tonnen. Als Transportfahrzeuge kamen Tiefbetten und Megatrailer zum Einsatz. Von März bis Juni waren weiters zahlreiche Bühnen und Stapler sowie ein Mobilbaukran und ein Teleskopkran mit 200 Tonnen maximaler Traglast auf der Baustelle. Für das Aus- und Einheben der vier Module zu je 27 Tonnen der Kesselanlage kam ein LTM1400 zum Einsatz. Der Einsatz des Kranes mit einer maximalen Traglast von 400 Tonnen war aufgrund einer Ausladung von 30 Metern nötig. Für den Einsatz war der Kran mit 140 Tonnen Ballast und einer Wippe ausgestattet.



ERFAHRUNGSAUSTAUSCH Montage-Meeting bei Wimmer

Mitte Januar fand in der Niederlassung des Felbermayr-Tochterunternehmens Wimmer das 1. Felbermayr-Montage-Meeting statt. Rund 30 Mitarbeiter aus zwölf Niederlassungen nutzten die Möglichkeit, um sich mit Kollegen am Standort im bayerischen Feldgeding zu treffen. Im Vordergrund standen dabei Lösungen zur weiteren Optimierung von Synergien aber auch neueste Trends im Handling von Schwergutkomponenten. Das Spektrum reichte dabei von Aufträgen für die Montage von Werkzeugmaschinen bis hin zur

Fundamentstellung von mehr als 1.000 Tonnen schweren Industriekolonen mittels Kran oder Hubgerüst. Für den Leiter des Unternehmens Wimmer und Initiator des Treffens Holger Stegmann war das Treffen ein voller Erfolg und konnte viele neue Lösungsansätze zur Einsatzoptimierung aufzeigen. Das auf internationale Industriedienstleistungen für den Auf- und Abbau von Maschinen spezialisierte Unternehmen Wimmer ist übrigens auch in den Bereichen Transport, Kran und Lagerei tätig.

MEISTERLICH Deichbau an der Donau

Zwischen Niederalteich und Winzer im Freistaat Bayern führte das Felbermayr-Tochterunternehmen Reinhold Meister Wasserbau eine der größten Deichsanierungsmaßnahmen an der Donau durch. Dabei wurde auf einer Länge von 3,5 Kilometern der Donaudamm mittels neuer Spundwände abgesichert. Die Arbeiten haben im September 2014 begonnen und konnten im Mai abgeschlossen werden. Aufgrund bestehender Schmalwände mussten auf einigen Teilstücken Betonkerne mittels „Kelly-Verfahren“ und Doppelbohrkopfverfahren entfernt oder aufgelockert werden. Anschließend konnten die bis zu 14,5 Meter langen Spundwände in den Boden gerammt werden. Um die Spundwände so sanft wie möglich einbringen zu können, kamen dafür an sensiblen Stellen Hochleistungsrüttler zum Einsatz. Übrigens: Reinhold Meister Wasserbau hat in den vergangenen zwei Jahren mehr als 32.000 Tonnen Spundwände eingebaut. Damit ist das Unternehmen deutschlandweiter Marktführer auf diesem Gebiet.





HOCHBAU 52 Wohnungen für Genossenschaft

Bis Ende kommenden Jahres wird der Felbermayr Hochbau 52 Wohneinheiten

für die gemeinnützige Welser Heimstättengenossenschaft errichten. Die Bauarbeiten für die in Niedrigstenergie-Massivbauweise ausgeführten Objekte haben im Frühjahr 2014 begonnen und gliedern sich in drei Bauabschnitte mit vier Wohn-

hausanlagen und zwei Doppelhäusern. Ergänzend zu Besucher- und Zweitstellplätzen steht für jede Wohnung auch ein Tiefgaragenabstellplatz zur Verfügung. Die Fundamentierung der Tiefgarage und Häuser erfolgte mittels Betonstopfsäulen.



