

INFORMER

DAS MAGAZIN DER FELBERMAYR GRUPPE 1/2016

KRAFTAKT

TRIMODALER TRANSPORT FÜR POLNISCHES KRAFTWERK

HEISSE LUFT

FUNDAMENTSTELLUNG FÜR DAMPFSPEICHER

TUNNELBLICK

EINHAUSUNG ZEDERHAUS NIMMT FORMEN AN



FOTO: FOTOKERSCHI.AT

KURIOS

LÖSCHEINSATZ MIT BAGGERSCHAUFEL



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

Zusammenarbeit und Partnerschaft haben die Entwicklung des Familienunternehmens Felbermayr geprägt. So ist es uns gelungen, den Erfolg auf dem festen Wertefundament eines Familienunternehmens aufzubauen. Nachhaltige Kunden- und Wirtschaftsbeziehungen sowie eine besondere Verantwortung für unsere Mitarbeiter waren Voraussetzung für diese Entwicklung. Um diese Werte auch in Zukunft zu erhalten und abzusichern, wurde der Generationswechsel langfristig geplant.

Selbst wenn die Sicherung der Nachfolge geklärt ist und es einen geeigneten Nachfolger in der Familie gibt, ist es für einen Seniorchef immer schwierig loszulassen und das Zep- ter zu übergeben. Vor allem für Eigentümer,

die ihr Unternehmen am Markt etabliert und über viele Jahrzehnte geformt haben – Beispiele dafür gibt es viele.

Wir bemühen uns schon seit vielen Jahren um eine solche geordnete Übergabe, zum Wohl aller mit dem Hause Felbermayr verbundenen Menschen, Institutionen und Firmen.

Mit der Fortführung des Unternehmens Felbermayr als Familienbetrieb geht unser ausdrücklicher Wunsch in Erfüllung. Damit garantieren wir unseren Kunden, Lieferanten und Mitarbeitern auch künftig ein bemühter und kompetenter Partner mit Einfühlungsvermögen und großem Engagement zu sein.

Mit dem Ausscheiden meinerseits und meiner Gattin aus der Geschäftsführung der Felbermayr Holding haben wir die Hofübergabe nun offiziell vollzogen und die Geschäftsführung der Holding an unseren Sohn Horst und dessen Gattin Andrea übergeben. Als Aufsichtsratsvorsitzender beziehungsweise Aufsichtsrätin bleiben wir dem Familienunternehmen Felbermayr aber weiterhin erhalten.

Horst Felbermayr, Seniorchef

Wir freuen uns, dass Sie ein Teil unserer Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft sind und danken für das Vertrauen.

DI Horst Felbermayr

Andrea Felbermayr

Gisela Felbermayr

Horst Felbermayr

Inhalt



03 MELDUNGEN
Aktuelles aus der Felbermayr Holding



12 POSTER
Hubbelkesselbrücke im Einsatz



18 EINBRINGUNG
Fundamentstellung für Lenzing AG

08 TIEFBAU
Lärmschutz für Zederhaus

14 MULTIMODAL
Schwertransport für GuD-Kraftwerk

21 TRANSPORT
Tunnelbohrmaschine für BBT

10 HOCHBAU
Industrieobjekt errichtet

17 LAGEREI
Schwer- und Schüttgutterminal Krefeld

23 PERSONALIEN
Pensionierungen und Neueinsteiger

RESPONSIVE Neue Felbermayr-Websites

Ganz nach dem Motto „mobile first“ präsentieren sich die neue Felbermayr-Website und einige Tochterfirmen der Felbermayr-Holding mit allen wichtigen Informationen. Ergänzend zur Optimierung für mobile Endgeräte stand bei der Konzeption die intuitive Benutzerführung im Vordergrund. So wurden alle verfügbaren Technologien eingesetzt, um dem User ein rasches Auffinden gesuchter Inhalte zu ermöglichen. Es werden beispielsweise neuerdings Mietanfragen mittels Web-Formular direkt in den nächstgelegenen Felbermayr-Standort übermittelt. Ob sachlich-informativ oder bunt und emotional – wir haben uns bemüht, unsere Zielgruppen optimal zu unterstützen und haben auch multimedialen Inhalten noch mehr Raum gegeben.

Aber überzeugen Sie sich selbst, klicken Sie rein. Unter folgenden Links erreichen Sie die neuen Webseiten:

- www.bautrans.cc
- www.felbermayr.cc
- www.hagn-umwelttechnik.de
- www.reinhold-meister.de
- www.wimmer-maschinentransporte.de



Schreiben Sie uns Ihre Meinung an marketing@felbermayr.cc. Unter den ersten 100 Rückmeldungen verlosen wir einen LTM1500 im Maßstab 1:50 und belohnen Ihre Mühe mit 20 weiteren Sachpreisen (Der Rechtsweg ist ausgeschlossen).

ORTSWECHSEL Neuer Standort in Sulzemoos bezogen

„Das Geschäft muss zu 100 Prozent weiterlaufen, Kunden und Arbeit dürfen nicht darunter leiden“; das war die Devise für den Umzug des Felbermayr-Tochterunternehmens Wimmer von Feldgeding nach Sulzemoos (D). Für den Umzug des auf die Montage und den Transport von Industrieanlagen spezialisierten Unternehmens waren rund 250 Lkw-Transporte nötig. Am 6. Juni konnten mehr als 120 Mitarbeiter nach einigen Wochen Mehrbelastung durch Übersiedelungstätigkeit lückenlos den Betrieb am neuen Standort aufnehmen. Möglich war das nur durch die hervorragende Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter. Im Juli folgte der ebenso gut organisierte Umzug eines weiteren Felbermayr-Tochterunternehmens, von Olching nach Sulzemoos. Und zwar die auf tiefbauaffine Dienstleistungen spezialisierte Hagn Umwelttechnik. Die einhellige Meinung der Mitarbeiter beider Unternehmen, die es nicht mehr erwarten konnten die neuen Räumlichkeiten mit mehr als 9.500 Quadratmetern Büro-, Lager- und Werkstättenfläche zu beziehen: „Wir sind alle super happy!“

FOTO: HOLGER STEGMANN



LÖCHRIG Siebanlage für Baustoffwerk errichtet

Felbermayr Transport- und Hebetchnik kam für die Erneuerung einer Siebanlage mit Förderband im niederösterreichischen Wopfung zum Einsatz. Für den Transport der Anlage zum Steinbruch des Baustoffherstellers Baumit Wopfinger waren neun Transporte nötig. Dabei waren Steigungen von bis zu 30 Prozent zu bewältigen. Die bis zu acht Meter langen und etwa drei Meter breiten sowie bis zu 21 Tonnen schweren Komponenten wurden auf Semitieladern transportiert. Für die Anfahrt eines Krans mit 300 Tonnen Traglast wurde eine Schubraupe vorgespannt. Das war nötig, um die Steigung auf dem schwierigen Schottergrund bewältigen zu können. Im April waren die Arbeiten nach viermonatiger Bauzeit abgeschlossen.



SPEZIALTIEFBAU Baugrubensicherung für Traditionsotel

Von April bis Mai war der Felbermayr-Spezialtiefbau mit der Herstellung einer Baugrubensicherung im salzburgerischen Wagrain beauftragt. Dabei wurden rund 1.100 Quadratmeter Spritzbetonwand hergestellt. Etwa zwei Drittel davon wurden als temporäre Sicherung ausgeführt, da die Hotelerweiterung nach Fertigstellung direkt an die Spritzbetonwand anschließen wird. Aufgrund günstiger geologischer Bedingungen konnte etwa ein Drittel der temporären Maßnahme als sogenannte Rippensicherung ausgeführt werden. Insgesamt wurden für dieses Bauvorhaben 2.000 Laufmeter Injektionsbohrnägel und 200 Kubikmeter Spritzbeton verbaut.



BLAUES WUNDER Erfolgsserie für Team Felbermayr Simplon Wels

Ungebrochen erfolgreich wie im Vorjahr präsentieren sich auch heuer die Welser-Pedalritter unter der Patronanz der Felbermayr Holding. So konnte der Rad-Saisonauftakt beim Auftaktrennen der österreichischen Radbundesliga im März vom Team Felbermayr Simplon mit drei Podestplätzen belegt werden – am Podest standen Sieger Stephan Rabitsch, gefolgt von Daniel Auer und Daniel Schorn, welche die Plätze zwei und drei belegten.

