

# 2020 PRESSESPIEGEL

## TRANSPORT/LOGISTIK



# Transport- und Hebeteknik für Ost- und Südosteuropa

*Die Felbermayr-Gruppe organisiert regelmäßig Transporte per Binnenschiff nach Ost- und Südosteuropa.*

Mit der Gründung einer ITB-Niederlassung in Prag im Jahr 1996 hat das Familienunternehmen Felbermayr den Grundstein für die Expansion in Richtung Ost-/Südosteuropa gelegt. Heute zählt das Geschäftsfeld Transport- und Hebeteknik zur Gruppe der maßgeblichen Anbieter in der wirtschaftlich aufstrebenden Region.

WELS. Derartige Bemerkungen häufen sich. Sie fallen eher beiläufig und sind einer Industrienation wie Deutschland unwürdig. Und doch ist es so, dass die Unwägbarkeiten auf der Wasserstraße Rhein-Main-Donau die Entwicklung der Binnenschifffahrt fast schon abwürgen. Davon sollte im Gespräch mit Mag. Peter Stöttinger gar nicht die Rede sein. Der Manager trägt in der Geschäftsführung der Felbermayr Transport- und Hebeteknik die Verantwortung für die Landesgesellschaften in Ost- und Südosteuropa. Damit ist er die ideale Person für die Erläuterung der Auswirkungen sowohl der 30 Jahre zurückliegenden „Ostöffnung“ als auch der in 2004 vollzogenen EU-Osterweiterung für die Spezialisten im Marktsegment der Schwer-/Sondertransporte, Arbeitsbühnen- und Kranvermietungen.

Kraft in Bewegung zu bringen besitzt bei Felbermayr eine lange Tradition. Das 1942 gegründete Familienunternehmen beschäftigt im Geschäftsfeld Transport- und Hebeteknik annähernd 1.700 Mitarbeitende, die 2018 mit Servicekonzepten unter Einschaltung der jeweils am besten geeigneten Verkehrsträger knapp 400 Mio. Euro Umsatz erwirtschaftet haben. Für die Binnenschifffahrt gibt es eigene Schwerlasthäfen in Linz, Wien-Albern und Krefeld. Ihre Nutzung bewährt sich bei Projekten mit besonders schweren Frachtstücken. Allerdings muss da auch der Wasserweg mitspielen. In dieser Hinsicht hat Deutschland seit Jahren ein ernstes Problem. Der Zustand der Flüsse Main und Donau beeinträchtigt mitunter deren zuverlässige Nutzung. Deshalb stellen die Logistikmanager von zahlreichen Großverladern die Wasserstraße in Frage oder lassen sie in der schlechtesten Konstellation ganz links liegen.

So kommt es, dass sich Peter Stöttinger eine Verbesserung der Fahrwasserlinie auf der oberen Donau wünscht. Ausgerechnet der Verantwortliche für die Länder in Ost- und Südosteuropa fühlt sich dazu angehalten, könn-

te man hier einwenden. Genau genommen ist das aber nur ein Zeichen für die internationale Verflechtung der Wirtschaft. Heute werden große Bauteile oder Komponenten für Kraftwerke, Industrieanlagen und Infrastruktureinrichtungen in Deutschland und in den BeNeLux-Staaten produziert und an die Einsatzorte in Ungarn, Serbien, Rumänien oder Bulgarien verbracht. Die Binnenschifffahrt auf der Donau erfüllt alle Voraussetzungen dafür, vorausgesetzt es herrschen keine Nieder- oder Hochwasserphasen.

Peter Stöttinger erläutert das am Beispiel eines neuen Petrochemiewerks der MOL Group. Dafür lieferte ein belgisches Unternehmen kürzlich eine Chemiekolonie mit 70 Meter Länge und 170 Tonnen Gewicht nach Ostungarn. Die dafür erforderliche Transportlogistik ist prädestiniert für die Binnenschifffahrt. Dass sie funktioniert hat, verdankt das Felbermayr-Team einer „Welle“ mit der man mitgeschwommen ist. Ansonsten wäre die Fahrwassersituation prekär geworden. So aber erreichte die schwere und lange Fracht unbehelligt den Donauhafen in Győr-Gönyű, wo sie für die 300 Kilometer lange Weiterfahrt auf einen Spezialtransporter umgeladen wurde.

Schwertransporte mit dem Binnenschiff kommen in den Ländern in Zentral-, Ost- und Südosteuropa regelmäßig vor. Peter Stöttinger führt das auf den Paradigmenwechsel an den österreichischen Ostgrenzen zurück. In allen westlich davon gelegenen Ländern – einschließlich Österreich – sind die Sondertransportgenehmigungen gegen die Bezahlung einer Bearbeitungsgebühr im dreistelligen Eurobereich erhältlich. Das wird auch in den postsocialistischen Reformstaaten so gehandhabt. Allerdings bekommen die internationalen Schwergutlogistiker hier auch noch sogenannte Achslastgebühren verrechnet, und die gehen ordentlich ins Geld. Bei dem Felbermayr-Projekt in Ungarn waren das circa 20.000 Euro. Unter solchen Umständen versuchen alle Beteiligten lange Straßentransporte zu vermeiden.

Dem gegenüber steht der in bestimmten Ländern nach wie vor große Nachholbedarf im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Speziell in Bulgarien und Rumänien bleibt da noch viel zu tun. Das zuletzt genannte Land verfügt zudem über mehrere Windparks und einige große petrochemische Raffinerien, die bei der Erhaltung, Erweiterung und Modernisierung der Anlagen auf Zuführen in Form von Schwer- und Sondertransporten angewiesen sind. Dazu kommen die Industrieansiedlungen der Auslandsinvestoren, die sich damit die noch vorhandenen Lohnkostenvorteile zunutze machen. Man kann sagen, die neuen EU-Mitgliedstaaten eröffnen den Spezialisten in der Schwergutlogistik und in der Binnenschifffahrt unverändert ein interessantes Betätigungsfeld.

Für die Unternehmensgruppe Felbermayr ist Rumänien derzeit der drittgrößte Einzelmarkt nach Österreich und Deutschland. An der vierten und fünften Stelle liegen die Slowakei und Ungarn. Betreut werden nationale und internationale Kunden. Letztere kennen den österreichischen Dienstleister meistens schon von Projekten in Zentral- und Osteuropa. Ihre Verantwortlichen fühlen sich von dem Welser Unternehmen gut betreut und wollen auf seine Servicequalität auch in den Reformstaaten nicht verzichten. Das Leistungsspektrum schließt abgesehen von der Organisation und Durchführung von Schwer-/Sondertransporten auch die Vermietung von Arbeitsbühnen und Mobilkränen ein. Dadurch reicht der Bogen bis zur Fundamentstellung der Frachtstücke.

Bei den ost- und südosteuropäischen Kunden hält Peter Stöttinger bei den ersten Aufträgen – genauso wie in allen anderen Ländern – Vorsicht angebracht. Das liegt einerseits in der abweichenden Interpretation von Rechts-sicherheit begründet. Hierfür gelten teilweise andere Maßstäbe. Zudem gibt es mitunter Auffassungsunterschiede im Hinblick auf die Zahlungsmodalitäten. In der Ukraine, wo die Felbermayr-Gruppe einige Windkraftanlagen betreut, liegt ein Problem in der fehlenden Währungssicherheit.

Wie auch anderswo ist Felbermayr in Südosteuropa mit einem Fachkräftemangel konfrontiert. Im Unterschied zu anderen Sparten steht die traditionsreiche Firmengruppe weniger im Wettbewerb mit nationalen Mit-



Foto: Felbermayr

*Mag. Peter Stöttinger ist einer von drei Geschäftsführern der Felbermayr Transport- und Hebetchnik GmbH, hauptsächlich verantwortlich für CEE.*



*Östlich von Österreich markieren Schwertransporte auf der Straße ein kostspieliges Unterfangen.*

bewerbern. Die Anschaffungskosten für das Equipment sind hoch und die Anforderungen an das Personal viel zu speziell, als dass diese für lokale Unternehmen darstellbar wären. Daher liegt die größere Gefahr in der Abwerbung der Mitarbeitenden durch kapitalstarke ausländische Anbieter.

Sie haben den Landesgesellschaften in Ost- und Südosteuropa schon einige Spezialisten in Richtung Deutschland, Italien, Frankreich und England weggeschleppt

JOACHIM HORVAT

# POSITIVER START INS NEUE WIRTSCHAFTSJAHR

Nach einem erfolgreichen Jahr 2019 bleiben die großen Arbeitgeber der Stadt auch für heuer optimistisch und wollen ihren erfolgreichen Wachstumskurs fortsetzen.

**D**as Unternehmen Felbermayr beispielsweise kann auf zwei äußerst erfolgreiche Jahre zurückblicken und startet positiv ins neue Jahr. „Trotz der allgemein gedämpften Wirtschaftsentwicklung sehen wir auch 2020 optimistisch entgegen. Die Gründe dafür liegen in der Vielfalt unseres Leistungsportfolios mit internationaler Ausrichtung. Somit sind wir zuversichtlich, den konjunkturellen Rückgang abfedern zu können“, sagt Geschäftsführer Horst Felbermayr. Und was erwartet sich der Unternehmer von der Politik respektive der neuen türkis-grünen Bundesregierung? „Wir erwarten uns, dass der Weg der regionalen und nationalen Standortentwicklung fortgeführt wird, so dass Österreich weiterhin als Wirtschaftsstandort an Bedeutung gewinnt“, so Felbermayr in seiner Stellungnahme.



Horst Felbermayr ist zuversichtlich, den für heuer prognostizierten Konjunkturrückgang abfedern zu können

## EINSATZBEISPIEL 5: TANDEMHUB IN HALLE

### Hubgerüst und Autokran, Felbermayr, Oberösterreich



➤ Felbermayrs Schwermontage-Division war für Schwertransport und Fundamentstellung von zwei sogenannten Montageständern im Einsatz. Ort des Geschehens war ein Kaltwalzwerk von Voestalpine in Linz, Oberösterreich. Knappe Platzverhältnisse und eine Hallenhöhe von etwa zwölf Metern erforderten eine technisch anspruchsvolle Lösung für das Aufdrehen und anschließende Einheben von zwei etwa zehn Meter hohen Walzenständern. „Diese fanden wir in der Kombination von Hubgerüst und Mobilkran“, berichtet Außendienstler Herbert Gruber und erklärt den Ablauf im Detail: „Dazu wurde das Kopfteil des Walzenständers zunächst auf der Traverse des Hubgerüsts angeschlagen und die Hakenflasche des Krans am Fußteil des stählernen Schwergewichts. Im Anschluss hoben wir das Kopfteil langsam an und bewegten die schienengelagerten Stempel des Hubgerüsts in Richtung Fundament. Währenddessen führte der Kran, ein mit 400 Tonnen voll aufballastierter LTM 1350-6.1, das Fußteil bis zum Montagepunkt sukzessive nach, um es anschließend auf den Montagepunkten abzusetzen.“ Je Hub dauerte das etwa eineinhalb Stunden bis zum Abschluss der Fundamentstellung.