STOLLENANIERUNG Erfahrung und Know-how für Kraftwerk Klammstein

In Zusammenarbeit mit dem Rohrlieferanten Etertec sanierte die Felbermayr-Abteilung Leitungssanierung den Zuleitungsstollen des Kraftwerks Klammstein an der Gasteiner Ache (A). Der

Stollen mit einem Durchmesser von 2,5 Metern und einer Länge von 2,5 Kilometern wurde mittels Reliningverfahren saniert. Dabei wurde in den bestehenden Stollen ein Rohr mit einem minimal kleineren Durchmesser eingebaut. Nach etwa zehn Wochen konnten die Sanierungsarbeiten des etwa zweieinhalb Kilometer langen Stollens abge-

schlossen werden. Insgesamt wurden für das innovative Sanierungsverfahren 450 Stück GFK-Druckrohre mit einer Baulänge von 2,0 – 6,0 Meter verbaut. Damit wurde in kürzester Zeit die Zuleitung des Kraftwerkes saniert und zugleich optimiert, das heißt, durch den erhöhten Durchfluss konnte eine Leistungssteigerung der Anlage erzielt werden.



Prägend für zehn Jahre BauTrans
Liechtenstein: Roger Beck und Peter Ospelt.

FÜRSTLICH Hebetechnik für Dosenwerk

Rund 1.200 Tonnen Stahl bewegte Roger Beck mit seinen Mitarbeitern in den vergangenen zwölf Monaten für ein Dosenwerk in der Schweiz bei Widnau im Rheintal. Zum Einsatz kamen dafür rund ein Dutzend Bühnen und Krane mit bis

zu 130 Tonnen Traglast. Das schwerste einzuhebende Teil war eine Brücke mit 49 Tonnen, etwa 42 Metern Länge und ca. 4 Metern Breite. Diese Stahlkomponente bildet die konstruktive Verbindung zwischen Dosenlager und Abfüllstation. Aktuell umfasst der BauTrans-Fuhrpark im sechstkleinsten Staat der Welt 5 Krane und 14 Arbeitsbühnen.

Ergänzend zu Baustellen in Liechtenstein werden in der Ostschweiz auch Kunden vom Rheintal bis Graubünden und darüber hinaus bedient. Gegründet wurde die Niederlassung vor zehn Jahren durch Peter Ospelt, dem 2012 Roger Beck als Niederlassungsleiter folgte. Sitz des Standortes, der als BauTrans AG geführt wird, ist die Hauptstadt Vaduz.

KÜNSTLERISCH WERTVOLL Hebetechnik für Songcontest

Als am 23. Mai das Finale des Song Contest in der Wiener Stadthalle über die Bühne ging, sorgten 400 Securities und 300 Polizisten für Sicherheit. Doch auch Felbermayr war zusammen mit der Bilfinger Gerätetechnik in das Großereignis von europäischer Dimension involviert und stellte rund zwei Dutzend Krane, Bühnen und Stapler für den Bühnenbau. Vom 250-Tonnen-Kran bis zur Batteriegeleiteteskopfbühne für den Innenbereich bis hin zu einer 57-Meter-Bühne. Schwierig an dem 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.



Großkomponenten für Düngemittelfabrik transportiert

In enger Zusammenarbeit mit dem Tochterunternehmen BauTrans Ungarn realisierte Felbermayr den Transport von drei Großkomponenten für eine Düngemittelfabrik in Petfürdő. Ausgangsort für die Anfang März durchgeführten Schwertransporte war die etwa 100 Kilometer nördlich gelegene Stadt Gönyű.



Um Verkehrsbehinderungen weitestgehend ausschließen zu können, wurden die Transporte nachts durchgeführt.

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



Aufgrund ständig steigender Bevölkerungszahlen wächst auch der Bedarf an Düngemitteln. Ein Umstand, dem der ungarische Düngemittelhersteller Nitrogénművek Zrt mit der Erweiterung seiner Produktionsanlagen Rechnung trägt. Auftraggeber für die Schwertransporte war das auf Logistikdienstleistungen spezialisierte Transportunternehmen DB Schenker. Von ihm seien die Komponenten auch im belgischen Hafen Antwerpen übernommen und per Binnenschiff bis in den ungarischen Donauhafen Gönyű transportiert worden, erklärt Günter Kaspar von der Felbermayr-Schwertransportabteilung. Ein weiteres Schiff, mit bis zu 20 Tonnen schweren Kleinteilen, hat über den Donauhafen Konstanta in Rumänien Gönyű angefahren.

