2012 PRESSESPIEGEL

FELBERMAYR®

www.felbermayr.cc

Treffen der Mächtigen

Nein, wir reden hier nicht vom WEF in Davos. Denn wenn sich die Spezialtransporte von Felbermayr und Bautrans begegnen, ist das für Fotografen viel spannender.

Transport 1: Schiffstransport von Linz nach Biel

Der Weg führte von Linz über Au, Lustenau, Winterthur, Wettingen (mit Zwischenhalt), weiter über Olten, Schönbühl bis ans Ziel in Biel. Für dieses neue Bielerseeschiff waren insgesamt zehn Transporteinheiten in vier Etappen nötig. Der erste Transport wurde mit vier Spezialfahrzeugen durchgeführt. Die nächsten drei waren mit jeweils zwei Fahrzeugkombinationen unterwegs. Es war die Überbreite der Lasten, welche zwischen 4,6 bis 5,8 Meter beanspruchte. Das Gewicht war nicht höher als 40 Tonnen. Ein grosser Teil der Strecke führte das Spezialistenteam jeweils nachts über die Autobahn.

Die Begegnung

Auf der Strecke musste dieser Transport am Tag anhalten (Lenkpause). Während dieser Zeit wurde ein weiterer Spezialtransport an ihm vorbeigelotst. Dies war möglich, da diese Fahrzeuge (auf den Bildern: orangefarbene Mercedes-Benz) keine grosse Überbreite hatten.

Transport 2: Tragseile für eine Luftseilbahn

Geladen wurden die Trommeln bei der Firma Fatzer Drahtseilwerke in Romanshorn. Von dort transportierte man die Ware auf zwei Tiefgängern mit einer Gesamtlänge von je 44 Metern zum Zielort. Jede dieser Trommeln hatte ein Gewicht von 118 Tonnen und beide Tragseile hatte eine Länge von 5920 Metern. Somit war jedes dieser Spezialfahrzeuge 201 Tonnen schwer. Trotzdem konnten diese Fahrzeuge die Autobahn auch tagsüber nutzen, da diese Masse noch in der Toleranz lagen. Diese Route führte von Romanshorn über Winterthur, Wettingen, durch den Bötzberg zum Birsfelder Hafen, wo es Richtung Sochi über den Wasserweg weiterging.

Klaus und Peter nutzen ihre Pause zum Lesen der Trucker TIP.

Text: Rita Moser
Fotos: Hans Fre

Begegnung der Transporte.

Logisch: Das Begleitfahrzeug wartet auf die Polizeibegleitung in Wettingen.

40 „gewichtige“ Jahre BauTrans feiert Jubiläum

Hervorragend etabliert hat sich das auf Sonder- und Schwertransporte sowie Hebetechnik und Montagelogisitk spezialisierte Unternehmen aus Lauterach. Die Entstehungsgeschichte des Felbermayr Tochterunternehmens reicht bis ins Jahr 1972 zurück und kann auf eine erfolgreiche Entwicklung zurückblicken.

„Wir haben viel bewegt“, freut sich Geschäftsführer Christoph Nüßler über die erfolgreiche Entwicklung des Vorarlberger Unternehmens. Das ursprünglich zur Abdeckung des Transportbedarfs der Vorarlberger Bauwirtschaft gegründete Unternehmen erhält heute Aufträge in ganz Europa und hat auch sein Produktportfolio maßgeblich erweitert: „Unsere Dienstleistungen reichen von der Kran- und Staplervermietung über Sonder- und Schwertransporte bis hin zur kompletten Übersiedelung und Einbringung von tonnenschweren Maschinen“, freut sich Nüßler.

Standorte in Ungarn, Deutschland und Liechtenstein stärken den Rücken des ISO und SCC zertifizierten Unternehmens. Aber auch die Zugehörigkeit zur international tätigen Felbermayr Holding stärkt das Vorarlberger Unternehmen, weiß Nüßler zu berichten: „Das Manipulieren von sogenannten „oversized Cargoes“ erfordert oftmals Spezialequipment, dessen Anschaffung bei einem Unternehmen unserer Größenordnung nicht wirtschaftlich wäre. Da ist es gut auf unbürokratische und kollegiale Weise auf den Fuhrpark von Felbermayr zugreifen zu können“. Weiters sei auch die europaweite Dichte der Standorte oftmals ein entscheidendes Kriterium für die Abwicklung ökologisch und ökonomisch sinnvoller Transporte.

Ergänzend zu Transport und Montagelogistik ist BauTrans auch in der Kran- und Bühnenvermietung tätig.

Stolz ist Nüßler insbesondere auch auf seine Mitarbeiter: „Sie werden tagtäglich vor neue Herausforderungen gestellt, das fordert und fördert uns.“ Dadurch entsteht ein Know-how, das kaum zu ersetzen ist. Denn auf den Baustellen gilt es oftmals aufgrund nicht planbarer Ereignisse zu improvisieren, dann ist schnelles und richtiges Handeln gefragt. Das ist ein wesentlicher Bestandteil des Erfolgs, kommentiert Nüßler der auch den aktuell wirtschaftlich schwierigen Zeiten mit Zuversicht begegnet: „Zusammen mit unseren Kunden und Partnern werden wir auch diese Herausforderungen meistern.“

Kronen Zeitung
ENERGIE AG
Energiespar Messe
2.3.-4.3.2012
LINZ AG

◂ Auch dem Thema E-Cars widmen sich mehrere Top-Aussteller.

Zukunft gesichert: Erleichterte Gesichter bei Meister

Nach der Übernahme durch die Welser Unternehmensgruppe Felbermayr ist man froh, dass es weitergehen kann

Von Katrin Schreiber

Hengersberg. Der weiße Modellbagger mit dem Firmenlogo drauf steht unbeirrt in seinem Schaukasten. Daneben plätschert in der Eingangshalle der Hengersberger Meister-Zentrale der Wandbrunnen munter vor sich hin, das gemalte Bild darüber entführt den Betrachter auf eine Flussbaustelle, durch die Schiff „Niko" seine Bahn zieht. Die Menschen, die quer durch die Halle wuseln, wirken deutlich entspannt. Das Lächeln auf den Gesichtern zeugt davon, dass die schlimmste Zeit überstanden ist.

ANZEIGE
Goldankauf zu fairen tagesaktuellen Preisen!
Goldkontor in der Rosengasse 11
Bargeld sofort – ☎ 0991-36 17 16 35

Denn vor drei Monaten, als Reinhold Meister den Insolvenzantrag hatte stellen müssen, saß der Schock erst einmal tief. Dass der renommierte Hengersberger Fluss- und Autobahnbau-Betrieb wegen der Zahlungsausstände eines großen Kunden würde aufgeben müssen, hatte davor keiner geahnt. Erst jetzt, wo der Investor feststeht (DZ berichtete), ist das Aufatmen deutlich zu spüren: Die unverschuldet in die Krise geratene Reinhold Meister GmbH hat dank der Unternehmensgruppe Felbermayr eine Zukunft. Unter welchem Namen, steht zwar noch nicht fest, auch nicht, wie viele der zurzeit 200 Mitarbeiter in Hengersberg und 180 in den Tochterfirmen werden bleiben können. „Bitte verstehen Sie, dass wir dazu noch nichts sagen können", sagt Geschäftsführer Horst Felbermayr, dritte Generation des österreichischen Familienunternehmens mit heute 1900 Mitarbeitern an 47 Standorten in 14 Ländern. Horst Felbermayr sitzt in der Firmenzentrale in Wels und weiß selbst erst seit Mittwochfrüh, dass der Kauf des Hengersberger Betriebs unter Dach und Fach ist. „Für uns ist es jetzt mal das Wichtigste, dass es weitergeht."

Welcher Name einmal am Firmengebäude stehen wird, weiß noch niemand. Sichergestellt ist aber das Wichtigste: Die Firma Meister in Hengersberg hat eine Zukunft. – Foto: Binder

Landrat Christian Bernreiter war davon ohnehin überzeugt: „Das war klar, denn die Firma Meister hat immer hohe Kompetenzwerte gehabt." Dennoch ist er froh, dass der Fortbestand des Unternehmens nun tatsächlich besiegelt ist. Genauso geht es dem Bürgermeister des Marktes, Christian Mayer: „Es ist eine hervorragende Firma, und wir haben damit gerechnet, dass jemand sie übernimmt. Es war nur noch die Frage, wer es wird." Er freue sich, dass nun im vierten Monat das Unwissen und Warten ein Ende hat. Über die Unternehmensgruppe Felbermayr hat Mayer bereits in Erfahrung gebracht, dass sie einen guten Leumund hat. Dazu galt einer seiner ersten Anrufe den Freunden in Hengersbergs Partnergemeinde Gunskirchen – denn das grenzt direkt an Wels an.

Meister: Für Firma und Mitarbeiter gute Lösung

Österreichische Unternehmensgruppe Felbermayr neuer Firmeneigentümer – 230 von zuletzt 380 Arbeitsplätzen „gerettet"

Von Alois Schleifl

Hengersberg/Wels. Reinhold Meister, der vor 37 Jahren das gleichnamige Bauunternehmen gegründet hatte, für das er vor drei Monaten Insolvenzantrag hatte stellen müssen, atmet spürbar auf – auch wenn er nicht mehr Eigentümer der Firma ist: „230 Arbeitsplätze gerettet, und die Firma hat wieder eine Zukunft. Der Kauf durch die österreichische Felbermayr-Gruppe ist eine gute Lösung."

Die Weichen dafür wurden in langen Verhandlungen geschaffen, wie gestern die Insolvenzverwalter Dr. Martin Prager und Hanns Pöllmann mitteilten. Am Dienstagabend habe der Gläubigerausschuss dem Verkauf des wesentlichen Geschäftsbereichs Wasserbau der Muttergesellschaft Reinhold Meister GmbH an die österreichische Firma mit Sitz in Wels zugestimmt. Felbermayr wolle zudem die geschäftlichen Aktivitäten der Meister-Tochterunternehmen Hagn Umwelt GmbH, Olching, RM Beteiligungsgesellschaft mbH, Hengersberg, RM Logistik + Service GmbH, Hengersberg und MR Bau GmbH, Deggendorf kaufen. In den kommenden Tagen sollen die entsprechenden Verträge unterzeichnet werden. Felbermayr wolle sämtliche laufende Bauprojekte der Meister-Gruppe weiter fortführen.

Das Firmengebäude der Reinhold Meister GmbH. – Fin

Reinhold Meister

Für zwei der sechs Tochterfirmen habe sich kein Käufer gefunden. Bereits vor einigen Wochen sei die Bergauer Bau GmbH, Waldsassen, geschlossen worden. „Ein Großteil der 50 Mitarbeiter ist zu einem Wettbewerber in der Nähe des Firmensitzes gewechselt", sagte Dr. Prager. Die BUL Gesellschaft für bergbauliche Rekultivierung, Umwelttechnik und Landschaftsgestaltung mbH, Deggendorf, eine Holding ohne eigenen Geschäftsbetrieb und ohne eigene Mitarbeiter, werde aufgelöst. „Durch die Übernahme gelingt es, rund 230 Arbeitsplätze zu sichern", erklärten Prager und Pöllmann. Dies sei ein Erfolg.

Im vergangenen Jahr hatte die Firma Meister noch rund 650 Mitarbeiter; bei Insolvenzeröffnung im Februar aber lediglich noch etwa 380. „Mit dem gemeinsamen Verkauf haben wir das bestmögliche Ergebnis erzielt", so Prager und Pöllmann. Sie sicherten mit dem Verkauf Erhalt und Struktur der wesentlichen Teile der Unternehmensgruppe zu. Laut Reinhold Meister hat seine ehemalige Firma bereits über einen langen Zeitraum mit der Felbermayr-Gruppe zusammengearbeitet. Auch deshalb sei der Verkauf an die Österreicher eine gute Sache.

Von der Firma Felbermayr war gestern keine Stellungnahme zu erhalten. Wie aus dem Internet-Auftritt hervorgeht, hat das Unternehmen eine 70-jährige Tradition. Es ist mit 47 Standorten in 14 Ländern (in Deutschland 13 Standorte, davon mit Nürnberg und Neu-Ulm zwei in Bayern) europaweit vertreten. 2011 beschäftigte die Felbermayr-Gruppe dem Internet-Auftritt zufolge rund 1900 Fachkräfte, die einen nicht konsolidierten Nettoumsatz von 361,1 Millionen Euro erwirtschafteten.

Die Felbermayer-Gruppe hat sich auf die Bereiche Spezialtransport, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavyliftthandling sowie Tief- und Hochbau spezialisiert. Ergänzt wird die Leistungspalette durch den lokalen Vertrieb von Kies sowie die Bereiche Bauschuttrecycling und Abfallwirtschaft. Der Sektor Bau erlöste laut dem österreichischen Industriemagazin Solid 2010 mit 500 Mitarbeitern 72,9 Millionen Euro.

Die Firma Meister war nach eigenen Angaben wegen nicht bezahlter Bauleistungen und einem Rechtsstreit durch und mit dem Bauriesen Bilfinger Berger in Schieflage geraten.

Hengersberg | 29.02.2012 | 19:41 Uhr

"Bestmögliches Ergebnis" bei Rettung von Meister

Lesenswert (24) | Weitersagen | drucken

Artikel

Der Firmensitz der Reinhold Meister GmbH in Hengersberg. – Foto: Binder

Die im November 2011 insolvent gegangene Hengersberger Baufirma Meister hat einen neuen Besitzer. Wie die Insolvenzverwalter am Mittwoch mitteilten, wird die Unternehmensgruppe Felbermayr aus Wels (Oberösterreich) den Geschäftsbereich Wasserbau der Reinhold Meister GmbH sowie vier von sechs Töchtern erwerben. Von den zuletzt noch 380 Meister-Mitarbeitern würden 230 übernommen. 2010 hatte Meister nach eigenen Angaben mit 650 Mitarbeitern 140 Miollionen Euro Umsatz erzielt. Felbermayr erreichte 2011 mit 1900 Mitarbeitern 361 Millionen Euro Nettoumsatz.

Information

- Alle Hintergründe finden Sie HIER
- Archiv: Übernahme zunächst gescheitert

Die Weichen für die Übernahme wurden in langen Verhandlungen geschaffen, wie die Insolvenzverwalter Dr. Martin Prager und Hanns Pöllmann mitteilten. Am Dienstagabend habe der Gläubigerausschuss dem Verkauf des wesentlichen Geschäftsbereichs Wasserbau der Muttergesellschaft Reinhold Meister GmbH zugestimmt. Felbermayr wolle zudem die geschäftlichen Aktivitäten der Meister-Tochterunternehmen Hagn Umwelt GmbH, Olching, RM Beteiligungsgesellschaft mbH, Hengersberg, RM Logistik + Service GmbH, Hengersberg und MR Bau GmbH, Deggendorf kaufen. In den kommenden Tagen sollen die entsprechenden Verträge unterzeichnet werden. Felbermayr wolle sämtliche laufende Bauprojekte der Meister-Gruppe weiter fortführen.

"Mit dem gemeinsamen Verkauf haben wir das bestmögliche Ergebnis erzielt", so Prager und Pöllmann. Sie sicherten mit dem Verkauf Erhalt und Struktur der wesentlichen Teile der Unternehmensgruppe zu. Laut Reinhold Meister hat seine ehemalige Firma bereits über einen langen Zeitraum mit der Felbermayr-Gruppe zusammengearbeitet.

– si

Einen ausführlichen Bericht lesen Sie am 1. März in der Passauer Neuen Presse oder hier.

Dokumentinfo | +1 | Tweet | Empfehlen

Kraftwerksbau in Niklasdorf

Seit Februar 2011 arbeiten Mitarbeiter des Felbermayr-Bereichs »Bau-Salzburg« an dem Ausbau und der Errichtung eines Kraftwerks an der Mur. Das im steirischen Niklasdorf gelegene Kraftwerk wird nach seiner Inbetriebnahme im Januar 2013 zusammen mit dem Altanlagenbestand eine Leistung von rund 3.000 Kilowatt bringen.

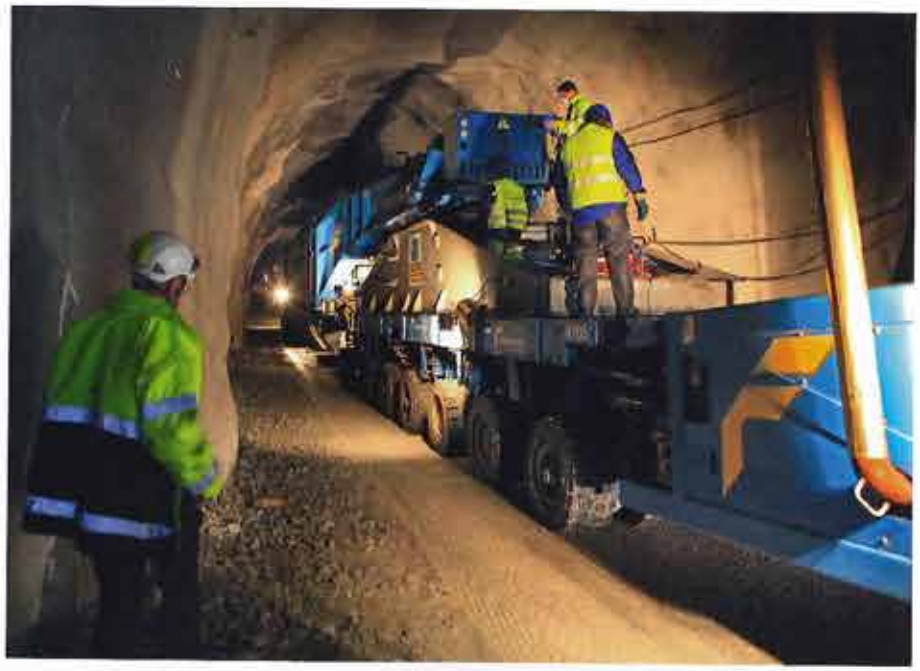
Die Mur zählt in der Steiermark zu den größten Energieträgern im Sinne erneuerbarer Energie. Mit einem neuen Kraftwerk als Unterlieger zum Kraftwerk Leoben wird die NEL (Niklasdorf Energie & Liegenschaftsverwaltungs GmbH) die Stromerzeugung ab Anfang 2013 von zirka 10,5 Gigawattstunden den Regelarbeitsvermögen pro Jahr auf zirka 19,8 Gigawattstunden steigern. Damit können rund 3.000 Haushalte mehr mit elektrischer Energie versorgt werden.

Den Beginn der Arbeiten machte ein Abbruch: Im Bereich des neu zu errichtenden Krafthauses befand sich ein betoniertes Schützenbauwerk sowie ein Grundablass der vor Beginn der Bauarbeiten für die beiden Wehrfelder abgebrochen werden musste. Danach wurde die Baustelle im Bereich des linken Murufers trockengelegt, um die Wehranlage errichten zu können. Ein Bauabschnitt der von Mai bis Oktober 2011 dauerte. Dazu musste zunächst die Baugrube ausgehoben werden. Parallel dazu sei, laut Ellmer, aber auch eine Eintiefung unterhalb des Kraftwerks durchgeführt worden. Für das Fertigen der beiden Wehrfelder wurden auf einer Fläche von 1.600 Quadratmetern 4.700 Kubikmeter Beton verbaut. Diese Arbeiten waren im Oktober abgeschlossen. Jetzt konnten die Wehrfelder geflutet werden. Dazu wurde die Mur mittels sogenannter Kastenfangedämme vom rechten auf das linke Ufer umgeleitet. »Dafür kamen 16 Meter lange Spundwände zum Einsatz«, erklärt Ellmer. Aus ihnen wurde ein zehn Meter breiter und 170 Meter langer Damm errichtet. Dafür seien, laut Ellmer, 8.000 Kubikmeter Schotter zur Hinterfüllung benötigt worden. Der Schotter des Baugrubenaushubes aus dem Flussbett konnte direkt vor Ort Verwendung finden, wodurch eine unnötige Verkehrsbelastung vermieden werden konnte. Im Anschluss folgte der Stahlwasserbau mit dem Panzern des Wehrrückens sowie dem Einbau sogenannter Schleifbleche an den Innseiten der Wehrfelder. Die Montage der beiden Wehrklappen erfolgt erst in der nächsten Niederwasserphase, um das Material während der zweiten Bauphase vor Verschleiß zu schützen. Bedenkt man, dass die Durchflussmenge des Wassers in der Mur zwischen fünfzig Kubikmeter und 580 Kubikmeter pro Sekunde im Hochwasserfall schwanken kann, war das auch unumgänglich. Weiters wurde auf der Wehrseite ein ökologisches Begleitgerinne für größere Wasserbewohner, wie beispielsweise den Fischotter, gebaut. Zusätzlich dazu werden aber auch auf der rechten Uferseite noch zwei Fischaufstiegshilfen errichtet«, erwähnt Ellmer.

Mit der Errichtung des Herzstücks der Anlage, dem Krafthaus samt Einlaufbauwerk, wurde im November begonnen. Dazu wurde zunächst eine Baugrube mit 17 Metern Tiefe ausgehoben. Das machte das Rammen zusätzlicher Spundwände nötig. Aber auch eine ergänzende Abdichtung des Untergrunds mittels Düsenstrahlverfahren war nötig. Ellmer: »Dabei wurde mit einer Lanze ein spezieller Zement etwa drei bis vier Meter in den Grund gespritzt. In unserem Fall waren das 400 Kubikmeter des als DSV-Zement bezeichneten Gemischs.« Aber damit noch nicht genug. Weiters kamen acht Pumpen mit einer Gesamtleistung von 600 Litern pro Sekunde für das Trockenhalten der Baugrube zum Einsatz. Für die Errichtung des Krafthauses samt Ufermauern und Einlaufbauwerk wurden 12.000 Kubikmeter Beton und 1.600 Tonnen Bewehrung eingebaut. Nicht eingerechnet ist der sogenannte Filterbeton, der unterhalb der eigentlichen Bodenplatte in einer Stärke von rund dreißig Zentimetern eingebaut wurde. »Diese wasserdurchlässige Schicht verhindert den Aufbau von drückendem Wasser unterhalb der Bodenplatte«, erklärt Ellmer diese kraftwerksspezifische Maßnahme zur Schadensvorbeugung. Anfang Juli war die Montagebereitschaft für das Einheben der Turbinen hergestellt. »In weiterer Folge wird der Grundablass mit der »Segmentklappe« zur Beförderung des Geschemmsel und Geschiebes vom Oberwasser ins Unterwasser sowie zur Hochwasserabfuhr hergestellt. Das Verfüllen der Baugrube und die Errichtung einer Fischaufstiegshilfe werden im November den Abschluss des primären Kraftwerkbaus bilden. Für Anfang Jänner 2013 ist die Aufnahme des Probebetriebs geplant. Dann werden die seitens der ANDRITZ Hydro gefertigten und montierten »Compact-Rohrturbinen« erstmals rotieren und Strom produzieren.

Heavy old Year: 420 t – 12 % Steigung!

Bereits 1955 ging in Kaprun das älteste Großkraftwerk der heutigen Verbund Austrian Hydro Power AG ans Netz. 2012 sollen dort zwei weitere Maschinensätze mit insgesamt 480 MW erneuerbare Energie produzieren. Mit einem Gewicht von 220 t, einer Länge von rund 10 m, einer Breite von 3,5 m und einer Länge von 4,3 m sind die Trafos für den Transport in die Kraftwerkskaverne ziemlich groß.
Um sicherzustellen, dass dieser einmalige Sondertransport reibungslos über die Bühne geht, absolviert Felbermayr mit Scheuerle SPMTs eine sogenannte „Schablonenfahrt" in den 5 km langen Limbergstollen, um die räumliche Geometrie des Stollens testen zu können.
Bei der Konstellation SPMT + Tragschnabelbrücke + Schablone und einem Gesamttransportgewicht von insgesamt 420 t, muss eine Steigung von 12 % gemeistert werden. Ein SPMT-Transport in dieser Konstellation ist weltweit einmalig. Nach erfolgreicher Testfahrt kann der eigentliche Transport stattfinden. Nach Ankunft des Transformators per Bahn in Maishofen, wird die Ladung auf 2 x 8 Achslinien SPMT im offenen Verbund umgeschlagen.
Zur Bewältigung der rund 20 km – von insgesamt 300 km – bis zum Baulager und den dort auftretenden Steigungen von circa 12 % wird eine Sonderkonstruktion gefertigt, welche den Einsatz einer sicherheitshalber angekuppelten Zugmaschine zur Unterstützung des 1.000 PS starken Power-Packs der Scheuerle SPMTs möglich macht. Außerdem kommt eine spezielle SPMT Baureihe mit 4 angetriebenen Achsen pro 4-Achs Einheit und somit insgesamt 2.080 kN Zugkraft zum Einsatz. Von den letzten 6 km führen 5 km durch den sogenannten Schrahnbachtunnel. Die extrem engen Platzverhältnisse machten das Passieren zu einer besonderen Herausforderung.



Einfahrt in den Schrahnbachtunnel.

© Fotos: Verbund/Schweinöster

E-Car im Einsatz

Normalerweise macht das österreichische Unternehmen Felbermayr mit seinen PS-starken Fahrzeugen auf sich aufmerksam.
Doch im März stehen zwei „Winzlinge" im Rampenlicht. Gemeint sind die beiden Mitsubishi-Modelle „i-MiEV". Felbermayr setzt die Elektro-Autos primär für innerstädtische Dienstfahrten ein. Zum Einsatz kommen sie aber auch auf der Energiesparmesse in Wels. Hier legt Barbara Dickinger als zuständige Felbermayr-Mitarbeiterin mit einem ECar die Dienstfahrten für den Felbermayr Bereich Abfallwirtschaft zurück.

Zwei Elektro-Autos ergänzen den Felbermayr-Fuhrpark.

Auftrag für Ausbau der Innkreis-Autobahn
Das etwa 7 km lange Teilstück der A 8 Innkreis-Autobahn von Meggenhofen bis Weibern wird bis Mitte 2013 ausgebaut. Den Zuschlag für das mit Baukosten von etwa 20 Mio. EUR veranschlagte Projekt erhielt nun das Welser Unternehmen Felbermayr Bau GmbH & Co KG.
Der Baubeginn erfolgte am 11. April, die Verkehrsfreigabe ist für den 27. Juni 2013 vorgesehen. Der Ausbau auf 30 m Kronenbreite umfasst neben der umfassenden Deckensanierung (etwa 200.000 m² Splittmastixasphalt) auch die Verbreiterung und Instandsetzung von zwölf Brückenobjekten sowie die Errichtung von fünf Gewässerschutzanlagen. Nach dem Ausbau stehen pro Richtung neben den zwei je 3,75 m breiten Fahrspuren auch jeweils vollwertige Pannenstreifen mit einer Breite von 3,5 m zur Verfügung.

- www.asfinag.at
- www.felbermayr.at

GERÄTEVIELFALT ERMÖGLICHT EINSATZGENAUE AUSWAHL

„Zweckdienlich ist die Arbeitsbühne auf alle Fälle ab einer Höhe von 3 Metern", sagt Robert Bauer, Leitung Arbeitsbühnen & Stapler der Felbermayr GmbH, die europaweit rund 2.200 Arbeitsbühnen im Einsatz hat. Und zwar die verschiedensten Ausführungen, von der kleinsten mit 0,70 cm Breite, die durch jede Tür passt, bis zum buchstäblichen „High"-Light: die 103-Meter-Arbeitsbühne, laut Bauer die derzeit größte fahrbare Arbeitsbühne der Welt. Zwei Stück davon sind in Österreich im Einsatz.
Die Nachfrage nach Arbeitsbühnen sieht Bauer weiter zunehmen – „nicht nur im Baugewerbe, sondern auch im ganzen Facility Management Bereich. Neben der modernen Bauweise seien es auch die zunehmenden Vorschriften, die immer mehr auf die Arbeitsbühne zurückgreifen ließen, um sicheres und effizientes Arbeiten zu ermöglichen.
Felbermayr verkauft zwar auch Neu- und Gebrauchtmaschinen, das Hauptgeschäft ist aber die Vermietung. „Der große Vorteil der Vermietung bzw. des Mietens ist, dass man sich aufgrund der Vielfalt der Geräte – gemeinsam mit unseren Außendienstmitarbeitern – genau das einsatzspezifisch geeignete Gerät aussuchen kann", so Bauer.

ENERGIE Slowakei und Ungarn sind streitlustige Nachbarn – aber beide von russischem Gas abhängig

Eine Pipeline gegen den politischen Dauerzwist

Die slowakisch-ungarischen Beziehungen waren u.a. von verbalen Rülpsern geprägt. Mit einer grenzüberschreitenden Pipeline wird nun die wirtschaftliche Verbindung gestärkt.

Die **Pipeline** wird die ungarisch-slowakischen Wirtschaftsbeziehungen, aber auch jene auf politischer Ebene beleben

Wahl Slowakei

Bratislava. Gerne wird in der Slowakei mithilfe des Ressentiments gegen den ungarischen Nachbarn wahlgekämpft: Bei den letzten Parlamentswahlen 2010 etwa zeigte das Wahlposter der Slowakischen Nationalpartei einen schnauzbärtigen Ungarn, der machtsüchtig in Richtung Slowakei schielte.

Die Partei am äußeren rechten Rand, die immerhin mehrfach und zuletzt von 2006 bis 2010 in der Regierung saß, stürzte zwar ab und erreichte lediglich ein bescheidenes Resultat knapp über der Fünf-Prozent-Hürde, ihre ungarnfeindliche Haltung ist jedoch der extreme Auswuchs einer nicht friktionsfreien Nachbarschaft zwischen den beiden Ländern (auch, weil die Slowakei im Frühmittelalter Teil des Königreichs Ungarn wurde und über Jahrhunderte blieb).

Jahrelang war die politische Ebene von Auseinandersetzungen und teilweise verbalen Entgleisungen geprägt. Erst im Jänner 2011 ist mit Viktor Orban das erste Mal in zwölf Jahren wieder ein ungarischer Premier offiziell nach Bratislava gereist. Der Anlass des Besuchs: Eine grenzübergreifende, 115 Kilometer lange Gaspipeline, die beide Länder ab 2015 verbinden soll.

Das Projekt mit Kosten in Höhe von 160 Millionen € wird von dem im Zuge der Krise von der EU eingerichteten Konjunkturerholungsplan mitfinanziert. Die Pipeline ist Teil des sogenannten Nord-Süd-Korridors, der Erdgas aus Westeuropa oder von polnischen Flüssiggasterminals an der Ostsee bis an die Adria bringen soll – als Alternative zur Versorgung mit Rohstoffen aus Russland.

Sowohl die Slowakei als auch Ungarn sind von russischem Importgas für die eigene Energieversorgung abhängig.