## Gleich zehn ...



Felbermayr erhält zehn Demag AC 45 City.

... Demag AC 45 City hat Felbermayr bestellt. „Der Demag AC 45 City ist aus unserer Sicht in vielen Bereichen eine gute Wahl“, begründen die Kranverantwortlichen seitens Felbermayr die Entscheidung, zehn dieser Krane zu ordern. Als wesentliche Vorteile nennen sie die Fähigkeit

des Krans, auch unter Last teleskopieren zu können – und zwar nicht nur vertikal, sondern auch horizontal. „Ein unschätzbare Vorteil beim Einsatz in Gebäuden“, wie sie betonen. Denn in Hallen sowie in Innenstädten will Felbermayr seine AC 45 City Krane vornehmlich einsetzen.

# AUF, AB UND RÜBER

Was geht, wenn es nicht oder nicht nur mit einem Kran geht? Welche Alternativen kommen in Frage? Kran & Bühne mit spannenden Beispielen.

Sind Sie auf der Suche nach alternativen Hebetechniken? Dann machen Sie sich doch mal den Spaß, bei Google nach „Alternative Lifting“ zu suchen. Das Resultat: „Endlich eine Alternative, Lifting war gestern!“ Da geht es um Gesichtsfältchen, Aufspritzen, Straffen, kurzum: Lifting ohne Skalpell. Und bei uns geht es um Lifting ohne Kran – also Hub, Verschiebung, Absenken einer Last mit Litzenhebern, Kippvorrichtungen, Hubgerüsten, SPMT, Mega-Jack oder anderen hydraulischen Systemen. Gelegentlich im „Tandem“ oder im Zusammenspiel mit einem Kran. Die folgenden Einsatzbeispiele sollen ein möglichst breites Spektrum abdecken und über die Möglichkeiten informieren.

## EINSATZBEISPIEL 1: VON DER HORIZONTALEN IN DIE VERTIKALE

### Kippvorrichtung für Industriekolonnen, Felbermayr, Rijeka

Für Schwertransport und Fundamentstellung einer mehr als 50 Meter langen Industriekolonnen war Felbermayr vergangenes Jahr im Einsatz. Schauplatz des Geschehens mit Kippvorrichtung, Raupenkran und Selbstfahrer war eine Raffinerie im kroatischen Rijeka.

Nach 40 Betriebsjahren war der rund 50 Meter hohe beziehungsweise lange Behälter an sein Lebensende gelangt. Im Zuge eines planmäßigen „Shutdowns“ wurde dieser Stahlkoloss abgebaut. Für den werksinternen Transport und die anschließende Fundamentstellung des neuen Behälters war die Felbermayr Transport- und Hebetechnik gefragt. Für das Aufdrehen kam eine Kippvorrichtung, bestehend aus zwei Teilen, zum Einsatz. Das Oberteil wurde bereits auf der „Pre-processing Area“ auf der Standzarge der Kolonne montiert. Aufgrund der parallel montierten Achsen erreichte der Transport jedoch eine Breite von 5,50 Meter. Das war zu viel, um auch das Unterteil wie gewohnt zu montieren. Darum musste es verbreitert werden, um auf dem Selbstfahrer montiert werden zu können. Dazu Peter Niedermair-Auer von der Felbermayr-Projektabteilung: „Dafür wurden vonseiten eines Statikers im Vorfeld Berechnungen durchgeführt. Die Umsetzung der dabei gewonnen Erkenntnisse wurden dann durch unseren Kollegen Manfred Unterberger ermöglicht.“ Somit war gewährleistet, dass die auf 600 Tonnen ausgerichtete Kippvorrichtung die statischen Anforderungen erfüllte.

So vorbereitet fuhr der Selbstfahrer dann die letzten 200 Meter zum Fundament und wurde dort vor dem Kran positioniert, einem LR 1750 mit 77 Meter langem Gittermast, Derrickausleger und insgesamt 590 Tonnen Ballast. Anschließend wurde das dem Kran abgewandte Ende des Behälters mit Elefantenfüßen unterstellt und die Kolonne darauf hydraulisch abgesetzt. Das andere Ende verblieb auf dem Selbstfahrer. Jetzt konnte der Selbstfahrer herausgefahren und der Drehschemel durch das Unterteil des Kipprahmens ersetzt und anschließend wieder unter den Behälter gefahren werden. Anschließend wurde noch das andere Ende der Kolonne an der Hakenflasche des Krans angeschlagen. Damit waren alle Vorbereitungen für den Hub getroffen – das Finale konnte beginnen. Dazu begann der Kran ganz langsam mit dem Anheben des oberen Endes der rund 300 Tonnen schweren Last. Der Selbstfahrer wurde kontinuierlich nachgefahren, und somit konnte die Kolonne in rund zwei Stunden von der Horizontalen in die Vertikale gebracht werden. Das erforderte ein konzentriertes Zusammenarbeiten von SPMT- und Kranfahrer sowie von zwei Einweisern. Besonderes Fingerspitzengefühl wurde dem Kranfahrer dann beim finalen Einheben aberkannt, erklärt Niedermair-Auer: Dieser musste, nachdem er den Ausleger mit hängender Last etwa um 30 Grad horizontal gedreht hatte, den etwa 300 Tonnen schweren Stahlkoloss auch noch millimetergenau „einfädeln“, um ein Einfügen und Montieren in den bestehenden Stahlbau zu ermöglichen. Letztendlich wurden durch eine Lasermessung nur wenige Zentimeter Abweichung bei dem 51 Meter hohen Turm errechnet.



# Ein Leben mit hoher Geschwindigkeit

HORST FELBERMAYR SEN. (1945–2020)  
AUS WELS

VON DIETMAR MASCHER

Wer einmal von Horst Felbermayr durch seine Firma und sein Wels geführt wurde, musste von seiner Begeisterungsfähigkeit überwältigt sein. Der Vollblutunternehmer konnte sich für vieles begeistern: für alte Steyr-Traktoren, die er liebevoll renovierte; für alte Zugmaschinen und Lastkraftwagen; natürlich für seine Enkelkinder, deren Engagement bei Kartrennen er von ganzem Herzen unterstützte. Für die 24 Stunden von Le Mans, klar. Daran nahm er gemeinsam mit seinem Sohn teil.

Am meisten begeisterte sich Horst Felbermayr aber für seine Firma. 1967 hatte er sie von seinen Eltern übernommen. Damals hatte sie drei Beschäftigte. Mit seiner Frau Gisela, deren Beitrag zum Unternehmen er stets besonders betonte, expandierte er über die Jahrzehnte. Horst Felbermayr hat aus dem Kleinbetrieb eines der größten Unternehmen Oberösterreichs gemacht. Knapp 2700 Mitarbeiter erwirtschafteten zuletzt 637 Millionen Euro Umsatz.

Felbermayr ist zu einer Marke für Transport- und Hebetchnik geworden, aber auch im Baubereich. Wenn es um Spezialkräne oder knifflige Transportaufträge



Horst Felbermayr – eine beeindruckende Unternehmerpersönlichkeit Foto: Zoegl

geht, ist der Name Felbermayr in Österreich das, was Tixo für Klebestreifen wurde: ein Synonym.

Felbermayr senior war, wenn es um seine Firma ging, durchaus streitbar. Eine große Unternehmerpersönlichkeit, die ihr Unternehmen stets noch ein Stück weiterbringen wollte und dabei immer auch das Wohl der Mitarbeiter im

Sinn hatte. Etwa als Felbermayr kurzerhand 2014 bosnische Mitarbeiter mit Felbermayr-Bussen nach Bosnien fahren ließ, um dort Opfern eines Hochwassers zu helfen, und anwies, noch Diesel mitzugeben, damit sie auch wieder zurückfahren konnten. Er war eine Autorität, die sich am Ende ihrer aktiven Karriere nicht leichttat, loszulassen

und dem gleichnamigen Sohn und dessen Frau Andrea die operative Führung des Unternehmens zu überlassen. Was Felbermayr letztlich doch tat, aber die Mehrheit am Unternehmen behielt er. Tochter Elisabeth verantwortet die Immobilien. Für seine unternehmerische Leistung erhielt er zahlreiche Auszeichnungen, darunter auch 2007 den Pegasus in Kristall für das unternehmerische Lebenswerk.

Legendar war sein Kampf für eine neue Firmenzentrale auf dem Gelände des Welser Flughafens. Dass er dafür von Umweltschützern kritisiert wurde, ärgerte ihn, der schon als Kieswerksbetreiber einen Umweltschutzpreis für die Renaturierung eines Geländes bekommen hatte, massiv.

Felbermayr war nicht nur im Beruf in hoher Geschwindigkeit unterwegs. Sein letzter Auftritt in Le Mans im Porsche 911 im Jahr 2011 endete unverschuldet in den Leitplanken. Dabei zog er sich schwere Verletzungen zu, von denen er sich aber wieder erholte. Zuletzt war der „Ur-Welser“, wie er sich bezeichnete, aber schwer krank. Den Spatenstich für die neue Firmenzentrale erlebte er im Herbst im Rollstuhl. Seine Visionen für sein Unternehmen leben freilich weiter.