32 Tonnen Achslast

Mit einer Länge von 26,17 Metern und einem Durchmesser von rund 6 Metern war die sogenannte Dryer Shell mit 120 Tonnen nicht nur die größte, sondern auch die schwerste der drei Großkomponenten. Um sie zu transportieren, kam ein 14-achsiger Tieflader mit speziellen THP/ST-Achsen zum Einsatz. „Dieser Achsentyp hat eine stabilere Ausführung, somit kann jede Achse mit bis zu max. 32 Tonnen belastet werden“, erklärt Kaspar und fügt hinzu, dass für den Transport dieser Komponente auch je eine Zug- und Schubmaschine zum Einsatz kamen. Als Nächstes folgte der „Scrubber“ mit etwa 20 Metern Länge, mehr als 7 Metern Durchmesser und rund 55 Tonnen. Der „Filler Bin“ brachte bei einer Länge von etwa 20 Metern und einem Durchmesser von etwa 6,5 Metern nur rund 30 Tonnen auf die Waage und wurde mit einem sechssächigen Tiefbett transportiert. Für den Umschlag der Komponenten auf die Tieflader kamen zwei Mobilkrane mit 400 beziehungsweise 300 Tonnen maximaler Tragkraft zum Einsatz. Die Hübe wurden als Tandemhub durchgeführt.

Vier Nächte für 140 Kilometer

„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 Kilometer lange Strecke von Gönyű bis Bakonyarkany acht Stunden Fahrzeit benötigt worden. Eine große Verzögerung brachte auch die Bahnkreuzung bei Nagyszentjános. 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 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 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 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 Taug-

lichkeit 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 aufgesessen“, 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 Lichttraumprofile, 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 Tonnen auf 1.650 Tonnen steigern können. Zu guter Letzt soll durch die Modernisierung der Anlage aber auch der Stromverbrauch reduziert werden können. ■



Der „Filler Bin“ brachte 30 Tonnen auf die Waage.





ERSTMALIG:

Anfang Mai wurde im Felbermayr-Schwerlasthafen erstmals ein Tandemhub mit Raupen- und Portalkran durchgeführt. Bei dieser Premiere wurde ein 226 Tonnen schwerer Druckapparat mit etwa 25 Metern Länge auf ein Schiff umgeschlagen. Ziel der Reise ist ein russischer Chemiekonzern.



Das Einheben der 132 Meter langen Kranbrücke erforderte sowohl beim Einweiser als auch bei den Kranführern höchste Konzentration und viel praktisches Know-how.

Kran-Trio der Meisterklasse

Mitte November 2014 kamen ein LR1750 sowie ein LG1750 für den Hub eines 600 Tonnen schweren Brückenkrans zum Einsatz. Schauplatz des Kran-Trios war das Kohlelager der voestalpine Stahl GmbH in Linz.

Mit der Installation des „Kran 313“ wurde nunmehr der dritte Brückenkrane zur Beschickung der Kokerei für die Inbetriebnahme vorbereitet. Im Gegensatz zu den ersten beiden Kranen wurde der Kran 313 allerdings als erster bereits am Boden vollständig vormontiert. „Das ist einfacher und vor allem sicherer, da Montagetätigkeiten in großer Höhe deutlich reduziert werden können“, weiß Peter Niedermair-Auer von der Felbermayr-Projektteilung zu berichten. Die Idee stammte von

der Fa. Steeltec und wurde von der Oberbauleitung, Herrn Josef Knauder, realisiert.