Rohr, Netz und Brücke

Nach Angaben der slowakischen Noch-Premierministerin Iveta Radicova stellt das neue Gasrohr nicht den letzten Schritt in der strategischen Vertiefung der slowakisch-ungarischen Beziehungen dar: Künftig sollen auch die Stromnetze zusammengeschlossen werden. Orban sprach im Gegenzug vom Ausbau der Autobahninfrastruktur sowie einer neuen Donau-Brücke.

Beobachtern zufolge haben sich die ungarisch-slowakischen Spannungen unter der Regierung von Iveta Radicova seit Sommer 2010 gemildert. Am Wochenende wählen die Slowaken ein neues Parlament. Radicova indes steht zur Wahl nicht mehr zur Verfügung.

EVA KONZETT
eva.konzett@wirtschaftsblatt.at

DAS PROJEKT

Vor allem der slowakischen Industrie ist der Gasstreit zwischen Russland und der Ukraine aus dem Jahr 2009 noch gut in Erinnerung: Das Land ist zu 98 Prozent von russischem Gas abhängig, ebenso die Werkshallen.

Ein Nord-Süd-Korridor von Polen bis nach Kroatien soll in Zukunft die Gasversorgung in den Regionen Mittel- und Südeuropas diversifizieren, die Pipeline zwischen der Slowakei und Ungarn ist Teil davon.

Im September 2011 haben der slowakische Netzbetreiber Eustream und Ovit, Mitglied der ungarischen Elektrizitätswerke MVM, eine Absichtserklärung zum Bau der Pipeline unterzeichnet. Dieser war von politischer Seite bereits Monate zuvor abgesegnet worden.

Die EU unterstützt das Projekt, zudem werden Finanzmittel vonseiten der Europäischen Investitionsbank derzeit geprüft.

Samsung fordert Anreize – Regierung abwartend

Die Elektronikindustrie ist neben den Autoherstellern der große Investor in der Slowakei. Damit sich daran nichts ändert, hat Samsung Investitionen in Höhe von 90 Millionen € für sein Werk in Galanta angekündigt – allerdings fordert der südkoreanische Konzern dafür Steuererleichterungen im Ausmaß von 28 Millionen €, berichtet das englischsprachige Nachrichtenportal der Zeitung Sme.

Die Regierung wiederum braucht Garantien, dass die Mittel in die Forschung sowie in die Schaffung neuer Arbeitsplätze investiert werden. In der Slowakei sind solche Steuererleichterungen nur möglich, wenn dadurch neue Jobs entstehen bzw. in Regionen mit sehr hoher Arbeitslosigkeit. Der Kreis Trnava, in dem sich die Samsung-Hallen befinden, gilt jedoch als verhältnismäßig reich.

„Wir haben Unterstützung nicht ausgeschlossen. Es bestehen aber noch einige Fragezeichen", wird Premierministerin Iveta Radicova von der SITA-Agentur zitiert.

Im Herbst hatten lokale Medien über Samsung-Pläne berichtet, wonach der Konzern die Slowakei verlassen wolle. Samsung wies die Berichte zurück.

130 Millionen € an Anreizen soll der Konzern von slowakischer Seite seit 2006 erhalten haben. Im Gegenzug überträfen die durch Samsung generierten Einnahmen diese Summe, heißt es aus dem Wirtschaftsministerium.

Kraneinsatz für

Für die Montage einer neuen Laufkatze für die Beschickung von Hochöfen der voestalpine Stahl waren Bühnen und Mobilkrane der Felbermayr-Hebetechnik zum Einsatz gekommen. Ende Jänner wurden die Arbeiten mit der Montage einer neuen, etwa 75 Tonnen schweren Laufkatze abgeschlossen.

Erzlager

Unzählige Tonnen Eisenerz werden jedes Jahr per Bahn und Schiff an die voestalpine Stahl in Linz angeliefert. Für die Beschickung der Hochöfen mit dem hochwertigen Rohstoff zur Stahlproduktion kommt eine sogenannte Laufkatze zum Einsatz. Um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, sollte ein neues System auf dem schienengelagerten Portal montiert werden. Vor dem Demontieren des bestehenden Systems wurde das ursprünglich etwa 69 Tonnen schwere Hubgerät durch die Demontage von diversen Komponenten um etwa zehn Tonnen erleichtert. Schlussendlich waren für die Demontage ein LTM 1500 sowie ein LTM 1300 zum Einsatz gekommen. „Die beiden Mobilkrane teilten sich das verbleibende Gewicht mit 50 beziehungsweise 9 Tonnen und hoben es sicher und sanft zum Boden“, weiß Einsatzleiter Gottfried Hrast zu berichten.

Für das Einheben der neuen Umschlagseinheit hatten die Krane ein Gewicht von rund 116 Tonnen zu bewältigen. „Sie waren bereits über mehrere Wochen hinweg für das Zusammenbauen der Katze vor Ort“, erzählt Hrast, der auch das Einheben der neuen Katze technisch begleitete. Das war übrigens innerhalb weniger Stunden abgeschlossen. Anfang Februar konnte die neue und etwa rund 70 % schnellere Laufkatze in Betrieb genommen werden.

www.felbermayr.cc

BEST OF WELS

3 Felbermayr Holding

Felbermayr – ein Unternehmen, dessen Name wie kein anderer für gefinkelte Schwertransporte steht. Die Welser Firmengruppe ist in 14 Ländern mit 47 Standorten vertreten und erwirtschaftet mit 1.900 Fachkräften einen Umsatz von rund 361 Mio. Euro. Firmengründer Horst Felbermayr, 67, eine herausragende Welser Unternehmerpersönlichkeit, schuf aus einem Kleinunternehmen einen Weltkonzern.

Horst und Gisela Felbermayr mit Sohn Horst jun.
Eigentümer Felbermayr Holding, Wels

BezirksRundschau Wels & Wels-Land | Nr. 13, 29./30. März 2012

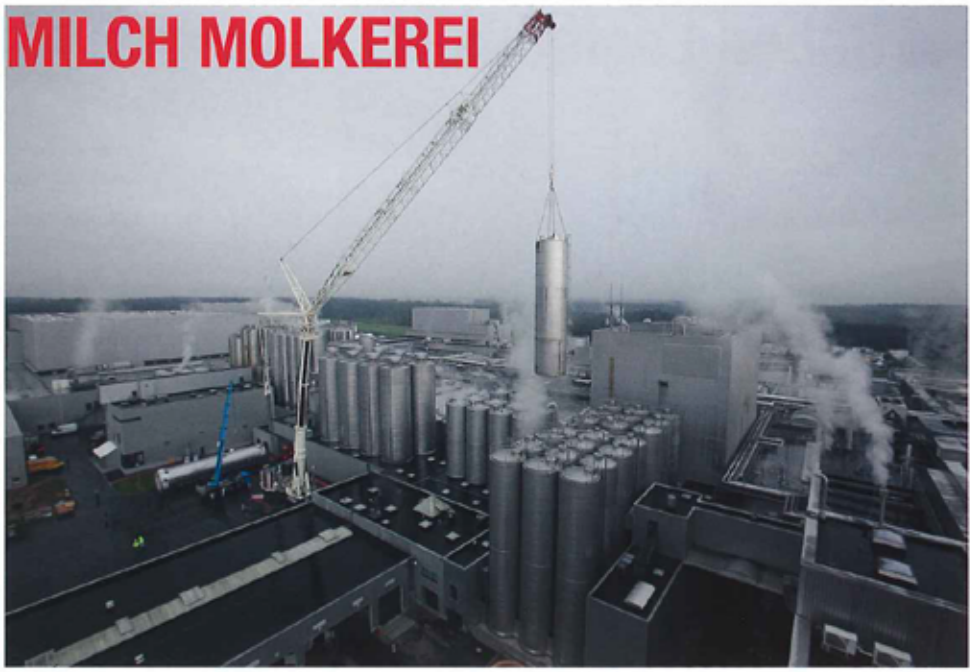
Branddirektor Franz Humer (l.) zeichnete die Firmenchefs Horst Felbermayr und Horst Felbermayr jun. als feuerwehrfreundlichstes Unternehmen aus. Erhard Vater (2.v.r.) von der Firma Liebherr erhielt die Auszeichnung feuerwehrfreundlichster Arbeitgeber. Bürgermeister Peter Koits (r.) gratulierte.

Böiger Auftakt

Anfang April transportiert Felbermayr einen 140 t schweren Autoklaven von Aschach an der Donau in das etwa 100 km entfernte Werk der FACC AG in Oberösterreich. Der Autoklav ist in Deutschland gefertigt und per Schiff nach Österreich transportiert worden. Den Umschlag vom Schiff auf den Tieflader übernimmt ein 600 t-Gittermastraupenkran, der eine Ausladung von 30 m bewältigen muss. Windböen lassen den Hub beinahe scheitern, doch nach etwa einer Stunde beruhigt sich das Wetter und der 140 t schwere Autoklav kann vom Schiff auf den Tieflader umgeschlagen werden. Nun schließt sich der vier Tage dauernde Schwertransport an.

600 t-Gittermastraupenkran von Felbermayr mit 140 t schwerer Last am Haken.

ARBEITEN IN DER MILCHSTRASSE: AC 1000 ERSETZT MOLKETANKS BEI DER SACHSENMILCH MOLKEREI



Im Auftrag der Sachsenmilch GmbH tauschte der Krandienstleister Felbermayr im Werk Leppersdorf insgesamt vier gigantische Molketanks aus. Aufgrund seiner großen Reichweite bei gleichzeitig hohen realisierbaren Traglasten erwies sich der AC 1000 von Terex als optimales Einsatzgerät für diese Hübe. Allerdings erwartete das Felbermayr-Team vor der Milchannahme des Werks einige besondere Herausforderungen.

Weder der Aufbau des Krans noch die Hübe selbst durften die Arbeitsprozesse auf dem stark frequentierten Werksgelände beeinträchtigen. Diese Rahmenbedingungen erforderten beim Austausch der Molketanks im geforderten Zeitrahmen einen ausgeklügelten Ablaufplan, der minutiös einzuhalten war – die „geografische" Situation vor Ort machte die Sache dabei nicht unbedingt einfacher:

Denn zum einen herrschten auf dem Werksgelände nicht nur relativ beengte Platzverhältnisse, sondern auch der Aufbauplatz selbst hatte seine Tücken. Das Gelände war einerseits zwar asphaltiert und damit ausreichend tragfähig, andererseits war es jedoch sehr abschüssig. „Um das Gefälle auszugleichen, haben wir den AC 1000 in Zwangslage abgestützt, indem wir die Stütze hinten rechts fast komplett eingefahren und vorne links nahezu vollständig ausgefahren hatten", erklärt Terex-Servicetechniker Hartwig Bock, der das Projekt von Herstellerseite unterstützte. Und auch der Aufbau des Hilfsauslegers forderte dem Team einiges ab: Dieser musste schräg über die vordere linke Stütze erfolgen, so dass der Hauptausleger nicht völlig waagerecht auf 0° abgelegt werden konnte. Gleichzeitig musste das Fußstück der benötigten Wippe über den freien Vorbau gehalten werden, um die Zufahrt der Zuckertransporte vor dem Kran freizuhalten. „All diese Herausforderungen konnte das Felbermayr-Team jedoch routiniert mit unseren Technikern meistern", berichtet Sales Respresentative Robert Puchner von Terex, der ausdrücklich die gute und professionelle Zusammenarbeit mit dem Kunden lobt.

Um den Kran für den anstehenden Hub optimal vorzubereiten, rüstete das Felbermayr-Team den AC 1000 mit einer Mastlänge von 29,2 Metern, indem die Teleskopstufen zwei und drei um jeweils 90 Prozent ausgefahren wurden, die Stufen eins und vier hingegen blieben komplett eingefahren. Zusätzlich wurde ein wippbarer Hilfsausleger von 60 Meter Länge montiert, so dass die erforderliche Ausladung von 52 bis 54 Meter bei einer Hakenhöhe von maximal 70 Metern erreicht werden konnte. Die Ballastierung zum Ausgleich der rund 30 Tonnen schweren Lasten betrug 208 Tonnen. „Auf eine SSL-Konfiguration konnten wir verzichten – die Hubkraft des AC 1000 war für diesen Einsatz auch ohne Superlift ausreichend", erläutert Kranfahrer Wolfgang Korch. „Ich bin sehr beeindruckt vom AC 1000, vor allem von der leichten Steuerung und Bedienung und dem einfachen Auf- und Abrüsten des Krans."

In dieser Konfiguration konnte der AC 1000 die Molketanks innerhalb des vorgegebenen Zeitfensters austauschen: Im ersten Schritt wurde der alte Tank mit einem Gewicht von rund 24 Tonnen angehoben, in einem Radius von 51 Metern zur Seite geschwenkt und mit Hilfe eines AC 80-2 in waagerechter Position abgelegt. Anschließend nahm der AC 1000 den rund 30 Tonnen schweren neuen Tank auf und schwenkte ihn im gleichen Radius zur Montagestelle. Dabei wurde er wiederum vom AC 80-2 unterstützt, der die Last nachführte. Diesen Ablauf wiederholte das Felbermayr-Team an vier Freitagen zwischen dem 3. und 24. August 2012 ohne Abweichungen, so dass die Produktion bei der Sachsenmilch GmbH zu keinem Zeitpunkt gestört wurde – weder die Milchannahme neben dem Kran noch die Zuckeranlieferung vor dem Kran wurden blockiert. Dementsprechend positiv fällt das Fazit des Felbermayr-Projektleiters Steffen Wenk aus: „Aufgrund seiner in der Praxis problemlos umsetzbarer Leistungsdaten und den außergewöhnlich guten Handlingeigenschaften dieses großen Krans selbst unter beengten und schwierigen Platzverhältnissen, hat sich der AC 1000 für uns hervorragend bewährt. Und wir hatten sogar noch Reserven bei der Traglast sowie bei der Hubhöhe."

Terex® AC 1000

Der 9-achsige Terex AC 1000 gilt als der weltweit leistungsstärkste straßentaugliche All-Terrain-Kran, der mit seinem 50m Hauptausleger verfahren werden kann. Mit einer maximalen Systemlänge von 163,3 Metern speziell entwickelt für große Bauvorhaben, Windkraftanlagen oder Hochhausprojekte zeigt sich der AC 1000 für einen Kran in der 1200 Tonnen Tragfähigkeitsklasse bemerkenswert kompakt und flexibel. Er kann mit seinem 50 m langen Hauptausleger auf der Straße zu beinahe jedem Einsatzort weltweit bewegt werden, während er an Ort und Stelle mit der kürzesten Rüstzeit seiner Klasse aufwartet. Zudem steht eine breite Auswahl an Verlängerungen und Anbauten zur Verfügung, die sämtlich für den Transport auf Standard-Sattelzügen kon-

struiert wurden, sodass der Kosten- und Zeitaufwand für umständliche Genehmigungsverfahren oder Spezialfahrzeuge entfällt.

Der AC 1000 ist wahlweise mit einem 50- oder 100-Meter-Hauptausleger erhältlich, der mit einem patentierten, offenen Rollenkopf ausgestattet ist, sodass sich der Anbau des zusätzlichen Auslegersegments besonders einfach gestaltet. Damit ist er schneller aufgebaut als jeder andere Kran in seiner Klasse. Die optionale SSL-Technologie erhöht die Tragfähigkeit für eine Vielzahl von Einsatzbereichen mit Teleskopausleger.

Die ergonomisch gestaltete und um 20° nach hinten neigbare Krankabine ist mit einem integrierten Touchscreen-Steuersystem vom Typ IC-1 ausgerüstet. Das System bietet durch einfaches Antippen schnellen Zugriff auf wichtige Informationen wie Windgeschwindigkeit und -richtung, Hakenlast, Nenntragfähigkeit, Reichweite, Auslegerlänge sowie die berechneten und tatsächlichen Stützkräfte.

Seine Fahrgeschwindigkeit von bis zu 80 km/h verdankt der Terex® AC 1000 einem leistungsstarken Antrieb. Basierend auf dem leistungsstarken Ein-Motoren-Konzept und ausgestattet mit einer elektronischen Regelung erlaubt der Motor des AC 1000 simultane Bewegungen des Krans unter Volllast ohne Leistungsabfall, und das bei optimiertem Kraftstoffverbrauch. Sämtliche Dieselmotoren erfüllen die erforderlichen Abgasbestimmungen. Ein variables Lenksystem mit aktiver, geschwindigkeitsabhängiger und elektronisch geregelter Hinterachslenkung sorgt trotz der beeindruckenden Fahrzeuglänge von 20,31 Metern für eine exzellente Manövrierfähigkeit und Spurtreue, sowie für ein optimales Fahrverhalten bei allen Gelände- und Straßenbedingungen.

Terex® AC 80-2
Der Terex® AC 80-2 ist mit einer Länge von 12,11 Metern der kürzeste 4-Achser seiner Klasse. Seine Tragfähigkeit beträgt bis zu 80 Tonnen, sein maximales Lastmoment liegt bei 255 mt. Der drehmomentstarke Motor mit 315 kW beschert ihm in Kombination mit dem komfortablen 6-Gang-Automatikgetriebe hervorragende Fahreigenschaften und seine unabhängige Hinterachslenkung sorgt für eine hohe Wendigkeit. Im Einsatz überzeugt der All-Terrain-Kran mit kurzen Teleskopierzeiten sowie durch hohe teleskopierbare Lasten, die er seinem vollhydraulischen Auslegersystem verdankt. Ebenfalls vorteilhaft in der täglichen Praxis: Mit 8 Tonnen Gegengewicht oder 6,8 Tonnen Gegengewicht und 17 Hauptauslegerverlängerung ist er im Rahmen der 12-Tonnen-Achslastregelung auf öffentlichen Straßen verfahrbar.
Die Länge des Teleskophauptauslegers reicht von 10,9 Meter bis 50 Meter. Als Zusatzausrüstungen sind Hauptauslegerverlängerungen mit ein- oder zweiteiliger Spitze von 9,2 beziehungsweise 17,6 Metern erhältlich sowie eine Montagespitze mit einer Länge von 1,20 Metern.

Über Felbermayr
Die Felbermayr Holding GmbH mit Hauptsitz im österreichischen Wels ist die Dachorganisation für 16 Tochtergesellschaften, deren Tätigkeitsschwerpunkte sich im Wesentlichen auf Transport- und Hebetechnik sowie Tief- und Hochbau konzentrieren. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe 2.000 Fachkräfte in den Bereichen Spezialtransport, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylift-Handling sowie Tief- und Hochbau. Mit 51 Standorten in 14 Ländern ist die Firmengruppe Felbermayr europaweit vertreten. In Deutschland betreibt Felbermayr insgesamt 13 Standorte; Hauptsitz ist Hilden.

Da sich die Transport- und Hebetechnik einerseits und der Baubereich andererseits ideal ergänzen ist Felbermayr seit Jahren in beiden Segmenten als Komplettanbieter am Markt erfolgreich positioniert.

Weitere Informationen unter www.felbermayr.cc

es gibt gute Gründe...

ROAD JOURNAL

Bagger holt Schlamm aus Wasserstraße

EINSATZ Mehrere Anladungen wurden beseitigt. Die Großaktion im Bereich der Schleusen kostet 1,5 Millionen Euro. Im Mai kommt die Wendestelle in Kelheim noch an die Reihe.

VON ELFI BACHMEIER-FAUSTEN, MZ

KELHEIM/RIEDENBURG. Baggerarbeiten bei den Schleusen in Kelheim und Riedenburg-Haidhof erfolgten seit Jahresanfang. Noch zu erledigen sind laut Kai Bramhoff, Leiter des Außenbezirks Riedenburg des Wasser- und Schifffahrtsamts Nürnberg, die Maßnahmen im Bereich der Wendestelle in Kelheim. Nach der Schifffahrtssperre, die ab 16. April, 6 Uhr, auch für den Abschnitt des Main-Donau-Kanals von Kelheim bis Riedenburg gilt und bis 29. April dauert, wird laut Bramhoff in der ersten Mai-Woche die noch ausstehende Ausbaggerung erledigt.

Im Bereich der Zufahrten und der Wehre bei den beiden Schleusen wurde seit Jahresanfang Material (Schlamm- und Sandanlandungen), das sich von der Altmühl und Donau her im Main-Donau-Kanal abgelagert hatte, abgetragen. Wegen des Eises im Winter habe es einen zirka dreiwöchigen Stopp gegeben. Danach sei es wieder weitergegangen. „Peu á peu wurde jede einzelne Baggerstelle abgearbeitet", sechs seien es in Kelheim und drei in Riedenburg. Nach Angaben des Außenbezirksleiters werden insgesamt zirka 50 000 bis 60 000 Tonnen im Bereich der Schleusen Kelheim und Riedenburg ausgebaggert. „Bis zu einer Mächtigkeit von zwei Metern war das Schlamm/Sandgemisch an den Baggerstellen." Die Kosten gab Bramhoff mit 1,5 Millionen Euro an.

Etwa die Hälfte des Materials sei belastet, unter anderem mit Schwermetallen, Sulfaten und Kohlenwasserstoffen. Dieses werde zur Deponie nach Duisburg gebracht, die übrige Menge käme auf andere Deponien. Verschiedene Faktoren sorgten für die Belastungen, unter anderem die Schifffahrt und Einleitungen.

In Kelheim und Riedenburg waren laut Kai Bramhoff heuer die ersten Ausbaggerungen seit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992.

Seit April 2011 sei die Sportbootschleuse bei der Schleuse Kelheim-Gronsdorf gesperrt gewesen, unter anderem auch wegen der Anladungen. „Die Bootsschleusen Kelheim und Riedenburg sind jetzt wieder frei", so der Außenbezirksleiter.

Auch im Bereich der Aus- und Einstiegsstelle für Kabinenschiffe in Kelheim wurde mit einem Bagger Schlamm aus dem Main-Donau-Kanal in Kelheim geholt. Foto: Amann

VEREIN MAIN-DONAU-KANAL SCHIFFFAHRT ALTMÜHLTAL REAGIERTE

› **Der Verein Main-Donau-Kanal** (MDK) Schifffahrt Altmühltal hat an der Aus- und Einstiegsstelle für Kabinenschiffe beim Main-Donau-Kanal in Kelheim-Gronsdorf ausbaggern lassen.

› **Nach Auskunft von Klaus Amann**, Geschäftsführer des Vereins, wurden vergangene Woche 450 Tonnen Erd- und Schlamm-Material, das sich im Laufe der Jahre abgelagert hatte, vom Kanalgrund geholt. „Der Unterwasserhügel wurde abgeflacht. Das Material „muss sachgemäß entsorgt werden".

› **„Eine Mindesttiefe** muss sichergestellt werden." Bei Messungen durch den Außenbezirk Riedenburg des Wasser- und Schifffahrtsamts Nürnberg sei festgestellt worden, „dass die Tiefen grenzwertig sind". „Um auf Nummer sicher zu gehen" habe der Verein das Material abtragen lassen, so Amann.

› **Die Kosten** für die MDK Schifffahrt Altmühltal belaufen sich laut dem Geschäftsführer auf rund 20 000 Euro. *(eb)*

Zwei Felbermayr-Krane im Tandemhub

Laufkatze gewechselt

Für die Montage einer neuen Laufkatze für die Beschickung von Hochöfen der Voestalpine Stahl sind Krane und Bühnen von Felbermayr zum Einsatz gekommen. Vor dem Demontieren des bestehenden Systems wurde das ursprünglich etwa 69 Tonnen schwere Hubgerät durch die Demontage von diversen Komponenten um etwa zehn Tonnen erleichtert. Schlussendlich waren für die Demontage ein LTM 1500 sowie ein LTM 1300 zum Einsatz gekommen. „Die beiden Mobilkrane teilten sich das verbleibende Gewicht mit fünfzig beziehungsweise neun Tonnen und hoben es sicher und sanft zum Boden“, weiß Einsatzleiter Gottfried Hrast zu berichten. Für das Einheben der neuen Umschlagseinheit hatten die Krane ein Gewicht von rund 116 Tonnen zu bewältigen. „Sie waren bereits über mehrere Wochen hinweg für das Zusammenbauen der Katze vor Ort“, erzählt Hrast der auch das Einheben der neuen Katze technisch begleitete. Anfang Februar konnte die neue und etwa rund siebzig Prozent schnellere Laufkatze in Betrieb genommen werden.

Der Transport und Aufbau einer Windkraftanlage verlangt nach Spezialisten: Die Unternehmensgruppe Felbermayr ist im Bereich der Hebe- und Transporttechnik aus der europäischen Windbranche nicht mehr wegzudenken. FOTO: STEFAN HANTSCH

Felbermayr-Holding etabliert sich verstärkt im europäischen Wasserbau

Die im März von Felbermayr vollzogene Übernahme der Geschäftsbereiche Wasser-und Dückerbau sowie die Teilbereiche Deponiebau, Kampfmittelräumung und -erkundung der insolventen Reinhold Meister-Gruppe mit Sitz in Hengersberg, Degendorf haben sich als erfolgreiche und zukunftsweisende Investitionen erwiesen. Felbermayr ist damit mit 54 Standorten in 14 Staaten Europas vertreten.

Felbermayr erweiterte damit das bestehende Segment Wasserbau und erschließt dadurch neue Tätigkeitsbereiche. Gleichzeitig wurde auch die österreichische Tochter Reinhold Meister Austria zu hundert Prozent übernommen.
„Wir freuen uns", kommentierte DI Horst Felbermayr, „mit der Übernahme der insolventen Reinhold Meister Gruppe 380 Arbeitsplätze gesichert zu haben."
Die übernommenen Bereiche firmieren seit Übernahme unter Reinhold Meister Wasserbau GmbH sowie HAGN Umwelttechnik GmbH, Müsing-Wasserbau GmbH und Müsing Kampfmittelräumung GmbH. 90 Prozent der Meister-Aufträge liegen im Bereich Berlin-Brandenburg.

Die Gesellschaften arbeiten wirtschaftlich und operativ eigenständig. Laut Felbermayr sei die Übernahme eine Chance, zu einer starken Größe im europäischen Wasserbau zu werden und das nicht zuletzt durch die bedeutende Erweiterung des Fuhrparks.

Von Hollands Grenze bis zum Schwarzen Meer

Künftige Aufgabengebiete sieht Felbermayr beispielsweise in der Ausführung komplexer Wasser, Erd- und Ingenierbauvorhaben welche ebenso den selektiven Spezialtiefbau im Spektrum inkludieren und dies auch und insbesondere im Sinne der Erhaltung der europäischen Wasserstraßennetze.
„Bereits unsere derzeitigen Einsatzgebiete reichen von Rees an der holländischen Grenze bis nach Sulina am Schwarzen Meer", kommentiert Felbermayr.
Die rund 2.000 Mitarbeiter der Felbermayr Holding mit Sitz in Wels/Oberösterreich erwirtschafteten im Jahr 2011 in den 54 Standorten einen nicht konsolidierten Nettoumsatz von mehr als 361 Millionen Euro. Durch die Übernahme von Meister erwartet Felbermayr für das Jahr 2012 über 400 Mio. Euro Umsatz.

Es begann 1942 mit einem Lkw

1942 gründete Franz Felbermayr das Unternehmen mit einem Lkw. Im Jahr 2005 erweiterte er seinen Geschäftsbereich durch Einstieg in den Wasserbau und übernahm dazu Fahrzeuge der „Donautechnik".

1967 übernahm Horst Felbermayr, Sohn des Firmengründers und heutiger Seniorchef, das Unternehmen seines Vaters mit mittlerweile 4 Lkw und einer Baumaschine. Horst Felbermayr baute das Unternehmen zu einer europäischen Holding mit 20 Tochtergesellschaften, die auf Transport- und Hebetechnik sowie Hoch- und Tiefbau spezialisiert sind, aus.
Neben Tausenden Fahrzeugen sind 400 Kräne in Vermietung und rund 300 Schwerlastfahrzeuge im Einsatz.

Junior-Chef Dipl.Ing.Horst Felbermayr setzte das Wachstum der Felbermayr Holding unter Wahrung des wirtschaftlich gesicherten Hintergrundes erfolgreich fort.

Dank der internationalen Geschäftsbereiche des Unternehmens sowie des wirtschaftlich soliden Hintergrundes konnte das Unternehmen die Wirtschaftskrise erfolgreich bewältigen. 2009 erwirtschaftete die Felbermayr Bau trotz angespannter Lage den bisher höchsten Umsatz.

2012 wurden mehr als 50 Millionen investiert

Selbstverständlich erforderte das den ganzen Einsatz der Mitarbeiter und des Führungspersonals und es ist vor allem deren Motivation zu verdanken, daß der Personalstand in den Krisenjahren nicht nur gehalten, sondern in einigen Bereichen erhöht werden konnte.

Dazu DI Horst Felbermayr: „Wir lassen uns auch nicht durch die derzeit herrschende Wirtschaftskrise und die damit verbundenen offenen Fragen verunsichern. Unsere hohen Neuinvestitionen beweisen das in aller Klarheit."

Insgesamt beschäftigt die Felbermayr Holding inklusive der von Meister übernommenen derzeit 2.500 Mitarbeiter. Felbermayr bedauert es, daß er von den 650 Meister-Mitarbeitern nur 380 übernehmen konnte. Vor allem haben sich viele der Betroffenen schon während des Insolenzverfahrens nach anderen Arbeitsplätzen umgesehen.
„Mit Meister haben wir schon seit Jahren eng zusammengearbeitet und die Insolvenz traf Meister völlig unschuldig durch die Zahlungsunfähigkeit eines Großkunden, der Meister einen Millionenausfall brachte."

Meister sen. hat sich nach der Insolvenz aus dem Unternehmen zurückgezogen. Die Nachfolgeunternehmen würden aber im Wesentlichen von denselben Führungskräften wie bisher geleitet. Reinhold Meister jun. arbeitet als Projektleiter in Rumänien und ist außerdem für alle Aktivitäten in diesem für Wasserbau wichtigen Raum verantwortlich.
Mit Genugtuung können wir an Hand neuer Aufträge feststellen, daß ehemalige Meisterkunden auch uns als Nachfolgeunternehmen ihr Vertrauen entgegenbringen.

WIRTSCHAFTSKAMMER NIEDERÖSTERREICH
TRANSPORT · VERKEHR

Die Transportwirtschaft stellt sich vor

Ohne sie geht nichts: Die NÖWI stellt die NÖ Transporteure in dieser Serie vor - im Gespräch mit Christian Wallner, Niederlassungsleiter der Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co KG in Lanzendorf bei Wien.

LKW FRIENDS on the road

SERIE, TEIL 13

Vorgestellt: die Fa. Felbermayr (Lanzendorf)

Welche Fahrzeuge hat die Firma Felbermayr europaweit im Einsatz?
Niederlassungsleiter Christian Wallner: Wir verfügen über 350 Sattelzugmaschinen, rund 400 schwere Achslinien, Tiefladeund Bahnwaggons, etwa 400 Mobil- und Raupenkrane und mehr als 2.000 Arbeitsbühnen und Stapler.