## HORST FELBERMAYR – Ein Pionier der Schwergutlogistik ist tot

19. März 2020 Hans-Joachim Schlobach Aktuell, Leute+News



Der österreichische Schwergutlogistik-Pionier Horst Felbermayr ist tot. (Foto: Felbermayr)

Wie die **Felbermayr Holding** in Wels (A) gestern mitteilte, ist der **österreichische Pionier** der Schwergutlogistik, **Horst Felbermayr**, nach schwerer Krankheit am 13. März **verstorben**. Der **Firmenchef** prägte über **nahezu 50 Jahre** das Gewerbe. Noch im **September 2019** legte er den **Grundstein** für die **neue Firmenzentrale** in Wels. (Ein Nachruf auf einen großen Pionier der Logistik)

**Mit insgesamt etwa 2.700 Mitarbeitern und 67 Standorten in 19 Ländern** gehört der Spezialist für Schwergut- und Baulogistik, Felbermayr, heute zu den größten Schwergutlogistikern Europas. Doch 1967, als er zusammen mit seiner Gattin Gisela das Unternehmen seines Vaters Franz Felbermayr übernahm, war es noch recht ruhig am damaligen Firmengelände in Wels. So umfasste der Fuhrpark des 1942 von Franz Felbermayr gegründeten Unternehmens nur eine Handvoll Fahrzeuge, und auch die Anzahl der Mitarbeiter machte den Logistiker zu einem für die damalige Zeit typischen KMU.

### Aus Wels zum internationalen Industriedienstleister

Zu dieser Zeit war die gemeinsame Tochter Elisabeth bereits auf der Welt. Doch Gattin Gisela verstand es hervorragend, trotz ihrer Rolle als junge Mutter, ihren Mann Horst Felbermayr in finanziellen Belangen zu unterstützen. So gelang es rasch, neue Geschäftsfelder im Tiefbau zu erschließen und die österreichischen Wirtschaftswunderjahre mit zu gestalten. Als Sohn Horst im Jahr 1970 geboren wurde, hatte das Unternehmen schon rund 30 Mitarbeiter. Somit war die Anzahl der Beschäftigten nach drei Jahren der Übernahme bereits verzehnfacht.

**Erste Zweigniederlassung.** In der selben Zeit wurde auch die 1. Zweigniederlassung in Grieskirchen gegründet. Hier übernahm Halbbruder Franz Felbermayr die Geschäftsleitung, um seinen Halbbruder bei der Expansion zu unterstützen. Dieser war auch mitverantwortlich für die Entwicklung des Geschäftsbereiches der professionellen Entsorgung von Baurestmassen und Müll mittels Absetzmulden. Den großen Unternehmenserfolg konnte Franz Felbermayr jedoch nicht mehr erleben. Er verstarb früh im Jahr 1979.

### Der erste Schwerguttransport

Mitte der Siebzigerjahre wurde der erste internationale Schwertransport durchgeführt. Im Geschäftsfeld Bau folgte die Spezialisierung auf Leitungsbau und Erdarbeiten. Auch die lokale Schottergewinnung wurde forciert. Dabei legte Horst Felbermayr schon damals großen Wert auf Nachhaltigkeit und erhielt 1998 für die naturnahe Rekultivierung von Kieswerken den Umweltschutzpreis des Landes Oberösterreich.

**Einstieg in Hebetchnik.** 1989 folgte mit der Entwicklung eines Zwei-Wege-Kranes zum Einsatz auf Schiene und Straße der Einstieg in die Hebetchnik. Dieses Geschäftsfeld wurde erfolgreich erweitert und umfasst heute eine Kran- und Bühnenvermietung mit mehreren Tausend Geräten.

**Trimodale Transporte.** Mitte der Neunzigerjahre wurde mit der Gründung eines Bereiches für Internationale Tieflader Bahntransporte die Weichen für trimodale Schwertransporte gestellt. So gelang es Horst Felbermayr mit dem Ankauf eines Firmengeländes der damaligen VÖEST in Linz einen Schwerlasthafen zu erwerben. Somit wurde mit der Kombination der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser die Vision trimodaler Schwertransporte Realität.

## Der Sprung nach Europa

Anfang des neuen Jahrtausends nahm der Mittfünfziger so richtig Fahrt auf und drängte massiv auf den europäischen Markt. Es wurden Bereiche für Tief- und Spezialtiefbau gegründet, der Fuhrpark massiv erweitert und ein Bereich für Schwermontage installiert. Für diese unternehmerischen Leistungen erhielt Felbermayr 2004 das große Silberne Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich. 2006 folgte das Silberne Ehrenzeichen des Landes Oberösterreich. Bereits 1985 erhielt Horst Felbermayr das goldene Ehrenzeichen der Stadt Wels.

## Horst Felbermayr – eine Unternehmerpersönlichkeit

Trotz großer wirtschaftlicher Herausforderungen und enormer Risikobereitschaft hatte der gelernte Kfz-Mechaniker immer ein offenes Ohr für seine Mitarbeiter. Er verstand es auch, diese von seinen Visionen zu überzeugen und auf Augenhöhe an seinen unternehmerischen Zielen teilhaben zu lassen. Doch trotz aller Erfolge verlor Horst Felbermayr nie die Bodenhaftung, war sich immer der Leistung seiner Mitarbeiter bewusst. Zusammen mit Ehefrau Gisela gelang es dem Firmenchef, diese Eigenschaft „unternehmerischer Bescheidenheit“ auch an seine Kinder weiterzugeben. Heute leitet der gleichnamige Sohn des großartigen Unternehmers zusammen mit seiner Frau Andrea erfolgreich das Unternehmen.

**Wechsel in den (Un-)Ruhestand.** Im Jahr 2015 wechselten Gisela und Horst Felbermayr Senior in den Aufsichtsrat. Die Tochter Elisabeth verantwortet die Immobilien des Unternehmens. Zusammen sind sie nun mit weiteren Geschäftsführern und den Mitarbeitern, in dritter Generation, für das Welser Familienunternehmen verantwortlich. Den Grundstein für die weitere Entwicklung des Unternehmens legte Felbermayr Senior noch im September vergangenen Jahres selbst – mit dem Spatenstich für die neue Unternehmenszentrale. Damit beschloss der erfolgreiche Unternehmer sein Lebenswerk. Die Branche verliert mit Horst Felbermayr einen fairen Mitstreiter mit Handschlagqualität und das Unternehmen eine Leitfigur, die auch in Zeiten enormer persönlicher Belastung für seine Mitarbeiter und deren Anliegen da war.



## HORST FELBERMAYR SENIOR OVERLEDEN

Gepiaatst door Korneel Debruyjn | mrt 19, 2020 | Circuit, GT, Uithoeding, WEC | 0 ● | ●●●●●



Horst Felbermayr Senior is op 74-jarige leeftijd overleden. De man stond aan het hoofd van het familietransportbedrijf Felbermayr en boekte met onder andere Proton Racing enkele successen in de racerij.

Eén van die successen boekten ze tijdens de 24 Uur van Le Mans in 2010, toen Marc Lieb – Wolf Henzler – Richard Lietz naar de overwinning reden in de GT2-klasse. Felbermayr Sr. Begon zelf te racen in 1999. Hij nam zes keer deel aan de 24 Uren van Le Mans en raakte daar in 2011 betrokken in een ongeval. Daarna was hij zelf nog sporadisch aan het werk te zien in de ELMS-competitie. Felbermayr laat niet alleen een groot bedrijf achter, maar ook een iconische blauw-wit-gele livery!



### **Horst Felbermayr †**

Nach schwerer Krankheit hat die Branche der Schwergutlogistik und des Bauwesens am 13. März 2020 mit Horst Felbermayr (74) einen großen Unternehmer verloren. Der Firmenchef aus Wels prägte über rund 50 Jahre das Gewerbe, ehe er im Jahr 2015 als Vorsitzender in den Aufsichtsrat wechselte und das operative Geschäft seinem gleichnamigen Sohn überantwortete.



In tiefer Trauer geben wir bekannt, dass mein geliebter Horst, unser Vater, Schwiegervater und Großvater, unser Seniorchef und Aufsichtsratsvorsitzender

### **KR Horst Felbermayr**

am Freitag dem 13. März, im 76. Lebensjahr, nach schwerer Krankheit, friedlich von uns gegangen ist.

Sein Leben war erfüllt von Arbeit, Unternehmertum und seiner Familie.

Mit seiner Tatkraft und seinem Gestaltungswillen hat er bis zuletzt am Erfolg seines Lebenswerkes der Felbermayr Unternehmensgruppe mitgewirkt.

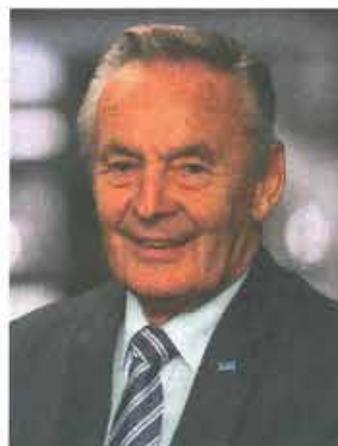
Wir alle verlieren eine große Unternehmerpersönlichkeit, einen liebevollen Familienvater und einen Menschen, der stets Visionen hatte, ohne den Blick auf das Wesentliche und Machbare zu verlieren.

Er wird uns als Gatte, Vater, Schwiegervater und Großvater sowie als Freund und Firmenchef immer in Erinnerung bleiben und Vorbild sein.

In tiefer Betroffenheit

Familie Felbermayr, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Betriebsrat, die Geschäftsführung sowie der Aufsichtsrat.

Wir ersuchen um Verständnis, dass aufgrund der aktuellen Situation die Beisetzung im engsten Familienkreis stattfindet.



## Horst Felbermayr Snr: 1945-2020

One of GT racing's elder statesmen passes

17 March 2020, 10:08 PM



The six-time Le Mans racer and long-time racing collaborator with the Proton Competition squad, racing as a driver and car owner in the Felbermayr Proton years, last raced at Le Mans in 2011 suffering a heavy accident at Le Mans as the innocent victim of a crash with a factory Corvette.

Before then there were countless races in the FIA GT Championship, often alongside his son, Horst Jr. in their family-owned Porsches. That period included a class podium at the 2005 Spa 24 Hours, the usual duo of father/ son driver combos in the team's two-car effort (Felbermayr Jr. and Sr. – Gerold and Christian Ried) combining for a fairly unique 4 driver line-up

The team name also appeared in the first season of the FIA WEC, the period before Porsche obtained the Manthey Racing operation as the flag carriers or the marque in GTE Pro competition in the FIA WEC

Horst Snr. was at the helm of the family-owned trucking, rail transport and heavy plant company from 1967 until 2015 when he and his wife Gisela handed over the reins to Horst Jr. and his wife Andrea. His custody of the firm saw the company grow from a trucking firm with four trucks and a mechanical digger into a conglomerate with 27 subsidiaries focused on transport and lifting technology as well as civil engineering and construction.