Tandemhub für Kranmontage

Um die Krane LG1750 und LR1750 mit einem finalen Rüstgewicht von 850 beziehungsweise 950 Tonnen auch einsetzen zu können, muss auch die Stellfläche entsprechende Kriterien erfüllen. „Dazu wurde mittels Kiesbett eine ebene Fläche hergestellt und anschließend mit Stahlplatten die geforderte Lastver-

teilung erreicht“, führt Niedermair-Auer aus. Damit wird erreicht, dass der Kran 100%ig eben steht. Für das Einheben des Brückenkrans wurden die beiden 1750er übrigens mit einem 63 Meter langen Hauptausleger mit Derricksystem aufgebaut. Das nötige Gegengewicht wird mit 170 Tonnen Drehbühnen-, 45 Tonnen Zentral- und 300 Tonnen Schwebeballast erreicht. Zur eigentlichen Kranung wurde die zunächst 500 Tonnen schwere Last an beiden Kranen angeschlagen, 20 Meter hochgehoben und um 90 Grad horizontal



Die bis zu 50 Meter langen Kranbauteile wurden im Felbermayr-Schwerlasthafen angeliefert und mittels Selbstfahrer und teleskopierbarem Tieflader zur Baustelle transportiert.



Zum Erreichen der Endposition wurde der LR1760 mit hängender Last um 70 Meter verfahren.



Mit Unterstützung des LR1280 wurde das 90 Tonnen schwere Fahrwerk auf der Kranbrücke montiert.

Der praktischen Umsetzung gingen umfangreiche Kranstudien voraus.



gedreht. „Dann folgte auf einer Seite die Montage einer 90 Tonnen schweren Pendelstütze“, erklärt Niedermair-Auer die Vorgangsweise. Dadurch erhöhte sich die Last am Haken des Raupenkran von anfänglich 270 Tonnen auf 360 Tonnen. Für die Montage dieses Fahrwerks, das im Betrieb ein reibungsloses Verfahren des Brückenkran gewährleistet, kam übrigens ein weiterer Liebherr Kran mit der Bezeichnung LR1280 und einer maximalen Traglast von 280 Tonnen zum Einsatz.

Fahrt mit schwebender Last

Der LG1750 hatte während dem Hub durch die hydraulische Abstützung einen sicheren Stand. Seine maximale Ausladung betrug 28 Meter und die maximale Last war während des gesamten Vorgangs auf etwa 270 Tonnen inklusive Hakenflasche und Lastaufnahmemittel begrenzt.

Für erhöhten Puls sorgte allerdings das Verfahren des LR1750: „Um die Endposition erreichen zu können, musste der Rau-

penkran mit schwebender Last 75 Meter verfahren werden“, sagt Niedermair-Auer. Derartige Manöver sind mit besonderer Vorsicht auszuführen, denn schon geringe Schwingungen der Last können fatale Folgen haben. Stunden später war klar, die Berechnungen waren korrekt und das Fingerspitzengefühl seitens der Kranfahrer bravourös – der Hub konnte zur Zufriedenheit aller korrekt durchgeführt werden. Somit hat sich auch die neue Montageform für derartige Brückenkran bewährt und ist beispielhaft für künftige Einsätze. ■

Klärschlammdeponie wird Naherholungsgebiet

Im Jahr 2009 begann das Felbermayr-Tochterunternehmen Hagn-Umwelttechnik mit den Sanierungsmaßnahmen der Klärschlammdeponie im Norden von München. Dabei wird auf einer Fläche von etwa 17 Hektar eine neue Abdichtung hergestellt und somit künftig die Bildung von Sickerwasser vermieden. Dadurch wird zum einen die kostspielige Wartung des Drainagesystems obsolet und zum anderen auch ein wertvolles Naherholungsgebiet geschaffen.



Eine Bentokiesschicht bildet die eigentliche Abdichtung des siebenlagigen Dichtungsaufbaus.

Bauleiter Thomas Henninger von der Hagn Umwelttechnik.



Bis 2005 wurde auf der Deponie Nord der Klärschlamm der beiden Münchner Klärwerke gelagert und anschließend mit einer Schicht aus Roh- und Oberboden sowie Lehm abgedichtet. Die bodenseitige Abdichtung erfolgte mittels Asphaltwanne. Da die Lehmschicht aber zum Teil durch die Vegetation durchbrochen wurde und somit vermehrt Sickerwasser in das dadurch überlastete Drainagesystem gelangte, war eine Sanierung nach dem heutigen Stand der Technik unausweichlich.