Mit dem Sieg beim traditionellen Welser Kirschblütenrennen im April wurde der Erfolg fortgesetzt. Dabei gelang es dem Sprintass Daniel Schorn, sich bei diesem wichtigen Heimrennen gegen rund 120 Konkurrenten durchzusetzen. Von der „Tour d’Azerbaidjan“ kam das Team Felbermayr Simplon Wels im Mai



mit dem Gesamtsieg, dem Sprinttrikot und drei Podestplätzen im Gepäck nach Hause. Den Gesamtsieg bei diesem international bedeutenden Rennen der Kategorie 2.1 holte Markus Eibegger.

Bei der Oberösterreich-Radrundfahrt mit internationaler Beteiligung setzte

Stephan Rabitsch die Erfolgsserie des Wels Radteams mit dem Gesamtsieg fort. Erfolgreich waren die Radasse im himmelblauen Trikot auch beim Welser-Innenstadtkriterium im Juli wo Stephan Rabitsch vor Tour-de-France-Teilnehmer Georg Preidler als Erster über die Ziellinie rollte.

PROVISORIUM Modulbau für Altersheim in Rüschlikon (CH)

Mit fünf Tiefladern transportierte BauTrans AG (Lichtenstein) im April 100 Raummodule von Oberriet im Rheintal nach Rüschlikon (CH). Die Transporte wurden in nur sechs Tagen gefahren. Pro Fuhre wurden zwei Raumzellen mit 4,3 Meter Höhe und 3 Meter Breite transportiert. Für das Einheben der Raumzellen kam ein 100 Tonnen Kran zum Einsatz. Im Durchschnitt wurden täglich bis zu 18 Module angeliefert sowie verbaut. Im Juni 2016 war das Gebäude mit einer Gesamtgröße von fast 1.000 Quadratmetern bezugsfertig. Benötigt wird diese provisorische Wohnmöglichkeit aufgrund von Umbauarbeiten im Altersheim.



ERGÄNZEND Lösung für extreme Einsätze

Anfang dieses Jahres erwarb der Felbermayr-Bereich Transport zwei mal vier Achslinien des Typs PST/SL vom Fahrzeughersteller Goldhofer. Die Achslinien wurden zusammen mit einer 490 PS starken Power-Pack-Einheit angeschafft und werden sowohl für innerbetriebliche Fahrten bei diversen Kunden als auch für Baustelleneinsätze im Feld zum Einsatz kommen. Entschei-



dungsgrundlage für diese Investition war die Möglichkeit der Kombination mit den THP/ST-Schwerlastachslinien von Goldhofer. Weitere Kaufargumente waren die minimale Fahrzeughöhe von nur 875 Millimetern sowie eine 3.000 Millimeter breite Transportfläche. Überdies kann dieser universelle Fahrzeugtyp für Windflügeltransporte auch mit dem Bladelifter kombiniert werden.



Der hydrostatische Fahrtrieb des selbstfahrenden Schwerlast-Moduls vom Typ PST/SL gewährleistet ein stufenloses und ruckfreies Fahren auch unter schwierigsten Bedingungen.

FRÜHJAHRSPUTZ Revisionsarbeiten für Raffinerie in Rumänien

50 Krane mit maximalen Traglasten von bis zu 500 Tonnen, etwa ein Dutzend Bühnen und Stapler sowie einige Transportgarnituren waren für Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten der rumänischen OMV-Tochter Petrom im Einsatz. Etwa die Hälfte der Krane seien rund um die

Uhr im Einsatz gewesen, merkt Felbermayr-Niederlassungsleiter Christian Krieger an. Dieser sogenannte Turnaround dauerte von Ende Mai bis Mitte Juni. Insgesamt waren für diesen Einsatz in der Stadt Ploiesti mehr als 3.000 Mitarbeiter im Einsatz.



AUSZEICHNUNG „Best practice award“ für Felbermayr Bau

Vor rund 2.000 Besuchern des diesjährigen Baukongresses im April wurde Felbermayr und den Arge-Partnern für das Projekt „A23 Ankerungen Stützmauern Laaerberg“ der „Koop-Award“ in der Kategorie „Best practice Infrastruktur“ verliehen. Mit der Vergabe des Awards im Vienna International Center wurde die kooperative Projektentwicklung zwischen dem Auftraggeber Asfinag, den bauausführenden Firmen sowie dem Planer und der örtlichen Bauaufsicht gelobt. Vergeben wurde der Preis von der Österreichischen Bautechnikvereinigung ÖBV.

FOTOS: ARCHIV, MARKUS LACKNER (2)

Schwerlastschiff „Horst Felix“ im Löscheinsatz

Mitte März war auf der Donau bei Enns ein Tankschiff in Brand geraten. Durch das umsichtige Handeln von Felbermayr-Mitarbeitern konnte jedoch Schlimmeres verhindert werden. Möglich war das durch den Einsatz einer Baggerschaufel als Löschgerät.



noch einige Male, bis der Einsatzleiter der Feuerwehr Brand aus an die Kameraden meldete. Alle drei Mitglieder der Schiffsbesatzung konnten gerettet werden, sie blieben unverletzt.

Technischer Defekt als Brandursache

In weiterer Folge wurde das havarierte Schiff, backbordseitig von der „Horst Felix“, verheftet. So gesichert konnten die Einsatzkräfte einen ersten Lokalausgang auf dem noch qualmenden Schiff machen. „Ersten Untersuchungen zufolge wurde als Brandursache ein technischer Defekt im Maschinenraum angenommen“, sagt Feirer.

Abschließend wurde auf Weisung der Obersten Schifffahrtsbehörde das gelöschte und gesicherte Schiff in den etwa 15 Kilometer stromaufwärts gelegenen Tankhafen in Linz überstellt. Nach Ansicht der Einsatzkräfte wäre ohne den spontanen Rettungseinsatz der Felbermayr-Mannern auch ein größerer Schaden mit Umweltfolgen nicht auszuschließen gewesen. Feirer und seine Kollegen vom Wasserbau beurteilen den Rettungseinsatz allerdings pragmatisch: „Wir sind im Sinne der Wasserstraßen-Verkehrsordnung der Hilfeleistungspflicht nachgekommen“. Wie auch immer, die bewiesene rasche Auffassungsgabe und das Improvisationstalent der „Löschmannschaft vom Baggerschiff“ haben auf jeden Fall auch das Ihre zum gelungenen Löschangriff mit der Baggerschaufel beigetragen. ■

Wir waren gerade mit Arbeiten an einem Passagierponton bei Mauthausen beschäftigt“, erklärt der technische Leiter des Felbermayr-Wasserbaus Ulrich Feirer. Als der Kapitän Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und Polizei mit Blaulicht stromab bemerkte, kam das stark qualmende Tankschiff auch schon in den Sichtbereich des Schiffsführers des Felbermayr Schiffes „Horst Felix“.

Löschangriff mit Baggerschiff

Noch während die Feuerwehr mit den Vorbereitungen zum Löscheinsatz beschäftigt war, reagierte der Kapitän, fuhr rückwärts zur Einsatzleitung und bot seine Hilfe an. Blitzschnell war der Einsatzleiter der Feuerwehr auf die „Horst Felix“ zugestiegen und sie näherten sich dem havarierten Schiff. „Zu diesem Zeitpunkt brannte es bereits lichterloh aus dem Motorraum“, schildert Feirer die dramati-

schen Minuten. Das Schiff hatte 340.000 Liter Treibstoff geladen. Jetzt war rasches Handeln gefragt, um eine größere Umweltkatastrophe zu verhindern. Dunkler Rauch stieg auf, als die „Horst Felix“ das Schiff erreichte. Der Maschinist des Baggers tauchte den Löffel tief in die Donau und schöpfte so mit einem Mal acht Kubikmeter Wasser aus dem Fluss, schwenkte auf die andere Seite und ließ das Wasser schwallartig mit einem Mal über der Kajüte niederprasseln. Der Brand war weitgehend gelöscht und ein Übergreifen der Flammen auf den Treibstoff verhindert. Aus Sicherheitsgründen wiederholte der Baggerführer den Vorgang



Kein Zaudern in Zederhaus

Auf Hochtouren und voll im Zeitplan sind die Arbeiten zur Einhausung der Tauern Autobahn im Bereich Zederhaus. Bis 2017 sollen die Felbermayr-Tiefbauspezialisten ihren Beitrag zur Lärmentlastung für 1.200 Anrainer fertiggestellt haben. Auftraggeber für die Einhausung des 1.545 Meter langen Teilstücks ist der österreichische Autobahnbetreiber Asfinag.