And along the way, the company's light blue, yellow and white corporate colours became one of the iconic racing liveries of the modern era.

DSC sends our condolences to Gisela, Horst Jr, the whole Felbermayr family and all at Proton Competition.

**DVZ**  
Deutsche Verkehrs-Zeitung

Abo Shop Werbung Newsletter Veranstaltungen Print Jobs  [Sofort-Zugang](#) [Login](#)

LAND SEE LUFT LOGISTIK POLITIK MENSCHEN MEINUNG **DVZ-Brief** Suchbegriff eingeben... 

Startseite > Menschen > Meine Passion > Horst Felbermayr gestorben



**Horst Felbermayr gestorben**

Foto: Felbermayr Holding GmbH

18. März 2020

**E**in Pionier der Schwergutbranche und des Bauwesens ist tot: Horst Felbermayr Senior verstarb am 13. März nach schwerer Krankheit. Der Firmenchef aus Wels in Österreich prägte mehr als 50 Jahre das Gewerbe, ehe er 2015 als Vorsitzender in den Aufsichtsrat wechselte und das operative Geschäft seinem gleichnamigen Sohn überantwortete. Mit insgesamt etwa 2.700 Mitarbeitern und 67 Standorten in 19 Ländern gehört das Unternehmen heute zu den größten Schwergutlogistikern Europas. Anders sah es 1967 aus, als er zusammen mit seiner Frau Gisela das Unternehmen seines Vaters Franz Felbermayr übernahm. Der Fuhrpark des 1942 gegründeten Unternehmens umfasste nur eine Handvoll Fahrzeuge, und auch die Anzahl der Mitarbeiter war noch recht überschaubar.

Mitte der Siebzigerjahre wurden erste internationale Schwertransporte durchgeführt. Ihnen folgten gut 20 Jahre später Tieflader-Bahntransporte, die die Weichen für trimodale Schwertransporte stellten. Das gelang Horst Felbermayr mit einem Schwerlasthafen in Linz. Anfang des neuen Jahrtausends nahm der Mittfünfziger so richtig Fahrt auf und drängte massiv auf den europäischen Markt. Es wurden Bereiche für Tief- und Spezialtiefbau gegründet, der Fuhrpark massiv erweitert und ein Bereich für Schwermontage installiert. Für diese unternehmerischen Leistungen erhielt Felbermayr 2004 das große Silberne Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich. 2006 folgte das Silberne Ehrenzeichen des Landes Oberösterreich. (jpn)



## Obituary: Horst Felbermayr Senior

Monday 23 March 2020

**Horst Felbermayr Senior, owner of Austrian crane, access and heavy transport company Felbermayr, passed away on March 13 at the age of 75.**



**Horst Senior** ran the business for almost 50 years before becoming chairman of the supervisory board in 2015.

In a tribute, the company said: "With his energy and determination, he has contributed to the success of the **Felbermayr** group of companies. We all lose a great entrepreneurial personality, a loving father and a person who has always had vision without losing sight of the essential and feasible.

"He will always be remembered as a husband, father, father-in-law and grandfather as well as a friend and company boss and will serve as a role model."

In addition to his work in the specialised transport sector, Horst was a well-known racing driver who competed at Le Mans on six occasions.

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)

# Obituary: Horst Felbermayr



**Horst Felbermayr: 19 February 1945 – 17 March 2020**

ICST regrets to report that Horst Felbermayr Senior has died at the age of 75 after a serious illness.

For many years he was the driving force behind the development of the Austria-based international company bearing his name. From from the city of Wels in Upper Austria, Horst Senior took over the company from his father Franz, who founded it in 1942. He ran the business for almost 50 years with his wife Gisela before becoming chairman of the supervisory board in 2015.

His son, Horst Felbermayr Junior, took over as executive director of Felbermayr Holding, while his wife, Andrea Felbermayr, became managing director.

Under Horst Senior, the Felbermayr group of companies expanded to become one of the largest heavy transport, lifting and construction companies in Europe, with around 2,700 employees in 67 locations and 19 countries. In 2018 the company's turnover was €637 million.

Under Horst Senior, the Felbermayr group of companies expanded to become one of the largest heavy transport, lifting and construction companies in Europe, with around 2,700 employees in 67 locations and 19 countries. In 2018 the company's turnover was €637 million.

From early on in the company's development, he attached great importance to sustainability, good communication with his employees and what the company called "entrepreneurial modesty."

In a tribute, the company added, "Despite major economic challenges... he was always open to his employees. He also knew how to convince them of his visions and to share his business goals."

Outside work, Horst Felbermayr Senior was a respected "gentleman driver" in the motor racing world. A long-time collaborator with the Proton Competition squad and Porsche, he made his debut at Le Mans as a driver in 1999 and took part in the French endurance classic a total of six times, including four with his son Horst Felbermayr Junior.

# Horst Felbermayr – Pionier der Schwergut- logistik verstorben

Mit Horst Felbermayr, der am 13. März 2020 nach schwerer Krankheit verstarb, hat die Branche der Schwergutlogistik und des Bauwesens einen großen Unternehmer verloren.

Der Firmenchef aus Wels in Österreich prägte über rund 50 Jahre das Gewerbe, ehe er 2015 als Vorsitzender in den Aufsichtsrat wechselte und das operative Geschäft seinem gleichnamigen Sohn überantwortete.

Mit insgesamt etwa 2.700 Mitarbeitern und 67 Standorten in 19 Ländern gehört das Unternehmen heute zu den größten Schwergutlogistikern Europas. Doch 1967, als er zusammen mit seiner Gattin Gisela das Unternehmen seines Vaters Franz Felbermayr übernahm, war es noch recht ruhig am damaligen Firmengelände in Wels. So umfasste der Fuhrpark des 1942 von Franz Felbermayr gegründeten Unternehmens nur eine Handvoll Fahrzeuge, und auch die Anzahl der Mitarbeiter war noch recht überschaubar.

Zu dieser Zeit war die gemeinsame Tochter Elisabeth bereits auf der Welt. Doch Gattin Gisela verstand es hervorragend, trotz ihrer Rolle als junge Mutter, ihren Mann Horst Felbermayr in finanziellen Belangen zu unterstützen.

So gelang es rasch, neue Geschäftsfelder im Tiefbau zu erschließen. 1970 wurde Sohn Horst Felbermayr geboren. Das Unternehmen hatte damals rund 30 Mitarbeiter. Somit war die Anzahl der Beschäftigten nach drei Jahren der Übernahme bereits verzehnfacht. Mit der Gründung der ersten Zweigniederlassung in Grieskirchen kam dafür sein Halb-Bruder Franz als Geschäftsführer, unterstützend in das Familienunternehmen.

Dieser war auch mitverantwortlich für die Entwicklung des Geschäftsbereiches der professionellen Entsorgung von Baurestmassen und Müll mittels Absetzmulden. Den großen Unternehmenserfolg konnte er leider nicht mehr erleben, da Franz schon im Jahr 1979 verstarb.

Mitte der Siebzigerjahre wurden erste internationale Schwertransporte durchgeführt. Im Geschäftsfeld Bau folgte die Spezialisierung auf Leitungsbau und Erdarbeiten, auch die lokale Schottergewinnung wurde forciert. Dabei legte Horst Felbermayr schon damals großen Wert



Horst Felbermayr sen., \* 19.02.1945 † 13.03.2020

auf Nachhaltigkeit und erhielt 1998 für die naturnahe Rekultivierung von Kieswerken den Umweltschutzpreis des Landes Oberösterreich.

1989 folgte mit der Entwicklung eines Zweibein-Kranes zum Einsatz auf Schiene und Straße der Einstieg in die Hebertechnik. Dieses Geschäftsfeld wurde erfolgreich erweitert und umfasst heute eine Kran- und Bühnenvermietung mit mehreren Tausend Geräten.

Mitte der Neunzigerjahre wurde mit der Gründung eines Bereiches für Internationale Tieflader Bahntransporte die Weichen für trimodale Schwertransporte gestellt. So gelang es Horst Felbermayr mit dem Ankauf eines Firmengeländes der damaligen VÖEST in Linz einen Schwerlasthafen zu erwerben. Somit wurde mit der Kombination der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser die Vision trimodaler Schwertransporte Realität.

Anfang des neuen Jahrtausends nahm der Mittfünfziger so richtig Fahrt auf und drängte massiv auf den europäischen Markt. Es wurden



Mit dem Spatenstich für die neue Unternehmenszentrale in der Voralpenstraße in Wels-Oberthan beschloss Horst Felbermayr sen. (2.v.r.) im September 2019 sein Lebenswerk.



In tiefer Trauer geben wir bekannt, dass mein geliebter Horst, unser Vater, Schwiegervater und Großvater, unser Seniorchef und Aufsichtsratsvorsitzender

## **KR Horst Felbermayr**



am Freitag dem 13. März, im 76. Lebensjahr, nach schwerer Krankheit, friedlich von uns gegangen ist.

Sein Leben war erfüllt von Arbeit, Unternehmertum und seiner Familie.

Mit seiner Tatkraft und seinem Gestaltungswillen hat er bis zuletzt am Erfolg seines Lebenswerkes der Felbermayr Unternehmensgruppe mitgewirkt.

Wir alle verlieren eine große Unternehmerpersönlichkeit, einen liebevollen Familienvater und einen Menschen, der stets Visionen hatte, ohne den Blick auf das Wesentliche und Machbare zu verlieren.

Er wird uns als Gatte, Vater, Schwiegervater und Großvater sowie als Freund und Firmenchef immer in Erinnerung bleiben und Vorbild sein.

In tiefer Betroffenheit

Familie Felbermayr, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Betriebsrat, die Geschäftsführung sowie der Aufsichtsrat.

Wir ersuchen um Verständnis, dass aufgrund der aktuellen Situation die Beisetzung im engsten Familienkreis stattfindet.