NÖWI: Das ist ein breites Angebot, womit punkten Sie als Transportunternehmen?
Wallner: Bei Felbermayr ist eine Vielzahl von Spezial-Sattelzugmaschinen mit bis zu 4 Achsen und Leistungen von etwa 800 PS verfügbar.
Für den Transport stehen alle Arten von Sattelaufliegern, Semi- und Tiefbettauflieger, Schwertransport-Hydraulikachsmodule mit bis zu 1.000 Tonnen Transportkapazität sowie rund 400 „schwere Achslinien" zur Verfügung.
Mit dem Self-Propelled-Modular-Trailer (SPMT) meistern wir schwierigste Lichtraumprofile und höchste Steigungen:
952 PS mit bis zu 48 Achsen garantieren die nötige Traktion.

NÖWI: Seit wann gibt es Ihr Unternehmen?
Wallner: Gegründet wurde es 1967 von Horst und Gisela Felbermayr, 1974 erfolgten bereits die ersten Schwer- & Sondertransporte. Heute zählen auch Kran- und Bühnenvermietung, Bahntransporte, die beiden Häfen Linz und Krefeld (D) sowie Lagerei zu unseren Arbeitsbereichen.

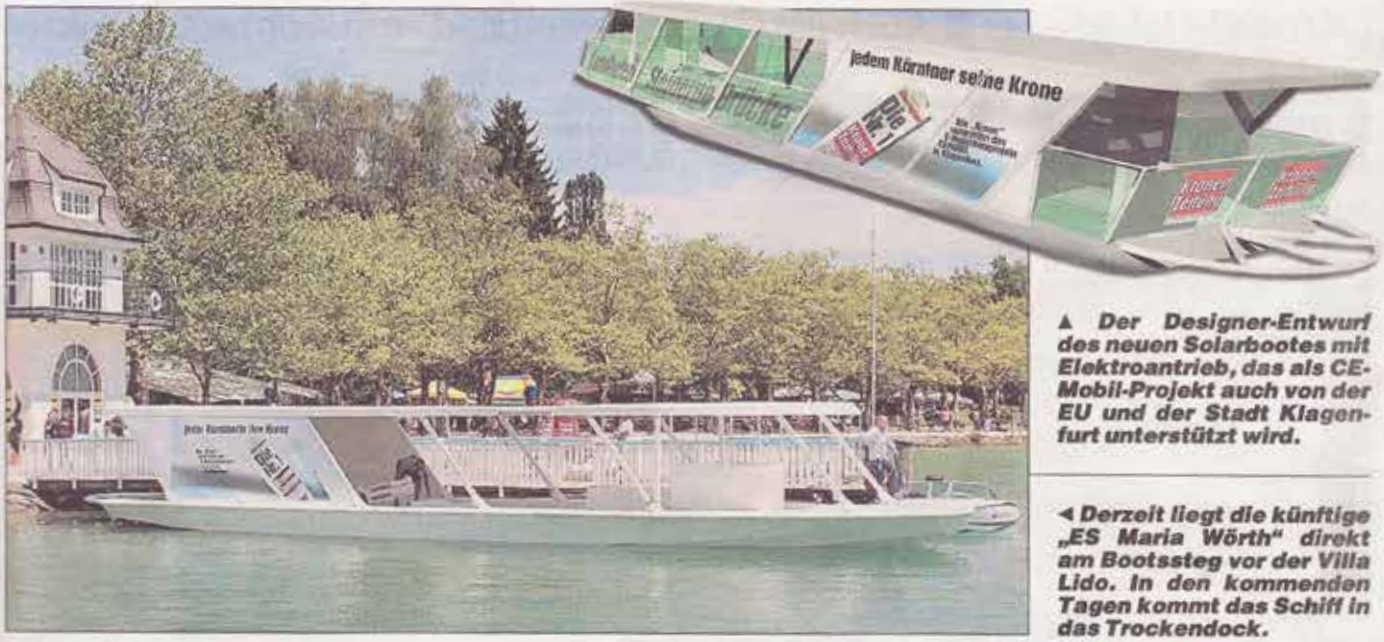
Foto: z. V. g.

Ergänzend zu großen Schwertransporten sind auch „kleinere Ladegüter" bei Felbermayr gut aufgehoben.

ECKDATEN

Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co KG
Neubaugasse 5, 2326 Lanzendorf,
Tel. 02235/44505-0
E-Mail: wien@felbermayr.cc
Web: www.felbermayr.cc

FG Güterbeförderung
T +43 (0)2742 851 18501
F +43 (0)2742 851 18599,
verkehr.fachgruppen1@wknoe.at



▲ Der Designer-Entwurf des neuen Solarbootes mit Elektroantrieb, das als CE-Mobil-Projekt auch von der EU und der Stadt Klagenfurt unterstützt wird.

◄ Derzeit liegt die künftige „ES Maria Wörth" direkt am Bootssteg vor der Villa Lido. In den kommenden Tagen kommt das Schiff in das Trockendock.

Mit dem Motorboot schleppte Ramusch die „Maria Wörth"

Erste Fahrt

18 Meter lang, fünf Meter breit und 20 Tonnen schwer: Das neueste Edel-Schmuckstück der Wörthersee-Flotte liegt im Wasser. Die „Krone" begleitete „ihr" Schiff auf der ersten Fahrt.

Freitagfrüh. Es ist wenige Minuten nach Mitternacht: Rund um die Uhr haben die Schweißer des Stahlbauunternehmers Josef Buttazoni die letzten Tage gearbei-

Mit dem Kran wurde das Schiff auf den Tieflader gehoben und danach festgegurtet. ►

Sind begeistert vom erfolgreichen Transport: Reeder Martin Ramusch und sein Geschäftsführer Adolf Krumpl (links).

Fotos: Hannes Wallner

Auf einem Tieflader wurde das 18 Meter lange und rund 20 Tonnen schwere Schiff an den Wörthersee transportiert

des „Krone"-Schiffs!

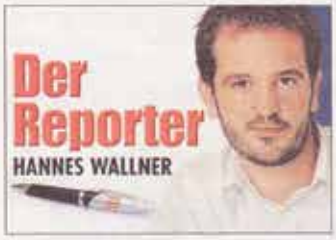
tet. Jetzt ist es so weit. Das neueste Schiff der Wörthersee-Flotte, das später auf den Namen „Maria Wörth" getauft wird, kann in die Werft gebracht werden. Die Transport-Profis von Felbermayr haben den Autokran in Position gebracht. Es erfordert Millimeterarbeit, um das Schiff auf den Tieflader zu heben.

Punkt 3 Uhr: Mit mehreren Begleitfahrzeugen, welche die Straßen und Kreuzungen absichern, kommt der Tross in Bewegung.

„Es geht über den Südring in Richtung Maria Loretto", sagt Gerhard Sange, technischer Konsulent der Wörthersee-Schifffahrt.

Problemlos erreicht der Konvoi den Lendkanal.

Zwei Stunden später schwimmt das 20 Tonnen schwere Stahlschiff bereits. Jetzt packt der Unternehmer und Schiffseigentümer Martin Ramusch selbst an: Mit seinem 300 PS starken Motorboot will er das Schiff zur Werft schleppen: „Wird schon klappen, gemacht habe ich sowas aber noch nie!" Sange und Geschäftsführer Adi Krumpl stehen mit großen Rudern

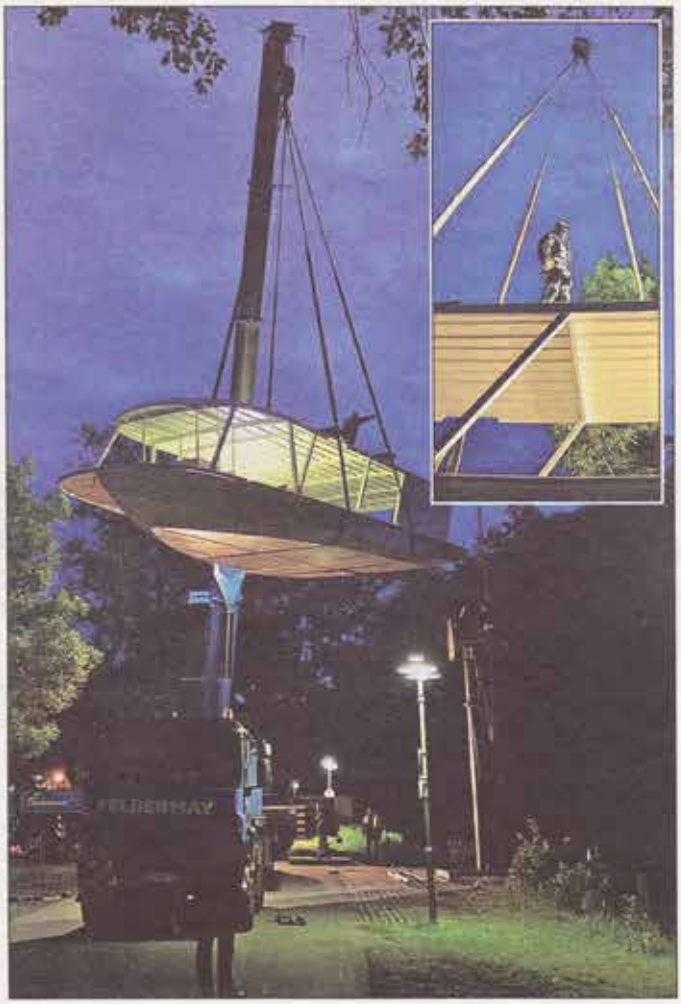


am Deck, um das Schiff auf Position zu halten. Es funktioniert wie im Bilderbuch. Die erste Ausfahrt ist einfach perfekt geglückt!

Arbeiten gehen im Trockendock weiter

Krumpl: „Jetzt kommt das Schiff in unser Trockendock, wo in den kommenden Tagen die beiden 70 Kilowatt starken Elektromotoren, Batterien, die beiden Antriebe sowie die Innenausstattung und die Solarzellen auf dem Dach eingebaut werden."

Anfang Juni soll dann die Taufe des „Krone"-Schiffs erfolgen, das künftig bis zu 55 Passagiere von der Innenstadt an den See bringen wird. Besonders gelungen ist übrigens der Rumpf, denn bei nur 45 Zentimeter Tiefgang verursacht das Schiff so gut wie keine Wellen.



Millimeterarbeit beim „Kranen" des Schiffs in die Lend

Starke Männer für eine heikle Hebearbeit auf dem Salzburg Airport. Im Bild links: Markus Stangl, Gerhard Eigner, Mathias Stangl und Franz Loindl. Im Hintergrund der halb fertige neue Tower – noch ohne die Kanzel. Im Bild oben: Das 47 Tonnen schwere Stahlkorsett wird mit einem Spezialkran auf die Plattform gehoben. BILDER: SN/MARCO RIEBLER

Krönung des Towers

Sitzt. Die 47 Tonnen schwere Kanzel wurde am Freitagabend auf den neuen Flughafentower gesetzt. Der Wind war beinahe Spielverderber.

HEIDI HUBER

SALZBURG-STADT (SN). Millimeterarbeit war Freitagabend am Flughafen Salzburg gefragt. Um 15 Uhr hätte die 47 Tonnen schwere Kanzel auf das Betonkonstrukt des neuen Towers hinaufgehoben werden sollen, doch starker Wind machte der Mannschaft der Bietergesellschaft Saller und Asen einen Strich durch die Rechnung. Flughafen-Sprecher Alexander Klaus sagte: „Der Termin wäre für nächste Woche geplant gewesen. Doch da soll es noch stärkeren Wind geben, so haben wir ihn vorgezogen."

Um 19.07 Uhr war es dann so weit: Nach mehr als vier Stunden Vorbereitung und dem Aufbau des 500-Tonnen-Krans hob die Kanzel windstill vom Boden ab. Innerhalb von 25 Minuten wurde die Konstruktion mit 15 Metern Durchmesser und sieben Metern Höhe auf die Plattform gehoben – nur sieben Monate nach dem Spatenstich. Vier Bauarbeiter verschweißten das Prunkstück.

Das neue „Wahrzeichen" misst samt Antennenaufbau 56 Meter und ist damit mehr als doppelt so hoch wie der alte Tower. „Diese Höhe ist notwendig, weil die Fluglotsen das 176 Hektar große Areal auch mit einem Fernglas komplett einsehen müssen. So schreibt es die internationale Zivilluftfahrtbehörde vor", sagte Klaus.

Der neue Tower ist technisch „doppelt redundant abgesichert. Das heißt, selbst wenn ein Stromkreis ausfällt, wird ein zweiter automatisch übernehmen. Zusätzlich hat der Tower einen Lift, der im Brandfall benützt werden kann. Die Errichtungskosten für den neuen Turm: 14 Millionen Euro.

Der alte Tower gilt österreichweit als dienstältester Flughafenkontrollturm. Seit 45 Jahren werden hier die Flugbewegungen abgewickelt. „Die alte Kanzel wird abgetragen. Das Gebäude bleibt. Ein Abriss würde eine halbe Million kosten", erklärt Klaus.

Derzeit koordinieren 22 Fluglotsen jährlich 21.000 Starts und Landungen am Airport. Im Tower sind auch Wetterdienststelle und Flughafentechnik untergebracht.

Fertig ist der neue Tower aber noch lange nicht. Flughafen-Sprecher Klaus: „Der Endausbau dauert noch einmal so lang." Im Oktober 2013 wird der Tower an die Flugsicherungsbehörde Austro Control übergeben. Ab Februar 2014 heißt es dann erstmals: „Clearance for take off".

SN VIDEO Ein Video vom Aufbau der Kanzel auf www.salzburg.com/video

powered by SUZUKI

NETZWERK STARK AUFGERÜSTET

SCHWERTRANSPORTFIRMA FELBERMAYR VERSTÄRKT OÖ. KATASTROPHENHILFSTRUPPE

Das oberösterreichische Bundesheer-Netzwerk für den Katastropheneinsatz wurde jetzt durch die Welser Schwertransporte-Firma Felbermayr erheblich verstärkt. Das Bestreben dieses Netzwerkes, einer Hilfsorganisation, der neben dem Militär sechs weitere potente heimische Unternehmen angehören, ist es, das Bundesheer in Oberösterreich im Krisen- und Katastrophenfall zu unterstützen.

VON KURT GUGGENBICHLER

Der oö. Militärkommandant Kurt Raffetseder (l.) mit dem Netzwerk-Neuling DI Horst Felbermayr (r.), dem Geschäftsführer des Welser Schwertransportunternehmens. Neben ihm sein Vater, Seniorchef Horst Felbermayr mit Ehefrau Gisela Felbermayr. Foto: BMLVS/Simader

Diese gemischte Netzwerktruppe war vor zwei Jahren von Generalmajor Mag. Kurt Raffetseder, dem oberösterreichischen Militärkommandanten, ins Leben gerufen worden und er ist es auch, der im Bedarfsfall den Einsatz seiner Soldaten und der zivilen Helfer koordiniert. Diesem Katastrophenbekämpfungsverband gehören die Unternehmen Strabag, Swietelsky, Habau sowie die Uniqua-Versicherung und die Raiffeisenlandesbank als Partner an. Von deren Repräsentanten Dr. Heinrich Schaller, Ernst Bamberger, DI Anton Karner, DI Karl Weidlinger und DI Alfred Zeiler wurde der Netzwerk-Neuling DI Horst Felbermayr bei einem musikalisch umrahmten Festakt auf seinem Linzer Firmengelände im Kreis der Helfer willkommen geheißen.

„Die Sturmflut in den USA hat gezeigt, wie verletzlich moderne Infrastrukturen sind", erläutert Raffetseder und weist dabei vor allem auf die Strom- und Trinkwasserversorgung hin, aber auch auf die Kommunikationsmittel. Ihr Ausfall mache uns besonders angreifbar, zitiert der Generalmajor den Chef der Schweizer Armee, der darin auch eines der Hauptprobleme bei den künftigen Krisenbewältigungsanlässen sieht. Für Herausforderungen dieser Art gelte es jedenfalls gewappnet zu sein, betont Raffetseder, und mit dem Netzwerk sei man auch bestens gerüstet. „Denn eventuelle quantitative Engpässe bei den militärischen Einsatzmitteln im Katastrophenfall können nun durch die Gerätschaften unserer Partner ausgeglichen werden", sagt der Militärkommandant und gerade von der Firma Felbermayr wisse man, dass sie über Spezialwerkzeuge und Spezialgeräte verschiedenster Art – Kräne, Tieflader, Hebebühnen etc. – verfüge. „Nach einer Naturkatastrophe wie beispielsweise einem tornadoartigen Sturm können gerade Hebebühnen für die Arbeiten an Dächern von großem Vorteil sein."

Die Basis für diese unentgeltliche zivile und militärische Hilfe in Oberösterreich und für die Oberösterreicher sei das gemeinsame Wollen, erläutert der Militärkommandant, weil auch für die heimischen Unternehmer und damit auch für seine Netzwerk-Partner das Thema Sicherheit ein wichtiger Punkt sei. „Niemand ist vor Katastrophen gefeit", pflichtet ihm DI Horst Felbermayr bei, weshalb er auch froh sei, mit seiner Firma auch einen Beitrag leisten zu können. „In der Gemeinschaft liegt die Kraft", resümiert Switelsky-Geschäftsführer DI Karl Weidlinger und Raffetseder bestätigt: „Ich kann mir kaum eine Katastrophe vorstellen, die wir mit diesem Netzwerk nicht bewältigen könnten." ■

STATEMENT
ERNST BAMBERGER, UNIQA LANDESDIREKTOR OÖ

Bei Eintritt eines Katastrophenfalles ist professionelle und vor allem rasche Hilfeleistung besonders wichtig. Im Netzwerk für Katastropheneinsatz in OÖ haben sich Firmen zusammengeschlossen um im Bedarfsfall mit ihren Ressourcen die Einsatzkräfte zu unterstützen. Als großer Versicherungskonzern ist es uns ein wichtiges Anliegen einen Beitrag für die Sicherheit unserer Bevölkerung zu leisten, daher versichert UNIQA die im Anlassfall eingesetzten Personen und Gerate der am Netzwerk beteiligten Firmen.

MITMACHEN AUS VERANTWORTUNG

HORST FELBERMAYR UND SEIN UNTERNEHMEN LEISTEN FREIWILLIG KATASTROPHENHILFE

Als jüngstes Mitglied einer militärisch-zivilen Katastrophenhilfsorganisation unterstützt nun auch die Welser Firma Felbermayr dieses bedeutende Netzwerk aus freiwilligen Helfern unter der Führung des Militärkommandos Oberösterreich. Über die Beweggründe für dieses Engagement sprach das EINSATZ-Magazin mit DI Horst Felbermayr, dem Geschäftsführer des erfolgreichen Schwertransportunternehmens.

Helfer aus Verantwortung: DI Horst Felbermayr.

EINSATZ: *Warum tut sich ein Privatunternehmen so etwas an?*
DI Horst Felbermayr: Viele unserer Landsleute engagieren sich ehrenamtlich in Blaulichtorganisationen. Auch das Familienunternehmen Felbermayr ist sich seiner Verantwortung bewusst und hilft daher ebenfalls entsprechend seiner Möglichkeiten und im Sinne der vernetzten Sicherheit.

EINSATZ: *Das Einsatzgebiet, in dem das Netzwerk tätig wird, ist der Bereich des Militärkommandos Oberösterreich. Könnten Sie sich vorstellen, auch außerhalb der gesteckten Grenzen unterstützend einzugreifen?*
DI Horst Felbermayr: Natürlich! Das Netzwerk basiert auf einer Vereinbarung mit Handschlagqualität, es unterliegt den Prinzipien des Hausverstands und ist nicht kommerziell ausgerichtet. Dahin werden wir das Militärkommando Oberösterreich gegebenenfalls auch über die Landesgrenzen hinaus und entsprechend unseren Möglichkeiten unterstützen.

EINSATZ: *Welches technische Gerät können Sie dem Netzwerk Katastrophenschutz zur Verfügung stellen?*
DI Horst Felbermayr: Wir sind überzeugt, gerade mit unseren Hebegeräten, unseren Kränen und Bühnen, noch eine wesentliche Lücke in diesem Netzwerk zu schließen. Aber auch unsere Transport- und Tiefladesysteme können im Katastrophenfall eine entscheidende logistische Stütze für das Heer und seine Partner sein.

EINSATZ: *Zur Bedienung Ihrer hochwertigen technischen Geräte benötigt man spezielles Personal. Stellen Sie auch das zur Verfügung?*
DI Horst Felbermayr: Sicher, denn die Vereinbarung mit dem Militärkommando umfasst ergänzend zur technischen Unterstützung auch die Bereitstellung von qualifiziertem Personal, das den effizienten Einsatz der Geräte ermöglicht.

EINSATZ: *Aber ist das nicht ein großes Risiko für ihre Firma? Bei Katastrophenhilfen kann auch immer etwas passieren, können Ihre Geräte beschädigt oder Ihre Mitarbeiter verletzt werden. Sind Sie für solche Fälle versichert?*
DI Horst Felbermayr: Für solche Schadensfälle haben wir vorgesorgt und ein zielgerichtetes Agreement mit dem für Versicherungsangelegenheiten zuständigen Netzwerkpartner vereinbart.

EINSATZ: *Felbermayr zählt zu den größten Betrieben, nicht nur in Oberösterreich, sondern auch darüber hinaus. Wie viele Mitarbeiter beschäftigen Sie und wo in Europa ist Ihr Unternehmen überall tätig?*
DI Horst Felbermayr: Aktuell beschäftigt die Felbermayr Holding GmbH 2500 Mitarbeiter, die auf 58 Standorte in 15 Ländern verteilt sind. Zu unseren Geschäftsfeldern gehören die Transport- und Hebetechnik sowie der Hoch-, Tief- und Spezialtiefbau. ■

Dipl.-Ing. Hannes-Sebastian Huber, Dipl.-Ing. Horst Felbermayr und Firmengründer Horst Felbermayr | [illegible]

Unternehmensgruppe Felbermayr bietet im Wasserbau alles aus einer Hand

Für alle Aufträge in Europa bestens gewappnet

Die österreichische Felbermayr Gruppe verfügt im Bereich Bau über eine umfassende Dienstleistungspalette, die vom klassischen Tief- und Hochbau bis hin zu technisch anspruchsvollen Sonderlösungen in hochalpinem Gelände reichen. Vor sieben Jahren kam der Geschäftsbereich Wasserbau hinzu, der im März dieses Jahres mit Übernahme der insolventen Reinhold Meister Gruppe mit Sitz in Hengersberg/Deggendorf auf europäischer Ebene erheblich erweitert wurde.

Für DI Horst Felbermayr, Geschäftsführer der Felbermayr Holding, ist der Ausbau der europäischen Wasserstraßen von Norddeutschland bis ins östliche Rumänien ein Zukunftsmarkt, in dem das Unternehmen künftig kräftig mitmischen will. „Aufgrund des breiten Spektrums unserer Bauaktivitäten können wir neben dem Wasserbau alle vorkommenden Projektsparten abdecken: Ob Ingenieurbau, Abbruchtechnik, Bohrtechnik, Straßenbau oder Spezialtiefbau – wir sind in allen benachbarten Aktionsfeldern erfahren und verfügen über umfangreiches eigenes Equipment. Wo unsere Wettbewerber im Wasserbau Arbeitsgemeinschaften mit anderen Baufirmen eingehen müssen, können wir Inhouse Lösungen anbieten", berichtet Felbermayr.

Im Oktober 2005 übernahm Felbermayr einen Großteil der Schiffe von der ehemaligen Donau Technik, die heute unter Via Donau – Österreichische Wasserstraßen GmbH firmiert. Unter den 24 Wasserfahrzeugen befanden sich Schub- und Begleitschiffe, Pontons und Schwimmgreifbagger sowie Klappschuten, die bislang ausschließlich auf österreichischen Wasserstraßen und Binnenseen zum Einsatz kamen und vor allem mit Pflege und Unterhaltung der Wasserstraßen und Häfen beschäftigt sind. „Wir haben den Bereich Wasserbau damals von Grund auf neu aufgebaut", berichtet Felbermayr. Im Jahr 2005 wurden zehn Mitarbeiter eingestellt, heute arbeiten in diesem Bereich 20 Mitarbeiter, die von Fachleuten aus dem Baubereich nach Bedarf unterstützt werden. Außerhalb des Wasserbaus beschäftigt das Unternehmen in der Felbermayr Bau GmbH und Co. KG mehr als 600 Mitarbeiter.

Im März 2012 erwarb Felbermayr die Geschäftsbereiche Wasser- und Dükerbau sowie die Teilbereiche Deponiebau, Kampfmittelräumung und -erkundung der insolventen Reinhold Meister Gruppe mit Sitz in Hengersberg, Deggendorf. Felbermayr erweitert damit das bestehende Segment Wasserbau und erschließt dadurch neue Tätigkeitsbereiche. Gleichzeitig wurde die österreichische Tochterunternehmung Reinhold Meister Austria GmbH zu 100 % übernommen. „Felbermayr verfolgt damit die Zielsetzung sich verstärkt im europäischen Wasserbau zu etablieren. Wir freuen uns mehr als 230 Arbeitsplätze der insolventen Reinhold Meister Gruppe sichergestellt zu haben", kommentiert Felbermayr die Übernahme der Unternehmen.

Ein Schubverband von Felbermayr/Meister am Niederrhein | [illegible]

Laut Felbermayr sei die Übernahme eine Chance zu einer starken Größe im europäischen Wasserbau zu werden – nicht zuletzt aufgrund der bedeutenden Erweiterung des Fuhrparks. Künftige Aufgabengebiete sieht Felbermayr beispielsweise in der Ausführung von komplexen Wasser-, Erd- und Ingenieurbauvorhaben welche ebenso den selektiven Spezialtiefbau einschließen. »Bereits die derzeitigen Einsatzgebiete reichen von Rees, an der holländischen Grenze gelegen, bis nach Sulina, am Schwarzen Meer", kommentiert Felbermayr.

Seit der Übernahme sind rund 290 Mitarbeiter bei Felbermayr im Bereich Wasserbau beschäftigt. 140 Stück schwimmendes Gerät – Pontons, Leichter, Boote, etc. – und 22 Schubboote sind dort in Betrieb. Der Bereich Wasserbau in der Felbermayr-Gruppe umfasst nunmehr die Unternehmen Felbermayr Wasserbau, Wels, Reinhold Meister Austria, Wels, Meister Wasserbau, Hengersberg, Müsing Wasserbau und Müsing Kampfmittelräumung Hengersberg und Bernau sowie die Hagn Umwelttechnik mit Standorten in Hengersberg und Olching. Die Unternehmen arbeiten autark, sind jedoch zur Kooperation mit anderen Geschäftsbereichen in der Gruppe und untereinander angehalten. „Unsere Wasserbaufirmen decken mit ihrem Spezialequipment das gesamte europäische Wasserstraßennetz ab. Für Binnenseen stehen spezielle Geräte, wie zerlegbare Pontons, bereit", so Hannes-Sebastian Huber, technischer Geschäftsführer der Felbermayr Bau, kaufmännischer Geschäftsführer ist Johann Gangl. Der Bereich Wasserbau ist europäisch gesehen ein Zukunftsmarkt, ist Felbermayr überzeugt. „Überall, wo die Donau fließt, ist potenziell für uns etwas zu tun", sagt er. „Ich sehe aufgrund unseres Fachwissens und der guten Ausrüstung für unsere Unternehmen ausgezeichnete Marktchancen." Die schiffbare Donau müsse auf 2,50 m Wassertiefe ausgebaut werden. „Wir stehen bereit."

Hans-Wilhelm Dünner/Michael Nutsch

Einbau einer Sandmatte in einem 8 m tiefen Kolkbereich im Sulinakanal | Felbermayr

Erosionsschutz für Donaudelta in Rumänien

Seit Juli ist das auf Wasserbau spezialisierte Felbermayr-Tochterunternehmen Reinhold Meister für Maßnahmen zur Ufersicherung entlang des Sulinakanals in Rumänien im Einsatz. Die Baustelle befindet sich inmitten des Donaudeltas und liegt etwa 25 km vor der Donaumündung ins Schwarze Meer. Primär gehe es bei dem „Bank protection on Sulina Channel – Contract C1" genannten Projekt um Ufer- und Böschungsschutz. „Unser Gewerk betrifft vorwiegend die Profilierung und Festigung der Ufer auf einem etwa 15 km langen Teilstück des Sulinakanals zum Schutz vor Erosion", erklärt Projektleiter Reinhold Meister. Aber auch die Errichtung eines etwa neun Kilometer langen Uferbegleitweges steht im Auftragsverzeichnis der Reinhold Meister Wasserbau GmbH.

„Bis zur Fertigstellung im Dezember werden wir ungefähr 130.000 t Wasserbausteine und 55.000 qm Sandmatten verbaut haben", nennt Meister einige Eckdaten zum Projekt. „Aufgrund des unwegsamen Geländes im Donaudelta müssen alle Geräte und Baumaterialien per Schiff angeliefert werden", berichtet Meister über eine Besonderheit der Baustelle. Im Falle der Wasserbausteine sind somit bis zu acht Schuten gleichzeitig für den Materialtransport unterwegs. Die beiden Steinbrüche liegen in 30 und 150 km Entfernung. Dadurch sind auch Fahrzeiten von vier Tagen keine Seltenheit. Da das Material aber auch vorgegebene Spezifikationen erfüllen muss sei das laut Meister in Kauf zu nehmen.

Zum Einsatz kommen zudem drei Baggerpontons mit 70 t schweren Geräten aber auch Langstielbagger sind vor Ort. Darüber hinaus sind auch Mattenverleger für das Verlegen von Sandmatten im Einsatz. Dazu Meister: „Üblicherweise werden für den Bau solcher Dämme sogenannte Faschinen, also Reisigbündel aus Holz, verwendet. Da aber dem Naturschutzgebiet Donaudelta die Entnahme der benötigten Mengen nicht zumutbar ist haben wir im Sinne von „Value Engineering" den Einsatz von Sandmatten vorgeschlagen. Dabei handelt es sich um zweischichtiges, mit Granulat gefülltes, Bauvlies." Dieses System kommt übrigens erstmals in Rumänien zum Einsatz.