Im August 2013 haben wir mit der Errichtung von drei Brückentragwerken und der Verbreiterung der Autobahn begonnen“, nennt Felbermayr-Bauleiter Thomas Schrodits erste Arbeiten zur Umwelt- und Lärmentlastung in der Salzburger Gemeinde Zederhaus. Das war nötig, um Durchlässe für den Zederhausbach zu schaffen und um zu gewährleisten, dass immer zwei Fahrstreifen in Richtung Villach und Salzburg verfügbar sind. In weiterer Folge wurden bestehende Durchlassbauwerke abgebrochen und mit der Errichtung der Tunnelröhre in Fahrtrichtung Villach begonnen. Schlussendlich wird die Autobahn auf einem etwa 1.545 Meter langen Teilstück eingehaust. Etwa 900 Meter davon werden weiters um bis zu 15 Meter von der Ortschaft Zederhaus wegverlegt und um bis zu zwei Meter eingetieft.

Brandhemmender Fahrbahnbelag

Die Arbeiten für die 1.545 Meter lange Einhausung begannen mit der Herstellung des Erdplanums für die Tunnelröhre in Fahrtrichtung Villach. „Darauf kamen etwa 50 Zentimeter Frostkoffer und dann die Betondeckschicht mit dem Fahrbelag aus Beton“, nennt Schrodits Details und verweist auf die Tatsache, dass in Tunnels aufgrund der Brandgefahr generell kein Asphalt für die Fahrbahnerrichtung zum Einsatz kommt. Im Falle Zederhaus gelte das auch für 100 Meter vor und nach der Einhausung.

Brillenprofil für Einhausung

Im August 2015 waren die Rohbauarbeiten in der ersten Tunnelröhre planmäßig abgeschlossen. Es folgte der Endausbau

mit allgemeiner elektrotechnischer Ausrüstung wie beispielsweise Beleuchtung und Belüftung. Im Dezember 2015 waren auch diese Arbeiten abgeschlossen und die Tunnelröhre wurde für den Verkehr freigegeben – der Verkehr wurde umgestellt und es konnte mit der Errichtung der zweiten Röhre begonnen werden. „Damit sind wir voll im Zeitplan“, freut sich Schrodits. Und das, obwohl auf etwa 50 Prozent der Fahrbahn mitunter unvorhergesehene Tief- und Flachgründungen zur Bodenverbesserung notwendig waren. Die zweite Röhre konnte im August 2016 fertiggestellt werden. Im Anschluss folgen die Herstellung des Fahrbahnbelags und die feuerfeste Beschichtung der Innenwände. Parallel dazu sind auch Abdichtungsmaßnahmen im Gange.

Dazu Schrodits: „Dafür verwenden wir sogenannte Bentonitmatten. Diese werden direkt auf der Betonfläche der Einhausung verlegt. Darüber kommt eine in Bahnen verlegte Kunststoffabdichtung, die anschließend verschweißt wird.“ Diese Arbeiten sollen bis Oktober fertiggestellt sein. Dann folgt wieder die Installation von Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. „Ende Februar beginnen wir mit der Einschüttung und Begrünung der Einhausung. Das dafür erforderliche Material stammt vom Ausbruch der zweiten Tunnelröhre des Tauerntunnels. Insgesamt werden dafür rund 220.000 Kubikmeter Erdmaterial nötig sein. „Das entspricht etwa dem Ladevolumen von 20.000 Erdbaumulden. Würde man diese Fahrzeuge aneinanderreihen, ergebe das eine Strecke von etwa 220 Kilometern. Zuletzt werden auch noch etwa 400 Laufmeter Lärmschutzwände vor und nach der Einhausung errichtet. Die Freigabe der gesamten Umweltentlastungsmaßnahme Zederhaus soll bis Sommer 2017 folgen.“

Für etwa 50 Prozent der Fahrbahn waren Flach- oder Tiefgründungen zur Bodenverbesserung nötig.





Nach der Fertigstellung der beiden Tunnelröhren werden sie eingeschüttet. Das dafür erforderliche Material stammt vom Ausbruch der zweiten Röhre des Tauern-tunnels.

Größte Umweltentlastungsmaßnahme

Die Einhausung Zederhaus ist ein Teilprojekt, das im Jahr 2004 zwischen Asfinag, Bund und Ländern vereinbart wurde. Ziel dieses gemeinsamen Vorhabens ist die Realisierung von Umweltentlastungsmaßnahmen an der A10 Tauern Autobahn zwischen Hüttau in Salzburg und Lieserhofen in Kärnten. Das Projekt ist die größte Umweltentlastungsmaßnahme an der Tauern Autobahn in Salzburg. Für die Gemeinde Zederhaus, mit ihren rund 1.200 Einwohnern, bedeutet die Realisierung des Projektes deutlich mehr Lebensqualität durch eine Verringerung der Lärmemissionen und einen Zugewinn an Fläche durch die Einschüttung. ■



Für die Einhausung werden rund 120.000 Kubikmeter Ort-beton hergestellt.

Industriehalle für Automobilzulieferer errichtet

Im Juli 2015 begann der Felbermayr-Bereich Hochbau mit der Errichtung einer Industriehalle zur Herstellung von Platinen für die Autoindustrie. Im vergangenen Mai 2016 konnte das rund 8.000 Quadratmeter umfassende Objekt in der oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz fertiggestellt werden.

Die Auslastung des Unternehmens voestalpine Europlatinen sei hervorragend und bis in die Mitte des nächsten Jahrzehnts fixiert, lässt das Unternehmen wissen. Deshalb entschloss sich das auf lasergeschweißte Platinen für den Automobilbau spezialisierte Unternehmen für die Errichtung eines zweiten Produktionsstandortes. Den Auftrag für die Baumeisterarbeiten

sowie Putz- und Estricharbeiten und die Errichtung der Außenanlage ging an Felbermayr.

8.000 Quadratmeter

„Das Objekt besteht im Wesentlichen aus einer Produktionshalle mit angeschlossenem Bürokomplex sowie Werkstätten und Lagerräumen“, erklärt

Bauleiter Mathias Imlinger vom Felbermayr-Bereich Hochbau. Die Halle teilt sich in eine 16 Meter hohe Stanzhalle mit 2.500 Quadratmetern und einen 4.700 Quadratmeter großen Bereich für die Schweißroboter mit neun Metern Höhe. Weiters gehören auch 400 Quadratmeter Werkstättenfläche und eine 640 Quadratmeter große Büroeinheit zum Auftragsumfang des Hochbaus.



Das neue Werk der voestalpine Europlatinen in Linz. Mehr als 7.200 Quadratmeter zusätzliche Produktionsfläche gewährleisten eine enorme Effizienzsteigerung.



Für den eingesetzten Ortbeton wurden 330 Tonnen Bewehrung verbaut. Das entspricht der Ladung von etwa 30 Lkw-Transporten.



Durch geringe Toleranzen für die Anbauteile an den Maschinenfundamenten waren die Mitarbeiter gefordert.

Vier Millimeter Toleranz

Der Bürokomplex wurde in Ziegel-Massiv-Bauweise errichtet. Alle anderen Gebäudeteile wurden mittels Betonfertigteilen beziehungsweise mit Hohldielen und -wänden hergestellt. „Besondere Anforderungen waren in Bezug auf den als monolithische Platte ausgeführten Hallenboden gestellt“, erklärt Bauleiter Imlinger. Um die Abriebfestigkeit der Bodenoberfläche deutlich zu erhöhen, wurde in den noch nicht vollständig ausgehärteten Beton Hartkorn eingestreut und danach geglättet. Um Rissbildungen vorzubeugen, wurde der Boden weiters mit Schwerlastfugenprofilen in etwa 150 Quadratmeter große Flächen unterteilt. Highlight des Auftrags waren aber die in der Stanzhalle geforderten Toleranzen. „Um die notwendige Montagegüte für den nachfolgenden Einbau der Stanzgeräte herstellen zu können, wurden die benötigten Anbauteile bereits auf der Bewehrung angeschweißt“, erklärt Imlinger. Insgesamt seien das etwa 250 solche Einheiten gewesen. Die Genauigkeit dafür war mit plus Null und minus vier Millimeter angegeben. „Das erforderte viel Akribie unsererseits, um diese Toleranzen einhalten zu können“, erinnert sich Imlinger und freut sich, dass die Einbauteile auch nach dem Betonieren noch millimetergenau an derselben Stelle, wie vor dem Betonieren, waren. Ergänzend zu den Fertigbetonteilen wurden auch etwa 3.400 Kubikmeter Beton

und 330 Tonnen Bewehrung verbaut. Für die Außenanlage mit mehr als 5.000 Quadratmetern wurden vom Felbermayr-Bereich Tiefbau 2.000 Tonnen Asphalt verbaut.