# Horst Felbermayr senior ist 74-jährig verstorben

Presseservice 16.03.2020

**Oberösterreich hat eine große Unternehmerpersönlichkeit verloren. Horst Felbermayr senior, langjähriger Chef des gleichnamigen Bau- und Transportunternehmens mit Sitz in Wels, ist verstorben.**

Horst Felbermayr baute den Familienbetrieb in zweiter Generation auf, immer unterstützt von Ehefrau Gisela. Auch wenn der begeisterte Rallyefahrer 2015 an seinen Sohn Horst junior übergeben hatte, verfolgte er das Geschehen im Betrieb nach wie vor interessiert und aktiv.

Noch beim Spatenstich für den neuen Firmensitz der Unternehmensgruppe Felbermayr im September des Vorjahres war er dabei, wenn auch gesundheitlich bereits gezeichnet. Horst Felbermayr senior wurde 74 Jahre alt.

## Horst Felbermayr sen. ist verstorben



(Werk)

**WELS.** Einer der großen Unternehmer des Landes ist verstorben: **Horst Felbermayr senior**, langjähriger Chef des gleichnamigen Bau- und Transportunternehmens mit Sitz in Wels und 2700 Mitarbeitern. Horst Felbermayr

baute den Familienbetrieb in zweiter Generation auf, immer unterstützt von Ehefrau Gisela. Auch wenn der begeisterte Rallyefahrer 2015 an seinen Sohn Horst junior übergeben hatte, verfolgte er das Geschehen im Betrieb nach wie vor interessiert und aktiv. Noch beim Spatenstich für den neuen Firmensitz im September des Vorjahres war er dabei, wenn auch gesundheitlich bereits gezeichnet. Felbermayr wurde 74 Jahre alt.



Nachruf Horst Felbermayr senior | 17.03.2020

Foto: Felbermayr

## Horst Felbermayr senior 1945 – 2020

**Der erfolgreiche Unternehmer, Rennfahrer und Förderer des Motorsports verstarb im 74. Lebensjahr.**

### Michael Hintermayer

Horst Felbermayr senior baute das gleichnamige Unternehmen mit Sitz in Wels in zweiter Generation zu einem der führenden heimischen Bau- und Transportunternehmen auf. Sein liebstes Hobby war stets der Motorsport, dem er sich über Jahrzehnte widmete. Besonders verbunden war er mit der Marke Porsche, mit der er auch seine größten Erfolge in der FIA GT, ELMS und Le Mans Series feierte.

Der ambitionierte Gentlemen-Driver schaffte es bis nach Le Mans, wo er 2011 unverschuldet am Steuer eines Proton Porsche einen schweren Unfall erlitt, der ihn zum Rückzug aus dem Sport zwang.

Besonders geschätzt wurde er im Fahrerlager für seine unkomplizierte und bodenständige Art. Doch nicht nur hinter dem Lenkrad war Felbermayr Senior aktiv, er trat auch als Sponsor und Förderer des Sports auf.

Er übergab die Geschäftsleitung des Unternehmens im Jahr 2015 an seinen Sohn Horst junior, der selbst Rennfahrer war und viele Rennen mit seinem Vater bestritt. Horst Felbermayr senior wurde 74 Jahre alt.

*Ein umfangreichere Würdigung des Lebenswerks von Horst Felbermayr senior ist für die Zeit nach der Trauerphase angedacht.*

## HORST FELBERMAYR



### Pionier der Schwergutlogistik verstorben

Nach schwerer Krankheit hat die Branche der Schwergutlogistik und des Bauwesens am 13. März 2020 mit Horst Felbermayr einen großen Unternehmer verloren. Der Firmenchef aus Wels prägte über rund 50 Jahre das Gewerbe, ehe er 2015 als Vorsitzender in den Aufsichtsrat wechselte und das operative Geschäft seinem gleichnamigen Sohn überantwortete.

ITJ 04/2020

## NACHRUF

### Horst Felbermayr senior

Der Pionier der Schwergutlogistik ist am 13. März in seinem 76. Lebensjahr «nach schwerer Krankheit» verstorben. Felbermayr prägte das von seinem Vater in Wels gegründete Unternehmen über rund 50 Jahre hinweg.



## Horst Felbermayr senior ist 74-jährig verstorben

16.03.2020

**Der Unternehmer hat eine Firmengruppe mit 2.700 Mitarbeitenden und zuletzt 637 Mio. Euro Jahresumsatz aufgebaut**



Bild: Felbermayr

Oberösterreich hat eine große Unternehmerpersönlichkeit verloren. Horst Felbermayr senior, langjähriger Chef des gleichnamigen Bau- und Transportunternehmens mit Sitz in Wels, ist verstorben.

Horst Felbermayr baute den Familienbetrieb in zweiter Generation auf, immer unterstützt von Ehefrau Gisela. Auch wenn der begeisterte Rallyefahrer 2015 an seinen Sohn Horst junior übergeben hatte, verfolgte er das Geschehen im Betrieb nach wie vor interessiert und aktiv.

Noch beim Spatenstich für den neuen Firmensitz der Unternehmensgruppe Felbermayr im September des Vorjahres war er dabei, wenn auch gesundheitlich bereits gezeichnet. Horst Felbermayr senior wurde 74 Jahre alt.

„Trotz großer wirtschaftlicher Herausforderungen und enormer Risikobereitschaft hatte der gelernte Kfz-Mechaniker immer ein offenes Ohr für seine Mitarbeiter. Er verstand es auch, diese von seinen Visionen zu überzeugen und auf Augenhöhe an seinen unternehmerischen Zielen teilhaben zu lassen“, betont die Felbermayr Holding in einer Aussendung.

Zusammen mit Ehefrau Gisela gelang es dem Firmenchef, die Eigenschaft „unternehmerischer Bescheidenheit“ an seine Kinder weiterzugeben. Heute leitet der gleichnamige Sohn des großartigen Unternehmers zusammen mit seiner Frau Andrea erfolgreich das Unternehmen. Die Tochter Elisabeth verantwortet die Immobilien des Unternehmens. Zusammen sind sie nun mit weiteren Geschäftsführern und den Mitarbeitern, in dritter Generation, für das Welser Familienunternehmen verantwortlich.

Die Felbermayr Holding GmbH hat im Jahr 2018 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 637 Mio. Euro erwirtschaftet. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)

WIRTSCHAFTSRAUM OÖ

## Horst Felbermayr sen. ist verstorben

16. März 2020 00:04 Uhr



Horst Felbermayr sen.  
Bild: Werk

**WELS.** Einer der großen Unternehmer des Landes ist verstorben: Horst Felbermayr senior, langjähriger Chef des gleichnamigen Bau- und Transportunternehmens mit Sitz in Wels und 2700 Mitarbeitern.

Horst Felbermayr baute den Familienbetrieb in zweiter Generation auf, immer unterstützt von Ehefrau Gisela. Auch wenn der begeisterte Rallyefahrer 2015 an seinen Sohn Horst junior übergeben hatte, verfolgte er das Geschehen im Betrieb nach wie vor interessiert und aktiv. Noch beim Spatenstich für den neuen Firmensitz im September des Vorjahres war er dabei, wenn auch gesundheitlich bereits gezeichnet. Felbermayr wurde 74 Jahre alt.

OÖ Nachrichten Pegasus 03/2020

# Die Top 250

## Das Firmenranking in Oberösterreich

Jedes Jahr, wenn wir ein allerletztes Mal die Firmennamen, Umsätze, den Personalstand, die Branchen, Eigentümer und Adressen kontrolliert haben und - die aus unerfindlichen Gründen immer wieder entdeckten - Lücken gefüllt haben, dann fallen einigen Mitarbeitern der OÖNachrichten sprichwörtlich Steine von ihren Herzen. Immerhin ist dann das umfassende Ranking über die oberösterreichische Wirtschaft vollendet.

Es ist ein Gemeinschaftswerk, das eigentlich ein Ganzjahresprojekt ist. Die Wirtschaftsredaktion liefert mit ihren Firmenkontakten und -besuchen eine Basis. Die zweite ist der schriftliche Kontakt des Anzeigen-Innendienstes zu mehr als 400 Firmen. Viele Firmen mit Stammsitz zwischen Inn und Enns schicken ihren Nettoumsatz laut Gewinn- und Verlustrechnung, die Zahl der Mitarbeiter laut Bilanz und liefern aktualisierte Daten, wenn sich Eigentümer oder Firmensitz ändern. Jedes Jahr werden die Eigenmeldungen mehr.

Die Mitarbeiterinnen des Linzer Büros der Wirtschaftsauskunftei Creditreform

komplettieren dies im Verlauf des Septembers mit ihren Datensätzen. Dann erfolgt eine Überprüfung. Etwa, wenn die vorliegenden Zahlen aufgrund von Konsolidierungen nicht übereinstimmen oder wenn möglich nur die Standortgesellschaft(en) einer Unternehmensgruppe mit Sitz in Oberösterreich erfasst ist bzw. sind. Die allermeisten Rechnungswesenabteilungen reagieren kompetent und hilfsbereit auf die Anrufe in den ersten Oktobertagen und klären auf. Herzlichen Dank für die Kooperation!

Umsätzen ohne Fußnote liegt ein Bilanzstichtag zum 31. Dezember 2018 zugrunde. Ältere Angaben und Firmen, die schon Zahlen mit Bilanzstichtag in den ersten Monaten 2019 melden, sind hingegen mit Fußnoten gekennzeichnet.

Wenn sich Ihr Unternehmen anhand der Nettoumsätze (also abzüglich aller Rabatte, Skonti, Prämien) in der Größenordnung von 70 Millionen Euro bewegt, zögern Sie nicht, uns zu kontaktieren. Melden Sie sich unter [top250@nachrichten.at](mailto:top250@nachrichten.at). Wir nehmen Sie gern in unsere Datenbank auf.

Rank	Unternehmen / Branche / Eigentümer	Personen	Umsatz	Mitarbeiter
31	Felbermayr Holding GmbH Transport und Bau 70% Horst Felbermayr, 25% Dr. Horst Felbermayr, 3% Gisela Felbermayr	4600 Wels Machstr. 7	637.530.676	2.674

# Horst Felbermayr, Seniorchef der gleichnamigen Firmengruppe, ist am 13.03.2020 verstorben

*Ein Nachruf von Dr. Rudolf Saller, Altötting*

Horst Felbermayr sen., geboren am 19.02.1945 in Ried im Innkreis, war ein Vorzeigeunternehmer mit ungeheurem wirtschaftlichen Gespür, kaufmännischer Weitsicht und technischem Sachverstand, eine charismatische Persönlichkeit mit einem unbeugsamen Willen zum Erfolg. Er hat das väterliche Kleinstunternehmen zu einem unglaublichen Erfolg geführt und hinterlässt bei seinem Tod ein Firmenimperium mit nahezu 3.000 Mitarbeitern.