Notwendig wurde das Projekt aufgrund der zunehmenden Verlandung des Deltas durch Sedimente. Derzeit käme es nicht selten vor, dass Schiffe im Schlamm schlichtweg stecken bleiben, erklärt Meister. Viele Wracks an den Ufern seien stille Zeugen davon. Da das Donaudelta auch ausgewiesenes Naturschutzgebiet ist, wird in Ergänzung auf die Anforderungen der Schifffahrt auch auf den Erhalt der Flora und Fauna großer Wert gelegt. Eine enge Zusammenarbeit mit den Umweltschutzbeauftragten des Landes Rumänien steht deshalb auch bei der praktischen Umsetzung des Auftrags immer im Vordergrund. La

Felssicherungsarbeiten für Kraftwerksbaustelle

Im Kärntner Mölltal wird derzeit an der größten Kraftwerksbaustelle Österreichs gearbeitet. Dabei wird das Verbund-Kraftwerk Reißeck unterirdisch mit dem Speicherkraftwerk Malta verbunden - das Pumpspeicherkraftwerk Reißeck II entsteht. Für die Lawinen-, Steinschlag- und Baugrubensicherung der Baustelle sowie für die Errichtung von Ankern in der Kraftwerkskaverne kam der Felbermayr-Spezialtiefbau zum Einsatz.
„Das forderte uns schon sehr", erinnert sich Josef Kramser vom Felbermayr-Spezialtiefbau. Und wenn Kramser das sagt, dann hat es auch seine Bedeutung. Denn der gebürtige Mölltaler ist seit 1974 im Spezialtiefbau tätig und hat neben Felssicherungen am 3.100 Meter hoch gelegenen Sonnblickgipfel auch sonst schon viele Baustellen zwischen Himmel und Erde geleitet. Zwei Jahre lang war er mit bis zu 28 Mitarbeitern gleichzeitig für das Projekt des österreichischen Vorzeigeunternehmens Verbund tätig.

Lawinen- und Steinschlagschutz

Begonnen wurde mit dem Aufschließen der etwa zwölf Kilometer langen Zufahrtsstraße vom Tal bis zum Baulager und weiter zum Schoberboden auf 2.200 Metern Seehöhe. „Das war logistisch sehr schwierig, da gleichzeitig eine Vielzahl an Baggern, Dumpern und Ähnlichem mehr arbeiteten und kaum Platz für unsere Gerätschaft und Materialien vorhanden war. Weiters waren Transporte aufgrund der knappen Termine teilweise nur in der Nacht möglich", schildert Kramser die Herausforderung. Dennoch gelang es, die im Juni 2010 begonnenen Arbeiten bis zum darauf folgenden Dezember fertigzustellen. Somit konnte auch mit der Errichtung des Baulagers wie geplant im Dezember begonnen werden. Voraussetzung dafür war auch die Herstellung von zirka 1.100 Laufmeter Steinschlagschutzzäunen, zirka 5.000 Quadratmeter Felssicherungen und einer Lawinenverbauung mit etwa 1.200 Laufmetern. Weitere 700 Laufmeter wurden im Frühjahr 2011 errichtet. 10.000 Laufmeter Anker sowie 45 Tonnen Bewehrung und 1.500 Kubikmeter Spritzbeton wurden ebenfalls verbaut und zeugen von einer großen logistischen Herausforderung in teils hochalpinem Gelände. Ursprünglich sei aber auch nicht so viel geplant gewesen, weiß Kramser zu berichten. Erst im Zuge der Aufschließungsarbeiten sei deutlich geworden, auf welche Naturgewalten man sich einzustellen hat; somit wurden die Sicherungsmaßnahmen um einiges erhöht. Bei der Bewältigung der Maßnahmen ist Kramser und seinen Mitarbeitern auch ein Höchstmaß an Erfahrung zugutegekommen: „Wir haben Ähnliches schon für das Speicherkraftwerk Limberg II gemeistert, das macht die Sache einfacher", erklärt der Bauleiter.

Umfangreiche Felssicherungsarbeiten ermöglichten den rechtzeitigen und weitgehend gefahrlosen Beginn der Bauarbeiten.

Bei den Felssicherungsarbeiten für das in etwa 2.000 Metern Seehöhe gelegene Wasserschloss waren die Arbeiter häufig auch mit Permafrost konfrontiert.

Herzstück Kaverne

Auf rund 1.600 Metern Seehöhe, 200 Meter tief im Berg gelegen, wird die Kraftstation des Pumpspeicherkraftwerks errichtet. Mit einer Länge und Breite von 58 beziehungsweise 25 Meter und einer Höhe von 43 Meter gleicht es einer in den Stein gehauenen Kathedrale. Nach der Fertigstellung des Kraftwerks werden hier zwei Maschinensätze mit je 215 Megawatt die Gesamtleistung der Kraftwerksgruppe von 1.029 Megawatt auf 1.459 Megawatt erhöhen. Voraussetzung für die Montage der Kraftwerkskomponenten ist eine Kranbahn. Dafür verbauten die Mitarbeiter des Felbermayr-Spezialtiefbaus 58 Litzendaueranker mit einer Gesamtlänge von 2.000 Laufmeter in einem Zeitfenster von 14 Tagen im Juni 2011. Beeindruckende Zahlen für ein beeindruckendes Projekt, mit dem der Verbund

Felbermayr Holding: Schwertransport auf der Donau

Schwertransporte auf Straßen werden aufgrund steigender Maut- und Treibstoffpreise sowie logistischer Probleme immer teurer. Hier bietet sich der Transport auf dem Wasser an. Ende November transportierte Felbermayr mit dem Schwerlastschiff Horst Felix einen 294 Tonnen schweren Generator vom Linzer Schwerlasthafen in ein Kraftwerk nach Ungarn.

Als Horst Felix in Linz den Generator übernahm, hatte er bereits 800 Kilometer hinter sich. 13 Tage benötigte er vom Siemens-Standort in Mühlheim an der Ruhr bis Linz. Dort wurde der zwölf Meter lange Generator auf einen Tieflader umgeladen. Dabei handelt es sich um einen 1,5fach gekoppelten Schwerlastanhänger mit zwölf Achsen und 144 Rädern. Die Breite des Generators von fünf Metern sowie das hohe Gewicht erfordern den Einsatz dieses Spezialfahrzeugs. Die nötige Traktion wird durch zwei je 600 PS starke und auf je vierzig Tonnen aufballastierte Schwerlastzugmaschinen gewährleistet. Zusammen mit dem siebzig Tonnen schweren Tieflader ergibt sich ein Transportgewicht von 444 Tonnen.

Millimeterarbeit: Die Verladung eines Generators auf das Transportschiff Horst Felix im Linzer Schwerlasthafen

Bei der Horst Felix handelt es sich um ein Roll on-Roll off-Schiff, also ein Schiff mit speziell konzipiertem Bug und einer Laderampe für das direkte Befahren mit dem Schwertransporter, so Felbermayr-Projektleiter Niedermair-Auer. Der Schwerlasthafen Linz bietet die idealen Bedingungen für das Beladen, danach ging es auf die Reise nach Ungarn, das in zwei bis drei Tagen ohne Hindernisse wie Kreisverkehre, enge Kurven und Brücken erreicht wurde.

Die Planung verkehrslenkender Maßnahmen für den Schwertransport hat sich durch die Wasserstraße erübrigt. Als zusätzliche Sicherheit wurde eine zweite Zugmaschine eingesetzt, die das teure Entladen mit einem Gittermastkran erübrigt. Am Lagerplatz des Kraftwerkes wurde der Generator mittels Hubgerüst abgeladen und zwischengelagert. Dank des Einsatzes von Horst Felix ist der Transport ganz ohne Überraschungen abgelaufen.

Vermieter Mobilkrane

Der größte Vermieter im Bereich der Mobil- und Raupenkrane stammt aus Österreich: Der Transport- und Hebetechnikanbieter Felbermayr thront über allem, indem er sich mit über 400 Geräten und einer zusammengerechneten Hakenhöhe von knapp 27.000 Metern die Krone aufsetzt. Das ist jeweils – auf Rädern und auf Ketten – ein Dutzend mehr. Die beiden größten Geräte stammen aus Ehingen mit den Liebherr-Modellen LG 1750 und LR 1750.

Felbermayrs Giganten arbeiten zusammen beim Umschlagen eines Waggons

Baustellen-„update“

Seit Februar 2011 arbeiten Mitarbeiter des Felbermayr-Bereichs »Bau-Salzburg« an dem Ausbau und der Errichtung eines Kraftwerks an der Mur. Im Juli 2012 schickt Felbermayr ein „update“ zum Stand der Dinge. Dabei geht es um die Errichtung des Herzstücks der Anlage, dem Krafthaus samt Einlaufbauwerk: Wie das Foto zeigt, kann nun das Einheben der Turbinen durchgeführt werden.

Geschäfte am Wasser

Die Felbermayr Holding mit Firmensitz in Wels investiert verstärkt im Wasserbau. Felbermayr übernahm die insolvente Reinhold Meister Gruppe mit Sitz in Hengersberg, Deggendorf und die Österreich-Tochter der Firma. Mit den Übernahmen konnten 230 Jobs gerettet werden. Felbermayr will mit der Expansion zu einem der Big Player am Wasser werden.

Vermieter Arbeitsbühnen

	Firma	Gesamthubhöhe	Geräte (ges.)	LKW-Bühnen	größtes Gerät	Standorte	Mitarbeiter
1.	AVS System Lift AG*	101.862 m	8.149	671	103 m	76	550
2.	ABKS Partnerlift*	90.345 m**	7.200	693	103 m	125	950
3.	Mateco	69.700 m	4.622	367	90 m	37	510
4.	Gardemann	62.100 m	3.500	400	100 m	35	350
5.	Felbermayr	40.120 m	2.300	85	103 m	45	130
6.	Prangl	33.708 m	2.084	56	62 m	16	100
7.	Gerken Arbeitsbühnen***	25.000 m	2.070	220	103 m	18	240
8.	Maltech (A)	17.834 m	1.467	42	53 m	7	110
9.	Zeppelin Rental	15.000 m	990	40	43 m	110	150
10.	Roggermaier	14.700 m	1.216	81	70 m	8	110
11.	AFI	14.084 m	1.006	0	32 m	9	70
*12.	Paul Becker	13.460 m	1.078	104	70 m	8	75
13.	UP AG	13.200 m	1.025	75	53 m	26	80
14.	Peter Cramer	13.184 m	888	56	43 m	1	79
15.	Arbeitsbühnen Ziegler	10.122 m	565	43	57 m	4	58
16.	Schmidt	9.569 m	700	100	88 m	4	65
17.	Starlift	9.250 m	680	30	47 m	4	45
18.	Baulift	7.655 m	520	75	43 m	7	439
19.	WS-Skyworker AG	5.969 m	497	29	46 m	7	31
20.	Butsch-Meier	5.277 m	319	32	45 m	11	29

* inkl. Kooperationspartner ** geschätzt *** Angaben von 2011

Kran & Bühne

* **Liste aktualisiert:** 12. Beyer Mietservice mit 14.032 m, 934 Bühnen, davon 32 auf LKW. Höchste 48 m, 6 Standorte, 160 Mitarbeiter.

Vermieter Mobilkrane

	Firma	Hakenhöhe	Geräte (ges.)	Raupenkrane	größtes Gerät	Standorte	Mitarbeiter
1.	Felbermayr	26.903 m	372	32	750 t	45	620
2.	Schmidbauer	25.250 m	339	9	1250 t	22	510
3.	Franz Bracht	20.442 m	191	14	1200 t	13	450
4.	Prangl	20.422 m	233	12	600 t	16	248
5.	Firmengruppe Kran- und Schwerlastlogistik	20.375 m	179	14	1300 t	18	435
6.	Breuer & Wasel	11.400 m	146	10	1000 t	11	387
7.	Ulferts	6.800 m	85	5	650 t	7	160
8.	Colonia	5.950 m*	85	1	500 t	3	120
9.	Steil Kranarbeiten	5.575 m	69	4	800 t	5	152
10.	Eisele	4.999 m	42	4	1200 t	2	68
11.	Wiesbauer	4.895 m	60	13	750 t	4	130
12.	Schuch*	3.600 m	80	4	500 t	19	150
13.	Scholpp	2.830 m	50	0	700 t	5	110
14.	Toggenburger	2.648 m	35	6	500 t	6	78
15.	Knaack*	2.600 m	39	2	600 t	2	70
16.	Alfred Klug	2.410 m	41	0	500 t	8	70
17.	Viktor Baumann	2.295 m**	35	0	500 t	2	50
18.	MSG Krandienst	2.180 m	31	0	500 t	3	70
19.	Treffler Autokrane	2.038 m	35	0	500 t	2	54
20.	BKL Baukran Logistik	1.850 m	29	0	400 t	3	49

* Angabe von 2011 ** geschätzt

Kran & Bühne

OÖ

Felbermayr plant Rekord für heuer

Wels. Das Welser Bauunternehmen Felbermayr plant für heuer einen konsolidierten Nettoumsatz von erstmals über 400 Millionen €. Hauptverantwortlich für das Wachstum sei die Übernahme von Geschäftsbereichen der insolventen deutschen Reinhold Meister-Gruppe, erklärte Firmenchef Horst Felbermayr jun. 2011 waren die Erlöse bei mehr als 361 Millionen € und damit in einer Größenordnung wie im Jahr zuvor gelegen.

Felbermayr hat von Meister mit Sitz in Hengersberg in Bayern bereits im März die Geschäftsbereiche Wasser- und Dükerbau sowie die Teilbereiche Deponiebau, Kampfmittelräumung und -erkundung übernommen. Gleichzeitig erwarben die Welser die österreichische Tochter Reinhold Meister Austria GmbH.

Die Unternehmen firmieren nun unter Reinhold Meister Wasserbau GmbH, HAGN Umwelttechnik GmbH, Müsing Wasserbau GmbH und Müsing Kampfmittelräumung GmbH. Die Gesellschaften arbeiten wirtschaftlich und operativ eigenständig. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart.

„Starke Größe"

Man habe mehr als 230 Arbeitsplätze übernommen und verfolge das Ziel, eine „starke Größe im europäischen Wasserbau" zu werden – nicht zuletzt wegen der Erweiterung des Fuhrparks, hieß es. (apa)

JULI 2012 ★ BILD DÜSSELDORF

JETZT WURDEN SIE VERSCHIFFT

Krefeld liefert 38 Züge nach Russland

Kräne hieven die Züge vom Laster

Von ANNE MERHOLZ und ULI ENGERS (Fotos)

Krefeld – **Der Nahverkehrszug „Desiro RUS" schwebt 15 Meter über dem Krefelder Hafen. Langsam setzten zwei Kräne die Wagen (52 t) ins Binnenschiff...**

„Wenn der Zug abhebt und schwebt, dann habe ich immer ein kurzes Kribbeln im Bauch. Dazu kam gerade in der Anfangsphase des Projektes auch die ein oder andere schlaflose Nacht - spielt das Wetter bei den Kranungen mit und ist für den Transport an alles gedacht?", sagt der Verantwortliche für den Zug-Transport, Daniel Storm (26) von DB Schenker. Fast zwei Jahre dauerte die Planung.

Für den Straßen-Transport sind die russischen Nahverkehrszüge mit 4,85 Meter zu hoch, für den Schienentransport stimmt die Spurweite nicht (ist in Russland breiter). Also geht's von Krefeld via Amsterdam per Schiff nach Rügen und von dort nach Sankt Petersburg – in 21 Tagen. Die russischen Regionalzüge, die komplett im Krefelder Siemens-Werk gebaut werden, fahren in Sotschi zu den Olympischen Spielen. Insgesamt 38 Züge à 5 Wagons schickt Siemens nach Russland.

▲ Vorsichtig werden die Waggons ins Schiff gehoben

◀ Links und rechts bleiben nur 60 cm Platz

Firma Felbermayr, Wels, übernimmt große Teile der Firma Meister

Gott sei Dank gab es für viele Beschäftigte der insolventen Firma Meister doch noch ein Happy End. Die österreichische Firmengruppe Felbermayr aus Wels bei Linz übernahm die Wasserbauaktivitäten der Firma Meister sowie den Umweltbereich mit der Firma Hagn Umwelttechnik GmbH. Insgesamt wurden 230 Mitarbeiter vom Insolvenzverwalter übernommen. Die Firmengruppe Felbermayr beschäftigt insgesamt etwa 2.500 Mitarbeiter. Sie ist in den Unternehmensbereichen Transport und Hebetechnik, Autokranvermietung, Hoch- und Tiefbau sowie Abfallwirtschaft tätig. Mit dem Erwerb der Unternehmensteile von der Firma Meister rundet Felbermayr die Angebotspalette im Unternehmensbereich Baubetrieb ab, die den kompletten Hoch- und Tiefbau, mit dem Ingenieurtief- und Leitungsbau, den Straßenbau, den Wasserbau und den Spezialtiefbau umfasst. Derzeitige Einsatzgebiete des Wasserbaus der Firmen Felbermayr und Meister reichen von Rees, an der holländ. Grenze, bis nach Sulina, am Schwarzen Meer.

LOGISTIK express

FACHMEDIUM FÜR LOGISTIK

HOME NEWS PRESSESERVICE FOREN MAGAZIN VIDEOS PROFIL

SIE SIND HIER: HOME / NEWS / VERKEHRSZEITUNG

Felbermayr Gruppe expandiert in der Sparte Wasserbau

Österr. Verkehrszeitung 2012-07-23

Übernahme von Geschäftsbereichen der insolventen Reinhold Meister Gruppe eröffnet der Felbermayr Gruppe neue Geschäftschancen

Die Expansion der Felbermayr Unternehmensgruppe mit Firmensitz in Wels schreitet weiter voran. Im März 2012 erwarb die Gesellschaft die Geschäftsbereiche Wasser- und Dükerbau sowie die Teilbereiche Deponiebau, Kampfmittelräumung und -erkundung der insolventen Reinhold Meister Gruppe mit Sitz in Hengersberg, Deggendorf. Felbermayr erweitert damit das bestehende Segment Wasserbau und erschließt dadurch neue Tätigkeitsbereiche. Gleichzeitig wurde die österreichische Tochterunternehmung Reinhold Meister Austria GmbH zur Gänze übernommen.

Die Felbermayr Unternehmensgruppe will mit der Übernahme – nicht zuletzt aufgrund der bedeutenden Erweiterung des Fuhrparks – zu einer starken Größe im europäischen Wasserbau aufsteigen. Künftige Aufgabengebiete sieht die Geschäftsleitung beispielsweise in der Ausführung von komplexen Wasser-, Erd- und Ingenieurbauvorhaben im Sinne der Erhaltung der europäischen Wasserstraßennetze. Die derzeitigen Einsatzgebiete reichen von Rees an der holländischen Grenze gelegen, bis nach Sulina am Schwarzen Meer.

„Wir freuen uns mehr als 230 Arbeitsplätze der insolventen Reinhold Meister Gruppe sichergestellt zuhaben", kommentiert DI Horst Felbermayr die Übernahme der nunmehr als Reinhold Meister Wasserbau GmbH sowie HAGN Umwelttechnik GmbH, Müsing Wasserbau GmbH und Müsing Kampfmittelräumung GmbH, firmierenden Unternehmen. Die Gesellschaften arbeiten wirtschaftlich und operativ eigenständig.

ie Felbermayr Holding ist mit 54 Standorten in 14 Ländern Europas vertreten. Rund 2.000 Mitarbeiter erwirtschafteten im Jahr 2011 einen nicht konsolidierten Nettoumsatz von mehr als 361 Mio. Euro. Zum Leistungsspektrum gehören Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung sowie Hoch- und Tiefbautätigkeiten – bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt.

Quelle: Österreichische Verkehrszeitung
Portal: www.logistik-express.com

Eingestellt von: Lukas Herzog am 23.07.2012

Kraftwerksbau in Niklasdorf

Einheben der Turbinen

Seit Februar 2011 arbeiten Mitarbeiter des Felbermayr-Bereichs „Bau-Salzburg" an dem Ausbau und der Errichtung eines Kraftwerks an der Mur.

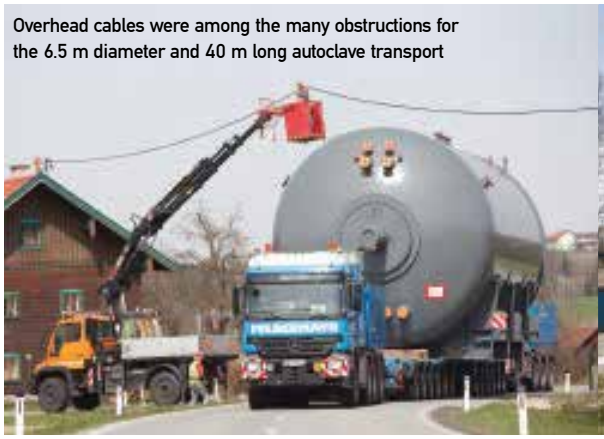
Das im steirischen Niklasdorf gelegene Kraftwerk wird nach seiner Inbetriebnahme im Januar 2013 zusammen mit dem Altanlagenbestand eine Leistung von rund 3000 Kilowatt bringen. Damit kön-

nen rund 3000 Haushalte mehr mit elektrischer Energie versorgt werden.

Mit der Errichtung des Herzstücks der Anlage, dem Krafthaus samt Einlaufbauwerk, wurde im November 2011 begonnen. Dazu wurde zunächst eine Baugrube mit 17 Metern Tiefe ausgehoben. Das machte das Rammen zusätzlicher Spundwände nötig. Aber auch eine ergänzende Abdichtung des Untergrunds mittels Düsenstrahlverfahren war nötig. Für die Errichtung des Krafthauses samt Ufermauern und Einlaufbauwerk wurden 12.000 Kubikmeter Beton und 1600 Tonnen Bewehrung eingebaut. Nicht eingerechnet ist der sogenannte Filterbeton, der unterhalb der eigentlichen Bodenplatte in einer Stärke von rund dreißig Zentimetern eingebaut wurde.

Anfang Juli war die Montagebereitschaft für das Einheben der Turbinen hergestellt. In weiterer Folge wird der Grundablass mit der „Segmentklappe" zur Beförderung des Geschwemmsel und Geschiebes vom Oberwasser ins Unterwasser sowie zur Hochwasserabfuhr hergestellt. Das Verfüllen der Baugrube und die Errichtung einer Fischaufstiegshilfe werden im November den Abschluss des primären Kraftwerkbaus bilden. Für Anfang Jänner 2013 ist die Aufnahme des Probebetriebs geplant. Dann werden die seitens der Andritz Hydro gefertigten und montierten „Compact-Rohrturbinen" erstmals rotieren und Strom produzieren.

INTERNATIONAL
cranes
AND SPECIALIZED TRANSPORT
AUGUST 2012
www.craneworld.com
A KHL Group publication
Product news: Goldhofer
Operator training
Wolff tower launch
FELBERMAYR
Transport50
S&RA
Official magazine
THE MAGAZINE FOR EQUIPMENT USERS AND BUYERS



Overhead cables were among the many obstructions for the 6.5 m diameter and 40 m long autoclave transport

Despite the 140 tonne load being distributed over 20 axles (two sets of six on the trailer and four each on the tractors) some bridges were too weak so steel flyovers were employed

Hot trip

On a project to transport a 140 tonne hot air oven for the aviation industry, Austrian contractor Felbermayr had to contend with adverse weather, numerous diversions and other challenges. *IC* reports

Rapid growth at the Upper Austrian aeronautical component manufacturer FACC has given rise to a large-scale investment programme, which includes the expansion of existing manufacturing capacity.

Part of that expansion was a new 140 tonne autoclave. Transport and lifting specialist Felbermayr was contracted to move the load from Aschach an der Donau around 100 km to the FACC plant.

The autoclave was manufactured in Coesfeld, Germany and transported by ship to Austria. Adverse weather meant that it was more than two weeks before the autoclave arrived in Aschach an der Donau. This also delayed the road transport by several days. "Due to the sinking of another ship, the Danube was impassable for our ship for several days", explained Günther Wimmer, project manager, who was responsible for the transport on the Felbermayr side.

Several other companies were involved in the transport for the purposes of traffic diversions and clearing the roads so a high level of communication skill was required. "We had to lift many cables and dismantle numerous traffic signs and traffic lights, all of which requires specialists who we had to co-ordinate all over again. "Transport approvals also had to be altered. "Everyone was very co-operative," Wimmer continues, pleased to report the successful co-operation between companies, authorities, and executives.

Obstacles to deployment

Even several days before the ship docked, the crane required for transferring the autoclave from the ship to the low loader trailer was a hot topic of conversation in the region. Due to the unloading height of around 30 metres, a 600 tonne capacity Liebherr LR 1600/2 lattice boom crawler crane standing 48 m-tall was positioned.

The project faced a further problem, however: "Gusts of wind nearly caused the whole lifting operation to fail," reports Wimmer. But, after about an hour, the weather settled and the 140 tonne autoclave was transferred from the ship to the low-loader. The four-day heavy transport by road could then finally begin.

Bridging with a flyover

Including the tractors and push trucks, the transport was almost 40 m long. The 6.5-metre diameter of the autoclave further heightened the challenge for Wimmer and the team. "We had to dismantle traffic lights, lift large numbers of cables, and take down signs. "But this still was not enough. The load capacity of some bridges was not sufficient for weight of the transport, despite its weight distribution over twenty axles." These bridges were overcome using a flyover type temporary steel bridge constructed over the road bridge. It only places weight on the abutments, Wimmer explained. For unloading and the final positioning in the plant, two mobile cranes were used.

Following commissioning in July, the autoclave's main application will be to dry the power plant housings of Boeing and Airbus commercial aircraft. ■

Part of the 100 km journey was at night

A pair of telescopic cranes was used to unload the autoclave at FACC

Expansion bei Felbermayr Bau

Im März 2012 erwarb Felbermayr die Geschäftsbereiche Wasser- und Dükerbau sowie die Teilbereiche Deponiebau, Kampfmittelräumung und -erkundung der insolventen Reinhold Meister Gruppe mit Sitz in Hengersberg/D.

Damit erweitert Felbermayr das bestehende Segment Wasserbau und erschließt weiters neue Tätigkeitsbereiche. Gleichzeitig wurde die österreichische Tochterunternehmung Reinhold Meister Austria GmbH zu 100% übernommen. Felbermayr verfolgt damit die Zielsetzung sich verstärkt im europäischen Wasserbau zu etablieren.

„Wir freuen uns mehr als 230 Arbeitsplätze der insolventen Reinhold Meister Gruppe sichergestellt zu haben", kommentiert DI Horst Felbermayr die Übernahme der, neuerdings unter Reinhold Meister Wasserbau GmbH sowie HAGN Umwelttechnik GmbH, Müsing Wasserbau GmbH und Müsing Kampfmittelräumung GmbH, firmierenden Unternehmen.

Die Gesellschaften arbeiten wirtschaftlich und operativ eigenständig. Laut Felbermayr sei die Übernahme eine Chance zu einer starken Größe im europäischen Wasserbau zu werden – nicht zuletzt aufgrund der bedeutenden Erweiterung des Fuhrparks.

Künftige Aufgabengebiete sieht Felbermayr z. B. in der Ausführung von komplexen Wasser-, Erd- und Ingenieurbauvorhaben welche ebenso den selektiven Spezialtiefbau im Spektrum inkludieren – dies auch und insbesondere, im Sinne der Erhaltung der europäischen Wasserstraßennetze. „Bereits die derzeitigen Einsatzgebiete reichen von Rees, an der holländischen Grenze gelegen, bis nach Sulina, am Schwarzen Meer", kommentiert Felbermayr.

Felbermayr hat das bestehende Segment Wasserbau erweitert und zudem neue Tätigkeitsbereiche erschlossen

▸ www.felbermayr.cc

Tipps & Trends

ÜBERNAHME

Felbermayr Bau baut weiter aus

Felbermayr hat von der Reinhold-Meister-Gruppe mehrere Geschäfts- und Teilbereiche übernommen. Dazu gehören der Wasser- und Dukerbau sowie Deponiebau, Kampfmittelräumung und -erkundung. Felbermayr erweitert damit das bestehende Segment Wasserbau und erschließt neue Tätigkeitsbereiche. Gleichzeitig übernahm das Unternehmen die Reinhold Meister Austria GmbH. Felbermayr will sich so verstärkt im europäischen Wasserbau etablieren.

ENGAGEMENT IN DER WINDKRAFT

Europaweit im Einsatz

Etwa 300 Anlagen wird die Felbermayr Transport- und Hebetechnik in diesem Jahr errichten. Damit hat sich der Auftragsstand im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt. Errichtet werden die Anlagen zum überwiegenden Teil in den Ländern Deutschland, Österreich, Rumänien und in der Ukraine. Entsprechend wurde auch der Fuhrpark mit sechs Großkranen erweitert.

Felbermayr

Nach 107 Jahren wurde die alte Brücke in Nettingsdorf durch eine neue Eisenbahnbrücke ersetzt.

220 Tonnen schweben durch die Luft

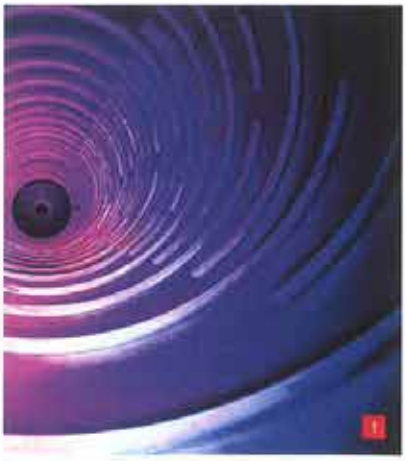
Für das Einheben einer neuen 220 Tonnen schweren Eisenbahnbrücke in Nettingsdorf bei Linz kam Mitte August Österreichs stärkster Mobilkran zum Einsatz. 800 Tonnen beträgt das Gesamtgewicht des Krans, alleine für die insgesamt 620 Tonnen Ballast sind schon etwa

Zwei Riesen

Zwei Kolonnen für Wacker Chemie komplett gefertigt

EINSCHNEIDENDES PROJEKT IN DER GESCHICHTE DER STEINHAUSER WERKSTÄTTE

Destillationskolonnen werden in der chemischen Industrie eingesetzt. Eine Kolonne ist eine Art stehendes Rohr in dem sich hochkomplexe chemische Prozesse abspielen. Zur Gewinnung von Silizium benötigte die Wacker Chemie zwei Kolonnen mit gigantischen Ausmaßen. Hierzu nur soviel: Höhe Kolonne eins: 40m. Höhe Kolonne zwei: 70m. Durchmesser: 4,3m. Und Kremsmüller nahm die Herausforderung an...



Eine Herausforderung für absolut jeden, der am Projekt beteiligt war. Hergestellt wurden die Kolonnen aus dem berühmt berüchtigten Duplex-Werkstoff. Dieser Stahl hat eine höhere Festigkeit als die Chrom-Nickel Stähle. Die Blechdicke kann somit geringer ausfallen. Duplex rostet nicht und ist säurebeständig. „Die Wärmeführung beim Schweißen ist aber ein besonderes Thema", lächelt Behälterbau-Urgestein Kurt Hunyar geheimnisvoll: „Duplex ist nicht einfach zu schweißen, wir haben aber das richtige Rezept dafür." Und die Kapazitäten: Die neue Fertigungshalle in Steinhaus ermöglichte es die 40m Kolonne im Ganzen herzustellen. Der 70m Riese wurde zweigeteilt.