Weltweit schnellste Produktionsanlage

Laut Aussage des Unternehmens voestalpine Europlatinen werde mit der Inbetriebnahme des Werks, ergänzend zur Fertigungserweiterung, auch eine technologische Erweiterung der bestehenden Produktion geschaffen. So können beispielsweise im neuen Werk erstmals Aluminium-Stanzteile und Alu-Platinen gefertigt werden. Benötigt werden diese Teile beispielsweise für den Anbau von Türen, Seitenwänden und Heckklap-

pen. Mit einer Schweißdauer von weniger als zwei Sekunden bei Kleinstteilen verfügt das Werk übrigens über die weltweit schnellste Anlage. Weiterer positiver Effekt: Durch die Inbetriebnahme des neuen Werks werde die Anzahl der Mitarbeiter von 200 auf 270 steigen, heißt es seitens der Unternehmensleitung. ■



Das an die Werkshallen angebaute Büroobjekt wurde in Massivbauweise errichtet.



ALLE NEUN:

Das Felbermayr-Tochterunternehmen Baurtrans absolvierte Ende Juli neun Transporte von ebenso vielen Behältern. Die Kessel haben ein Gewicht von 85 Tonnen und eine Länge von 30 Metern sowie einen Durchmesser von 4,3 Metern. Aufgrund der enormen Abmessungen wurden die 500 Kilometer Wegstrecke mit einer sogenannten Hubhebelkesselbrücke durchgeführt. Mit diesem Spezialtiefladefahrzeug können mit Ladegütern beispielsweise Brückenportale unterfahren als auch Leitschienen, in engen Kurvenradien, überfahren werden. Der Fahrzeugkombination erreichte eine Gesamtlänge von etwa 64 Metern. Zielort für die Transporte war Magdeburg (D). Die Behälter werden als Heißwasserspeicher für die Fernwärmeversorgung benötigt.



Transport für polnisches Kraftwerk

Um den stetig steigenden Strombedarf in Polen abdecken zu können, wird nordwestlich von Warschau ein neues Gas- und Dampfturbinenkraftwerk für PKN Orlen errichtet. Für den Transport der Hauptkomponenten und deren Fundamentstellung hat die Felbermayr Transport- und Hebetchnik den Auftrag bekommen. Die Arbeiten haben im Februar begonnen und werden im Oktober abgeschlossen.

In Nordenham wurden die Dampfturbine, Turbinenrotor, Generator und zwei Gehäuseteile vom Binnenschiff in ein Küstenmotorschiff umgeschlagen. Weiters wurden noch ein Abgasdiffusor sowie eine Gasturbine zugeladen.



Für den Transport auf der Weichsel kamen Pontons mit niedrigem Tiefgang zum Einsatz.

Die polnische Wirtschaft wächst deutlich schneller als jene der meisten EU-Länder. Das hat auch Auswirkungen auf den Strombedarf der Industrie. Dies wiederum macht den Bau neuer Kraftwerke nötig. Eines davon soll etwa 100 Kilometer nordwestlich der polnischen Hauptstadt Warschau bis Ende 2017 ans Netz gehen. Genau genommen in der etwa 122.000 Einwohner zählenden Stadt Plock.

„Im Spätsommer 2015 erhielten wir den Auftrag und starteten umgehend mit der Detailplanung“, sagt Boris Albl von der Felbermayr-Niederlassung in Nürnberg. Bis zum Beginn der Arbeiten im Februar waren somit nur noch wenige Monate Zeit. „Für ein multimodales Projekt, mit Stückgewichten von nahezu 500 Tonnen, ist das nicht viel Zeit“, merkt Albl an und verweist auf die gute Zusammenarbeit mit den am Projekt beteiligten Tochterunternehmen Best Logistics in Stettin, Haeger und Schmidt sowie HSW Logistics in Duisburg und dem Felbermayr Standort Krefeld sowie der Felbermayr-Abteilung ITB für Bahntransporte. Nicht zuletzt leistete aber auch der Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebeteknik Peter Stöttinger in der Projektierung wertvolle Unterstützung.

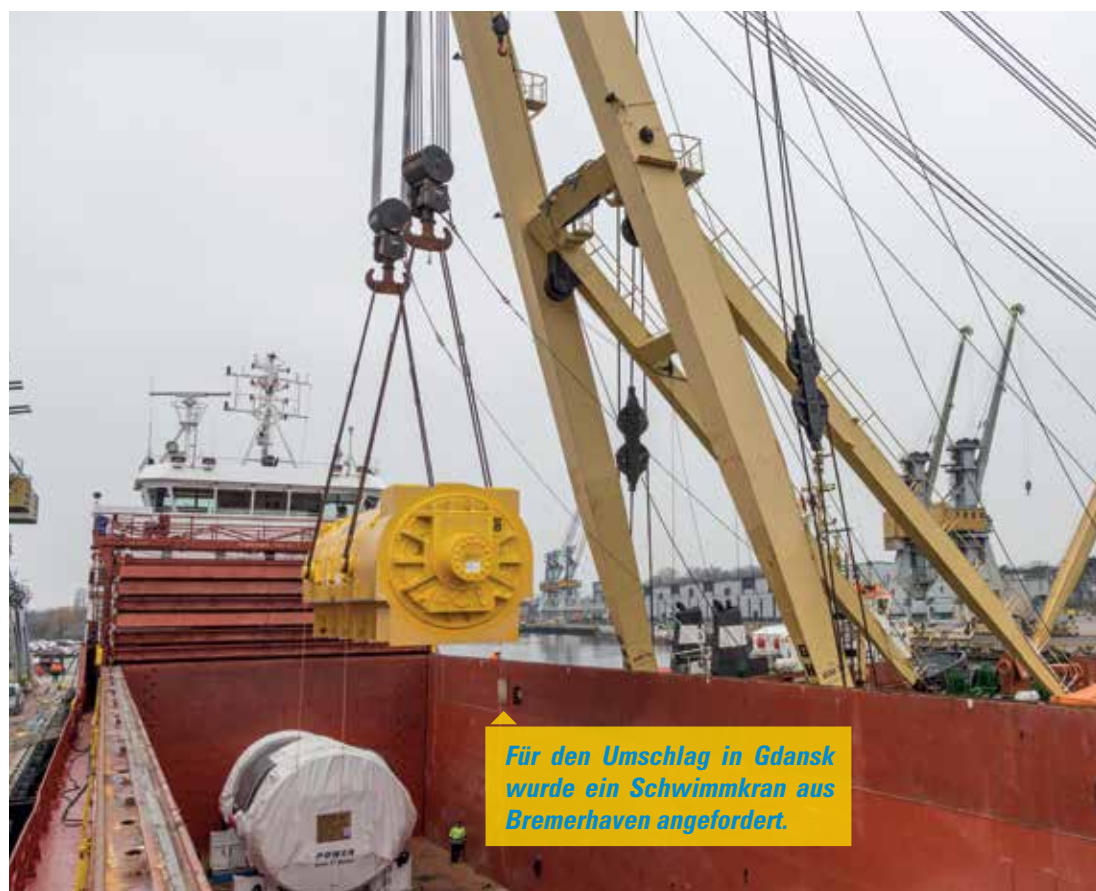
5.000 Kilometer durch Europa

Ausgehend von fünf Abgangsorten wurden die Komponenten über insgesamt rund 5.000 Kilometer bis zur Kraftwerksbaustelle in Plock transportiert. „Die K-Turbine und der Generator sowie Turbinenrotor und zwei Gehäuse-teile hatten ihren Ursprung im Siemens-Werk in Mülheim an der Ruhr in Nordrhein-Westfalen“, erklärt Albl. Aufgrund von Hochwasser kam es dort bereits zu Beginn des Projekts zu Konzeptänderungen. Die Komponenten mit einem Gesamtgewicht von rund 900 Tonnen konnten nicht wie geplant bereits in Mülheim auf ein Küstenmotorschiff umgeschlagen werden, sondern mussten zunächst mittels Binnenschiff bis Nordenham an der Wesermündung zur Nordsee transportiert werden. „Mit dem Küstenmotorschiff wären

wir aufgrund des Hochwassers an der Ruhr zu hoch geworden und hätten einige Brücken nicht unterfahren können“, erklärt Albl. Dort angekommen, erfolgte binnen eines Tages der ursprünglich nicht geplante Umschlag auf das Küstenmotorschiff. Weiters wurde die bereits in Nordenham zwischengelagerte Gasturbine nebst Abgasdiffusor mit Ausgangsort im Siemens-Werk Berlin zugeladen. Das war nötig, um die Komponenten via Nordostseekanal vorbei an der Mecklenburger und Pommerschen Bucht bis zum nächsten, etwa 1.500 Kilometer entfernten Umschlagplatz transportieren zu können. „Das wäre Gdynia gewesen“, sagt Albl. Doch leider sei aufgrund der Zeitverzögerung der dortige Werftkran nicht mehr verfügbar gewesen. Deshalb wurde die Seereise gleich bis Gdansk an der Weichselmündung fortgesetzt. Für den Umschlag der schwergewichtigen Hightech-Komponenten steht dort kein geeignetes Umschlagsgerät zur Verfügung. Deshalb wurde ein 600-Tonnen-Schwimmkran aus Bremerhaven geor-

dert. Damit konnten die Komponenten doch noch termingerecht auf die bereitstehenden Pontons umgeschlagen werden.