Innovative Deponieabdichtung

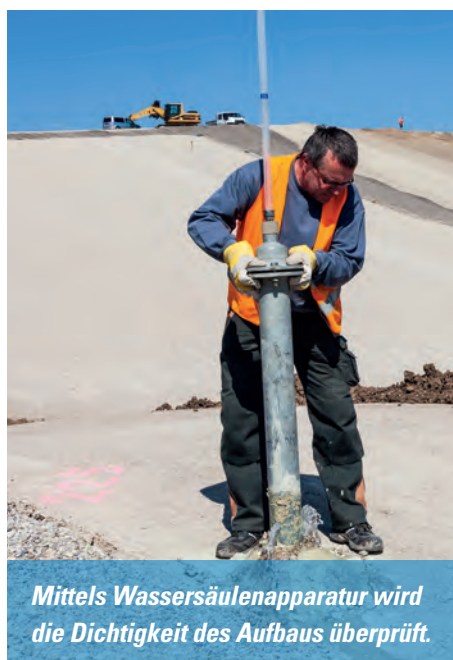
„Wir haben derzeit 35 schwere Geräte im Einsatz“, sagt Bauleiter Thomas Henninger von der Hagn Umwelttechnik. Das Angebot reicht dabei von bis zu 20 Kubikmeter fassenden Gelenkmulden bis hin zu 15 Tonnen schweren Walzen, GPS-gesteuerten Baggern und Planiertrauben sowie mobilen Brechanlagen zur örtlichen Herstellung von benötigtem Drainagematerial. Aber auch eine Mischanlage zur Produktion von Bentokies wurde errichtet. „Dieses Material ist auch das Herzstück der sieben Schichten umfassenden neuen Deponieabdichtung“, erklärt Henninger. Dabei handelt es sich um ein in der Natur vorkommendes Tonmineralgemisch, das mit Kies veredelt wird. Dieses Material ist wasserundurchlässig und hat eine hohe Quellfähigkeit. „Somit können sich beispielsweise durch Bodenbewegung entstehende Risse ohne maschinellen Eingriff von selbst wieder verschließen“, erklärt Henninger die Vorteile dieses innovativen Baustoffs. Die erste der sieben Schichten oberhalb des Deponats ist aber eine Ausgleich- und Tragschicht aus Klärschlammmasche. Darüber folgt eine kapillarbrechende Schicht aus mineralischem Material und darüber die eigentliche Abdichtung aus zwei Lagen Bentokies. Darüber ist die Dränschicht aus Kies, welche ankommendes Oberflächenwasser kontrolliert abführt. Darauf aufbauend folgt die drei Meter hohe Rekultivierungsschicht, bestehend aus hochverdichtetem Kies als Wurzelhemmer sowie Roh- und Oberboden. „Diese Schichtdicke wurde gewählt, um ein erneutes Durchwurzeln der Abdichtung zu verhindern“, erklärt Henninger. Bei den eingesetzten Materialien handelt es sich vorwiegend um sogenannte Deponieersatzbaustoffe, wie zum Beispiel gebrauchten Gleisschotter, Bauschutt und Straßenaufbruchmaterial. Das ist mög-



Im Zwischenlager befindet sich auch die Mischanlage für den Bentokies.

lich, weil die Dichtungsschicht alles darunterliegende zuverlässig verschließt. Als letzter Arbeitsschritt erfolgt die Begrünung. Dabei wird auch schon die Nachnutzung als Naherholungsgebiet umfangreich berücksichtigt.

sehenen Versickerungsbecken geleitet. Bis aber die Deponie als Naherholungsgebiet für die Bevölkerung freigegeben werden kann, werden nach Ansicht der Münchner Stadtentwässerung noch einige Jahrzehnte vergehen. Dann allerdings wird dem 30 Meter hohen Hügel seine Vergangenheit nicht mehr anzusehen sein. Standorttypische Baumarten werden sich mit heimischen Sträuchern und Magerwiesen abwechseln. Erholungssuchenden wird somit der Blick auf das nahegelegene Fußballstadion und die Alpen aufgewertet – aus einer ehemaligen Klärschlammdeponie entsteht eine Kulturlandschaft. Somit ist die Sanierung der Klärschlammdeponie nicht nur ein technisch anspruchsvolles Projekt, sondern bietet auch für Fauna und Flora in Form von Rückzugsgebieten und Flächengewinn erheblichen Mehrwert für viele Generationen. ■



Mittels Wassersäulenapparatur wird die Dichtigkeit des Aufbaus überprüft.