Das richtige Rezept brauchte man auch beim Transport! Zusammen mit dem Transportspezialisten Felbermayr plante man die Megateile in das 140km entfernte Werk der Wacker Chemie in Burghausen zu verfrachten. Aber wie transportiert man solche Teile mit einem Gewicht von bis zu 75 Tonnen? Zum Einsatz kam ein Spezialtransporter mit Schnabelbrücke. Das heißt, die Verbindung der hinteren und vorderen Achse des Transporters war nur die Kolonne. Inklusive Zugmaschine erreichte der Transport eine Länge von mehr als 73m (!) und eine Breite und Höhe von rund 5m. Hierfür mussten zahlreiche Verkehrszeichen und Ampelanlagen entfernt werden.

Die zwei Teile der 70m Kolonne wurden vor Ort in stehendem Zustand miteinander verschweißt. Verzug durch Schweißnahtschrumpfung und einseitige Längenausdehnungen durch Sonneneinstrahlung mussten berücksichtigt werden. Für unsere Behälterbauer kein Problem. Besonderer Dank gebührt Bauleiter Albert Radner und seinem Team. „Ohne deren unermüdlichen Einsatz wäre die Durchlaufzeit von, sage und schreibe, sechs Monaten keinesfalls möglich gewesen", freut sich Projektleiter Hannes Hillingrathner.

Artikel von Eva Lunz
Mehr im Intranet: kol12

Bild 1 Die Kolonnen bei der Nacht der Maschinen: Perfekt in Szene gesetzte Gesprächsmagneten. **Bild 2** Die Kolonne wurde zwischen den Achslinien freitragend verspannt. **Bild 3** Das Ladegut kann bis 1,5m angehoben werden. Notwendig bei Leitschienen!

Heißluftofen für Flugzeugindustrie transportiert

Anfang April transportierte Felbermayr einen 140 Tonnen schweren Autoklaven von Aschach an der Donau in das etwa hundert Kilometer entfernte Werk der FACC AG in Oberösterreich. Ergänzend zu wetterbedingten Widrigkeiten galt es auch zahlreiche Nebenstraßen und verkehrsleitende Maßnahmen zu meistern.

Das starke Wachstum des oberösterreichischen Flugzeugteileherstellers FACC macht ein groß angelegtes Investitionsprogramm nötig. Das beinhaltet auch die Erweiterung bestehender Fertigungskapazitäten.
Der dazu benötigte Autoklav wurde bei Coesfeld in Deutschland gefertigt und per Schiff nach Österreich transportiert. Bis zu seiner Ankunft in Aschach an der Donau waren aufgrund widriger Umstände mehr als zwei Wochen vergangen. Dadurch verschob sich auch der Straßentransport um mehrere Tage. »Aufgrund der Havarie eines anderen Schiffes war die Donau für unser Schiff mehrere Tage nicht passierbar«, erklärt der seitens Felbermayr für den Transport zuständige Projektleiter Günther Wimmer. Bedenkt man, dass an dem Projekt auch zahlreiche andere Firmen, im Sinne verkehrslenkender Maßnahmen und für das Freimachen der Straße, beteiligt waren, bedeutet das ein hohes Maß an Kommunikationsgeschick. Dazu Wimmer: »Wir mussten mehrere dutzend Kabel anheben, zahlreiche Verkehrszeichen und Ampeln demontieren, dazu benötigt man Spezialisten, die waren alle neu zu koordinieren.« Aber auch Transportgenehmigungen waren zu ändern. »Die waren alle sehr kooperativ«, freut sich Wimmer über die gute Zusammenarbeit mit Firmen, Ämtern und der Exekutive.

Kraneinsatz mit Hindernis
Bereits einige Tage vor dem Eintreffen des Schiffes sorgte der, für das Umschlagen vom Schiff auf den Tieflader, benötigte Kran für Gesprächsstoff in der Region. Aufgrund der Ausladung von rund dreißig Metern
wurde ein 48 Meter hoher Krangigant mit 600 Tonnen maximaler Traglast in Stellung gebracht. Doch wieder gab es ein Problem: »Windböen ließen den Hub beinahe scheitern«, kommentiert Wimmer. Doch nach etwa einer Stunde

beruhigte sich das Wetter und der 140 Tonnen schwere Autoklav konnte vom Schiff auf den Tieflader umgeschlagen werden. Ein vier Tage dauernder Schwertransport konnte beginnen.

»Fly-over« für Brückenüberfahrt im Einsatz

Inklusive Zug- und Schubmaschine erreichte der Transport eine Länge von fast vierzig Metern. Ein Durchmesser des Autoklaven von 6,5 Metern verschärfte die Herausforderungen für Wimmer und das Team: »Wir mussten Ampeln beseitigen, zahlreiche Kabel anheben und Straßenschilder demontieren.« Damit aber noch nicht genug. Bei einigen Brücken war die Traglast des Transports nicht ausreichend: Da half auch die Gewichtsverteilung auf zwanzig Achsen nichts. »Diese Brücken wurden mittels »Fly-over« überwunden. Dabei wird sozusagen eine Brücke über die Brücke errichtet, die nur an den Fundamenten, genaugenommen an den Widerlagern, aufliegt«, erklärt Wimmer. Für das Entladen und die endgültige Positionierung im Werk kamen zwei Mobilkrane zum Einsatz. Die Inbetriebnahme des Autoklaven wird im Juli erfolgen. Eingesetzt wird er primär zur Trocknung von Triebwerksverkleidungen von Boeing und Airbus Flugzeugen.

Felbermayr

Heissluftofen-Transport für die Flugzeugindustrie

Felbermayr transportierte im April dieses Jahres einen 140 t schweren Heissluftofen von Aschach an der Donau in das etwa 100 km entfernte Werk der Flugzeugteileherstellers Facc AG in Oberösterreich. Des Weiteren arbeiten seit Februar 2011 Mitarbeitende des Felbermayr-Bereichs «Bau-Salzburg» am Ausbau und der Errichtung eines Kraftwerks am Fluss Mur.

Ein von Felbermayr durchgeführter Transport eines Heissluftofens für die Flugzeugindustrie erwies sich als knifflige Aufgabe. Ergänzend zu wetterbedingten Widrigkeiten galt es auch zahlreiche Nebenstrassen und verkehrsleitende Massnahmen zu meistern. Das starke Wachstum des oberösterreichischen Flugzeugteileherstellers Facc macht ein gross angelegtes Investitionsprogramm nötig. Das beinhaltet auch die Erweiterung bestehender Fertigungskapazitäten.

Transport eines Autoklaven für einen Heissluftofen durch die Firma Felbermayr.

Foto: Felbermayr

Der Geschäftsbereich Tiefbau von Felbermayr erstellt derzeit im steirischen Niklasdorf ein Kraftwerk an der Mur.

Der dazu benötigte Autoklav (Gefäss zum Erhitzen unter Druck) wurde bei Coesfeld in Deutschland gefertigt und per Schiff nach Österreich transportiert. Bis zu seiner Ankunft in Aschach an der Donau waren aufgrund widriger Umstände mehr als zwei Wochen vergangen. Dadurch verschob sich auch der Strassentransport um mehrere Tage. »Aufgrund der Havarie eines anderen Schiffs war die Donau für unser Schiff mehrere Tage nicht passierbar«, erklärte der seitens Felbermayr für den Transport zuständige Projektleiter Günther Wimmer. Bedenkt man, dass an dem Projekt auch zahlreiche andere Firmen – im Sinne verkehrslenkender Massnahmen und für das Freimachen der Strasse – beteiligt waren, bedeutet das ein hohes Mass an Kommunikationsgeschick.

Kraneinsatz mit Hindernis

Dazu Wimmer: «Wir mussten mehrere dutzend Kabel anheben, zahlreiche Verkehrszeichen und Ampeln demontieren, dazu benötigt man Spezialisten, die mussten alle neu koordiniert werden.» Aber auch Transportgenehmigungen waren zu ändern. »Die waren alle sehr kooperativ«, freute sich Wimmer über die gute Zusammenarbeit mit Firmen, Ämtern und der Behörden.

Bereits einige Tage vor dem Eintreffen des Schiffs sorgte der für das Umschlagen vom Schiff auf den Tieflader benötigte Kran für Gesprächsstoff in der Region. Aufgrund der Ausladung von rund 30 m wurde ein 48 m hoher Krangigant mit 600 t maximaler Traglast in Stellung gebracht. Doch wieder gab es ein Problem: «Windböen liessen den Hub beinahe scheitern«, kommentierte Wimmer.

Doch nach etwa einer Stunde beruhigte sich das Wetter, und der 140 t schwere Autoklav konnte vom Schiff auf den Tieflader umgeschlagen werden. Ein vier Tage dauernder Schwertransport konnte beginnen.

Inklusive Zug- und Schubmaschine erreichte der Transport eine Länge von fast 40 m. Ein Durchmesser des Autoklaven von 6,5 m verschärfte die Herausforderungen für Wimmer und das Team: Bei einigen Brücken war deren Traglast nicht ausreichend: Da half auch die Gewichtsverteilung auf 20 Achsen nichts. «Diese Brücken wurden mittels eines so genannten «Fly-over» überwunden. Dabei wird sozusagen eine Brücke über die Brücke errichtet, die nur an den Fundamenten, genaugenommen an den Widerlagern, aufliegt», erklärte Wimmer. Für das Entladen und die endgültige Positionierung im Werk kamen zwei Mobilkrane zum Einsatz. Die Inbetriebnahme des Autoklaven erfolgte im Juli. Seither wird er primär zur Trocknung von Triebwerksverkleidungen von Boeing- und Airbus-Flugzeugen eingesetzt.

Kraftwerksbau in Niklasdorf

Bei einem anderen Projekt sind Felbermayr-Mitarbeitende seit Februar 2011 am Ausbau und der Errichtung eines Kraftwerks an der Mur beschäftigt. Die Mur zählt in der Steiermark zu den grössten Energieträgern im Sinne erneuerbarer Energie. Mit einem neuen Kraftwerk als Unterlieger zum Kraftwerk Leoben wird die NEL (Niklasdorf Energie & Liegenschaftsverwaltungs GmbH) die Stromerzeugung ab Anfang 2013 von zirka 10,5 GWh Regelarbeitsvermögen pro Jahr auf zirka 19,8 GWh steigern. Damit können rund 3000 Haushalte mehr mit elektrischer Energie versorgt werden.

Den Beginn der Arbeiten machte ein Abbruch: Im Bereich des neu zu errichtenden Krafthauses befand sich ein betoniertes Schützenbauwerk sowie ein Grundablass, der vor Beginn der Bauarbeiten für die beiden Wehrfelder abgebrochen werden musste. Danach wurde die Baustelle im Bereich des linken Mur-Ufers trockengelegt, um die Wehranlage errichten zu können – ein Bauabschnitt der von Mai bis Oktober 2011 dauerte. Dazu musste zunächst die Baugrube ausgehoben werden. Parallel dazu sei, laut Ellmer, aber auch eine Eintiefung unterhalb des Kraftwerks durchgeführt worden. Für das Fertigen der beiden Wehrfelder wurden auf einer Fläche von 1600 m² rund 4700 m³ Beton verbaut. Diese Arbeiten waren im Oktober abgeschlossen. Jetzt konnten die Wehrfelder geflutet werden. Dazu wurde die Mur mittels so genannter Kastenfangdämme vom rechten auf das linke Ufer umgeleitet. «Dafür kamen 16 m lange Spundwände zum Einsatz», erklärt Ellmer. Aus ihnen wurde ein 10 m breiter und 170 m langer Damm errichtet. Dafür seien, laut Ellmer, 8000 m³ Schotter zur Hinterfüllung benötigt worden.

Probebetrieb Anfang Januar 2013

Der Schotter des Baugrubenaushubs aus dem Flussbett konnte direkt vor Ort Verwendung finden, wodurch eine unnötige Verkehrsbelastung vermieden werden konnte. Im Anschluss folgte der Stahlwasserbau mit dem Panzern des Wehrrückens sowie dem Einbau so genannter Schleifbleche an den Innenseiten der Wehrfelder. Die Montage der beiden Wehrklappen erfolgt erst in der nächsten Niederwasserphase, um das Material während der zweiten Bauphase vor Verschleiss zu schützen. Bedenkt man, dass die Durchflussmenge des Wassers in der Mur zwischen 50 m³ und 580 m³ pro Sekunde im Hochwasserfall schwanken kann, war das auch unumgänglich. Ausserdem wurde auf der Wehrseite ein ökologisches Begleitgerinne für grössere Wasserbewohner, wie beispielsweise den Fischotter, gebaut. Mit der Errichtung des Herzstücks der Anlage, dem Krafthaus samt Einlaufbauwerk, wurde im November 2011 begonnen. Dazu wurde zunächst eine Baugrube mit 17 m² Tiefe ausgehoben. Für Anfang Januar 2013 ist die Aufnahme des Probebetriebs geplant.

www.felbermayr.cc

Felbermayr

Transport de générateurs d'air chaud pour l'aéronautique

STAHLHARTES BUSINESS

31.500 Tonnen Stahlrohre transportiert Express-Interfracht für einen griechischen Stahlproduzenten nach Österreich.

Es ist eine Strecke wie aus einem Reisebericht: Von Thiva, 90 Kilometer nordwestlich von Athen, geht der Weg auf der Schiene vorbei an Olivenhainen, Küstenstraßen und Weinbergen nach Thessaloniki, nach Kulata via Sofia, über Belgrad via Budapest nach Hegyeshalom und weiter nach Bruck/Leitha, Krems und Kefermarkt. Von dort als Spezialtransport per LKW weiter. Ziel der 1.800 km langen Reise: Öl- und Gasnetzbaustellen in Hollabrunn, Zwettl und Bad Leonfelden.

Im zweiten Halbjahr des Vorjahres rollten fünfzig Züge beladen mit insgesamt 31.500 Tonnen Stahlrohre von Griechenland nach Österreich. Transportzeit: sechs bis sieben Tage. „Dass der griechische Stahlproduzent die logistische Abwicklung und den Transport der über 18 Meter langen Stahlrohre in unsere Hände legte, sehen wir als Vertrauens- und Kompetenzbeweis.“, freut sich Zoltán Potvorszki, Geschäftsführer von Express-Interfracht, und unterstreicht damit die langjährige Geschäftsbeziehung.

Denn Express-Interfracht wickelt den Transport erfolgreich gemeinsam mit Rail Cargo Austria und Rail Cargo Hungaria ab. 190 Waggons waren im Einsatz, um die überlange Fracht zu transportieren. Nicht zuletzt eine ausgeklügelte und perfekt aufeinander abgestimmte Transport- und Logistikkette. Sondergenehmigungen wurden eingeholt, ein spezielles Ladungssicherungssystem entwickelt und die Strecke im Vorfeld auf Herz und Nieren geprüft.

Um die Stahlrohre von Corinth Pipeworks S.A., dem weltweit größten Unternehmen für die Produktion von Stahlprodukten für die Öl- und Gasindustrie, sicher an ihr Ziel zu bringen. Damit nach griechischer Mythologie, alter Geschichte, Souvlaki und Olivenöl auch Stahl den Weg zu uns findet.

Neue Märkte: Felbermayr Bau expandiert

Im März 2012 erwarb Felbermayr die Geschäftsbereiche Wasser- und Dükerbau sowie die Teilbereiche Deponiebau, Kampfmittelräumung und -erkundung der insolventen Reinhold Meister Gruppe mit Sitz in Hengersberg, Deggendorf. Felbermayr erweitert damit das bestehende Segment Wasserbau und erschließt dadurch neue Tätigkeitsbereiche.
Gleichzeitig wurde die österreichische Tochterunternehmung Reinhold Meister Austria GmbH zu hundert Prozent übernommen. Felbermayr verfolgt damit die Zielsetzung, sich verstärkt im europäischen Wasserbau zu etablieren. „Wir freuen uns mehr als 230 Arbeitsplätze der insolventen Reinhold Meister Gruppe sichergestellt zu haben", kommentiert DI Horst Felbermayr die Übernahme der, neuerdings unter Reinhold Meister Wasserbau GmbH sowie Hagn Umwelttechnik GmbH, Müsing Wasserbau GmbH und Müsing Kampfmittelräumung GmbH, firmierenden Unternehmen.

Die Übernahme sieht Felbermayr auch als Chance, zu einer starken Größe im europäischen Wasserbau zu werden.

Millimeterarbeit

Österreichs größter Autokran mit 750 Tonnen Hubleistung war nötig, um die neue Eisenbahnbrücke in Nettingsdorf (Gemeinde Ansfelden) einzuheben. In Millimeterarbeit wurde das 220 Tonnen schwere Tragwerk am Samstag in Position gebracht. Für die abschließenden Arbeiten ist die Bahnstrecke zwischen Nettingsdorf und Neuhofen/Krems noch bis 28. August gesperrt. Foto: Weihbold

Großtransport

Das oberösterreichische Transportunternehmen Felbermayr brachte einen 140 Tonnen schweren Autoklaven von Aschach an der Donau in das etwa hundert Kilometer entfernte Werk der FACC AG. Das starke Wachstum des oberösterreichischen Flugzeugteileherstellers FACC macht ein groß angelegtes Investitionsprogramm nötig. Das beinhaltet auch die Erweiterung bestehender Fertigungskapazitäten. Der dazu benötigte Autoklav wurde bei Coesfeld in Deutschland gefertigt und per Schiff nach Österreich transportiert. Bis zu seiner Ankunft in Aschach an der Donau waren aufgrund widriger Umstände mehr als zwei Wochen vergangen. Dadurch verschob sich auch der Straßentransport um mehrere Tage. „Aufgrund der Havarie eines anderen Schiffes war die Donau für unser Schiff mehrere Tage nicht passierbar", erklärt der seitens Felbermayr für den Transport zuständige Projektleiter Günther Wimmer.

Der Großtransport des Autoklaven durch Felbermayr. Foto: Felbermayr

Strom für NIEDERÖSTERREICH

Foto des Monats. Im Windpark Loosdorf wurde durch die Felbermayr Hebetechnik mittels LR1750 (245 t Oberwagenballast plus 95 t Zentralballast) die zehnte Windkraftanlage aufgestellt. Die Anlage bringt bei einer Nabenhöhe von 98 m 2,3 MW. Zusammen mit den anderen neun Anlagen erreicht der Park eine Leistung von 18,5 MW und kann somit etwa 10.000 Haushalte mit Strom versorgen. **(Foto: Felbermayr)**

Riesenschnecke: Über 16 Kehren bis auf 1600 m musste sich dieser Schwertransport hinaufschrauben, ehe er mit seiner 50-t-Last die Baustelle des Pumpspeicherkraftwerks Reißeck II erreichte. Die Ladung ist eine Einlaufspirale für eine Pumpturbine. 2014 soll das 385 Mio. € teure Kraftwerk (215 MW) der österreichischen Verbund AG starten. Bild: Verbund

Eine feste

Felbermayr Holding hat Reinhold

Von Katrin Schreiber

Hengersberg/Wels. Gute Nachrichten für die Mitarbeiter der insolventen Flussbau-Firma Reinhold Meister in Hengersberg: Dort bleibt alles, wie es ist. Markus Lackner, Marketing-Leiter der Felbermayr Holding GmbH mit Sitz in Wels, bestätigt: „Die bestehenden Baustellen gehen weiter", dort werden wegen der Übernahme keine Geräte abgezogen. Auch werde das Tätigkeitsfeld der Firma bleiben, versichert Lackner.

230 Mitarbeiter hat der europaweit tätige oberösterreichische Konzern von der Reinhold Meister GmbH übernommen. Gekündigt hat Felbermayr niemandem, so der Marketingleiter. Lediglich einige Mitarbeiter haben sich nach der Insolvenz aus freien Stücken anderweitig orientiert.

Kurz vor Weihnachten des vergangenen Jahres war der Schock in Hengersberg groß: Die Reinhold Meister GmbH mit damals sechs Tochterunternehmen war unverschuldet in die Insolvenz gerutscht, weil ein Großkunde seine Rechnungen in Millionenhöhe nicht gezahlt hatte. Zu diesem Zeitpunkt war das Unternehmen bereits deutlich geschrumpft: Noch ein Jahr zuvor waren 650 Menschen dort beschäftigt. Nach der Insolvenz, im 38. Jahr des Bestehens der Firma, bangten noch 200 Mitarbeiter in Hengersberg und 180 in den Tochterunternehmen um ihre Existenz. Firmengründer Reinhold Meister hatte schon lange gut mit der Felbermayr-Gruppe zusammengearbeitet, so dass auch die Insolvenzverwalter im Verkauf heuer im März eine sehr gute Lösung sahen.

Mit Maschinen der Firma Meister v
meter langen Teilstück soll der Erosic
serbausteine und 55 000 Quadratme
weiter.

Franz Felbermayr hatte 1942 als regionaler Unternehmer begonnen

Größe im Wasserstraßenbau

d Meister GmbH mit 230 Mitarbeitern übernommen – Name und Baustellen bleiben

wird eine Sandmatte am Sulina-Kanal acht Meter tief in den Kolkbereich eingebaut. Auf einem insgesamt 15 Kilo-onsschutz von Ufer und Böschungen verstärkt werden. Bis Dezember werden dort ungefähr 130 000 Tonnen Was-ter Sandmatten verbaut. Auf dieser und allen anderen Baustellen geht die Arbeit auch nach der Übernahme nahtlos – Foto: Felbermayr

und die Firma aufgebaut, die sein Sohn Horst Felbermayr sen. 1967 übernommen und zum Großkonzern gemacht hat. Heute hat die Holding insgesamt rund 2500 Mitarbeiter an 54 Standorten in 14 europäischen Ländern – davon 17 in Deutschland, in Bayern neben Hengersberg in Nürnberg, Neu-Ulm und Olching. Die Felbermayr Holding GmbH und ihre 20 Tochtergesellschaften haben sich die Transport- und Hebetechnik ebenso zu Schwerpunkten gemacht wie den Tief- und Hochbau. Im Bereich Wasserbau sind nach der Übernahme rund 290 Mitarbeiter des Betriebs tätig.

Mit dem Kauf der Reinhold Meister GmbH hat Felbermayr das Segment Wasserbau deutlich erweitert. „Wir können nun das gesamte europäische Binnenwassersystem mit Know-How und Geräten versorgen“, erklärt Markus Lackner – von der Rhein-Flutmulde bei Rees an der holländischen Grenze bis nach Sulina an der Donau-Mündung ins Schwarze Meer. Lackner: „Damit sind wir eine wesentliche Größe im europäischen Wasserbau.“ Dazu trage vor allem der stark erweiterte Fuhrpark bei. Auf den Maschinen wird ebenso das Meister-Logo stehen bleiben wie auf dem Hengersberger Firmensitz: Der neue Name des Betriebs ist Reinhold Meister Wasserbau GmbH.

Weitere Teilbereiche, die Felbermayr mit übernommen hat, sind der Deponiebau, die Kampfmittelräumung und -erkundung. Diese arbeiten eigenständig unter den Namen Hagn Umwelttechnik GmbH, Müsing Wasserbau GmbH und Müsing Kampfmittelräumung GmbH. Geschäftsführer dieser Unternehmen ist Horst Felbermayr jun..

Reinhold Meister arbeitet nicht mehr im Unternehmen, sein Sohn ist jedoch als Projektleiter im Einsatz. Technischer Geschäftsführer des Felbermayr-Baubereichs sowie der Reinhold Meister Austria GmbH ist Hannes-Sebastian Huber. Unterstützt wird er vom kaufmännischen Geschäftsführer Johann Gangl.

Fa. Meister: Neuer Eigner,

Felbermayr Holding Wels erreicht mit Reinhold Meister Wasserbau GmbH

Hengersberg/Wels. Die europaweit tätige Felbermayr Holding GmbH mit Stammsitz in Wels/Öö. hat aus der Insolvenz der Reinhold Meister GmbH in Hengersberg Ende vergangenen Jahres 230 der ehemals 280 Mitarbeiter übernommen. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart. Fest steht aber: „Durch Meister Wasserbau wollen wir zu einer der bedeutendsten Größen im europäischen Wasserbau werden“, wie DI Horst Felbermayr ankündigt.

Mit Schubschiffen und Spezialgerät für den Wasserbau spielt Felbermayr werden. Dahinter steht eine erfolgreiche Unternehmerfamilie: Horst Felberm

Hengersberg: Wichtiger Standort für die Zukunft

Der 42-jährige Junior-Chef ist Geschäftsführer aller Unternehmen der ehemaligen Meister-Gruppe mit Ausnahme der Reinhold Meister Austria GmbH. . Diese wird von Hannes-Sebastian Huber, der zusammen mit dem kaufmännischen Geschäftsführer Johann Gangl das gesamte Geschäftsfeld Bau operativ leitet, geführt. Ebenfalls übernommen wurden Meisters Deponiebau, der nun unter Hagn Umwelttechnik GmbH firmiert, Meisters Kampfmittelbeseitigung, die jetzt Müsing Kampfmittelräumung GmbH heißt, und die Müsing Wasserbau GmbH. Sie bedient zu 90 Prozent Aufträge in der Region Berlin-Brandenburg.

Bereits 2005 war das 1942 von Franz Felbermayr mit damals nur einem Lkw gegründete Welser Transportunternehmen in den Wasserbau eingestiegen. Felbermayr hatte damals Fahrzeuge der „Donautechnik“ übernommen. Bis dato waren die Aufträge aus dem öffentlichen Bereich und der Bauindustrie auf Österreich und die angrenzenden Länder beschränkt.

Nun eröffnet sich mit der Übernahme von Meister – mit Standorten in Hengersberg, Olching bei München und Bernau bei Berlin – ganz Europa als potentielles Einsatzgebiet. So ist die neue Felbermayr-Tochter Reinhold Meister Wasserbau GmbH Hengersberg seit Juli beispielsweise für Maßnahmen zur Ufersicherung (Erosionsschutz) entlang des Sulina-Kanals in Rumänien inmitten des Donaudeltas im Einsatz. Mit 140 schwimmenden Geräten sowie über 20 Schubschiffen gehöre Felbermayr bereits jetzt zu den Großen der Branche in Europa, wie Felbermayr erklärt.

Doch dank des Know-hows und der Ausstattung von Meister, könne neben der Abwicklung bestehender Meister-Aufträge bereits erfolgreich an der Akquirierung neuer Kunden gearbeitet werden. „Hengersberg ist dabei ein wesentlicher Standort für unsere Zukunft“, betont Felbermayr. Und damit seien auch die Arbeitsplätze der Mitarbeiter gesichert. „Wir sind sehr optimistisch, zumal die Qualitätsarbeit der Firma Meister einen guten Ruf hat.“

Felbermayr war jahrelang Ko-

neuer Name, neue Kunden

I „europäische Größe“ in diesem Segment – Zukunft der Mitarbeiter sicher

r nun in der ersten Liga – durch Meister kann das Geschäft weiter ausgebaut
mayr (v.l.), Gattin Gisela und Horst Felbermayr jun. – Fotos: Felbermayr

operationspartner von Meister. Bis die Hengersberger Firma durch offene Rechnungen eines Großkunden in Millionenhöhe in den Konkurs getrieben worden war. Von 650 Mitarbeitern bei Meister konnten nach 38 Jahren Firmengeschichte lediglich 380 gehalten werden. Einige von ihnen orientierten sich bereits in der Insolvenzphase neu.

1967 hatte der heutige Seniorchef des Käufers, Horst Felbermayr, die Firma seines Vaters mit mittlerweile vier Lkw und einer Baumaschine übernommen. Er machte sie zu einer europäischen Holding mit heute 20 Tochtergesellschaften, die auf Transport- und Hebetechnik sowie Hoch- und Tiefbau spezialisiert ist. Neben tausenden Fahrzeugen sind 400 Krane in Vermietung und rund 300 Schwerlastfahrzeuge im Einsatz. An 54 Standorten – inklusive Meister – in 14 Ländern werden insgesamt 2500 Mitarbeiter beschäftigt. Felbermayer stellt nach eigenen Angaben keine Leiharbeiter an, Ausnahmen seien Spitzenauslastungszeiten.

Den nicht konsolidierten Umsatz gibt das Unternehmen für 2011 mit 361,5 Millionen Euro an. „Für dieses Jahr erwartet die Holding über 400 Millionen Euro Umsatz“, sagt Felbermayr. Wesentlichen Anteil dazu werden die ehemaligen Meister-Unternehmen beitragen. Dank der international tätigen Geschäftsbereiche des Unternehmens und einem wirtschaftlich soliden Hintergrund konnte das Unternehmen die Wirtschaftskrise erfolgreich bewältigen. So erreichte beispielsweise der Felbermayr Bau im Jahr 2009 den bislang höchsten Umsatz.

2012: über 50 Mio. Euro für Neuanschaffungen

Die aktuelle Situation sei nach Aussage des Juniorchefs aber natürlich mit großen Anstrengungen verbunden. So sei es in wesentlichem Ausmaß auch der Motivation der Mitarbeiter zu verdanken, dass der Personalstand in den Krisenjahren gehalten und in manchen Bereichen sogar erhöht werden konnte. „Wir lassen uns aber auch nicht durch die aktuell vorherrschende Wirtschaftskrise und ihre vielen Fragezeichen beirren“, führt der Juniorchef weiter aus und lässt nicht unerwähnt, dass die Holding 2012 mehr als 50 Millionen Euro in Neuanschaffungen investieren wird.

Reinhold Meister hat sich nach der Übernahme aus seinem ehemaligen Unternehmen zurückgezogen. Die Nachfolgeunternehmen würden aber im Wesentlichen noch von denselben Führungskräften operativ geleitet, wie das Familienunternehmen Felbermayr betont. Reinhold Meister jun. arbeitet etwa als Projektleiter in Rumänien und darüber hinaus auch für alle Aktivitäten in dem für den Reinhold Meister Wasserbau wichtigen Land verantwortlich.

OÖNachrichten
nachrichten.at

Startseite | Oberösterreich | Sport | Ratgeber | Freizeit | Reisen | Beste Stellen | Immobilien | Motormarkt | Trauer | Anzeigen | Abo & Service

Politik | Wirtschaft | Kultur | Chronik | Weltspiegel | Society & Mode | Meinung | Web-TV | 100 Jahre

Linz 12°C · Enns 12°C · mehr Wetter »

Startseite » Wirtschaft » Wirtschaftsraum OÖ

Welser bauen Aktivitäten auf dem Wasser aus

Wirtschaftsraum OÖ

WELS. Die Transport- und Baugruppe Felbermayr verstärkt ihre Aktivitäten im Bereich Wasserbau durch eine Akquisition.

Das Familienunternehmen hat Vermögenswerte und Baustellen der insolventen Firma Reinhold Meister mit Sitz im deutschen Hengersberg, nahe Deggendorf, übernommen. „Wir sind jetzt auf Baustellen vom äußersten Westen Deutschlands bis im östlichsten Rumänien unterwegs", sagt Geschäftsführer Horst Felbermayr. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart.