Die folgenden rund 350 Kilometer bis zur nächsten Umschlagsstelle wurden auf der Weichsel zurückgelegt. „Die Weichsel ist ein nicht stauregulierter Strom mit ganzjährig sehr niedrigem Wasserstand“, erklärt Albl die Kernproblematik. Deshalb wurden durch Best Logistics speziell modifizierte Schwerlast-Pontons mit wenig Tiefgang eingesetzt. Dadurch sei bei einem Ladungsgewicht von je rund 500 Tonnen ein maximaler Tiefgang von nur 1,4 Meter erreicht worden, merkt Albl an und berichtet, dass ein Jahr zuvor ein ähnlicher Transport auf der Weichsel stattgefunden habe und dieser bei einem Tiefgang von 1,8 Meter mehrere Monate festgesehen sei. Eine derartige Verzögerung war im Sinne des Auftraggebers unbedingt zu vermeiden. Binnen einer Woche waren die je zwei Barge und Pontons dann schnellstmöglich am Anlegeplatz in Plock angekommen.



Für den Umschlag in Gdansk wurde ein Schwimmkran aus Bremerhaven angefordert.

Nachlauf mit Hindernissen

Doch mit den Schwierigkeiten am Wasserweg waren noch nicht alle Hürden bewältigt. Schon die Entladerampe machte aufgrund permanenter Unterspülung durch den Fluss Probleme und entsprach somit nicht den statischen Erfordernissen. Die Lösung wurde mittels vier, zehn Meter tief in den Untergrund reichenden, Pfahlungen und zwei Betonfundamenten, jeweils links und rechts von der Rampe, erreicht. Darauf wurde ein schienengelagertes Hubgerüst positioniert. „Das ermöglichte uns die sichere Übernahme der beiden 500-Tonnen-Komponenten, nachdem sie mittels hydraulischer Verschiebeshilfen vom Schiff verschliffet wurden. In weiterer Folge wurden Gasturbine und Generator mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst der Niederlassung Krefeld auf einen Selbstfahrer umgeladen“, erklärt Albl den komplexen Ablauf zur Vorbereitung für den Nachlauf auf der Straße. Um eine statisch beeinträchtigte Brücke gefahrlos passieren zu dürfen, wurden der rund 500 Tonnen schwere Generator und die Gasturbine auf einem 18-achsigen Selbstfahrer mit „4-file-Konfiguration“ transportiert. Dadurch verteilt sich das Gewicht auf insgesamt 144 fahrbahnschonende Räder und es konnte auch eine statisch beeinträchtigte Brücke gefahrlos überwunden werden. Für das 30 Meter lange Fahrzeug waren drei folgende Kreisverkehre allerdings ein großes Hindernis. Deshalb wurde der SPMT nach der Brücke auf zehn Achsen zurückgebaut. Wenige Hundert Meter vor dem Abstellplatz waren die Mannen mit den himmelblauen Helmen



Die Entladerampe musste mit Pfahlungen und Betonfundamenten verstärkt werden.

allerdings noch einmal kräftig gefordert. Eine tiefliegende Rohrbrücke stellte sich dem samt Ladung etwa sieben Meter hohen Transport in den Weg. Mittels neuerlichem Einsatz des schienengelagerten Hubgerüsts konnte die Last allerdings unter der Rohrbrücke durchschliffet werden. Günstigere Voraussetzungen hatte das Transportteam bei einer weiteren Rohrbrücke. „Hier ging es sich ohne umfangreiche technische Maßnahmen aus, nachdem der SPMT hydraulisch auf eine niedrigst mögliche Fahrhöhe von 1,2 Meter abgesenkt wurde“, freut sich Albl. Die verbleibenden Komponenten wurden mittels zweier 500-Tonnen-Mobilkrane umgeladen. Für die Gewichte von maximal 133 Tonnen reichte eine auf acht Achsen reduzierte Variante des SPMT. Ab Mitte Mai wurden die zwischengelagerten Komponenten in das Maschinenhaus verfahren.

Straße und Schiene für finale Transporte

Etwa 300 Kilometer Wegstrecke wurden mit insgesamt 280 Tonnen schweren Kondensatorteilen auf der Straße zurückgelegt. Ausgangsort für die Teile war die südwestlich von Plock gelegene Stadt Opole. Aufgrund maximaler Stückgewichte von etwa 50 Tonnen und einer Breite von rund sieben Metern konnten diese Transporte auf herkömmlichen Semitiefhladern transportiert werden. Mitte Juni folgen dann noch insgesamt 200 Tonnen schwere Gehäuseteile für die Dampfturbine, ebenfalls von Opole ausgehend. In weiterer Folge werden dann noch ein Transformator mit 277 Tonnen sowie zwei Phasenschieber mit je 110 Tonnen durch den Felbermayr-Bereich für Internationale Tieflader-Bahntransporte zugestellt. Ausgangsorte für die rund 1.000 Kilometer weiten Transporte sind die Siemens Standorte Weiz und Linz in Österreich. Mit der Fundamentstellung dieser Komponenten im Oktober ist der Auftrag für Felbermayr abgeschlossen. Damit wird auch für Albl ein großartiger Auftrag zu Ende gehen. „Der Erfolg eines solchen Projektes liegt im Teamwork begründet“, sagt der 43-jährige Projekt- und Niederlassungsleiter des Standortes Nürnberg. Da passt auch die Aussage des verantwortlichen Baustellenleiters seitens des Auftraggebers Siemens nach Eintreffen der Heavy-Lifts: „What a week and special day for Plock! All Heavy Goods arrived safely at jobsite. Special thanks to Siemens Transportation Team and Company Felbermayr. So impressive work.“



Die 500 Tonnen schwere Weltrekord-Gasturbine hatte ihren Ursprung im Siemens-Werk in Berlin.

Tummelplatz für Transformatoren

Die 4.000 Quadratmeter große Lager- und Montagehalle verfügt auch über eine Ölauffangwanne.



Zum Video

Das Schwer- und Schüttgutterminal im Rheinhafen Krefeld bietet die perfekte Infrastruktur für das Laden, Löschen und Stauen von Binnen- und Küstenmotorschiffen sowie in Sachen Lagerei und Projektgeschäft. Beispielhaft dafür ist die Anlieferung und Einlagerung von Transformatoren, wie sie Mitte April stattgefunden hat.

Wir sind hier in Krefeld so etwas wie die Logistikkreuzung aller namhaften Trafogerhersteller. Aktuell haben wir etwa ein Dutzend Trafos mit Gewichten von 130 bis 365 Tonnen hier zwischengelagert“, freut sich Niederlassungsleiter Jürgen Schüring vom Standort Krefeld. Doch nicht nur für Umschlag und Lagerung bietet der Standort am Rhein ideale Voraussetzungen. „Einige Kunden nutzen die Möglichkeiten in der Halle auch für die Endmontage ihrer Industriekomponenten“, berichtet Schüring.