Sein Vater, Franz Felbermayr, hatte 1942 das Ein-Mann-Unternehmen mit einem einzigen Lkw für den Nahverkehr gegründet, wurde dann aber eingezogen und kam als Kriegsverwehrt aus dem 2. Weltkrieg nach Hause zurück. In den Nachkriegsjahren umfasste dann der Felbermayr-Fuhrpark bereits vier Lkw. Erst im Jahre 1963 erfolgte dann der Ankauf der ersten Baumaschine.

Bereits im Jahre 1967 übernehmen Horst und Gisela Felbermayr das Unternehmen. Der Fuhrpark bestand zu diesem Zeitpunkt aus vier Lkw und einer Baumaschine. Horst Felbermayr ist kaum 24 Jahre alt, erschließt aber bereits neue Geschäftsfelder wie Kanal- und Gasleitungsbau. Es ist der Beginn einer unglaublichen Erfolgsgeschichte.

1971 beginnt Horst Felbermayr mit dem Einstieg in die Behältervermietung. Damit stellt das Unternehmen erstmals auch Container für die Abfallwirtschaft zur Verfügung. Im Folgejahr gründet Horst Felbermayr sen. die erste Felbermayr-Niederlassung Grieskirchen/OÖ. durch den Ankauf der beiden Firmen Hintenaus und Scholze.

Für die Modernisierung eines Zementwerkes transportiert Felbermayr ein 96 t schweres Unterteil eines Klinkerkühlers.



1973 erfolgt der Ankauf des heutigen Firmengeländes in der Machstraße 7 in Wels und die Errichtung eines Büro- und Werkstattgebäudes sowie einer Halle. Der Hauptsitz der Firmengruppe bildet nahezu 50 Jahre lang das Kernstück des Unternehmens. Mit der zunehmenden Größe der bei Felbermayr im Einsatz stehenden Baumaschinen, wuchs auch die Anzahl der vorhandenen Tieflader. So lag es nahe, einen eigenen Bereich für Spezial- und Schwertransporte zu installieren, die heutige Felbermayr Schwertransport und Hebeteknik GmbH & Co. KG wird geboren.

1975 folgt der Ankauf eines 18 Hektar großen Grundstückes in Weißkirchen zum Abbau von Schotter. Kurze Zeit später wurde der Standort um eine Waschanlage für die Kieserzeugung erweitert.

1979 wird für den Standort in Grieskirchen ein eigenes Grundstück erworben und eine Werkshalle mit Bürogebäude errichtet.

1989 erfolgt der Einstieg in die Kranvermietung: ein bis heute einzigartiger 2-Wege-Kran für Straße und Schiene wird angekauft.

1993 wird durch den Zukauf der Mobilkran- und Schwertransportdienstleister Wanko in Wien und Schwertrans Enns das Angebot im Bereich Schwertransporte und Kranbreiten erweitert. Gleichzeit erfolgt die Gründung der Welser Baustoff-Recycling GmbH (WBR).

1994 Mit dem Ankauf der gesamten Eisenbahn-Tiefladerflotte der Firma Intercont ist die Unternehmensgruppe Felbermayr erstmals auch auf der Schiene präsent. Die ITB, Internationale Tieflader Bahntransporte Ges.m.b.H. wird



Horst Felbermayr sen., \* 19.02.1945 † 13.03.2020

gegründet und ermöglicht Schwertransporte auf der Schiene und gebrochene Verkehre Schiene/Straße.

1996 erfolgt die Eingliederung und Übernahme des Mobilkranvermieteters Kern in Linz. Gleichzeitig der Ankauf eines Firmengeländes der Voest in Linz mit dazugehörigem Schwerlasthafen. Damit eröffnet sich Felbermayr neue Wege auf dem Verkehrsträger Wasser und wird zum Multimodalbeförderer von schwersten Lasten auf Straße, Schiene und Binnenschiff. Mit der Gründung einer ITB-Niederlassung in Prag ist die erste Präsenz in Osteuropa gegeben. Die heute modernste Recyclinganlage wird errichtet. Die Niederlassung Graz steht kurz vor der Gründung.

1997 wird die Niederlassung Nürnberg zunächst als Speditionsbüro für Schwer- und Sondertransporte eröffnet.

1998 erfolgt der Ankauf eines Firmengeländes in Lanzendorf/Wien. Auf dem Standort werden die Firmen Wanko, ITB (Internationale Tieflader-Bahntransporte) sowie AKS (Arbeitsgesellschaft für Kranverleih und Spezialtransporte) zusammengefasst. Außerdem wird die Firma Wallner in Wien, ein Spezialunternehmen für die Vermietung von Arbeitsbühnen übernommen.

Für vorbildliche Leistungen in der ökologisch verträglichen Schottergewinnung und die Rekultivierung von Schotterabbauflächen wird



Transport eines Trafos auf der Silvretta Hochalpenstraße. Ziel ist ein auf 1.700 m Seehöhe gelegener Kraftwerksstollen in Voralberg.

an Felbermayr der Umweltschutzpreis des Landes Oberösterreich verliehen.

In 2000 werden die Unternehmensbereiche FST (Felbermayr-Spezialtiefbau) und Bau Salzburg (Abteilung mit Spezialisierung auf den Kanal-, Brücken- und Kraftwerksbau) gegründet. Eine weitere Niederlassung im Norden Deutschlands (Verden/Aller) entsteht.

2001 erfolgt Übernahme des Fassadenunternehmens Adolf Bauer Ges.m.b.H.

2002 kauft Horst Felbermayr einen Liebherr-Raupenkran LR 1750 mit bis zu 750 Tonnen Traglast. Im selben Jahr erfolgt die Gründung der AKS (Arbeitsgesellschaft für Kran- und Spezialtransporte) in Wien, die Firma Bau-Trans in Voralberg wird zum Felbermayr-Tochterunternehmen und eines neuen Standortes in Bratislava. Weitere strategische Schritte im Ausland: Gründung des Vertriebsbüros in Venedig und einer Zweigniederlassung in Moskau.

2004 wird der Krangigant, durch eine Neuentwicklung, auf eine optionale Traglast von 1.000 Tonnen erweitert.

Im April 2004 werden die Tiroler Firmen Scheffold und AKS Autokran- und Schwertransport in Wörgl und Thaur übernommen. In Polen wird das Schwertransportunternehmen ZRE erworben. Es folgen die Eröffnung und der Aufbau des neuen Standortes Felbermayr-Spezialtiefbau in Stams. Dipl. Ing. Horst Felbermayr jun. übernimmt die Geschäftsführung im Baubereich.

2005 erfolgt die Übernahme der Österreich-Tochter von Europas führendem Arbeitsbühnenvermieter. Damit erhöhte Felbermayr seine Gerätschaft im Bereich Arbeitsbühnen- und Staplervermietung schlagartig auf über 1.000 Fahrzeuge. Im Oktober erwirbt Felbermayr rund 30 Schub- und Baggereisen von der Ös-

terreichischen Wasserstraßen GmbH und steigt damit in den Wasserbau ein. Außerdem erfolgt die Übernahme der Firma Autokrane Pinzl in Braunau und die Gründung einer Tochtergesellschaft in Liechtenstein für den Bereich Transport- und Hebeteknik

Im März 2006 erhalten Horst und Gisela Felbermayr von Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer das Silberne Ehrenzeichen des Landes Oberösterreich verliehen.

Am 3. April 2006 rollt der stärkste Mobilkran von Deutschland nach Österreich in Suben über die Grenze. Damit hat Felbermayr einen LG 1750 mit einer maximalen Traglast von 850 Tonnen im Fuhrpark. Ende des zweiten Quartals übernimmt Felbermayr Mobilkrane und Baugeräte der national tätigen Firma Interlift. Für den Bereich Tiefbau ergibt sich dadurch eine wesentliche Erweiterung des Dienstleistungsangebotes – Felbermayr hat damit auch „Rammtechnik“ im Produktportfolio.

Die stetige Expansion des Baubetriebes machte es notwendig, die bestehenden Regelwerke einer externen Prüfung unterziehen zu lassen und wird im November durch den TÜV Österreich, nach EN ISO 9001:2002 zertifiziert

Felbermayr übernimmt die in Hilden bei Düsseldorf ansässige Firma Wirzius und erweitert damit sein Angebot in den Bereichen Schwertransport, aber auch Schwermontage, beträchtlich.

2007 werden die Tochtergesellschaften in Bulgarien und Rumänien gegründet. Herr Wolfgang Schellerer wird in die Geschäftsleitung der Transport- und Hebeteknik berufen. Der Felbermayr Baubetrieb erweitert das Geschäftsfeld mit dem Bereich Hochbau. Herr Christoph Nüßler wird zum Geschäftsführer des Felber-

mayr Tochterunternehmens Bau-Trans in (A) Lauterach.

In 2008 übernimmt Felbermayr die Firma Linke-Pipelinebau in Detmold (nahe Bielefeld) und erwirbt Anteile an der Best Logistics in Polen.

2009 erfolgt der Kauf der weltgrößten Lkw-Bühne WUMAG 103 mit einer Arbeitshöhe von 103 Metern. Im Juni 2009 wird Felbermayr mit dem Wirtschaftspreis der Oberösterreichischen Nachrichten, dem Pegasus in Bronze, ausgezeichnet. Damit wird Felbermayr von einer hochkarätigen Jury unter die Champions der heimischen Wirtschaft eingereiht. Im September 2009 werden die 2004 übernommenen Hebeteknikunternehmen sowie die AKS in Wien in die Felbermayr Transport- und Hebeteknik GmbH & Co KG vollständig integriert.

2010 ist die Felbermayr Transport- und Hebeteknik mit der Gründung von Tochtergesellschaften in Kroatien und Serbien sowie einer Niederlassung in Brünn (CS) international weiter auf Expansionskurs.

Im Frühjahr werden die Herren Christoph Nüßler und Peter Stöttinger in die Geschäftsführung der Felbermayr Transport- und Hebeteknik GmbH & Co. KG berufen. In dieser Funktion verantworten sie zusammen mit Herrn Wolfgang Schellerer dieses Geschäftsfeld.