230 zusätzliche Mitarbeiter

Durch die Akquisition erwartet die Firmengruppe heuer zusätzliche Erlöse von 30 Millionen Euro. Im Vorjahr wurde ein nicht konsolidierter Umsatz von 360 Millionen Euro erzielt. Zu den bisherigen 2000 Mitarbeitern in der Felbermayr Holding kommen nun weitere 230 Arbeitsplätze hinzu.

In den Geschäftsbereich Wasserbau, bei dem es im wesentlichen um die Erhaltung der Wasserstraße geht, ist das Unternehmen bereits 2005 eingestiegen. „Es war für uns eine logische Konsequenz und gute Gelegenheit, uns in diesem Bereich zu erweitern", sagt Felbermayr und verweist auf die Vorteile des Familienunternehmens, wo Chancen rasch ergriffen werden könnten.

Die neu übernommenen Projekte würden den Auftragsstand im Wasserbau bis 2014 hinein absichern. Zudem könne Felbermayr nun alles aus eigener Hand anbieten wie etwa bei einem aktuellen Schleusenprojekt in der Nähe von Passau: „Wir decken von eigenen Schiffen, Abbruch, Tiefbau, Ingenieurleistung bis hin zur Sanierung alles allein ab."

Werbung

Jetzt in Holz investieren
Der Holzmarkt boomt – 12 % Rendite und mehr möglich ab 3.500 € Anlage. Jetzt informieren!

100 Euro Bonus
So macht Sport Spaß! Wetten Sie live. Jetzt registrieren und 100 Euro Neukundenbonus kassieren!

Coface Kreditversicherung
Coface Kreditversicherung - Wir versichern Außenstände

premium

Sind Sie auf Facebook? *Werden Sie Fan von nachrichten.at!*

Drucken | Versenden | Facebook | Twitter

« zurück zu Wirtschaftsraum OÖ

Artikel
20. Juli 2012 - 00:04 Uhr
su

Drucken | Versenden | Facebook | Twitter

Bild vergrößern

Felbermayr wächst durch Akquisition im Wasserbau. Bild: Werk

140 Tonnen umgeschlagen

Vorsicht, Wind!

Einen 140 Tonnen schweren Autoklaven transportierte Felbermayr von Aschach an der Donau in das etwa hundert Kilometer entfernte Werk der FACC AG in Oberösterreich. Der Autoklav wurde bei Coesfeld in Deutschland gefertigt und per Schiff nach Österreich transportiert. Bereits einige Tage vor dem Eintreffen des Schiffes sorgte der – für das Umschlagen vom Schiff auf den Tieflader benötigte – Kran für Gesprächsstoff in der Region. Aufgrund der Ausladung von rund dreißig Metern wurde ein Liebherr LR 1600 auf 48 Meter und in Stellung gebracht. „Windböen ließen den Hub beinahe scheitern", kommentiert Projektleiter Günther Wimmer. Doch nach etwa einer Stunde beruhigte sich das Wetter und der 140 Tonnen schwere Autoklav konnte vom Schiff auf den Tieflader umgeschlagen werden. Ein vier Tage dauernder Schwertransport konnte beginnen.

:R+++NEWS TICKER+++NEWS

Im März 2012 erwarb **Felbermayr** die Geschäftsbereiche Wasser- und Dükerbau sowie die Teilbereiche Deponiebau, Kampfmittelräumung und -erkundung der insolventen Reinhold Meister Gruppe mit Sitz in Hengersberg, Deggendorf. Felbermayr erweitert damit das bestehende Segment Wasserbau und erschließt dadurch neue Tätigkeitsbereiche. Gleichzeitig wurde die österreichische Tochterunternehmung Reinhold Meister Austria GmbH zu hundert Prozent übernommen. Felbermayr verfolgt damit die Zielsetzung, sich verstärkt im europäischen Wasserbau zu etablieren.

+ + + + + + + + + + + + + + + + + + + +

21-22

Felbermayr

Kraftakt im Kraftwerk

Einen Kondensator mit 158 t und 17 m Länge brachten kürzlich Mitarbeiter der Felbermayr-Geschäftsfelder Transport- und Hebetechnik ein. Schauplatz des prestigeträchtigen Auftrages mit arbeitstechnisch immensem Aufwand war ein Kraftwerk in Linz (Österreich).

«Heavylifthandling auf höchstem Niveau» bezeichnete Felbermayr-Geschäftsführer Wolfgang Schellerer einen kürzlich erfolgreich von seinem Unternehmen abgewickelten Auftrag von Siemens Energy. Gemeint hat er damit nicht nur eine Arbeitshöhe von mehr als 12 m, sondern auch das Zusammenwirken von unterschiedlichem Schwerlastequipment und der Felbermayr-Teams der Projekt-, Schwerlast- und Schwermontageabteilung.

Aufbau in einer Woche

Übernahmeort für den aus Italien angelieferten Kondensator war der Kraftwerksblock 7 des Kraftwerkes der VA-Stahl in Linz. Für den Hub der 158 t schweren Komponente kam ein LG 1750 mit einer maximalen Traglast von 750 t zum Einsatz. «Um die Kranung bei einer Ausladung von 22 m bewerkstelligen zu können, wurde der Kran mit 170 t Oberwagenballast und 75 t Schwebeballast bestückt», sagt Günther Wimmer, der an der Ausarbeitung des Projektes massgeblich beteiligt war. Der Aufbau des technischen Equipments dauerte fast eine ganze Woche. Ende März war es dann soweit, der Kondensator war angeschlagen, die Kranung konnte beginnen – nach etwa 90 Minuten war der Hub abgeschlossen und die Komponente hatte ihr erstes Ziel auf den in 12,2 m Höhe gelegenen Fahrrollen des Trägersystems erreicht. Jetzt begann die Arbeit des Felbermayr Schwermontageteams aus Hilden (Deutschland).

Mittels Hydraulikvorrichtung wurde der Kondensator in etwa 12 m Höhe 22 m Richtung Fundament verschoben. Dort angekommen wurde der Kondensator am vorderen Ende mittels Hubgerüst übernommen, einige Meter vorgefahren und anschliessend das hintere Ende von einem weiteren Hubgerüst hochgehoben. Anschliessend wurde das Bauteil auf dem rollengelagerten Hubgerüst einige Meter vorgefahren, womit der erste Arbeitstag dieser Einbringung erfolgreich beendet werden konnte.

Am Folgetag musste der Kondensator mittels Hubgerüst auf einem Drehteller in 14 m Höhe abgesetzt werden. «Der Drehteller war nötig, da der Kondensator vor der Fundamentstellung noch um 90 Grad gedreht werden musste», erklärte Wimmer. Acht Tage nach dem operativen Projektstart konnte der Kondensator dann erfolgreich auf dem Fundament abgesetzt werden.

www.felbermayr.cc

Foto: Felbermayr

Ein 158 t Kondensator musste in Linz in 12 m Höhe Richtung Fundament verschoben werden.

Schwergewichte unter sich

Für das Einheben einer neuen Eisenbahnbrücke in Nettingsdorf bei Linz kam Mitte August **Österreichs stärkster Mobilkran** zum Einsatz. Der rund 800 t schwere Kran hievte die neue 220 t schwere Brücke sicher an ihren Platz.

Für die insgesamt 620 t Ballast, 220 t Oberwagenballast und noch 400 t Schwebeballast, waren etwa 30 Lkw-Transporte nötig

Österreichs stärkster Mobilkran mit einem Gesamtgewicht von 800 t und 70 m Ausleger

FOTOS: Felbermayr Holding GmbH

Unter höchster Konzentration wird die 45 m lange Brücke millimetergenau eingepasst

Bei strahlendem Sonnenschein und unter Beobachtung zahlreicher interessierter Augenzeugen wurde die Brücke am frühen Morgen des 19. August am Ausleger des rund 70 m in den Himmel ragenden Krans angeschlagen. Die zahlreichen Schaulustigen waren aber nicht nur gekommen um den Krangiganten in Aktion zu sehen, sie erlebten mit dem Einheben der neuen Brücke auch ein nahezu historisches Ereignis. Denn die alte Brücke war noch aus dem Baujahr 1905. Damit gehört das Bauwerk konstruktionsbedingt schon zu den Greisen ihrer Machart. Laut den Österreichischen Bundesbahnen heißt es dazu ergänzend, dass das Projekt eine nachhaltige Investition in eine leistungsfähige und moderne Bahninfrastruktur darstelle.

220 t schweben durch die Luft

„Der Kran hat ein Gesamtgewicht von 800 Tonnen“, sagt Gottfried Hrast der Felbermayr-Einsatzleiter. Daher ist es auch selbsterklärend, dass bei solchen Einsätzen dem Transport des Krans immer eine besondere Bedeutung zukommt. Allein für die insgesamt 620 t Ballast sind schon etwa 30 Lkw-Transporte nötig gewesen. Um den Kran aber auch sicher aufstellen zu können musste im Vorfeld die Stellfläche, den angegeben Stützdrücken entsprechend, verdichtet werden. „Für so einen Hub muss mitunter auch etliche Monate geplant werden“, weiß Hrast zu berichten. „Gute Planung sei die halbe Miete“, pflichtet ihm ein Kollege bei. Das zeigte sich auch beim Brückenhub. Langsam, ganz langsam beginnen sich die Stahlseile zu spannen. Die Anschlagpunkte werden noch einmal einem prüfenden Blick unterzogen. „Alles okay“, ist aus dem Funkgerät des Einsatzleiters zu hören. Der Kran hebt die Last an und schwenkt die 45 m lange Brücke Richtung Krems. Jetzt war ein entscheidender Moment gekommen.

Die Brücke wird an einem Ende fix montiert und auf der gegenüberliegenden Seite auf einem Widerlager abgelegt, um so die thermische Ausdehnung der Brücke ausgleichen zu können

Um den Hub weiter fortführen und die Ausladung erhöhen zu können mussten ergänzend zu den 220 t Oberwagenballast noch 400 t Schwebeballast aufgenommen werden. Beim weiteren Hub war es wichtig mit zunehmender Ausladung der Last auch den Schwebeballast, in entgegengesetzter Richtung auszufahren – als Gegengewicht sozusagen. Nach etwa zwei Stunden war der Hub weitgehend finalisiert. Daraufhin folgte das millimetergenaue Positionieren der Brücke am fixen Ende.

Derartige Brücken verändern aufgrund der Temperatur ihre Länge. „Bei dieser Konstruktion können das schon auch einmal acht Zentimeter sein“, spricht Hrast aus der Praxis. Deshalb wurde die Brücke an einem Ende sozusagen fix montiert und auf der gegenüberliegenden Seite auf einem Widerlager abgelegt das die thermische Ausdehnung der Brücke ausgleichen kann.

- www.felbermayr.cc
- www.oebb.at/infrastruktur

RAUPENKRANE

Schwergewichte unter sich

Für das Einheben einer neuen Eisenbahnbrücke im oberösterreichischen Nettingsdorf bei Linz kam Mitte August einmal mehr Österreichs stärkster Mobilkran zum Einsatz. Der LG 1750 von Felbermayr konnte erneut seine Leistung zeigen. Die neue Brücke selbst wog 220 t. „Der Kran hat ein Gesamtgewicht von 800 t", sagt Felbermayr-Einsatzleiter Gottfried Hrast. Daher ist es auch selbsterklärend, dass bei solchen Einsätzen dem Transport des Krans immer eine besondere Bedeutung zukommt. Allein für die insgesamt 620 t Ballast sind schon ungefähr 30 Lkw-Transporte nötig gewesen. Für die Standsicherheit wurde zuvor gesorgt.

(Foto: Felbermayr)

hlinfo

tober 2012

stalpine

EINEN SCHRITT VORAUS.

Blick auf den Hochofen 4 nach Montage der neuen Schrägrohre

Die Arbeiten in den kritischen Anlagenbereichen erfolgten durchgehend in Tag und Nachtschicht, auch während der Wochenenden. Durch die beauftragten Fachfirmen sowie durch unser Technik-Center (KC) waren täglich zwischen 400 und 500 Mitarbeiter im Baustellenbetrieb beschäftigt – ihnen allen soll an dieser Stelle höchste Anerkennung für ihre erbrachten Leistungen bekundet werden.

Die Zustellung in beeindruckenden Zahlen:

- Demontage und Montage von ca. 2.000 t Stahlbau
- Montage von ca. 3.100 t Feuerfestmaterial
- Korrosionsschutz für ca. 35.000 m²
- Montage von ca. 20.000 lfm Rohrleitungen
- Neuverlegung von ca. 100.000 lfm Kabel

Errichtung des neuen Kühlwasserverteilers bei Hochofen 4

Blick auf die neuen Feingas- und Brennluftleitungen mit der neuen Schieberbühne vor den Winderhitzern

Montage des neuen Y-Stücks des Abgassystems

Die neue Reingasleitung von HO4 Richtung Theisenanlage

THEMENHEFT
Schwergut

DVZ

FREITAG, 5. OKTOBER 2012

Ein Schwergewicht der Branche

Porträt der österreichischen Spedition Felbermayr SEITE 18

In dieser Ausgabe

BRANCHENUMFRAGE Die Spezialtransporteure rechnen mit einem schwierigen Jahr 2013. Auch der schlechte Zustand der Infrastruktur beschäftigt die Unternehmen. SEITE 2

MARKTÜBERSICHT Welches Unternehmen ist in welchem Bereich tätig? Wer verfügt über welches Transportgerät? Wer arbeitet mit wem zusammen? Die aktuelle DVZ-Marktübersicht „Schwergutransporteure" gibt einen Überblick. SEITE 5 - 13

OFFSHORE In Deutschland setzen 17 Häfen auf den Boom der Offshore-Branche. Ein Überblick über das Serviceangebot der Wettbewerber. SEITE 16

Österreich

Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co. KG

Machstraße 7
A-4600 Wels
Tel.: 0043/7242/695-0
Fax: 0043/7242/695-127
spezialtransport@felbermayr.cc

Kontakte:

	W. Schellerer Chr. Nüßler Mag. P. Stöttinger
Erreichbar nach Geschäftsschluss	0043/1 810 695

Tätigkeitsbereiche:
Schwertransporte (Schiene/Straße/Wasser)
Autokranarbeiten
Paterrearbeiten, Schwermontage

Geografische Schwerpunkte:

regional	ja
national/international	ja

Zugfahrzeuge / Motorwagen:

Pritschen- und Motorwagen	190
Sattelzugmaschinen 2-achsig	120
Sattelzugmaschinen 3-achsig	130
Sattelzugmaschinen 4-achsig	90
Zugmaschinen mit Ballast	20

Auflieger:

Gesamt	530
Normalsattel mit Plane	30
Normalsattel ohne Plane	35
Telesattel, ausziehbar bis 35 m	190
Semi-Tieflader, ausziehbar bis 28 m	140
Tiefbetten, max. Bettlänge 25 m	77
Kesselbett	50
Kesselbrücken, Achsanzahl bis 8	ja
Plattformkombination, Gesamtachsanzahl bis 300 zzgl. Self Propelled Modular Trailer mit 48 Achslinien	ja
Langmaterial-Nachläufer (Spurlenker)	10

Bau-Trans Gesellschaft mbH

Bundesstraße 130
A-6923 Lauterach
Tel.: 0043/5574/67 73-0
Fax: 0043/5574/67 73-539
office@bautrans.cc

Kontakte:

Geschäftsführer	Chr. Nüßler, W. Schellerer

Tätigkeitsbereiche:
Schwertransporte
Autokranarbeiten
Vermietung, Arbeitsbühnen, Stapler
Paterrearbeiten
Betriebsumzüge

Geografische Schwerpunkte:

regional	ja
national/international	ja

Zugfahrzeuge / Motorwagen:

Pritschen- und Motorwagen	2
Sattelzugmaschinen 2-achsig	31
Sattelzugmaschinen 3-achsig	10
Sattelzugmaschinen 4-achsig	9
Zugmaschinen mit Ballast	5

Auflieger:

Normalsattel mit Plane	20
Normalsattel ohne Plane	10
Telesattel, ausziehbar bis 19,6 m	8
Semi-Tieflader, ausziehbar bis 28,6 m	9
Tiefbetten, max. Bettlänge 32 m	4
Kesselbett	8
Kesselbrücken, Achsanzahl bis 18	ja
Plattformkombination, Gesamtachsanzahl bis 73	ja
Langmaterial-Nachläufer (Spurlenker)	4
andere (Kräne)	11

FOTO: FELBERMAYR

STEIERMARK

SAMSTAG, 10. NOVEMBER 2012, SEITE 15

Sammlung ist komplett

Der 38, 5 Meter lange und 14 Tonnen schwere Christbaum: eine vorweihnachtliche Herausforderung für Herbert Schittl.

KATHARINA PILLMAYR

Herbert Schittl chauffierte das „Ungetüm" zum Grazer Hauptplatz

MONTAGE: PRIVAT, GRAZ/FISCHER

Ich hab' schon viele Schwertransporte gemacht, aber der hat mir in der Sammlung noch gefehlt", erzählt Herbert Schittl und lacht. Die Rede ist von dem sagenhaften Transport des 14 Tonnen schweren Christbaums, den der Schwertransportfahrer in der Nacht auf gestern von Turnau nach Graz chauffiert hat. Rund 110 Kilometer galt es, mit dem Riesen auf dem Tieflader zu überwinden.

Auch wenn der 41-Jährige schon viel gewohnt ist und sich mit heiklen Transporten auskennt, war es diesmal „etwas ganz anderes". „Wir haben schon mehr als drei Stunden vom Wald auf die Straße gebraucht. Das war das Top-Highlight." Der Baum stand gut 34 Meter vom Lader entfernt – „näher hinfahren konnten wir nicht". Anschließend wurde der stattliche Christbaum an der 600 PS starken Zugmaschine festgemacht und Schittl fuhr ganz langsam nach vorne, damit der Baum auf den Tieflader kippt. Stabilisiert wurde dieser von einem Traktor als Zugmaschine. Der weiche Untergrund im Wald erleichterte den Transport des 38,5 Meter langen Baumes auch nicht gerade, da werde jede Kurve sehr eng. „Mit der Länge hatte ich aber kein Problem, das bin ich gewohnt. Es war aber äußerst schwierig und gab Situationen am Limit", muss der erfahrene Fahrer zugeben. Doch Schittl konnte sich auf das Team verlassen – rund 20 Menschen wirkten am „Projekt Christbaum" mit. Nach einem stärkenden Frühstück ging es mit dem weihnachtlichen „Ungetüm", das mindestens zwei Fahrspuren für sich beanspruchte, gen Graz – stets in Begleitung einer Polizeieskorte mit Blaulicht. Um ein Uhr früh war das Ziel, der Grazer Hauptplatz, dann auch endlich erreicht. Trotz der – auch körperlichen – Strapazen würde es Schittl „sofort wieder machen, denn die Stimmung war super".

ZUR PERSON

Herbert Schittl wurde am 17. August 1971 in Burgau geboren, wo er auch wohnt.

Seit fünf Jahren ist der gelernte Koch Schwertransportfahrer. Heuer chauffierte er den 38,5 Meter langen und 14 Tonnen schweren Christbaum von Turnau nach Graz. Dieser Transport war auch für ihn besonders.

Vogelschutz oder Firmenexpansion

Wirtschaftsstandort Wels: Der jahrelange Streit über die Umwidmung eines Teils des Flugplatzes behindert den Ausbau gleich mehrerer Welser Leitbetriebe

Von Dietmar Mascher

Horst Felbermayr senior und junior: „Nicht nur wir würden weiter in Wels expandieren und investieren."

WELS. „Heute ist kein verantwortungsvoller Unternehmer mehr gegen den Natur- und Umweltschutz. Aber was hier passiert, kann kaum einer nachvollziehen", sagt der Welser Unternehmer Horst Felbermayr. Der Chef über 2500 Mitarbeiter (davon 600 in Wels) würde lieber heute als morgen sein Unternehmen auf ein Gelände beim Welser Flughafen verlegen und dort mindestens 25 Millionen Euro investieren. Doch der Ball liegt auf Betreiben von Grünen und des Fliegervereins Weiße Möwe jetzt bei der EU. Würde eine Umwidmung gegen die EU-Vogelschutzbestimmungen verstoßen?

Der seit Jahren schwelende Konflikt ärgert aber nicht nur Felbermayr, sondern auch andere Leitbetriebe in Wels. Denn die Behinderung hat weitreichende Folgen.

Auf 40 Hektar beschäftigen Felbermayr, TGW, Kellner & Kunz oder ÖAG fast 5000 Mitarbeiter. Bei der räumlichen Expansion sind sie längst an ihre Grenzen gestoßen. Die Preise für Firmengrundstücke, so sie überhaupt verfügbar sind, sind in so absurde Höhen gestiegen, dass ein Grundverkäufer aus dem Ausland ungläubig fragte, ob hier jemand Öl gefunden habe. Firmengebäude werden so nahe wie möglich an Grundgrenzen herangebaut.

Ein Teil des Welser Flugplatzgeländes soll umgewidmet werden. Fotos: OÖN

Streit um 25 Hektar

Schon 2006 hat Felbermayr bekundet, er würde das Unternehmen vom Industriegebiet Boschstraße abziehen. Ins Auge gefasst wurde ein Teil des Flughafengebiets. Nach langem Hin und Her einigte man sich mit der Politik von Stadt und Land, dass 25 Hektar beim Flughafen in Firmengebiet umgewidmet werden sollten, wovon 20 Hektar Felbermayr übernehmen würde. Die anderen Firmen, allesamt auf Wachstumskurs und auch mit einem deutlichen Plus an Mitarbeitern, könnten dann die Felbermayr-Gründe übernehmen.

„Wir wissen leider nicht, wie lange die EU für ihre Entscheidung braucht. Sollte sie aber morgen ihre Zustimmung erteilen, könnte in drei Jahren das neue Unternehmen stehen", sagt Horst Felbermayr junior. Nicht zuletzt wegen der Infrastruktur wäre der Flugplatz ideal, weil ein derzeit kaum benutzter Bahnanschluss vorhanden ist und Felbermayr ein paar hundert Meter Straße neu bauen und damit ein Wohngebiet entlasten würde. Der Rest des mehr als 100 Hektar umfassenden Flughafengeländes bliebe dem Naturschutz, den Brachvögeln und auch den Hobbyfliegern überlassen.

Bei Felbermayr geht das Wachstum auch trotz dieses Problems weiter. Nicht nur mit der jüngst berichteten Übernahme des deutschen Unternehmens Meister und weiterer 230 Mitarbeiter.

Heuer soll der kumulierte Umsatz der Unternehmensgruppe von zuletzt 361 auf mehr als 400 Millionen Euro wachsen. Sowohl der Transport- und Hebebereich als auch der Baubereich würden gleichermaßen wachsen, sagen Senior- und Junior-Chef.

Heftiger Preiskampf

Der Markt ist jedoch nicht einfacher geworden. Die Preise seien in einigen Bereichen „sportlich", umschreibt Horst Felbermayr junior das Problem niedriger Preise. Die öffentliche Hand halte sich generell mit Aufträgen zurück. Bisweilen werden nicht einmal die Frostschäden des vergangenen Winters auf den Straßen ausgebessert. Dennoch sei man mit der Ertragslage ebenso wie im Vorjahr zufrieden. Ertragszahlen gibt das Unternehmen, das 2009 den Wirtschaftspreis Pegasus gewonnen hat, nicht bekannt.

Ein Wachstumsbereich ist nach wie vor der Bau von Windkraftwerken. Felbermayr transportiert nicht nur die Teile zu den Standorten, sondern verfügt auch über die transportablen Kräne, die für die Montage erforderlich sind.

FELBERMAYR

In den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts haben das Ehepaar Horst und Gisela Felbermayr in Wels das Unternehmen seiner Eltern übernommen. Damals hatte es drei Beschäftigte. Heute sind es 2500 in 14 Ländern. Spezialisiert hat sich Felbermayr auf Spezialtransporte und -kräne, zuletzt auch auf den Baubereich. Gisela Felbermayr führt gemeinsam mit ihrer Schwiegertochter die Firmenfinanzen.

Kraftwerk erzeugt Strom für 5.500 Haushalte

Das neue Laufkraftwerk der Energie AG an der Traun in Stadl-Paura nimmt nach fast genau einem Jahr Bauzeit Gestalt an. Am 22. Oktober soll die erste der beiden Kaplanturbinen eingebaut werden, zwei Wochen später folgt die zweite.

Dafür ist ein 300 Tonnen schwerer Spezialkran der Firma Felbermayr notwendig. Das Welser Unternehmen ist seit dem Baubeginn ständig mit Spezialisten auf der Großbaustelle im Einsatz und bringt neben normalen Baggern immer wieder auch Spezialmaschinen und -geräte zum Einsatz.

„Die Wehr des alten Kraftwerkes wurde mit unserer mobilen Brechanlage recycelt, das daraus gewonnene Material konnten wir wieder zum Hinterfüllen verwenden“, erklärt Anton Mayer, der als Polier für die Sparte Tiefbau der Firma Felbermayr die Arbeiten auf der Baustelle koordiniert. Die Spezialkräne von Felbermayr, die zum Aufstellen der Betonfertigteile verwendet wurden, haben eine Reichweite von bis zu 40 Metern!

Für die Errichtung des Traunkraftwerks in Stadl-Paura mit Baukosten von 18,6 Millionen Euro hat sich Felbermayr mit den Bauunternehmen Alpine und G. Hinteregger & Söhne zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen. „Bis zu 30 Personen sind hier ständig im Einsatz“, weiß Anton Mayer.

Im Juni 2013 in Betrieb

Läuft alles nach Plan, soll das neue Kraftwerk bereits im Juni 2013 seinen Betrieb aufnehmen. Durch den Neubau kann die Leistung des Kraftwerks von 750 auf 3.600 Kilowatt fast verfünffacht werden, die beiden horizontalen Kaplanturbinen mit einem Durchmesser von je vier Metern erreichen bei einer Durchflussgeschwindigkeit von 90 Kubikmetern pro Sekunde eine Leistung von 19 Gigawatt-Stunden. Damit können etwa 5.500 Haushalte ein Jahr lang mit Strom versorgt werden.

Um einen besonders ruhigen Kraftwerksbetrieb zu gewährleisten, wurden als absolute Neuheit erschütterungsdämmende Spezialmatten unters Fundament gelegt.

Eine Fischwanderhilfe mit einer Wassermenge von 450 Litern pro Sekunde sorgt auch dafür, dass Bootsfahrer problemlos das Kraftwerk passieren können.

Spezialmaschinen der Firma Felbermayr prägen das Bild auf der Kraftwerksbaustelle in Stadl-Paura – am Foto oben ein 100 Tonnen schwerer Spezialkran zum Einsetzen der Spundwände. Anton Mayer (rechts) koordiniert als Polier die Arbeiten des Welser Vorzeigeunternehmens.

7.000 m² Stahlspundwände sorgten dafür, dass die Kraftwerksbaustelle frei von Wasser gehalten werden.

In Kürze wird hier die erste von zwei Kaplanturbinen mit einem Durchmesser von vier Metern eingebaut.

Anzeige

LINZ

Donauhafen für Schwergutumschlag zwischen Wasser und Land

Das Spezialtransportunternehmen Felbermayr betreibt in Linz einen eigenen Hafen, wo Schwerguttransporte trimodal umgeschlagen werden.

Schwerguttransporte auf der Straße abzuwickeln ist kein Job, der sich nach einem Standardmuster erledigen lässt. Das hat das Spezialtransportunternehmen Felbermayr im Jahr 1996 erkannt und den bis dahin der voestalpine gehörenden Schwerguthafen gekauft, um bei Schwergutransporten verstärkt die Donau einzubeziehen. „Transporte auf der Straße zu realisieren wird immer schwieriger und teurer, die Donau ist eine Alternative sowohl in ökologischer als auch in ökonomischer Hinsicht“, sagt Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer der Felbermayr Transport und Hebetechnik GmbH gegenüber *Verkehr*.

477-Tonnen-Reaktor im Hafen umgeschlagen

Das Unternehmen schlägt dort seither vor allem Schwergutkomponenten zwischen Schiene, Straße und Wasser um. Es sind Schwergutteile für die Energieindustrie und Anlagenbauer. Dabei handelt es sich primär um Projektgeschäfte wie beispielsweise um einen 477 Tonnen schweren Reaktor. Das war das bisher schwerste Stück überhaupt, das Felbermayr in Österreich über seinen Hafen umgeschlagen hat. Linz ist der Ort in Österreich, wo etwa bei der MCE Maschinen und Apparatebau Reaktoren dieser Dimensionen hergestellt werden und idealerweise gleich vor Ort auf der Donau verschifft werden können. Um so einen Reaktor überhaupt bewegen zu können, braucht es eine 600 PS starke Zugmaschine mit vier Achsen, auf denen alle acht Räder einzeln angetrieben werden.
Im Hafenbereich werden auch schwere Güter gelagert, in speziellen Montagehallen besteht die Möglichkeit, Industriegüter zu fertigen und zu montieren. „Durch die direkte Anbindung an die Donau können unsere Kunden direkt am ‚Meer‘ produzieren“, so Schellerer. Das Umschlagsgeschäft ist kundendeterminiert, zugleich dient der Hafen auch als Werkshafen; von hier werden Schwergutequipment und Krane für die europaweiten Einsätze losgeschickt.

16 Jahre Hafeneigentümer

In den 16 Jahren als Hafeneigentümer hat Felbermayr das Areal laufend erweitert und für die trimodale Nutzung adaptiert. Der Hafen ist längst über ein direktes Anschlussgleis mit dem Bahnnetz verbunden. Das eröffnet die Möglichkeit, schwere Colli per Bahn in den Hafen zu bringen und dann auf das Schiff zu verladen. Einmal abgesehen von den bekannten Flaschenhälsen auf dem Donaustrom, die dringend behoben werden sollten, ist für Schellerer die Donau für Schwerguttransporte mit großen Tonnagen nicht mehr wegzudenken.

Die Donau in den Schwerguttransport stärker einzubeziehen hat sich für Felbermayr als sinnvoll herausgestellt

„Die Fahrwasserbedingungen sind in Richtung Norden schwierig und meist gibt es auf Grund der Dimensionen der zu transportierenden Güter keinen Plan B“, bedauert Schellerer allerdings.
Es gibt also keine Alternativ-Transportlösung, sollte auf der Donau einmal aufgrund schlechter nautischer Bedingungen wieder nichts gehen. Generell sollten die Wasserstraßen zwischen Konstanza und Antwerpen dringend ausgebaut werden, um sie besser für die Schifffahrt nutzbar zu machen.
Ob der Wassertransport billiger kommt als per Straße oder Schiene sei nicht pauschal zu beantworten, so der Manager. Durch die Kombination der drei Verkehrsträger lassen sich per saldo aber kostenoptimierte Transportlösungen entwickeln. Das gesamte Hafenareal umfasst 220.000 m² und hier stehen Portalkrananlagen mit Traglasten bis zu 600 Tonnen und ein Spezialkran für 1.000 Tonn Hubkraft für besonders Schweres zur Verfügung. Felbermayr nennt nicht nur den Linzer Hafen sein Eigen, sondern betreibt auch im deutschen Krefeld einen Schwerlasthafen.