Umschlag von Schiff auf Kai

Mit 200 Tonnen Traglast gehört der Stationärkran „Big Rocky“ schon zu den Großkränen seiner Zunft. Im Falle schwererer Brocken teilt er sich aber die Last mit einem LR1750. So geschehen im April. Bei diesem Einsatz wurde ein 240 Tonnen schwerer Trafo vom Schiff auf den Kai umgeschlagen und zwischengelagert. Ausgangsort für den Spannungswandler war Nijmegen

in Holland. „Etwa zeitgleich wurde ein weiterer Trafo mit 179 Tonnen vom Binnenschiff auf den Kai umgeschlagen“, ergänzt Schüring und setzt fort, dass dieser Trafo in weiterer Folge mittels THP- Fahrwerke in die Halle gefahren worden sei. Dort erfolgte anschließend die finale Aufrüstung durch den Lieferanten. Denn die Halle verfügt neben Hallenkränen auch über eine Ölauffangwanne und bietet somit ideale Voraussetzungen für die Manipulation mit Transformatoren. Aber nicht nur Trafos sind am Felbermayr-Schwertgutterminal Krefeld willkommene Gäste. „Wir freuen uns über alles, was schwer ist“, meint Schüring und verweist auf fünf Zahnkräne, wie sie beispielsweise für Tunnelbohrmaschinen zum Einsatz kommen. Die Zahnkräne haben Durchmesser von bis zu 9,5 Metern und wurden kürzlich per Straße aus dem etwa 150 Kilometer östlich gelegenen Lippstadt (D) angeliefert. „Unsere Tür ist offen, auch für neue Kunden“, meint Schüring und freut sich auf weitere interessante Anfragen. ■



Gemeinsam stark: LR 1750 und Big Rocky

Hafeninformation Krefeld

- Linksrheinische Schwerguthalle mit 4.000 Quadratmetern Lager- und Montagefläche
- Hallenkrane mit 400 Tonnen maximaler Traglast
- Ölauffangwanne für Transformatoren und andere ölgefüllte Anlagen
- 40.000 Quadratmeter Freilager- und Manipulationsfläche
- 500 Tonnen Umschlagskapazität am Kai
- Verstärkte Kaimauer für den Einsatz von Mobil- und Raupenkranen
- 124 Meter Kailänge
- Multimodale Schnittstelle zum Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasser
- Herstellung von Industrieverpackungen durch Partnerunternehmen
- Laden, Löschen und Stauen von Binnen- und Küstenmotorschiffen

Fundamentstellung für Dampfspeicher

Vom weltweit tätigen Cellulosefaserhersteller Lenzing wurde Felbermayr 2015 mit Transport und Fundamentstellung eines Dampfspeichers beauftragt. Anfang Mai dieses Jahres erreichte der 72 Tonnen schwere und 17 Meter lange Stahlbehälter wohlbehalten sein Ziel im oberösterreichischen Lenzing. Damit begann die eigentliche Arbeit für „die Händischen“ der Felbermayr-Abteilung Einbringung.

Enge Platzverhältnisse und herausfordernde Problemstellungen gehören zu unseren täglichen Herausforderungen“, berichtet Herbert Gruber von der Abteilung Einbringung in Linz. Er war es auch, der das Projekt mit rund eineinhalb Jahren Vorbereitungszeit begleitete und zusammen mit seinen Kollegen Lösungsvorschläge erarbeitete.

Im gegebenen Fall war das Problem eine mehrere Jahrzehnte alte Brücke, für die es keine statischen Berechnungen mehr gab. Deshalb musste eine Lösung gefunden werden, um die 45 Meter lange Brücke zu überwinden. „Wir haben mehrere Varianten geprüft“, sagt Gruber. Zu guter Letzt sei aber die Errichtung einer Verschiebbahn die zeiteffizienteste und somit auch ökonomischste Lösung gewor-

sen. Voraussetzung dafür war allerdings das Vorhandensein definierter Auflagepunkte, um die Masse des Dampfspeichers in den Untergrund ableiten zu können. Gemeinsam mit dem Statiker wurde dazu eine Lösung gefunden.

Ausgangsort für den Dampfspeicher mit einem Durchmesser von 5 Metern und einer Länge von 17 Metern war das Vorarlberger Familienunternehmen Bertsch in Bludenz. Für die rund 400 Kilometer bis zum Zielort in Lenzing waren zahlreiche verkehrlenkende Maßnahmen nötig. Durch den „Heimvorteil“ des für den Transport zuständigen Vorarlberger Unternehmens Bautrans konnte die Zustellung aber zeiteffizient umgesetzt werden. Nach der Ankunft im Werk

Lenzing wurde der 72 Tonnen schwere Dampfspeicher mit einem Teleskopkran auf einen 8-achsigen Selbstfahrer umgeschlagen. Beim etwa 1.000 Meter weiten Transport am Firmengelände bewährten sich die kompakten Abmessungen des Selbstfahrers. Somit konnten auch enge Kurvenradien bewältigt werden.

500-Tonner im Einsatz

Zur Zentimeterarbeit wurde dann der Umschlag des Stahlbehälters auf die Verschiebbahn. Zum Einsatz kam dafür ein Teleskopkran mit 500 Tonnen Traglast. Um die maximale Ausladung von 17 Metern mit dem 72 Tonnen schweren Dampfspeicher bewältigen zu können, wurde der Kran mit 105 Tonnen aufballastet. Dank der konzentrierten Arbeit des Kranführers, seinem Einweiser und den Mitarbeitern an den Lavierseilen, konnte der Behälter aber zentimetergenau an den bedrohlich nahestehenden Rohrbrücken vorbei auf der Verschiebbahn abgesetzt werden.

Jungferneinsatz für Hydraulikaggregat


Jetzt begann die Arbeit der „Händischen“, wie sich die Mitarbeiter der Abteilung Einbringung selber nennen. Vor ihnen lag eine 51 Meter lange Verschiebbahn, die in 85 Zentimeter Höhe errichtet wurde. „Somit erreichen wir das Fundament nach dem Verschleiten in der idealen Höhe, um es mit den Hydraulikhebern absetzen zu können“, erklärt Gruber und weist auf ein neues Hydraulikaggregat hin. Dieses Gerät wurde zusammen mit der Firma Neuson hydrotec entwickelt. Trotz eines geringe-



Herbert Gruber von der Abteilung Einbringung in Linz freut sich: Das gemeinsam mit Neuson hydrotec entwickelte Hydraulikaggregat schafft einen Meter pro Minute. Das sei die Champions League in Sachen Verschiebbahn, meint dazu der langjährige Felbermayr-Mitarbeiter und fügt hinzu, dass damit ohne Probleme 450 Tonnen bei einem Betriebsdruck von nur 150 Bar verschoben werden können.



Für werksinterne Fahrten ist der Selbstfahrer das ideale Transportmittel.



Eine große Herausforderung war, dass die rund 80 Jahre alte Brücke auch für den Aufbau der Verschiebbahn nicht mit schweren Fahrzeugen befahren werden konnte.



Für den Umschlag vom Selbstfahrer auf die Verschubbahn kam ein LTM1500 mit 105 Tonnen Ballast zum Einsatz.

ren Betriebsdrucks von 100 Bar, anstatt der üblichen 200 Bar, kann damit eine vielfach höhere Geschwindigkeit beim Verschieben erreicht werden. „In unserem Fall etwa ein Meter pro Minute“ sagt Gruber und ergänzt: „Möglich wird das aufgrund eines stärkeren Aggregats mit mehr Literleistung“. Erfindergeist ist aber auch in anderen Dingen nicht zu verleugnen. So basiert zum Beispiel das Grundelement der eigentlichen Verschubbahn aus Bahnschienen, die mit ei-

ner Rückhaltevorrichtung versehen den Vorschub mittels hydraulischem Schubzylinder ermöglichen. „Von der Stange“ gebe es in unserer Branche kaum etwas zu kaufen, meint Gruber und verweist auf das ausgeprägte Sicherheitsdenken und die enge Zusammenarbeit mit Zertifizierungsunternehmen bei solchen Eigenentwicklungen. Das eigentliche Verschieben und die Fundamentstellung mittels Hydraulikheber waren nach einem Tag erledigt. Inklusive Vor- und

Nacharbeit nehme so ein Auftrag aber in der operativen Umsetzung rund eine Woche Arbeit in Anspruch. Für die Lenzing AG war das die Voraussetzung zur Optimierung eines Prozesses zur Spitzenabdeckung in der Herstellung von Zellstoff. Die endgültige Inbetriebnahme erfolgte nach einem eingehenden Funktions- und Abnahmeprozess Ende Juli 2016. ■



Die Verschubbahn war 51 Meter lang und durfte nur auf vordefinierten Punkten auf der Brücke aufliegen.

Für die Fundamentstellung kamen vier Hydraulikheber mit je 50 Tonnen Hubkraft zum Einsatz.

FOTOS: MARKUS LACKNER

Schwertransport für den BBT

Mehr als 100 Transporte absolvierte das Felbermayr-Tochterunternehmen Baurtrans Ende vergangenen Jahres für den Brenner Basistunnel. Ladegut waren bis zu 120 Tonnen schwere Komponenten für die Tunnelbohrmaschine.



Der 80 Tonnen schwere Bohrkopfmittelteil wurde auf direktem Weg zur Montagestelle in den Tunnel gefahren und nicht auf den Selbstfahrer umgeschlagen.