Als Verwaltungsgesellschaft der operativen Firmen löste, mit Wirkung vom 1. Oktober 2010, die Felbermayr Holding GmbH die Felbermayr GmbH ab. Die Geschäftsführung dieser Gesellschaft wurde ergänzend zu Horst und Gisela Felbermayr sowie deren Sohn Horst Felbermayr jun. mit Herrn Alfred Feldbauer als kaufmännischen Geschäftsführer definiert.

Die Felbermayr GmbH bleibt bestehen und firmiert primär als Dachorganisation für die diversen Immobiliengesellschaften und Liegenschaftsverwaltung (LVG GmbH, Linz) für die die Unternehmerstochter Elisabeth Felbermayr-Schierl verantwortlich zeichnet.

Im Oktober 2010 wird der studierte Betriebswirt und bisherige kaufmännische Leiter der Firmengruppe Felbermayr, Mag. Johann Gangl, als kaufmännischer Geschäftsführer in die Felbermayr Bau GmbH & Co KG berufen. In dieser Funktion unterstützt er Herrn Dipl. Ing. Horst Felbermayr jun.

2010 sind auch zwei 450 PS starke Porsche 911 GT3 RSR im 24 Std.-Rennen von Le Mans



Transport von Statorteilen mit einer Hubhebelbrücke.

im Einsatz, der großen Leidenschaft von Horst Felbermayr sen. Ein Wagen wurde von den Profis Richard Lietz aus Österreich, Marc Lieb und Wolf Henzler aus Deutschland pilotiert. Dieser Wagen hielt der Dauerbelastung perfekt stand. „Tanken, neue Reifen, Fahrerwechsel – mehr hatten die Betreuer und Mechaniker nicht zu tun“, jubelt Porsche-Motorsport-Pressesprecher Oliver Hilger. Der Wagen fuhr in der Klasse GT 2 souverän zum Sieg: Mit 338 Runden oder knapp 4600 Kilometern.

Das Felbermayr-Profitteam führt überlegen die Le-Mans-Serie an. Schon 2009 gewann es die Gesamtwertung von fünf Langstreckenrennen auf mehreren europäischen Kursen.

Ganz anders erging es Vater und Sohn Horst Felbermayr sen. und jun. als Hobbypiloten, die mit Miro Konopka aus der Slowakei das zweite Team bildeten. Ihr Porsche hatte nach fast 17-stündigem Rennen einen Kupplungsdefekt.

Im März 2011 läuft das Schwerlastschiff Horst Felix vom Stapel. Aufgrund eines verstärkten Bugs, einem Trimm-tank sowie hydraulisch gesteuerter Stelzen eignet es sich hervorragend für RoRo-Aktionen, kann aber auch vielfältig im Wasserbau eingesetzt werden. Das Schwerlastschiff ist nach dem Namen des Enkelsohnes von Firmengründer Horst Felbermayr benannt.

Im gleichen Jahr übernimmt die Felbermayr Holding das auf Industriemontagen und Maschinentransporte spezialisierte Unternehmen Wimmer Maschinentransporte GmbH mit Sitz in Karlsfeld bei Dachau

Am 12.06.2011 wollte sich Horst Felbermayr sen. den Sieg sichern in Le Mans und sich gleichzeitig aus seiner 40-jährigen Rennfahrerkarriere verabschieden, erleidet aber dann beim 24 Std. Rennen von Le Mans einen schweren, unverschuldeten Unfall. Gegen acht Uhr morgens kollidiert die führende Corvette von Jan Magnussen (DK) mit dem Felbermayr-Porsche. Horst Felbermayr sen. selbst zog sich eine Lungenquetschung und einen gebrochenen Finger, sowie einen Becken- und einen Halswirbelbruch sowie mehrere Prellungen zu. Ein Horst Felbermayr lässt sich aber davon nicht aufhalten.

Im Februar 2012 übernimmt Felbermayr die operativen Bereiche der Reinhold Meister Gruppe mit Sitz in Hengersberg bei Deggendorf. Felbermayr wird damit zu einer wesentlichen Größe im Wasserbau in Europa und erweitert seinen Wirkungsbereich in Deutschland um die Geschäftsfelder Wasser- und Deponiebau, Umwelttechnik sowie Kampfmittelräumung und -erkundung.

Anfang 2013 übernimmt Horst Felbermayr von der belgischen Bahnfracht-Gruppe SNCB

Logistics das deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen H & S Container Line, Haeger & Schmidt International sowie eine Mehrheitsbeteiligung an der belgischen RKE. Für das Felbermayr-Geschäftsfeld Transport- und Hebetchnik bedeutet das eine wesentliche Erweiterung des Leistungsspektrums in Richtung Binnenschiffahrt und maritime Dienstleistungen.

Im Mai 2013 übernimmt die Felbermayr Baugesellschaft ein Asphaltmischwerk in Haag am Hausruck und verfügt damit über eine Tagesleistung von bis zu 2.000 Tonnen Mischgut.

Anfang Juli 2013 übernimmt die Felbermayr Holding das Unternehmen „Der Baubetrieb“. Somit können rund 150 Mitarbeiter der ehemaligen Alpine Zweigniederlassung übernommen werden.

Durchstarten beim 24 Stunden-Rennen in Le Mans.



Im Dezember 2013 übernimmt Herr Friedrich Rametsteiner die kaufmännische Geschäftsführung des Felbermayr-Geschäftsfeldes Bau. Rametsteiner folgt damit Mag. Johann Gangl nach, der nach mehr als zehnjähriger erfolgreicher Tätigkeit das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlässt.

Mit dem LR 11000 nimmt Felbermayr 2014 den stärksten Raupenkran Österreichs im Fuhrpark auf. Dieser Raupenkran aus dem Hause Liebherr verfügt über eine maximale Traglast von 1.000 Tonnen und kann mit bis zu 790 Tonnen ballastiert werden.

Im Sommer desselben Jahres erhält Felbermayr zwei der höchsten erstmals in Europa ausgelieferten selbstf. Teleskoparbeitsbühnen. Damit kann eine Arbeitshöhe von 57 Metern erreicht werden.

Anfang 2015 wird im Rheinhafen Krefeld eine neue Schwerguthalle eröffnet. Der trimodale Standort überzeugt durch eine Krankapazität von 400 Tonnen und 4.000 Quadratmeter Lager- und Montagefläche sowie Freilagerflächen. Im Juni 2015 wird Felbermayr Betreiber des Schwerlastzentrums im Alberner Hafen.

Am 2. Dezember 2015 wechselt Horst Felbermayr sen. von der Geschäftsleitung in den Aufsichtsrat der Felbermayr Holding. Gleichzeitig übernimmt Sohn Dipl. Ing. Horst Felbermayr

den Vorsitz in der Geschäftsführung der Felbermayr Holding. Seine Frau Andrea Felbermayr wird Geschäftsführerin in der Holding.

Im April 2016 wird Stefan Hielle technischer Geschäftsführer des Felbermayr Bau. Hielle folgt damit Hannes-Sebastian Huber nach. Am 30. Juni 2016 wechselt Gisela Felbermayr von der aktiven Geschäftsführung in den Aufsichtsrat der Felbermayr Holding. Auf einer Fläche von 40.000 Quadratmeter eröffnet Felbermayr im September 2016 eine neue Niederlassung mit einem modernem Schwergutlager in Sulzemoos. Der nordwestlich von München gelegene Standort beherbergt nun auch die Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und die Hagn Umwelttechnik GmbH.

Der Felbermayr-Bereich für Internationale Tieflader-Bahntransporte (ITB) realisiert den schwersten jemals in Europa durchgeführten Bahntransport mit einem Stückgewicht von 482 Tonnen. Zur Bewältigung der Schienenfahrt kommt ein 32-achsiger Tragschnabelwagen zum Einsatz.

Anfang Mai 2017 eröffnet Felbermayr in Wörgl ein neues Logistikkager mit 3.600 m<sup>2</sup>. Das Objekt verfügt über zwei Hallenkrane mit jeweils 40 Tonnen Hubkapazität.

Mitte Juli 2017 stellt der Felbermayr-Wasserbau die derzeit größte Klappschute für Binnengewässer in Dienst. Manövriert wird das 69 Meter lange Wasserfahrzeug mittels 580 PS starkem Bugstrahlruder.

Nach jahrelangem Ringen für einen Neubau „auf der grünen Wiese“ errichtet Felbermayr am Standort Wels einen 2.500 m<sup>2</sup> umfassenden Zubau. Die Fläche ist größtenteils für Büro- und Sozialräume vorgesehen und als Zwischenlösung konzipiert.

Im September 2018 hebt Felbermayr in Bukarest (RO) die weltgrößte schwingende Kirchenglocke ein. Das Geläut hat 25 Tonnen und bildet zusammen mit vier weiteren Glocken das Monumentalgeläut der „Catedrala Nationala“.

Am 17. September 2019 findet der offizielle Spatenstich für die Errichtung der neuen Firmenzentrale in Wels-Oberthan statt. Mit dabei waren der oberösterreichische Landeshauptmann Thomas Stelzer und das Welser Stadtoberhaupt Andreas Rabl. Horst Felbermayr sen. sitzt bereits im Rollstuhl.

Am 13.03.2020 stirbt Horst Felbermayr nach einem erfüllten und erfolgreichen Unternehmerdasein im Alter von 75 Jahren im Kreise seiner Familie an einer Nervenentzündung, die ihn jahrelang gequält hat.

*Requiescat in pace!*

## Horst Felbermayr Senior mit 75 Jahren verstorben

Von Martina Müller und Günther Wiesinger 18.03.2020 - 07:11

24h Le Mans



**Einer der größten Racer und Gönner im Sportwagen-Paddock ist verstorben. Horst Felbermayr Senior bestritt sechsmal die 24 Stunden von Le Mans. Legitär sind zudem auch die Rennwagen im Felbermayr-Design.**

Die Sportwagen-Welt trauert um Horst Felbermayr Senior. Der Österreicher war lange Jahre in den Fahrerlagern der Welt unterwegs und zeichnete sich stets durch seine nette und offene Art aus. Schon in den 1990ern griff er bei internationalen GT-Rennen ins Lenkrad. Zunächst fuhr er hauptsächlich in der FIA GT, ab Mitte der 2000er Jahre wechselte er aber immer mehr in Richtung der verschiedenen Le Mans Serien.