Transport
Nr. 20 vom 2. November 2012

Lang, hoch, schwer

Maschinentransport **Einen 140 Tonnen schweren Autoklaven leitete Felbermayr auf rund hundert Kilometern durch Österreich**

Für den Transport des Heißluftofens mussten Schilder abgebaut und Kabel angehoben werden. Foto: Felbermayr

Beim Transport eines 140 Tonnen schweren Autoklaven von Aschach an der Donau in das etwa hundert Kilometer entfernte Werk der Facc AG in Oberösterreich musste Felbermayr nicht nur wetterbedingte Widrigkeiten bewältigen, sondern auch zahlreiche Nebenstraßen und verkehrsleitende Maßnahmen überwinden.

Im Zuge der Erweiterung seiner bestehenden Fertigungskapazitäten benötigte der oberösterreichische Flugzeugteilehersteller Facc einen Autoklav. Eingesetzt wird der Heißluftofen primär zur Trocknung von Triebwerksverkleidungen von Boeing- und Airbus-Flugzeugen. Er wurde bei Coesfeld in Deutschland gefertigt und anschließend per Schiff nach Österreich transportiert. Bis zu seiner Ankunft in Aschach an der Donau vergingen mehr als zwei Wochen. „Aufgrund der Havarie eines anderen Schiffes war die Donau für unser Schiff mehrere Tage nicht passierbar", erklärt Günther Wimmer, seitens Felbermayr zuständiger Projektleiter für den Transport, die entstandenen Verzögerungen.

Auch der Straßentransport verschob sich dadurch um mehrere Tage. Weil aber an dem Projekt noch zahlreiche andere Firmen mit verkehrslenkenden und -leitenden sowie bautechnischen Maßnahmen beteiligt waren, stellte die zeitliche Verschiebung die Organisatoren vor einige größere Herausforderungen. „Wir mussten mehrere dutzend Kabel anheben, zahlreiche Verkehrszeichen und Ampeln demontieren", berichtet Wimmer. Dazu benötigt man Spezialisten, die waren alle neu zu koordinieren." Aber auch Transportgenehmigungen mussten geändert werden. Die seien, versichert der Projektleiter, allerdings alle sehr kooperativ gewesen.

Kranigant am Hafen

Bereits einige Tage vor dem Eintreffen des Schiffes wurde der für das Umschlagen vom Schiff auf den Tieflader benötigte Kran – ein 48 Meter hoher Gigant mit 600 Tonnen maximaler Traglast – in Stellung gebracht.

Doch wieder gab es ein Problem. „Windböen ließen den Hub beinahe scheitern", berichtet Wimmer. Nach etwa einer Stunde beruhigte sich das Wetter dann aber doch und der 140 Tonnen schwere Autoklav konnte vom Schiff auf den Tieflader umgeschlagen werden.

40 Meter lang

Vier Tage lang war der Schwertransport danach noch unterwegs, bis er am Ziel ankam. Inklusive Zug- und Schubmaschine erreichte der Transport eine Länge von fast vierzig Metern. Der Autoklav hatte einen Durchmesser von 6,5 Metern.

Nicht nur, dass zahlreiche Ampeln beseitigt, Kabel angehoben und Straßenschilder demontiert werden mussten. Dazu kam, dass bei einigen Brücken trotz der Gewichtsverteilung auf zwanzig Achsen die Traglast für den Transport nicht ausreichte. „Diese Brücken wurden mittels Fly-over überwunden", erklärt Wimmer. Dabei wird sozusagen eine Brücke über die Brücke errichtet, die nur an den Fundamenten aufliegt. Für das Entladen und die endgültige Positionierung im Werk kamen zwei Mobilkrane zum Einsatz.

Transport, 02.11.2012 (hs)

Foto: Felbermayr

Schwergewicht

Österreichs stärkster Mobilkran kam beim Einheben der neuen Eisenbahnbrücke in Nettingsdorf bei Linz zum Einsatz. „Der Kran hat ein Gesamtgewicht von 800 Tonnen", sagt Felbermayr-Einsatzleiter Gottfried Hrast. Daher ist es auch selbsterklärend, dass bei solchen Einsätzen dem Transport des Krans immer eine besondere Bedeutung zukommt. Allein für die insgesamt 620 Tonnen Ballast sind schon etwa dreißig Lkw-Transporte nötig gewesen. Um den Kran aber auch sicher aufstellen zu können, musste im Vorfeld die Stellfläche, den angegeben Stützdrücken entsprechend, verdichtet werden. „Für so einen Hub muss mitunter auch etliche Monate geplant werden", weiß Hrast zu berichten. ‹

Felbermayr

Mit einem «Selbstfahrer» unterwegs

Der österreichische Schwergutspezialist Felbermayr hatte kürzlich die Aufgabe, einen fabrikneuen, 221 t schweren Trafo des Herstellers Siemens Transformers Austria ins österreichische Umspannwerk in Hessenberg zu transportieren. Die letzten Kilometer absolvierte das Schwergewicht auf einem so genannten «Selbstfahrer»

Bereits im April wurde der alte Trafo im steirischen Umspannwerk Hessenberg (Österreich) abtransportiert und mit den Vorbereitungen für den Einbau des neuen Trafos begonnen. Mitte September war es dann soweit. Die ersten 80 Kilometer vom Auftraggeber und Trafoproduzenten, der Siemens Transformers Austria in Weiz, wurden vom Felbermayr Bereich ITB (Internationale Tieflader-Bahntransporte), welcher auch die Gesamtleitung des Transportprojektes innehatte, mittels 20-achsigem Tiefladewaggon durchgeführt. «Am Zielort der ersten Etappe wurde dann der 221 t schwere Trafo von der Linzer Schwermontageabteilung mittels Hubgerüst auf einen so genannten ‹Selbstfahrer› mit dem Fachkürzel SPMT (Self Propelled Modular Trailer) umgeschlagen und für den Strassentransport vorbereitet», erklärte Jürgen Steinbrecher von der Felbermayr-Transportabteilung in Wels. Die letzte Etappe vom Bahnhof Donawitz bis in das Umspannwerk Hessenberg konnte beginnen.

Schwieriges Gelände

Die verbleibenden zehn Kilometer auf Bundes- und Landesstrasse führten zum Teil über abschüssige Abschnitte und enge Kurvenradien. Dies sei der Grund, warum der SPMT und nicht eine herkömmliche Zugmaschine-Tieflader-Kombination zum Einsatz kam, weiss Steinbrecher zu berichten: «Mit dem SPMT können nicht nur engste Kurvenradien bewältigt werden, er verfügt auch über einen hydraulischen Ausgleich, mit dem eine Lageveränderung der Last in Längs- und Querrichtung möglich ist.»

Der 221 t schwere Trafo wird am Bahnhof Donawitz auf einen

Ein weiteres Hindernis war ein Bahnübergang, wo für den insgesamt 6,10 m hohen Transport die Oberleitung temporär angehoben werden musste. Eine

Fotos: Felbermayr

«Selbstfahrer» respektive «Self Propelled Modular Trailer» eignen sich besonders für Schwertransporte auf kurvenreichen oder abschüssigen Strassen.

so genannten «Self Propelled Modular Trailer» umgeladen.

Besonderheit bei diesem Transport, der im Auftrag von Siemens Transformers Austria für die Verbund-Austrian Power Grid AG durchgeführt wurde, war auch der erstmalige Einsatz des SPMT auf einer öffentlichen Strasse. «Dankenswerter Weise wurde uns dafür seitens der Landesregierung eine Bewilligung erteilt», freute sich Steinbrecher über die Kooperationsbereitschaft der Behörde.

Betriebsaufnahme Mitte November

Erfolgreich abgeschlossen wurde der Transport mit der Fundamentstellung des Trafos im Umspannwerk. Mit der Inbetriebnahme des Trafos Mitte November 2008 sei laut Verbund-Austrian Power Grid AG eine deutliche Verbesserung der Lärm- und Umweltbedingungen erfolgt; ergänzend zur Erhöhung von Leistung und Betriebssicherheit soll damit auch eine Verbesserung für die Anrainer erreicht werden.

Die auf Spezial- und Schwertransporte spezialisiert Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels (Österreich) ist mit 32 Standorten in elf Ländern Europas vertreten. Im Jahr 2007 wurde mit 1650 Mitarbeitern ein Nettoumsatz von rund 330 Mio. Euro erwirtschaftet.

www.felbermayr.cc

Pentru prima dată în istorie, Rafinăria Petrobrazi a fost închisă pentru 40 de zile, timp în care mii de oameni au desfăşurat zeci de proiecte de modernizare, construcţie, mentenanţă şi renovare. Rezultatul final a fost o producţie sporită şi o rafinărie mai eficientă, aliniată la standardele internaţionale.

TEXT ŞI FOTOGRAFII DE ELENA CRIŞCU

Foto: Christian Höllhofer

Knapp 300 Tonnen wiegt der Generator, über 100 der Tieflader

Schwertransport auf der Donau! 440-Tonnen-Last startet nach Ungarn

Am Freitag durchquert ein Schwertransporter mit 440 Tonnen Gesamtgewicht Oberösterreich – und zwar zu Wasser. Ein Kraftwerk-Generator war zuvor auf den Tieflader gehoben und dann von zwei Lastern auf das Schwerlast-Schiff „Horst Felix" gezogen worden. Am Montag erreicht das Schiff dann seinen Zielhafen in Györ (Ungarn).

Der Welser Schwertransport-Spezialist Felbermayr setzt auf den Wasserweg

444 Tonnen auf „Horst Felix"

Mit dem Schwerlastschiff „Horst Felix" hat die auf Schwertransporte spezialisierte Welser Unternehmensgruppe Felbermayr am Wasser einen neuen Trumpf im Ärmel. Vom Linzer Schwerlasthafen lief es gestern zur Jungfernfahrt nach Ungarn aus.

Beladen mit einem 294 Tonnen schweren Siemens-Generator für ein ungarisches Kraftwerk brach die „Horst Felix" auf. Auf einem zwölfachsigen Felbermayr-Schwerlasttieflader rollte der Generator über eine Rampe auf das einzige Flachdeck-Binnenschiff Europas. Mit 444 Tonnen Transportgesamtgewicht nahm das Multifunktions-Schiff vom Felbermayr-Schwerlasthafen im Linzer Voest-Gelände auf der Donau Richtung Ungarn Fahrt auf. „Das ist ein problemloser Transportweg ohne Hindernisse wie Brücken, Kreisverkehre oder enge Kurven, die es am Straßenweg gibt", betont Transport-Geschäftsführer Peter Stöttinger.

VON MAX STÖGER

Die Firmenchefs Horst Felbermayr senior und Sohn Dipl.-Ing. Horst Felbermayr sehen den von ihnen seit 1996 betriebenen Linzer Schwerlasthafen als eine Verkehrsdrehscheibe mit Zukunftspotenzial: „Wasser-, Schienen- und Straßenanbindung mit perfekter Infrastruktur – und das alles in einer Hand!"

Foto: Chris Koller

Schiene, Straße, Wasser: Horst Felbermayr senior (l.), Peter Stöttinger

Wirtschaft in Oberösterreich

> „Durch den Verkehrsträger Wasser können Probleme umgangen und Kosten gespart werden."
> Dipl.-Ing. Horst Felbermayr

oce.wirtschaft@kronenzeitung.at

Schwergewicht auf Reisen

Einen gewichtigen Passagier hat gestern das Lastschiff „Horst Felix" aufgenommen: Einen 294 Tonnen schweren Kraftwerks-Generator samt Tiefladder, Zug- und Schubmaschine. Stolze 500 Tonnen sind somit dank einem beweglichen Bug und stabilisierenden Pfählen in nur einer halben Stunde einfach auf die Horst Felix gerollt. Drei Tage dauert die Reise bis zum Zielhafen in Ungarn. Foto: Petuely

144 Räder für 444 Tonnen

WASSERSTRASSE Ende November transportierte Felbermayr einen 294 Tonnen schweren Generator vom Linzer Schwerlasthafen in ein Kraftwerk nach Ungarn. Hauptdarsteller bei diesem dualen Transport war die 2011 als Schwerlastschiff vom Stapel gelaufene „Horst Felix".

Schwertransporte auf der Straße werden zunehmend teurer. Ergänzend zu den steigenden Treibstoff- und Mautpreisen wird aber auch die Ablastung von Brücken zunehmend zum Problem für die Transporteure. Im Fall des Generatortransports von Mühlheim an der Ruhr in ein ungarisches Kraftwerk konnte dieses Problem durch den Einsatz des Verkehrsträgers Wasser umgangen werden. Die Schlüsselrolle spielte dabei die vom Trockenfrachter zum Schwerlastschiff umgebaute Horst Felix, deren Namensgeber übrigens der siebenjährige Sohn von Geschäftsführer DI Horst Felbermayr ist.

Hocheffizienter Lückenschluss für multimodale Transporte

Als das Felbermayr-Schwerlastschiff Horst Felix am 22. November den 294 Tonnen schweren Generator übernahm, hatte dieser bereits rund 800 Kilometer Weg hinter sich: 13 Tage benötigte er vom Siemens Standort in Mühlheim an der Ruhr bis zum Schwerlasthafen in Linz. Dieser wurde von Felbermayr 1996 übernommen und verfügt aktuell über 22 ha Grundstücksfläche, davon ca. 7 ha Hallenflächen. Im Schwerlasthafen angekommen, wurde die rund zwölf Meter lange Hightech-Komponente auf einen Tieflader umgeladen. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen 1,5-fach gekoppelten Schwerlastanhänger mit zwölf Achsen. Laut Felbermayr-Projektleiter Peter Niedermair-Auer war dieses Spezialfahrzeug aufgrund der Breite des Generators von rund fünf Metern nötig. Aber auch das hohe Gewicht des Stromerzeugers hat im Sinne einer optimierten Lastverteilung zur Entscheidung für diese Fahrzeugkombination beigetragen. Die nötige Traktion wurde durch zwei 650 und 800 PS starke und auf je 40 Tonnen aufballastierte Schwerlastzugmaschinen gewährleistet. Zusammen mit dem 70 Tonnen schweren Tieflader ergibt sich damit ein Transportgesamtgewicht von 444 Tonnen.

Vor dem Verlade-Vorgang (von rechts): Geschäftsführer DI Horst Felbermayr, Mag. (FH) Bettina Matzner (via donau) und Ing. Mag. Peter Stöttinger (Felbermayr Transport- und Hebetechnik).

Kosten optimieren durch Roll on-Roll off

Die Horst Felix wurde als sogenanntes RoRo-Schiff konzipiert. „Das ermöglicht über einen speziell konzipierten Bug und eine Laderampe das direkte Befahren des Schiffes mit dem Straßentransporter", erklärt Niedermair-Auer und setzt fort: „Im Schwerlasthafen haben wir dazu ideale Bedingungen, somit hat das Einrollen kaum mehr als eine Stunde in Anspruch genommen." Danach geht das Schiff auf die Reise. „Keine Brücke, kein Kreisverkehr und keine engen Kurvenradien werden sich dem Transport in den Weg stellen", freut sich Niedermair-Auer, dem somit auch die Planung vieler verkehrslenkender Maßnahmen erspart blieb.
In 2 bis 3 Tagen hatte die Horst Felix dann den rund 300 Kilometer von Linz entfernten Hafen in Ungarn erreicht. Auch dort ging das Ausrollen über die RoRo-Rampe wieder zügig vonstatten. Als zusätzliche Sicherheit wurde ergänzend zu der Zug- und Schubmaschine noch eine zweite Zugma-

Geschäftsführer DI Horst Felbermayr freut sich über den gelungenen Abschluss des ersten Projekts mit dem Schwerlastschiff Horst Felix. Rechts: Mag. (FH) Bettina Matzner (via donau) sieht starke Argumente für die Verlagerung von High & Heavy Transporten auf die Donau.

schine eingesetzt. „Die Alternative wäre das Entladen mit einem Gittermastkran hoher Traglast gewesen", erklärt Niedermair-Auer und weist auf die wesentlich höheren Kosten für den Kraneinsatz hin. Am Lagerplatz des fünf Kilometer entfernten Kraftwerks angekommen, wurde dann der 29 Tonnen schwere Generator noch mittels Hubgerüst abgeladen und zwischengelagert. Dank dem Einsatz der Horst Felix wurden bei diesem Transport mögliche Eventualitäten auf ein Minimum reduziert.

Multifunktionales Schwerlastschiff

Die Basis für die Horst Felix bildete ein herkömmliches Motorgüterschiff, das in der Schiffswerft in Linz umgebaut wurde. Ing. Mag. Peter Stöttinger, Felbermayr Transport- und Hebetechnik, erklärt: „Die Horst Felix kombiniert eine RoRo-fähige Rampe, Trimmtanks und auch Pfähle, mit denen man es während des RoRo-Vorgangs stabilisieren kann. Die Horst Felix wird aber nicht nur für RoRo-Aktionen benutzt, sondern unter anderem auch für Aushub-Arbeiten im Rahmen von Wasserbau-Tätigkeiten. Der Einsatzradius der Horst Felix erstreckt sich über den ganzen Donauraum bis zu den Hochseehäfen."

Mag. (FH) Bettina Matzner, zuständig für Transportentwicklung bei „via donau" ergänzt: „Es gibt in Österreich auf der Straße rund 5.000 bis 6.000 Schwertransporte und etwa 30 Prozent davon bewegen sich entlang des Donaukorridors. Via Donau ist eine Tochter des österreichischen Verkehrsministeriums, im Zentrum der Aufgaben von via donau steht die Donau als internationale Wasserstraße. Unser Ziel ist ein kundenorientiertes Infrastrukturmanagement unter Einsatz innovativer Technologien im Einklang mit der Natur. Im Bereich Transportentwicklung haben wir in den letzten zwei Jahren eine dezidierte Arbeitsinitiative durchgeführt, die speziell zum Ziel hatte, High & Heavy Transporte auf die Donauschifffahrt zu verlagern. Aus unserer Sicht spricht einiges dafür, denn mit dem Schiff muss man keine besonderen Anträge stellen, die Maut entfällt – die Dimensionen sind einfach größer als auf Straße und Schiene. Vor diesem Hintergrund freut es uns besonders, dass auch die Firma Felbermayr verstärkt auf den Wassertransport zurückgreift!"

Felbermayr – Kraft in Bewegung

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 58 Standorten in 15 Ländern Europas vertreten. 2.000 Mitarbeiter erwirtschafteten im Jahr 2011 einen nicht konsolidierten Nettoumsatz von mehr als 361 Millionen Euro. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch- und Tiefbautätigkeiten – bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt. Im Einsatz befinden sich aktuell rund 400 Mobilkräne, 32 Raupenkräne und 300 Schwerlastzugmaschinen, die von mehr als 2.000 Arbeitsbühnen und Stapler unterstützt werden. Inklusive dem Bereich Wasserbau verfügt das Unternehmen über 140 schwimmende Geräte und 20 weitere Motorschiffe.

www.felbermayr.cc
www.via-donau.org

Unsere Bildleiste zeigt von oben nach unten einzelne Etappen des Beladungsvorgangs im Linzer Schwerlasthafen. Die nötige Traktion wurde durch zwei 650 und 800 PS starke und auf je 40 Tonnen aufballastierte Schwerlastzugmaschinen gewährleistet.

Fotos: A. Riel/BBB

Austria negotiates economic slowdown

The growth in Austria's exports may have slowed, but all things are relative. As Felicity London reports, there are a good clutch of 'positives' for Austria.

In the first half of this year, Austria's exports grew by 1.6 percent to EUR61.54 billion (USD79.82 billion), while imports increased by 1.1 percent to EUR65.3 billion (USD84.7 billion). As the figures from Statistics Austria show, this was a significant slowdown in the country's foreign trade, which had seen double-digit growth rates in 2011.

However, particularly notable was that exports to European countries were down by 0.9 percent, while exports to non-European markets rose by 7.5 percent.

In parallel to this, Austria has climbed up the table in the World Economic Forum's Global Competitiveness Report, from 19th to 16th place out of 144 nations. This report praised Austria's excellent infrastructure and its increase in innovation capacity; the country also scored well in the higher education and training category and especially for its on-the-job training, where it took third place.

As the European Union (EU) has moved steadily eastwards, Austria's geography has been its advantage; this is a country that looks eastwards as much as westwards and, according to the government organisation Advantage Austria: "No other country can boast as much know-how in the growth markets of Eastern Europe. More than 1,000 international companies coordinate their Eastern European activities from Austria."

Peter Czajkowski, managing director of Vienna-based Transocean Shipping, said: "Although the crisis is hitting Europe, Austria is still performing strongly on exports. Austria was able to increase its overseas exports strongly over the past decade, even though the European countries are still the predominant business partners."

He added: "Austria has a strong high-tech

An autoclave being hauled recently by Felbermayr Transport.

industry and a high-quality production that is respected and requested worldwide. And Austria still has the lowest unemployment rate in the whole EU, at 4.5 percent."

However, looking ahead, certainty is a luxury no one has these days. Peter Stöttinger, managing director of Felbermayr Transport, said: "We are doing pretty well this year – we are happy with 2012. But everybody is hiding and not making decisions for 2013.

"What we see is that the big projects are gone – there are not many more, except in the wind power business. There is a lot of wind power going on in Austria, but no big power plant projects at present; no decisions have been taken and, if decisions are made, it will be another two or three years before the project starts, from our point of view."

Opportunities

Stöttinger sees opportunities in the refinery section, however. "There is too much refinery capacity generally, so some are preparing to modernise in order to stay in the market, and others are just running down their facilities for closure – and there is talk that some might be dismantled and moved elsewhere. That is across the region we are working in."

At the peak of the crisis, the Austrian government pumped money into infrastructure projects but that process is now over, he added. "So we are making our living from private investment projects."

Felbermayr has about 50 offices and facilities in 14 countries, and the leaning is very much towards the east. Its branches start in Germany and stretch along the Danube to the Black Sea. There is, said Stöttinger, a lot of competition in 'old' Europe; that is not to say there is not competition in Eastern Europe, "but we are geographically very close to these countries, so that gives us an advantage, and we can react quickly. In Germany there is a heavy transportation company on every corner, while to the east there is not so much competition."

The heavy lift business in Austria has done well in 2012 – but the outlook for 2013 is more uncertain.

Czajkowski said machinery, engineering, and power plant equipment are keeping Transocean busy. "Power plants are and will be needed worldwide," he said.

Among recent projects handled by Transocean have been hydro power plant components to Costa Rica, oil and gas equipment to Vancouver, and machinery to Shanghai, China. Shortsea deliveries have been mainly transformers up to 230 tonnes. "But there is a significant increase in smaller machinery shipments with flatracks and open tops, which have increased by nearly 20 percent this year," he said.

Waterways

Transporting heavy and out-of-gauge cargoes through Austria means negotiating a country of mountains and tunnels – or taking a far more popular option, using water. The majority of really heavy cargo is shipped on the waterways to Antwerp, Belgium, and Rotterdam, the Netherlands, although anything up to 100 tonnes is cheaper to move by truck, said Czajkowski. "The physical infrastructure in Austria is OK, but sometimes limited by nature," he added.

Crane manufacturer Liebherr historically transported its cranes by road from its headquarters in Nenzing to Antwerp or Rotterdam, but since 2004 it has built all its large mobile harbour cranes at a dedicated production site in Rostock, Germany, with easy access to the sea.

"We still have our headquarters at

Looking for heavy lift skills

Finding enough experienced people is an ongoing challenge for Austria's heavy lift sector.

"We are expanding every year but it is difficult to find the right people," said Franco Ravazzolo, project logistics manager for Gebrüder Weiss. "So we are doing a lot of in-house training. We take very young people and train them from the beginning – which is hard, and a long way to do it, but Gebrüder Weiss is a company that likes to plan for a long timespan – so we see it is better to bring people in."

Gebrüder Weiss is particularly looking for people from universities and other technical branches of the industry who already have some understanding of technical drawing, he said. "We find it easier to teach these types of people the job – easier than teaching it to a conventional forwarder, who tend to think in containers."

Nenzing and there we focus on prototypes and very small machines – the LHM 120,180 and 280, while we build our really heavy cranes at Rostock," said Joachim Dobler, marketing manager. Liebherr's largest cranes could not be moved by road from Nenzing because the tunnels would be too low, he said. The smaller units still made there are trucked to Antwerp or Rotterdam, often in pieces to be reassembled later.

The crane manufacturer does not use waterways – Dobler said this would still involve transporting the cranes by road to the inland port, then hiring-in lifting capacity to load them to a vessel, with more lifting gear required to offload at the other end. "It is too expensive," he said. "And transportation by road is not a problem for our smaller cranes."

However, the River Danube is a vital artery for heavy items moving to, from, and through Austria, and there are a number of initiatives looking to increase the use of waterways for transport in the country.

In March this year, the Port of Rotterdam Authority signed a letter of intent with the Austrian government organisations Eco-Plus and Via Donau to stimulate barge traffic for heavy lift cargoes.

A number of major players in the heavy lift sector are involved in the project, as well as Austrian shippers and Emshafen (the port of Enns, Austria).

More demand

Enns, a trimodal port on the Danube, in the industrial heart of Austria, is currently researching the capabilities and possibilities of a high and heavy terminal. Jörg Praher, managing director of the port authority, said the port is expecting more demand for handling heavy cargoes by ship.

"In the past we have had several transhipments that were done using our ro-ro ramp or mobile facilities – in all cases the client commissioned a special contractor who handled these," he said. Results of the study are expected in December at the earliest.

Via Donau is responsible for the implementation of Austria's National Action Plan on Danube Navigation, which was put in place to strengthen the role of inland waterway transport. The plan contains 40 measures to promote waterways as environmentally friendly transport routes and provides the basis for Austria's navigation policy with its transport policy.

Via Donau is also a partner in a project to create a masterplan for introducing LNG as a fuel and as a cargo for Danube navigation. The project has been submitted as a potential TEN-T project by Vienna-based Pro Danube International, which was itself established last year as a Romanian-Austrian initiative and brings in companies and associations from throughout the Danube region.

Project cargo being moved by Felbermayr Transport.

Felbermayr: US shipment

The columns pictured here, and measuring 71.5 m with a diameter of 3.9 m, were produced by BIS VAM Anlagentechnik and are among the largest ever manufactured in the Felbermayr assembly units in Linz. Following raw production in the halls, the five columns, each weighing 90 tonnes, were transferred to the self-propelled transporter by indoor crane. They were then transported to the open air storage areas several hundred metres away, where the final surface treatment was performed by the contractor.

In mid-May, the columns were transferred to ships at Felbermayr's heavy load port to be transported to the USA. "The geographical proximity of the Felbermayr manufacturing and warehouse halls and the heavy load port made it possible to process the order with the maximum possible cost efficiency for the customer," said Peter Stöttinger, managing director of Felbermayr Transport.

Pro Danube is aiming to improve the competitiveness of transport and logistics on the Danube, and projects which will lead to a higher use of the waterway are central to its activities.

According to the TEN-T submission, there is a strong need to modernise the Danube fleet in order to improve environmental and economic performance, and LNG as a fuel would significantly reduce vessel emissions. LNG as a cargo would increase transport volumes and offer energy savings to many industries in the region, said ProDanube. "But, implementation of LNG requires coordination of public and private actions along a well-defined strategy. That is why we need a transnational masterplan."

The project partners are hoping for support from the European Union's 2014-20 programme, including the Connecting Europe Facility, Structural Funds, and Horizon 2020.

Felbermayr operates its own heavy load ports at Linz, Austria, and Krefeld, Germany, as well as water-specific transport equipment.

"It is difficult to move pieces over 100 tonnes from north to south by road – there are all kinds of challenges," said Stöttinger. "You start struggling with the infrastructure – bridges and tunnels, and of course we have the very specific geographical situation with the Alps running through the middle of the country. We overcome all of this with our approach – we have our own barges, rail wagons and road transport. That combination of three modes of transport is really central to our logistics.

Our port facilities are of rising importance... and we simply use the Danube and the Rhine to bring exports to the North Sea harbours.

– Peter Stöttinger, Felbermayr Transport

"Our port facilities are of rising importance, including in Germany, where there are problems with infrastructure too, and we simply use the Danube and the Rhine to bring exports to the North Sea harbours. It is increasing, and it is easy. There is a well-established waterways system – sometimes there are problems with low or high water, but this is nature and you cannot overcome that."

When road is the choice, the permitting process is simple, he said – thanks to a one point-of-contact system.

"You apply for the permit where the journey (in Austria) begins, and that authority will get the OK from the others and issues one permit for the journey as proposed. So you apply only once. Coming in from abroad, you apply where you enter Austria.

"Of course, when you need a permit urgently then you still have to talk to all the authorities to push them to get things done. But we are treated fairly. On the railways, you are more or less limited to weekends for moving big cargoes." HLPFI

Hocheffizienter Schwertransport zu Wasser

Das Felbermayr-Schwerlastschiff „Horst Felix“ mit seiner 444 t Last – die max. Tragfähigkeit liegt bei 1.414 t – auf dem Weg von Linz nach Ungarn

Ende November 2012 transportiert Felbermayr einen **294 t schweren Generator** vom Linzer Schwerlasthafen in ein Kraftwerk nach Ungarn. Hauptdarsteller bei diesem dualen Transport war die 2011 als Schwerlastschiff vom Stapel gelaufene **„Horst Felix“**.

Schwertransporte auf der Straße werden zunehmend teurer. Ergänzend zu den steigenden Treibstoff- und Mautpreisen wird aber auch die Ablastung von Brücken zunehmend zum Problem für die Transporteure. Im Fall des Generatortransports von Mühlheim an der Ruhr in ein ungarisches Kraftwerk konnte dieses Problem durch den Einsatz des Verkehrsträgers Wasser umgangen werden. Schlüsselrolle dabei spielte die vom Trockenfrachter zum Schwerlastschiff umgebaute „Horst Felix“.

144 Räder für 444 t

Als das Felbermayr-Schwerlastschiff am 22. November 2012 den 294 t schweren Generator übernahm, hatte er bereits rund 800 km Weg zurückgelegt. 13 Tage benötigte er vom Siemens Standort in Mühlheim an der Ruhr bis Linz. Dort angekommen wurde die rund 12 m lange High-Tech-Komponente auf einen Tieflader umgeladen. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen 1,5-fach gekoppelten Schwerlastanhänger

DI Horst Felbermayr, Geschäftsführung Felbermayr Holding; Mag. (FH) Bettina Matzner, Transportentwicklung via donau; und Ing. Mag. Peter Stöttinger Geschäftsführer Felbermayr Transport- und Hebetechnik (v. r.)