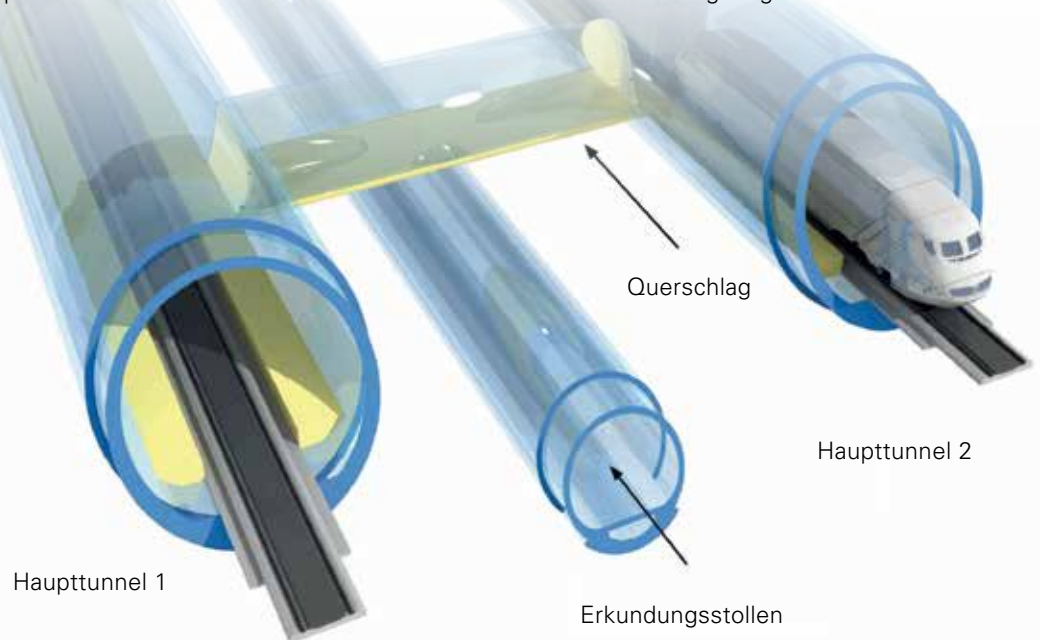
Am 1. Oktober 2015 begannen die Vortriebsarbeiten für den Erkundungsstollen zwischen den Zugangsstollen Ahrental und Wolf. Die dafür eingesetzte Tunnelbohrmaschine hat mehr als 2.020 Tonnen Gewicht und bohrt einen Rohbautunnel mit einem Durchmesser von 7,90 Metern in den Felsen. Die Transporte für diese Fräse mit einem Querschnitt von 49 Quadratmetern wurden von der Arge Tulfes Pfons, bestehend aus Strabag und Salini impregilo, an Baurtrans vergeben. „Insgesamt waren dafür 115 Lkw-Transporte nötig“, teilt Abteilungsleiter Josef Ammann von Baurtrans Lauterach mit.

Brückenablastung behindert Projekt

Für die rund 500 Kilometer weite Strecke von Schwanaun in Deutschland bis zum Zielort nahe Innsbruck waren zahlreiche verkehrslenkende Maßnahmen nötig. Um die logistische Herausforderung samt Genehmigungen stemmen zu können, bedurfte es vier Monate Vorbereitungszeit. Teure und mit viel Aufwand verbundene Änderungen ergaben sich aufgrund einer Brückenablastung in Deutschland, erklärt Ammann: „Während der Vorprüfung wurde uns noch zugesagt, dass wir alle Brücken auch mit dem 144 Tonnen schweren Antriebselement und einem ebenso schweren Hauptträger pas-

sieren können. Doch während der Genehmigungsphase wurden einige Brücken abgelastet, sodass nur noch 120 Tonnen Transportgewicht zugelassen waren. Das erforderte kosten- und zeitintensive Umbaumaßnahmen, um das Gewicht der beiden Komponenten entsprechend zu reduzieren. Alles in allem

seien die Transporte aber dennoch in der geforderten Zeit durchgeführt worden. Der Transport durch den vier Kilometer langen Zufahrtstunnel zur eigentlichen Baustelle erfolgte mittels herkömmlicher Tieflader. Für schwerere Teile wurde der Selbstfahrer eingesetzt. Für die Umschlags- und Montagearbeiten kamen zahlreiche Krane und Bühnen zum Einsatz. Mit dabei war auch ein 400-Tonnen-Hubgerüst, das für Teilarbeiten zur Montage der Tunnelbohrmaschine eingesetzt wurde. Seit Oktober 2015 ist die Tunnelbohrmaschine in Betrieb. Bis 9. Juli wurde ein Vortrieb von 2.000 Metern erreicht. Für die Fertigstellung dieses Losabschnittes sind weitere 13 Kilometer nötig. Letztendlich wird dieser Tunnel vorläufig als Erkundungsstollen und für den Abtransport des anfallenden Materials der Haupttröhren dienen. Nach der Inbetriebnahme 2025 soll er primär zur Entwässerung eingesetzt werden. ■



Mit 64 Kilometern Länge wird der Brenner Basistunnel nach seiner Inbetriebnahme die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt sein. Zu den Besonderheiten des BBT zählt der sogenannte Querschlag – eine Verbindung zwischen den beiden Haupttröhren. Solche Querschläge werden alle 333 Meter gemacht und dienen als Fluchtweg. Eine weitere Novität ist der Erkundungsstollen. Er befindet sich mittig, zwölf Meter unter den beiden Haupttröhren und misst etwa sechs Meter im Durchmesser. Der Brenner Basistunnel führt von Innsbruck (A) über den Brenner nach Franzensfeste in Italien. Die offizielle Freigabe für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr soll 2026 erfolgen.

Felbermayr unterstützt Snowboard-Nachwuchshoffnung

Seit vielen Jahren unterstützt Felbermayr regionale und internationale Sportveranstaltungen, Teams sowie Athletinnen und Athleten. Nach dem Motto „klein aber fein“ hat sich neuerdings auch ein Snowboarder in die Sponsoringnehmer der Felbermayr-Holding eingereiht. Er heißt Jacob Meringer und möchte noch viel erreichen mit dem Sportgerät, das für ihn das Brett der Welt bedeutet.

Bereits mit sechs Jahren stand Jacob Meringer erstmals am Snowboard. Und er stand so gut und fest drauf, dass er von Anfang an wusste: „das ist cool und schaut lustig aus, dabei bleibe ich“. Doch nur cool und lustig war dem talentierten Jacob rasch zu wenig und so wechselte der heute 15-Jährige vom Freestyle-Board zum Race-Board.

Lipizzaner auf dem Race-Board

Mit zwölf Jahren heuerte Meringer beim Snowboardclub „Lipizzaner-Team“ in Köflach an. Bei dem auf Snowboard-Nachwuchs spezialisierten Verein bekam Jacob ideale Voraussetzungen. Schon im ersten Jahr seiner Mitgliedschaft wurde

er vierter bei den Kärntner Landesmeisterschaften. Im Folgejahr wurde er Landesmeister. Laut Jacob sei die Mentalität im Lipizzaner-Team etwas ganz Besonderes; ein Gefühl, das der junge Sportler und seine Vereinskollegen mit dem inoffiziellen Slogan „Lipizzaner-Style immer geil“ auf ihre Weise pointieren.

Als größte Erfolge in der vergangenen Saison nennt Jacob den Titel des österreichischen Meisters, den er in der Disziplin Parallel-Riesen-Slalom erringen konnte. Aufgezeigt hat Jacob aber auch beim Alpe Adria Snowboardcup. Bei dieser Rennserie waren 105 Teilnehmer aus fünf Nationen am Start – Jacob erreichte den dritten Platz. Etwa ein Dutzend weitere Medail-



„Ich bin stolz, dass ich Felbermayr vertreten darf.“
Jacob Meringer

lenränge sind ein weiterer Beweis für das Talent und den Ehrgeiz des jungen Grazers. Doch zur Freude seiner Eltern und Großeltern hangle sich Jacob nicht nur auf verschneiten Hängen erfolgreich von einem Tor zum nächsten, sondern sei auch in der Schule vorne dabei. So hat er heuer die fünfte Klasse des Sport-Borg Graz „mit gutem Erfolg“ abgeschlossen.