Nachsorge

Die Fertigstellung der Bauarbeiten ist für 2017 geplant. Dann wird es noch einige Jahre dauern, bis ein Großteil des Sickerwassers aus dem Deponiekörper über das Dränsystem abgeschieden sein wird. Ab dann soll auch die aufwendige Behandlung im nahegelegenen Klärwerk deutlich reduziert werden. Anfallendes Oberflächenwasser wird über die Begleitgräben des Deponiewegenetzes bis zu eigens dafür vorge-



Auf einem Teil der Deponie werden heimische Gehölze und Pflanzen angesetzt.

Steinschlagschutz für Urfahrwand

Hervorgerufen durch starke Temperaturschwankungen kam es im Bereich der Urfahrwand bei Linz Mitte März zu einem Steinschlag. Dabei lösten sich zahlreiche kopfgroße Felsbrocken, die über den Radweg bis auf die vielbefahrene Bundesstraße stürzten. Tags darauf begann der Felbermayr-Spezialtiefbau mit umfangreichen Steinschlagschutzmaßnahmen.

Bis zu 250 Meter ragen die Urfahrwand über die Donau. Über Jahr-millionen hat sich hier der Fluss immer tiefer in die sogenannte moldanubische Tafel eingeschnitten. Dadurch ergaben sich teils steile Schrofen und Wandabbrüche, welche den Verkehr auf Bundesstraße und Radweg gefährden. Deshalb wur-

den schon in der Vergangenheit im Auftrag der Straßenmeisterei Ottensheim umfangreiche Felssicherungsarbeiten an diesem hochfrequentierten Verkehrsweg durchgeführt. Diesmal sei es aufgrund der Wechselwirkung von Frost und Tauwetter zu den kaum vorhersehbaren Gesteinsablosungen gekommen, weiß Felbermayr-Bauleiter

Maximilian Amenitsch zu berichten: "Wir waren gleich am Tag nach dem Ereignis vor Ort und haben in einer Höhe von etwa 120 Metern die Felsberäumung durchgeführt. Dadurch konnte eine weitere Entfestigung von Gestein weitgehend ausgeschlossen werden und die Totalsperre der Bundesstraße wurde aufgehoben."



Insgesamt wurden 72 Laufmeter Steinschlagschutz mit einer Höhe von vier Metern errichtet.



Der Bohr-Lkw verfügt über eine Reichweite von 32 Metern und kann über Funkfernbedienung gesteuert werden.

Im Zuge der Befundaufnahme durch einen Geologen wurde allerdings eine weitere Felsformation lokalisiert, die ihre Standsicherheit verlieren könnte, deshalb war es nötig, weitere Steinschlagschutzzäune zu errichten. Art und Umfang der Maßnahmen wurden bei einem Lokalaugenschein zusammen mit einem Sachverständigen definiert. Insgesamt waren etwa 100 Laufmeter Steinschlagschutzzaun zu errichten. Die Arbeiten haben mit dem Setzen der Anker für die Montage der Stützen begonnen. „Insgesamt haben wir etwa 70 Anker gesetzt“, sagt Amenitsch und erklärt, dass die Anker bis zu sechs

Meter in den Fels reichen. Das sei auch nötig, denn schließlich müsse der vier Meter hohe Steinschlagschutzzaun einer Energieaufnahme von 1.000 Kilojoule standhalten können. „Das entspricht der Energie eines Oberklassewagens (3,0 t), der mit 90 km/h in den Zaun fährt“, vergleicht Amenitsch auf beeindruckende Weise.