FACTS

Schwerlastschiff „Horst Felix“

Rund 200 t Stahl wurden für den Umbau des Binnenschiffes vom Trockenfrachter zum Schwerlastschiff verbaut. Begonnen haben die Arbeiten im September 2010 nach dem das Schiff in der Werft Linz (ÖSWAG) aufgelaufen war. Von den erfahrenen Schiffsbauingenieuren wurde das Deck an das Hauptdeck angeglichen und die Ladefläche, mit dem für seine Verschleißfestigkeit bekannten Hardoxblech, neu aufgebaut. „Das bietet optimale Voraussetzungen auch für schwere Ladegüter“, so Geschäftsführer DI Horst Felbermayr der das Schiff nach seinem Sohn auf „Horst Felix“ benennen lies. Erwähnenswert dabei ist auch die Ausstattung des Steuerhauses mit einem Scherenhub, womit man auch bei höheren Lasten den Überblick behält.

Weitere Highlights sind noch die Außenverstärkung am Bug sowie der eingebaute 1.200 m³ große Ballastraum: Der Bug ermöglicht das Be- und Entladen des Schiffes mit einer RoRo-Rampe und der Ballastraum lässt sich im Bedarfsfall mit Wasser fluten, um den Tiefgang des Schiffes zu variieren. Dies kann z. B. für die Durchfahrt bei Brücken notwendig sein. Mittels zweier durch Hydraulikzylinder angesteuerter Stelzen ist es weiters möglich, das 85,6 m lange und 10,4 m breite Schiff auch in der Strömung zu fixiert. Ende Jänner 2011 waren die Umbauarbeiten größtenteils abgeschlossen und das Schiff wurde nach etwa fünfmonatiger Umbauzeit über die werfteigene Slipanlage der ÖSWAG zu Wasser gelassen. Der Innenausbau und die Installation nautischer Geräte wurden im März beendet und mit April 2011 erfolgte die Inbetriebnahme der „Horst Felix“ als Schwerlastschiff.

FOTOS: Felbermayr (2), BBG/MD (3)

Die „Horst Felix“ wurde als RoRo-Schiff konzipiert: Dies ermöglicht über den speziell konzipierten Bug und eine Laderampe das direkte befahren des Schiffes mit dem Straßentransporter

Ein 1,5-fach gekoppelter Schwerlastanhänger mit 12 Achsen hat den rund 5 m breiten und 294 t schweren Generator aufgeladen

mit zwölf Achsen. Laut Felbermayr-Projektleiter Niedermair-Auer war dieses Spezialfahrzeug aufgrund der Breite des Generators von rund 5 m nötig.

Vor allem jedoch das hohe Gewicht des Stromerzeugers hat im Sinne einer optimierten Lastverteilung zur Entscheidung für diese Fahrzeugkombination beigetragen. Die nötige Traktion wurde durch zwei je 600 PS starke und auf je 40 t aufballastierte Schwerlastzugmaschinen gewährleistet. Zusammen mit dem 70 t schweren Tieflader ergab sich damit ein Transportgesamtgewicht von 444 t.

Roll on – Roll off

Die „Horst Felix“ wurde als sogenanntes RoRo-Schiff konzipiert. „Das ermöglicht über einen speziell konzipierten Bug und eine Laderampe das direkte befahren des Schiffes mit dem Straßentransporter. Im Schwerlasthafen haben wir dazu ideale Bedingungen, somit wird das einrollen kaum mehr als eine Stunde in Anspruch nehmen“, erklärte Niedermair-Auer. Danach ging das Schiff auf die Reise. „Keine Brücke, kein Kreisverkehr und keine engen Kurvenradien werden sich dem Transport in den Weg stellen“, freute sich Niedermair-Auer dem somit auch die Planung vieler verkehrslenkender Maßnahmen erspart blieb.

Die „Horst-Felix“ erreichte den rund 300 km von Linz entfernten Hafen in Ungarn in weniger als drei Tagen, wo auch das Ausrollen über die RoRo-Rampe wieder zügig von statten ging.

Als zusätzliche Sicherheit wurde ergänzend zu der Zug- und Schubmaschine noch eine zweite Zugmaschine eingesetzt. „Die Alternative wäre das Entladen mit einem Gittermastkran hoher Traglast gewesen“, erklärte Niedermair-Auer und wies auf die wesentlich höheren Kosten für den Kraneinsatz hin.

Bis zum Kraftwerk waren es ab diesen Zeitpunkt nur noch rund 5 km. Am Lagerplatz des Kraftwerks angekommen wurde dann der 294 t schwere Generator noch mittels Hubgerüst abgeladen und zwischengelagert.

Entlastung für Straße und Schiene

Durchschnittlich werden im Jahr 10 Mio. t Güter auf der österreichischen Donau transportiert. Das entspricht einer Lkw-Kolonne von 100 km, die täglich von Wien nach Linz unterwegs wäre. Zudem kann 1 t Güter bei gleichem Treibstoffverbrauch auf dem Schiff 370 km weit transportiert werden – auf dem Lkw hingegen nur 100 km. Dabei bedeuten 70% weniger Treibstoffverbrauch auch 70% weniger CO_2-Ausstoß. Die Transportpreise liegen im Schnitt 25% unter jenen der Bahn und 80% unter jenen des Lkw.

Um nun das Potenzial der High & Heavy-Straßentransporte für die Donauschifffahrt abschätzen zu können, wurden, in Kooperation mit der ASFINAG, die Zahlen für Einzelgenehmigungen von Sondertransporten auf Autobahnen und Schnellstraßen im Osten Österreichs aus den Jahren 2008 und 2009 erhoben. via donau hat das Datenmaterial weiter bearbeitet und die für die Donauschifffahrt interessanten Transporte herausgefiltert: Von den insgesamt 6.218 Fahrten im Jahr 2008 und den 4.879 Fahrten im Jahr 2009 wurden jeweils Transitfahrten – weder Quelle noch Ziel in Österreich –, die Fahrten entlang des Donaukorridors und die Transitfahrten im Donaukorridor als Potenzial für eine Verlagerung identifiziert. Dabei machen schon allein die Transitfahrten im Donaukorridor über 30% der gesamten Fahrten aus. Somit besteht wirklich großes Potenzial für mehr Verlagerung von High & Heavy-Güter auf das Binnenschiff.

- www.felbermayr.cc
- www.via-donau.org

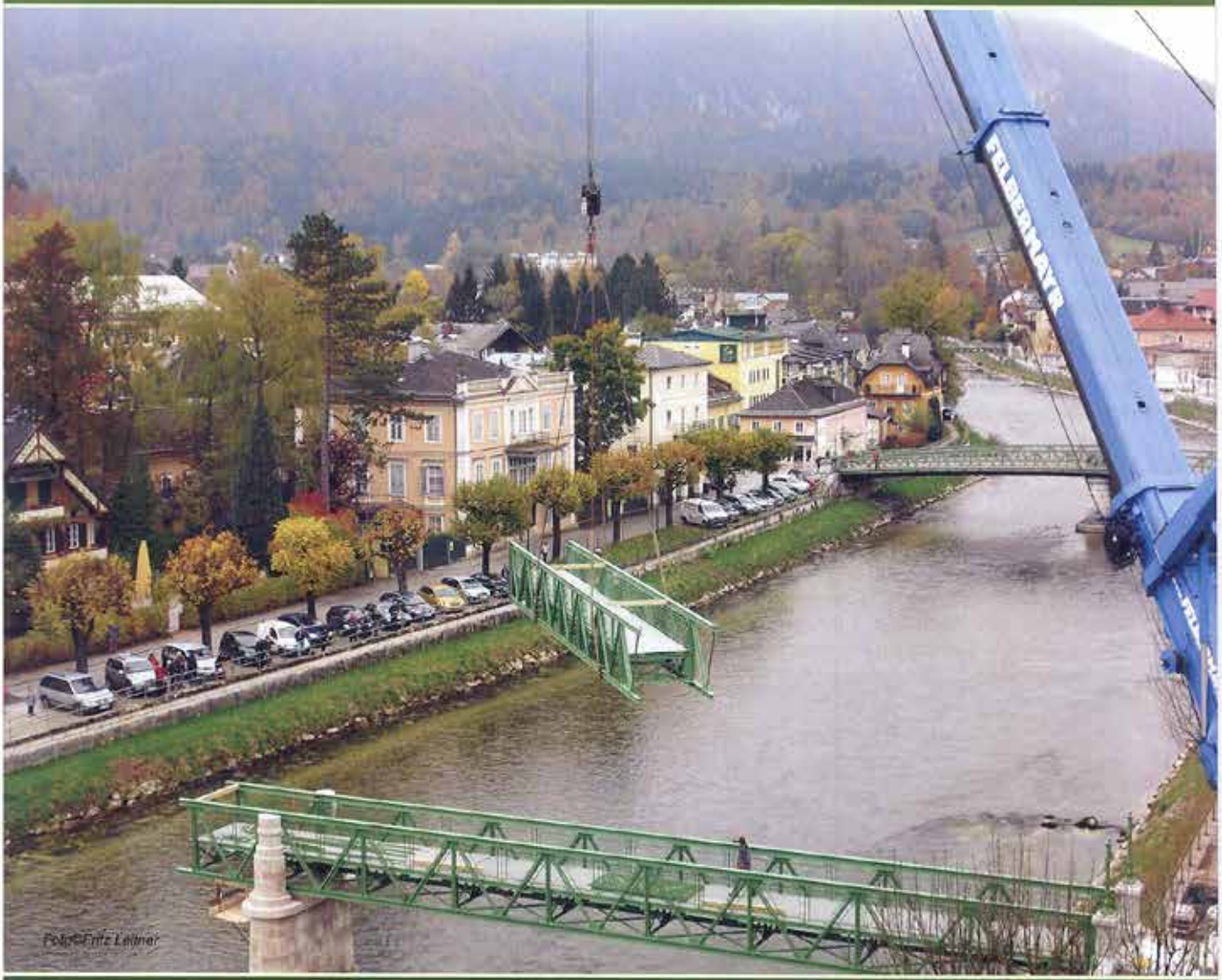
Die nötige Traktion wurde durch zwei je 600 PS starke und auf je 40 t aufballastierte Schwerlastzugmaschinen gewährleistet

Zugestellt durch Post.at

Gemeinde-Zeitung

AMTLICHE MITTEILUNGEN DER STADTGEMEINDE BAD ISCHL • Erscheinungsort und Verlagspostamt: 4820 Bad Ischl • 37. Jahrgang • 4. Folge • Dezember 2012

Der neue Kreuzersteg ist fertig!



Kaiserpark-Tunnel nach Sanierung für Traktoren öffnen

Seite 2

Merkur-Markt in Sulzbach geplant

Seite 3

Information zu Aufgaben von Bundespolizei und Sicherheitswache

Seite 7

Roll and Roll

Wann immer es um Transporte jenseits aller Vorstellung geht, kommt ein Name ins Spiel: Felbermayr. Erst kürzlich wurde ein spektakulärer Transport via Donau absolviert. Der Hauptdarsteller: Horst Felix.

Horst Felix lief erst 2011 vom Stapel und ist ein Schwerlastschiff, das seinen Dienst als Binnenschiff verrichtet. Da Transporte auf der Straße immer teurer werden, geht der Trend immer mehr in Richtung Wasserstraße. So auch in diesem Fall: Ein Generator mit einem Gesamtgewicht von 294 Tonnen muss von Mühlheim an der Ruhr zu einem Kraftwerk nach Ungarn transportiert werden. Für die Strecke von 800 kilometer kam Horst Felix gerade wie gerufen. Der Dampfer ist ein sogenanntes „RoRo-Schiff", das steht für „Roll on – Roll off", und bedeutet die Möglichkeit des direkten Befahrens mit einem Straßentransporter. RoRo steht damit auch für Kostenoptimierung. Ein Schwerlastobjekt wie jener Generator hätte nur in Häfen ausgeladen werden können, die dafür geeignet sind, und das hätte wieder jede Menge Probleme und Behördengänge beim Weitertransport mit sich gebracht.

„RoRo" bedeutet „Roll on – Roll off", in diesem Fall das Befahren eines Schwerlasters auf das Schiff „Horst Felix" beim Schwertransport von Mühlheim an der Ruhr nach Ungarn. Foto: Felbermayr/Lackner

444 Tonnen Gesamtgewicht auf der Straße

Denn ganz ohne Straße ging es natürlich nicht. In Ungarn angekommen, musste der zwölf Meter lange Generator auf einen Schwerlasttransporter umgeladen werden. Dabei handelte es sich um einen 1,5-fach gekoppelten Schwerlastanhänger mit zwölf Achsen, natürlich vom Spezialisten Felbermayr. Die nötige Traktion wurde durch zwei je 600 PS starke und auf je 40 Tonnen aufballastierte Schwerlastzugmaschinen gewährleistet. Zusammen mit dem 70 Tonnen schweren Tieflader ergab sich ein Gesamttransportgewicht von 444 Tonnen. Für einen solch schweren Transport hätten eine Menge Sondergenehmigungen eingeholt werden müssen, denn es müssten dafür Straßenlaternen oder -schilder demontiert werden. Dank „RoRo" konnte der Weg zum Bestimmungsort so kurz wie möglich gehalten werden – und das spart jede Menge Kosten, nicht nur durch den Schiffstransport. ‹

Die größte Baustelle läuft rund um die Uhr

Bei der Generalsanierung der Schleuse Kachlet gibt es Nachtschichten, um einen Notverschluss vor dem Frost auszubauen

Von Franz Danninger

Die Nacht zum Tag machen derzeit etliche Strahler auf Passaus größter Baustelle: „Um die planmäßig laufenden Arbeiten an der Nordschleuse Kachlet bis Weihnachten 2012 abzuschließen, wurde die Nachtarbeit mit der ausführenden Firma vereinbart", teilt Holger Eckhardt mit. Der Leiter am Außenbezirk Passau des Wasser- und Schifffahrtsamts hält das für dringend notwendig, denn nur so könne „der vorgegebene Zeitplan sowie die Geräteauslastung optimiert werden, um insbesondere den eingebauten Notverschluss rechtzeitig vor einer möglichen Eisperiode ausbauen zu können. Die zuständigen Behörden sind über die Nachtarbeit informiert."

Das stimmt, bestätigt Herbert Zillinger, Sprecher im Rathaus, wo eine entsprechende Mitteilung vorliegt.

Insgesamt sind die Beteiligten an dem Großprojekt zufrieden,

Strahler rund um die riesige Baugrube ermöglichen den 30 Bauarbeitern, auch in der Nacht an der Mittelmauer zwischen den beiden Schleusenkammern zu arbeiten. – Foto: Eckelt/rogerimages.de

denn die Arbeiten liegen laut Eckhardt im Zeitplan. Wie berichtet, werden die beiden Schleusenkammern rund 90 Jahre nach ihrem Bau einer Generalsanierung unterzogen. Das ist ein sehr kostspieliges Unterfangen: Zuerst wurde eine Summe von 86 Millionen Euro genannt, jetzt ist von 115 Millionen Euro die Rede.

Ein Blick auf die blanke Masse an Material zeigt ungefähr, wofür diese Summe verwendet wird. Derzeit arbeiten rund 30 Mitarbeiter an der Verankerung der Mittelmauer. Allein dafür sind 6650 Metern Bohrungen mit einem Durchmesser von 140 Millimetern nötig. Es müssen 550 horizontale Anker gesetzt werden, verdeutlicht Eckhardt. „Bei den Arbeiten handelt es sich um sehr aufwändige Stahlbetonarbeiten (Rippen, Lisenen und Taschen) für die Verankerungen, deshalb sind bisher ‚nur' 500 Kubikmeter und 70 Tonnen Stahl eingebaut worden." Arbeiten mit Lärmbelästigung würden in der Nachtschicht nicht ausgeführt.

Erscheinungsort: A-2104 Spillern Postgebühr bar bezahlt.

Österreichische Verkehrszeitung

Wochenzeitung für Transport und Logistik

4. Dezember 2012
14. Jahrgang
Heft 48/2012

MASCHINEN- UND ANLAGENTRANSPORT

- Turkish Airlines Cargo wird immer mehr zu einem Faktor; auch in der Region Zentral- und Osteuropa Seite 3
- Die Türkei eröffnet der Spedition Express-Interfracht viele Chancen, die das Management ergreifen will Seite 6
- Mit dem ‚Spirit' des Namensgebers löst die Magellan Spedition auch komplizierte Aufgabenstellungen Seite 12

Felbermayr verstärkt den „Wasserauftritt"

Seite 14

Foto: Felbermayr

Felbermayr Gruppe: Trimodale Konzepte für „schwere Brocken“

„Der Einstieg in die Trimodalität im Jahr 1996 war einer der wichtigsten Schritte in der Unternehmensgeschichte“, sagt DI Horst Felbermayr. Der Geschäftsführer der Felbermayr Unternehmensgruppe rechnet auf lange Sicht mit einer deutlichen Zunahme der Schwerguttransporte auf der Binnenwasserstraße. Vor kurzem passierte ein multimodaler Transport der besonderen Art den Schwerlasthafen in Linz.

Foto: Felbermayr

Der Felbermayr-Schwerlasthafen war am 22. November Schauplatz für einen „transportlogistischen Kraftakt“.

LINZ. Selbst für ein Unternehmen mit dem Leitspruch „Kraft in Bewegung“ markiert die Beförderung eines 294 Tonnen schweren Generators eine Herausforderung der besonderen Art. Mit ein paar raschen Handgriffen ist da wenig getan. Sogar nach wochen- und monatelangen Vorbereitungen können unvorhergesehene Ereignisse der erfolgreichen Durchführung eines derartigen Projektes einen Strich durch die Rechnung machen. Das Spektrum der möglichen Malheure reicht vom Versagen der eingesetzten Spezialgeräte für Tätigkeiten in den Bereichen Transport oder Umschlag über falsch oder unzureichend ausgefüllte Begleitpapiere bis hin zu ungewollten Zwischenstopps als Folge von schlecht ausgekundschafteten Straßenverbindungen oder Brückenbauten mit geringer Tragfähigkeit.

Das zu verhindern, zählt zu den vorrangigen Aufgaben der Spezialisten der Firma Felbermayr Transport- und Hebetechnik. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Wels spielt seit Jahren in der ‚Champions League“ der Anbieter von Transport- und Logistikdiensten mit Fokussierung auf den Bereich Schwergut. Der gezielte Zukauf von Firmen und Maßnahmen zur schrittweisen Erweiterung der Leistungspalette bildeten die Grundlage für ein kontinuierliches Wachstum. 2012 stand im Zeichen der Akquisition der Geschäftsfelder Wasser- und Dükerbau sowie der Teilbereiche Deponiebau, Kampfmittelräumung und -erkundung der insolventen Reinhold Meister Gruppe mit Sitz in Hengersberg bei Deggendorf. Dadurch wuchs der Personalstand der privaten österreichischen Unternehmensgruppe um rund 250 Mitarbeitende und erfuhr der Bereich Wasserbau eine Aufwertung zu einer starken europäischen Größe, dessen Einsatzgebiet von Rees an der holländischen Grenze bis nach Sulina am Schwarzen Meer reicht.

Für Geschäftsführer DI Horst Felbermayr bedingt der Firmenleitspruch „Kraft in Bewegung“ ein hohes Maß der Präzision. Der studierte Bauingenieur hat in seiner beruflichen Laufbahn viel von der Welt erlebt. Er war im Familienunternehmen an Projekten beteiligt, bei deren Betreuung vom Blickwinkel der Verkehrsinfrastrukturen her betrachtet nicht einmal ansatzweise die von Österreich oder von Deutschland bekannten Verhältnisse vorhanden waren. Bei den Transporten für die Errichtung einer großen Industrieanlage in Usbekistan zum Beispiel sah sich die Firma Felbermayr teilweise mit derart unwirtlichen äußeren Verhältnissen konfrontiert, dass der Unternehmer seither umso vehementer jede Chance zur Verbesserung und Vereinfachung der internen Abläufe nutzt.

Angesichts dieser Tatsache war Horst Felbermayr bei der Verladung eines 294 Tonnen schweren Generators für ein Gaskraftwerk in Westungarn am 22. November im Schwerlasthafen Linz die Ruhe in Person. Aufmerksam – aber ohne aufgeregt zu wirken – verfolgte er die Handgriffe seiner Spezialisten. „Transporte in dieser Dimension sind auch für uns eine Besonderheit“, räumte er dabei gegenüber der *Österreichischen Verkehrszeitung* ein. Der Generator als solcher kam aus dem Siemens-Werk in Mülheim an der Ruhr. Ein Binnenschiff verbrachte das Schwerkolli nach Linz, wo es im Schwerlasthafen der Firma Felbermayr auf einen Tieflader umgesetzt und anschließend auf das RoRo-Schwerlastschiff „Horst Felix“ verladen wurde. Letzteres trägt den Namen des siebenjährigen Sohnes von Horst Felbermayr und steht im Besitz des Welser Unternehmens.

Felbermayr Holding GmbH

Firmensitz: Wels (OÖ)
Firmengründung: 1942
Ges.: Familie Felbermayr
Mitarbeiter: 2.500
Umsatz (11): 361 Mio. Euro

Geschäftstätigkeit: Schwer- und Sondertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch- und Tiefbau
Standorte: 58 in 15 Ländern
Fuhrpark: 250 ziehende Einheiten, 300 Spezialtransporter, 372 Mobilkräne mit Traglasten bis 800 Tonnen und mehr als 2.000 Arbeitsbühnen

Referenzkunden: ABB, Alstom, Andritz Hydro, Bilfinger Maschinenbau, Siemens, MCE Stahl- und Maschinenbau, Strabag, Thermoprozess Wärmebehandlungen

www.felbermayr.cc

Das Schwerlastschiff „Horst Felix" bedient auch Häfen mit fehlenden stationären Krankapazitäten.

Von der ÖSWAG Werft Linz im Jahr 2011 umgebaut, bedient die „Horst Felix" in erster Linie Häfen mit fehlenden stationären Krananlagen. Das Besondere an dem Binnenschiff ist die Möglichkeit der Kombination von Ankerpfählen, RoRo-Rampe und Trimtank. Das ermöglicht zeiteffiziente RoRo-Aktivitäten auch unter schwierigen Bedingungen.

Die Schwer- und Sondertransporte unter Einschaltung der Verkehrsträger Straße und Schiene bilden zusammen mit den Aktivitäten in den Bereichen Kran- und Arbeitsbühnenvermietung sowie mit der Sparte Schwermontage seit Jahrzehnten das Kerngeschäft der Felbermayr Transport- und Hebetechnik. Der Einstieg in die „Trimodalität" erfolgte im Jahr 1996 mit dem Kauf des Schwerlasthafens der voestalpine-Gruppe in Linz. „Das war ein wichtiger Schritt für unser Unternehmen", sagte Horst Felbermayr kürzlich vor Journalisten. Und, so ergänzte er: „Unsere Kunden können hier direkt am Wasser produzieren."

Von dieser Möglichkeit machen zahlreiche Unternehmen aus dem Anlagen- und Maschinenbau Gebrauch. Die direkte Anbindung an die Wasserstraße Donau ebnet den Firmen den Weg zur Herstellung von Großkomponenten und Bauteilen mit Übermaßen mit anschließender Verladung auf Binnenschiffe. „Mit Transporten per Lkw oder Bahn kommt man da in vielen Fällen nicht weit", spricht Mag. Peter Stöttinger, Geschäftsführer Felbermayr Transport- und Hebetechnik, aus Erfahrung. Außerdem registriert er speziell bei Großkonzernen im Industrieanlagenbau ein wachsendes Interesse an Transportkonzepten mit Lösungen zur Verminderung der CO2-Emissionen. Nicht zuletzt aufgrund dieser „ökologischen Komponente" schätzt sich die Unternehmensgruppe Felbermayr glücklich, mit dem Schwerlasthafen Linz und dem deutschen Pendant in Krefeld über zwei Standorte mit Direktanbindung an die Binnenwasserstraße zu verfügen. In Krefeld, wo eine permanente Umschlagkapazität bis 400 Tonnen bereitsteht, wurden zuletzt Desiro-Züge von Siemens für die Russische Eisenbahn verladen.

Im Linzer Schwerlasthafen betätigt sich die Felbermayr Transport- und Hebetechnik mit rund 200 Mitarbeitenden in den Bereichen Vermietung, Mobilkräne, Hebebühnen, Lagerungen, Hafenbetrieb, Bergungen sowie Heavylift-Handling. Das Areal mit rund 22 Hektar Gesamt- und 7 Hektar Hallenfläche beherbergt die Produktionsstätten von namhaften Firmen. Neueste Errungenschaft ist die

Auch bei den Strassentransporten setzt Felbermayr Akzente.

von Andritz Hydro eröffnete Fertigungsstätte für Turbogeneratoren mit Stückgewichten von 300 bis 500 Tonnen. Dieses Projekt bestärkt Horst Felbermayr in der Ansicht, „dass wir in Zukunft nicht zuletzt wegen der Einschränkungen für den Lkw-Verkehr in Verbindung mit den hohen Belastungen hervorgerufen durch den Dieselpreis und die Mauten mehr Schwerlasttransporte auf die Wasserstraße bringen werden". Der Felbermayr-Schwerlasthafen in Linz ist dafür gerüstet. Das Hafenbecken mit 110 Meter Länge und 17 Meter Breite kann alle auf der RMD-Achse eingesetzten Binnenschiffe aufnehmen. Für den Umschlag sorgen zwei Portalkräne mit zusammen rund 600 Tonnen Hubkraft.

Der Schwerlasthafen Linz ist seit 16 Jahren integraler Bestandteil im Leistungsspektrum der Felbermayr Holding GmbH. Das Familienunternehmen bietet Dienstleistungen in den Bereichen Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung sowie Hoch- und Tiefbau. Geschäftsführer DI Horst Felbermayr erwartet im laufenden Jahr einen nicht konsolidierten Umsatz von über 400 Mio. Euro (2011: 361 Mio. Euro). Ausschlaggebend dafür ist abgesehen vom Zukauf im Wasserbau das starke organische Wachstum im Geschäftsfeld Transport- und Hebetechnik, dessen rund 1.600 Beschäftigte ungefähr zwei Drittel der Gesamtleistung erbringen.

Die Unternehmensgruppe Felbermayr beschäftigt an 58 Standorten in 15 Ländern Europas rund 2.500 Mitarbeiter. Der Fuhrpark für Straßentransporte umfasst 250 ziehende Einheiten und 300 Spezialtransporter. Dazu kommen Bahnwagen mit bis zu 500 Tonnen Tragfähigkeit und über 140 schwimmende Einheiten – darunter 20 Motorgüterschiffe – für Operationen im Wasserbau beziehungsweise für die Durchführung von Schwer- und Sondertransporten auf der Wasserstraße.

JOACHIM HORVATH

© Fotos: Felbermayr

Heißluftofen
für Flugzeugindustrie transportiert

Anfang April transportierte Felbermayr einen 140 Tonnen schweren Autoklaven von Aschach an der Donau in das etwa hundert Kilometer entfernte Werk der FACC AG in Oberösterreich. Ergänzend zu wetterbedingten Widrigkeiten galt es auch zahlreiche Nebenstraßen und verkehrsleitende Maßnahmen zu meistern. >>

ingenieur 21

Das starke Wachstum des oberösterreichischen Flugzeugteileherstellers FACC macht ein groß angelegtes Investitionsprogramm nötig. Das beinhaltet auch die Erweiterung bestehender Fertigungskapazitäten. Der dazu benötigte Autoklav wurde bei Coesfeld in Deutschland gefertigt und per Schiff nach Österreich transportiert. Bis zu seiner Ankunft in Aschach an der Donau waren aufgrund widriger Umstände mehr als zwei Wochen vergangen. Dadurch verschob sich auch der Straßentransport um mehrere Tage.
„Aufgrund der Havarie eines anderen Schiffes war die Donau für unser Schiff mehrere Tage nicht passierbar“, erklärt der seitens Felbermayr für den Transport zuständige Projektleiter Günther Wimmer. Bedenkt man, dass an dem Projekt auch zahlreiche andere Firmen, im Sinne verkehrslenkender Maßnahmen und für das Freimachen der Straße, beteiligt waren, bedeutet das ein hohes Maß an Kommunikationsgeschick. Dazu Wimmer: „Wir mussten mehrere dutzend Kabel anheben, zahlreiche Verkehrszeichen und Ampeln demontieren, dazu benötigt man Spezialisten, die waren alle neu zu koordinieren.“ Aber auch Transportgenehmigungen waren zu ändern. „Die waren alle sehr kooperativ“, freut sich Wimmer über die gute Zusammenarbeit mit Firmen, Ämtern und der Exekutive.

© Fotos: Felbermayr

Kraneinsatz mit Hindernis

Bereits einige Tage vor dem Eintreffen des Schiffes sorgte der für das Umschlagen vom Schiff auf den Tieflader benötigte Kran für Gesprächsstoff in der Region. Aufgrund der Ausladung von rund dreißig Metern wurde ein 48 Meter hoher Krangigant mit 600 Tonnen maximaler Traglast in Stellung gebracht. Doch wieder gab es ein Problem: „Windböen ließen den Hub beinahe scheitern“, kommentiert Wimmer. Doch nach etwa einer Stunde beruhigte sich das Wetter und der 140 Tonnen schwere Autoklav konnte vom Schiff auf den Tieflader umgeschlagen werden. Ein vier Tage dauernder Schwertransport konnte beginnen.

„Fly-over“ für Brückenüberfahrt im Einsatz

Inklusive Zug- und Schubmaschine erreichte der Transport eine Länge von fast vierzig Metern. Ein Durchmesser des Autoklaven von 6,5 Metern verschärfte die Herausforderungen für Wimmer und das Team: „Wir mussten Ampeln demontieren, zahlreiche Kabel anheben und Straßenschilder demontieren.“ Damit aber noch nicht genug. Bei einigen Brücken war die Traglast des Transports nicht ausreichend: da half auch die Gewichtsverteilung auf zwanzig Achsen nichts. „Diese Brücken wurden mittels „Fly-over“ überwunden. Dabei wird sozusagen eine Brücke über die Brücke errichtet, die nur an den Fundamenten, genau genommen an den Widerlagern, aufliegt“, erklärt Wimmer. Für das Entladen und die endgültige Positionierung im Werk kamen zwei Mobilkrane zum Einsatz. Die Inbetriebnahme des Autoklaven wird im Juli erfolgen. Eingesetzt wird er primär zur Trocknung von Triebwerksverkleidungen von Boeing und Airbus Flugzeugen.

ingenieur 23

Kontakt – Unternehmenskommunikation:

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