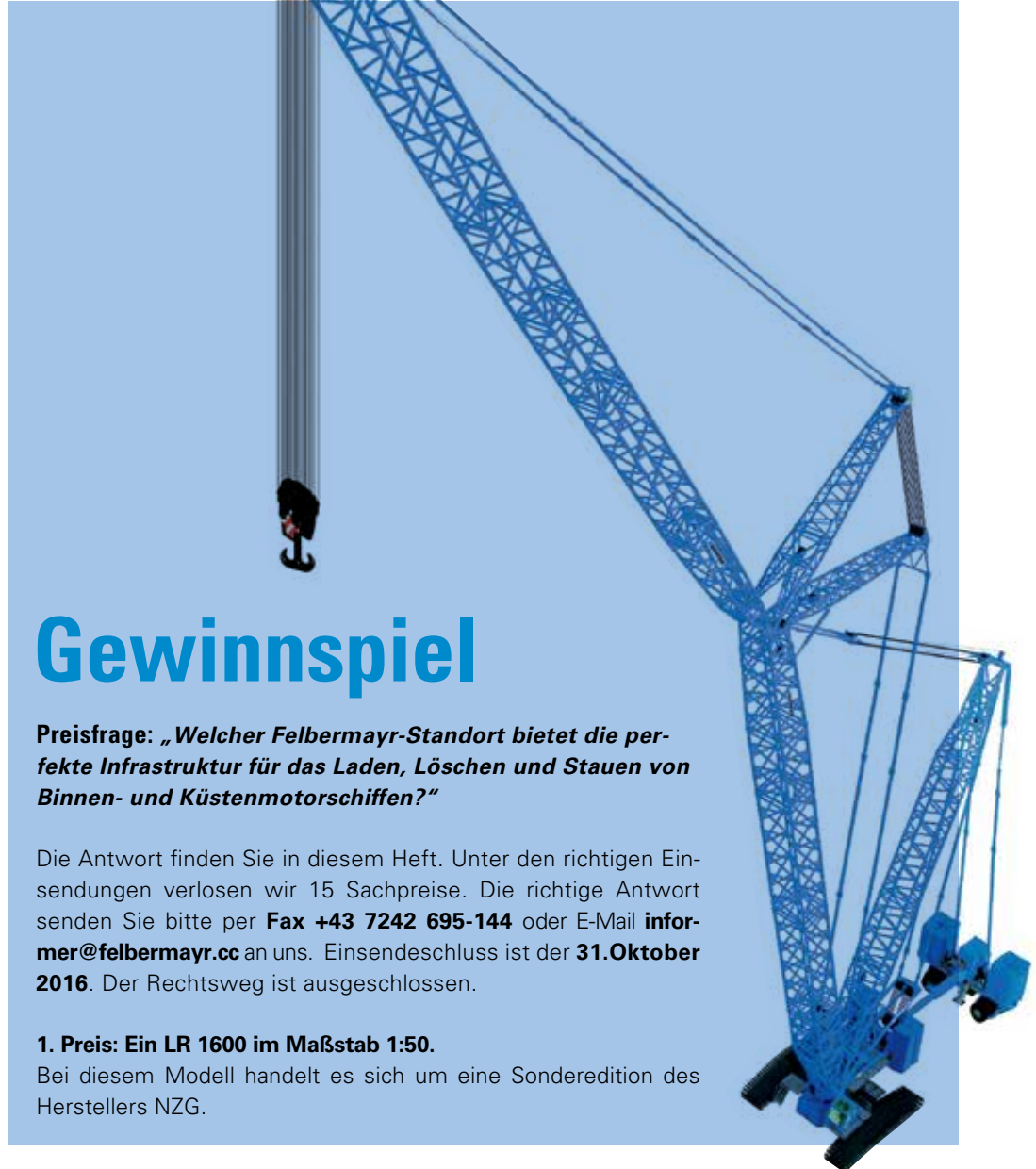
Für die kommende Saison bereitet sich Meringer mit 21 Stunden Training pro Woche vor. Dazu gehören vorwiegend Krafttraining sowie koordinative Übungen und die Erhöhung der Schnelligkeit. Doch auch im Schnee wird Meringer mit einigen Teamkollegen des Lipizzaner-Teams in den Sommerferien seine Technik weiter verbessern. Und zwar im weltweit größten Indoor-Ski-Resort im niederländischen Landgraaf.





FELBERMAYR BAU Neuer technischer Geschäftsführer

Stefan Hielle ist seit April 2016 technischer Geschäftsführer des Felbermayr Bau. Bisher hat Hielle im In- und Ausland erfolgreich Projekte im Infrastruktur-, Kraftwerks und Industriebau akquiriert und umgesetzt. In diesen Funktionen eignete er sich umfangreiche Kompetenzen in Führungs- und Organisationsentwicklung an. In dieser Funktion folgt Hielle Hannes-Sebastian Huber, der das Unternehmen auf eigenen Wunsch verließ.



Gewinnspiel

Preisfrage: „Welcher Felbermayr-Standort bietet die perfekte Infrastruktur für das Laden, Löschen und Stauen von Binnen- und Küstenmotorschiffen?“

Die Antwort finden Sie in diesem Heft. Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir 15 Sachpreise. Die richtige Antwort senden Sie bitte per **Fax +43 7242 695-144** oder E-Mail **informer@felbermayr.cc** an uns. Einsendeschluss ist der **31. Oktober 2016**. 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.

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.

Franz Fischer – Sareno/Ulrichsberg, **Karl Grünwald** – Deponiebau/Hagn Umwelttechnik, **Günther Teuber** – Deponiebau/Hagn Umwelttechnik, **Hans Binder** – Wasserbau/Hagn Umwelttechnik,

Dieter Peters – Deponiebau/Hagn Umwelttechnik, **Engelbert Pinzl** – Braunau, **Ing. Roland Koll** – Hochbau/Wels, **Franz Linortner** – MTA/Wels, **Ingeborg Ortner** – Verwaltung Wels/Buchhaltung, **Franz Jauernegger** – Abfallwirtschaft /Wels, **Johann Huber** – Tiefbau /Wels, **Georg Nenad** – Tiefbau/Wels, **Mustafa Grbic** – Hochbau/Wels, **Ivo Vinojic** – Hochbau/Wels, **Frank Michelson** – Kran Bautzen/NL Bautzen, **Henry Hoffmann** – Kran Kamenz/NL Bautzen, **Johannes Hanke** – Kran Spremberg/NL Bautzen,

Hans-Jürgen Bunde – Kran Dresden/NL Bautzen, **Dieter Klemke** – Kran Bautzen/NL Bautzen, **Klaus Schütze** – Kran Spremberg/NL Bautzen, **Sigrid Westphal** – Disposition Dresden/NL Bautzen, **Pierre Pozol** – Außenstelle Thionville/Haeger & Schmidt, **Gabriele Schüler** – Projektlogistik/Haeger & Schmidt, **Günther Friedrich** – Monteur/Wimmer Maschinentransporte, **Rudolf Rathmann** – Projektleiter/Wimmer Maschinentransporte, **Sante Siligato** – Mechaniker/Wimmer Maschinentransporte

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:** Markus Weickinger · **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. Aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung sind alle Aussagen in diesem Dokument als geschlechtsneutral zu verstehen. **Drucklegung:** August 2016

**LEISTUNGSSTARK
ZUVERLÄSSIG
EINFACH
MANITOU**



Ihr Ziel: Schnelleres Arbeiten. Manitou's Lösung: Eine kompakte und wendige Maschine für zügiges Manövrieren auf allen Baustellen. Manitou, die clevere Wahl für Ihren Arbeitstag!

MANITOU
HANDLING YOUR WORLD
manitou.com

RUTHMANN
professionals at work

RUTHMANNSTEIGER® T 630

HEIGHT performance for rent at FELBERMAYR



Arbeitshöhe
working height
63 m



Seitl. Reichweite
lateral outreach
39 m

RUTHMANN GmbH

Gewerbeparkstr. 3 | 8143 Dobl bei Graz | AUSTRIA
Fon: +43 3136 55350 | Fax: +43 3136 55350-9
www.ruthmann.at

RUTHMANN GmbH & Co. KG

Von-Braun-Straße 4 | 48712 Gescher-Hochmoor | GERMANY
Fon: +49 2863 204-0 | Fax: +49 2863 204-212
www.ruthmann.de

RUTHMANN ist ein modernes und innovatives Unternehmen, das national und international erfolgreich im Bereich Arbeitsbühnen und Spezial-Nutzfahrzeuge operiert.

RUTHMANN is a modern and innovative aerial platform and utility vehicle organization that successfully operates on a national and international level.

Unsere Marken/Our brands

STEIGER®
BLUELIFT

ECOLINE
CARGOLOADER®