Für die Montage der Stützen und Zäune assistierte ein Mobilkran von der Felbermayr-Niederlassung in Linz. Anders wären die bis zu 250 Kilogramm schweren Stützen und Netze kaum im Fels zu montieren gewesen. „Die Arbeit in der Wand ist



so schon schwierig genug. Das braucht 100%ige Konzentration auf die fachgerechte Ausführung und sicherheitstechnische Aspekte, denn ein falscher Tritt und du bist weg“, respektiert Amenitsch die Leistung seiner Mitarbeiter im felsigen Gelände.

Besondere Vorsichtsmaßnahmen ergaben sich auch durch ein Verkehrsaufkommen von rund 24.000 Kraftfahrzeugen pro Tag, welche die Baustelle passieren. Um ein gefahrloses Arbeiten zu ermöglichen, wurde die Bundesstraße während größerer maschinentechnischer Einsätze wechselseitig angehalten. Vorbildlich war auch das Verständnis der Verkehrsteilnehmer. „Im Großen und Ganzen hat das gut funktioniert, da soll man es auch einem Autofahrer nicht krummnehmen, wenn er aus Zeitgründen mit dem Pkw über die Fußgeherunterführung abkürzen möchte“, stellt Amenitsch humorvoll fest und freut sich über die Anfang Mai erfolgreich beendete Baustelle. ■



Die Stützen wurden in einem Abstand von neun Metern gesetzt.



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

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 Hebetchnik 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 schwererer Komponenten noch besser bedienen. „Wir freuen uns sehr, gemeinsam mit dem Hafen Wien Betreiber dieses Standortes zu sein“, kommentiert der Chef der Felbermayr Holding Horst Felbermayr diese zukunftsweisende Zusammenarbeit. Für den Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetchnik Wolfgang Schellerer sei in diesem Zusammenhang vor allem die Nähe zur Autobahn aber auch der Schienenanschluss besonders wichtig: „Damit setzen wir unsere 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 Hafen Wien ideal ergänzt: „Die per-

sekt 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 Hafen Wien, Fritz Lehr.

Premierenhub

Groß war auch das Medieninteresse beim Premierenhub im neuen Schwerlastzentrum. Denn mit einem Gewicht von 382 Tonnen und einer Länge von mehr als 24 Metern war die umzuschlagende Kolonne 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 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. ■



Das Schwerlastzentrum bietet 4.000 Quadratmeter Lager- und Manipulationsfläche.

**Sensationell
Team Felbermayr stellt
„Glocknerkönig“ bei
Österreich-Radrundfahrt**

Nachdem Matthias Krizek vom „Team Felbermayr Simplon Wels“ bei den Österreichischen Meisterschaften im Straßenrennen den Vizestaatsmeistertitel erreichte und Teamkollege Gregor Mühlberger die 6. Internationale OÖ. Radrundfahrt für sich entschied, gelang Mitte Juli bei der Österreich-Radrundfahrt die nächste Sensation: Mit einem unglaublichen Finish kletterte Felix Großschartner bei einer Bergwertung der Königsetappe allen davon und fuhr mit 33 Sekunden Vorsprung ins Ziel – somit sicherte er dem himmelblauen Radsportteam den Titel



des Glocknerkönigs 2015. Damit bleibt der RSW (Radsport Wels) weiterhin unangefochten die Talenteschmiede für U23-Radrennsportler in der Alpenrepublik Österreich.



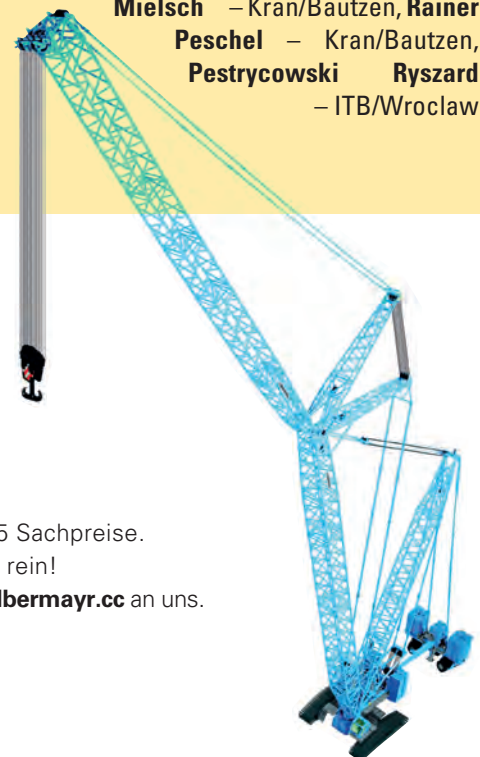
**PENSIONIERUNGEN
Verdient in den Ruhestand**

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.

Ivo Baric – Hochbau/Wels, **Marko Budimir** – Schwertransport/Wels, **Ludwig Ecker** – Stückgut/Wels, **Rudolf Eder** – Werkstatt/Wels, **Walter Steiner** – Werkstatt/Wels, **Margit Frössl** – Buchhaltung/Wels, **Irma Haselmajer** – Verwaltung Bühne/Lanzendorf, **Willibald**

Heissenberger – Verwaltung Bühne/Lanzendorf, **Djordjica Nikolic** – Reinigung/Lanzendorf, **Gottfried Hrast** – Kran/Linz, **Horst Kubsch** – Fuhrpark/Linz, **Konrad Lang** – Bau West/Salzburg, **Johann Lettenbichler** – Bereichsleitung Wörgl/Tirol, **Josef Madlmair** – Schwertransport/Wels, **Rudolf Moser** – Wasserbau/Wels, **Gerhard Peissl** – Kran/Wels, **Helmut Pühringer** – Projekt/Wels, **Friedrich Silberbauer** – Zimmerei/IS Baubetrieb, **Armin Lehnen** – Disposition/Haeger & Schmidt, **Jürgen Kirsch** – Umschlag/Haeger & Schmidt, **Delev**

Delio – Werkstatt/Bulgarien, **Karl Grünwald** – Deponie- und Wasserbau/Hagn Umwelttechnik, **Peter Guddat** – Deponiebau Hagn Umwelttechnik, **Friedrich Zoidl** – Produktion/Sareno, **Elfriede Winter** – Fakturierung/Hilden, **Wolfgang Knittel** – Kran/Bautzen, **Harry Falk** – Kran/Bautzen, **Bernd Ziesch** – Kran/Bautzen, **Joachim Mielsch** – Kran/Bautzen, **Rainer Peschel** – Kran/Bautzen, **Pestrycowski Ryszard** – ITB/Wroclaw



Gewinnspiel

Preisfrage: „In welchem Jahr begann das Felbermayr-Tochterunternehmen Hagn Umwelttechnik mit den Sanierungsmaßnahmen einer Klärschlammdeponie im Norden von München?“

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 **Fax +43 7242 695-144** oder E-Mail informer@felbermayr.cc an uns. Einsendeschluss ist der **30.11.2015**. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

1. Preis: Ein LR 1600 im Maßstab 1:50.

Bei diesem Modell handelt es sich um eine Sonderedition des Herstellers NZG.

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:** Siegfried Gansch · **Gratis Abo:** Sie beziehen den »INFORMER« noch nicht. 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

VERTRAUEN SIE AUF BEWÄHRTE TECHNOLOGIE



CX250C RAUPENBAGGER

1. KOMFORT UND SICHERHEIT

durch eine ruhige
Arbeitsumgebung mit 69dB(A)
in der XXL-Kabine

2. 10% KRAFTSTOFF SPAREN

durch das intelligente
Hydrauliksystem CIHS und fünf
neue Energiesparsysteme

3. SAUBER UND STARK

durch zuverlässige
Motorentechnologie

KEINE ENTSCHEIDUNG OHNE UNSER ANGEBOT UND FAHRERLEBNIS!

CNH INDUSTRIAL BM GMBH

Römerstrasse 30 - 2752 Wölldersdorf

Tel.: 02622 - 42 19 0

Email: info-woellersdorf@cnhind.com

www.casebaumaschinen.com

www.casece.com

**EXPERTS FOR THE REAL WORLD
SINCE 1842**

CASE
CONSTRUCTION