Horst Felbermayr Senior nahm sechsmal an den legendären 24 Stunden von Le Mans teil. Zuletzt im Jahre 2011, als er jedoch einen schweren Unfall beim Klassiker an der französischen Sarthe hatte. Bei vielen seiner Renneinsätze teilte sich Horst Felbermayr Senior auch das Steuer mit seinem Sohn Horst Felbermayr Junior.

Neben seiner eigenen Rennerei war Felbermayr sen. auch als Sponsor im Motorsport unterwegs und machte dadurch viele Rennprojekte überhaupt erst möglich. Der Team-Name Felbermayr-Proton (eine Kooperation mit dem Rennstall der Familie Ried aus Süddeutschland) hatte sich über die Jahre zu einer Institution entwickelt und teilweise sogar offiziellen Support von Porsche erhalten. Vor allem das Werksfahrer-Duo Richard Lietz und Marc Lieb war lange Zeit in den Farben von Felbermayr-Proton am Start.

Zuletzt gab es die Felbermayr-Logos auf einem KTM X-Bow GT4 zu sehen, mit dem Eike Angermayr und Mads Siljehaug 2019 den Titel in der neugeschaffenen ADAC GT4 Germany gewonnen hatten.

Auch außerhalb des Motorsports war Horst Felbermayr sen. erfolgreich. Er leitete ab 1967 in Wels/Oberösterreich gemeinsam mit seiner Frau Gisela die Felbermayr-Gruppe. Dabei handelt es sich um ein Unternehmen in der Transport-, Hebetchnik- und Bau-Branche. 2015 übergab er die Firmenführung schließlich an seinen Sohn Horst Felbermayr jun.

Die Welser Firma Felbermayr finanziert auch die Radprofi-Mannschaft «Team Felbermayr Simplon Wels», es ist das größte und erfolgreichste Radteam in Österreich.

Der Seniorchef litt seit fast zwei Jahren an einer unheilbaren Nervenkrankheit, die zu Lähmungserscheinungen im Rückgrat führte. Trotzdem nahm er 2018 sichtlich angeschlagen noch an der Ennstal Classic teil. Seit dem Sommer 2019 sass Felbermayr sen. im Rollstuhl und konnte das Krankenhaus in Linz seit Monaten nicht mehr verlassen. Schliesslich erlag er einem Lungenversagen.

SPEEDWEEK.com kondoliert und entbietet der Familie Felbermayr ein herzliches Beileid.



Blick auf das Stahl-Freilager von Haeger & Schmidt im Hafen Duisburg Ruhrort mit den beiden wasserüberbragenden Lager- und Verpackungshallen | H&S

**Haeger & Schmidt Logistics feiert Jubiläum als trimodalen Erfolg**

# 100 Jahre im Duisburger Hafen

Die Unternehmensgruppe Haeger & Schmidt Logistics (HSL) bietet mit den Firmen Haeger & Schmidt Logistics GmbH und HSW Logistics GmbH – beide mit Sitz in Duisburg, sowie Haeger & Schmidt Logistics Belgium NV in Antwerpen, Haeger & Schmidt Logistics BV in Rotterdam, ETK Euro Terminal Kehl GmbH im Rheinhafen Kehl und Best Logistics Sp.z o.o in Stettin ein umfassendes Logistikportfolio in Europa. Die in den Anfängen auf Gütertransporte mit Binnenschiffen spezialisierte Reederei wurde am 5. Januar 1920 in Duisburg-Ruhrort ins Handelsregister eingetragen. HSL blickt im Jahr 2020 somit auf 100 Jahre enge Verbundenheit mit dem Duisburger Hafen zurück. In dieser Zeit entwickelte sich die Unternehmensgruppe zu einem Logistiker mit den Kernkompetenzen Inland Navigation, Short Sea, Intermodal, Projects, Port Logistics und Shipping & Forwarding.

**H** heute beschäftigt die Unternehmensgruppe HSL rund 200 Mitarbeiter an 11 europäischen Standorten und erwirtschaftet einen Jahresumsatz von über 175 Mio. Euro. In einem Gespräch mit SUT-Herausgeber Hans-Wilhelm Dünner ließ Heiko Brückner (CEO) die wechselvolle Geschichte des Duisburger Traditionsunternehmens Revue passieren.

## Erste Gründung 1887 in Antwerpen

Zwei deutsche Kaufleute, die es beruflich in die belgische Hafenstadt Antwerpen geführt hatte, gründeten am 11. Januar 1887 ihre gemeinsame Spedition Haeger & Schmidt. Der 1854 in Lennepe geborene Robert Haeger absolvierte eine Lehre in einem Import/Export-Unternehmen, für das er nach Antwerpen zog. Der Mülheimer Carl Schmidt machte in England eine Kaufmannslehre und ging mit 24 Jahren nach Antwerpen zur Red Star Line. Dank ihrer Kontakte akquirierten sie als einen der ersten Kunden die Lothringischen Hüttenwerke, deren Erzeugnisse sie ins Ausland transportierten. Geschäftszweck des Unternehmens waren Spedition, Schifffahrt, Frachtgeschäfte aller Art, An- und Verkauf von Schiffen und Dampfern sowie der Handel auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und den mit dem Rhein in Verbindung stehenden Kanälen.

In den 30 Folgejahren erlebte das Unternehmen eine durchgehend positive Entwicklung und machte sich auch bei der deutschen Stahlindustrie als leistungsfähiger Seehafenspediteur einen guten Na-



Drei Generationen Haeger & Schmidt Geschäftsführer (v.l.n.r.): Heiko Brückner, Hans-Wilhelm Schürings, Wolfgang Lepak, Armin Lehnen (Prokurist) und Heinz Iffland

men. Der Erste Weltkrieg beendete dies abrupt. Nach dem Zusammenbruch Deutschlands 1918 wurde das Unternehmen aufgelöst und das Vermögen der Gründer beschlagnahmt. Robert Haeger und Carl Schmidt flohen nach Deutschland.

## Seit 1920 in Duisburg

Die Rheinischen Stahlwerke AG beabsichtigten 1919 die Gründung einer eigenen Spedition in Duisburg und baten die Herren Haeger



und Schmidt um eine Neugründung unter dem bewährten Namen, die am 5. Januar 1920 als Haeger & Schmidt GmbH (H&SCH) mit Sitz in Duisburg-Ruhrort notariell beurkundet wurde. Das Geschäftsfeld umfasste Spedition, Schifffahrt, Frachtgeschäfte, Versicherung und Handel mit Schiffen. Am selben Tag übertrugen die beiden Gründer ihre Geschäftsanteile an die N.V. Scheepvaart- en Agentuur Maatschappij (SEAM) in Rotterdam, ein Tochterunternehmen der Rheinischen Stahlwerke AG. Geschäftsführer wurde Robert Haeger, Carl Schmidt starb wenig später 1921 in Köln-Mülheim. Wichtigstes Standbein von Haeger & Schmidt waren Stahltransporte zu den Seehäfen. Das Unternehmen operierte vom Firmensitz aus zunächst regional und errichtete Niederlassungen in Kanalhäfen in der Montanregion. Ende September 1920 konnte die Niederlassung in Hamburg eröffnet werden, die sich bald zu einer eigenständigen Seehafenspedition entwickelte, die weitgehend unabhängig vom Duisburger Stammhaus agierte. 1923 schied Robert Haeger aus der Geschäftsleitung aus und starb am 11. Dezember 1924 in Antwerpen. Sein Nachfolger wurde Gerhard Kiel, der Haeger & Schmidt 35 Jahre bis Ende der Fünfzigerjahre leiten sollte.

Aufgrund der wirtschaftlichen Notlage gründeten sich 1926 die Vereinigten Stahlwerke AG aus verschiedenen Stahlproduzenten, darunter auch die Erzgruben und Stahlbetriebe der Rheinischen Stahlwerke, der Mutter der SEAM. Fritz Thyssen machte den Transport mit der Reederei Vulcaan, einer Thyssen-Tochter, zur Bedingung. Daher verkaufte Rheinstahl die SEAM und Haeger & Schmidt an das prosperierende Kohlenhandelsunternehmen Raab Karcher in Karlsruhe, das fortan Alleingesellschafter von Haeger & Schmidt war. Raab Karcher gehörte seit 1906 zur Bergwerks AG, die ebenfalls 1926 den Vereinigten Stahlwerken beitrug.

Nur die August-Thyssen-Hütte und die Niederrheinische Hütte arbeiteten mit der Reederei Vulcaan. Alle anderen Betriebe der Vereinigten Stahlwerke bedienten sich der Raab Karcher Tochter Haeger & Schmidt, die damit über den bedeutendsten Teil des Speditions- und Transportgeschäftes des Zusammenschlusses verfügte. Dies war die Grundlage für ein kräftiges Wachstum des Unternehmens und bald konnte das Duisburger ‚Tausend-Fenster-Haus‘ als Firmensitz bezogen werden. 1939 transportierte Haeger & Schmidt bereits 2 Mio. t. Weitere Geschäftsstellen wurden eröffnet.

### Neustart nach dem 2. Weltkrieg

Nach dem 2. Weltkrieg ergab sich ein schwieriger Start. Erst 1951 konnte der Stammsitz wieder bezogen werden, bis dahin residierte Haeger & Schmidt im Privathaus des Geschäftsführers Gerhard Kiel. Als die Briten die Befrachtungshoheit an Deutschland zurückübertrugen, waren die belgischen Spediteure längst im Geschäft. Trotzdem gelang es, wieder im Markt präsent zu werden. Ein Meilenstein waren die ‚exklusiven‘ Transporte für die August-Thyssen-Hütte (ATH) nach Antwerpen ab 1954. Das Wirtschaftswunder tat ein Übriges für die positive Geschäftsentwicklung. Mitte 1958 trat Gerhard Kiel in den Ruhestand, sein Nachfolger wurde Wolfgang Goerd, Co-Geschäftsführer wurde Curt Noel, Reedereidirektor von Raab Karcher. Neben den Binnenschifffahrtsgeschäften spielten auch andere Transportaktivitäten eine immer größere Rolle. 1962 wurde die Lkw-Spedition Rheinkraft gegründet. Haeger & Schmidt und Thyssen Verkehr arbeiteten zunehmend enger zusammen. Um die Abhängigkeit von Dritten bei der schifffahrtsseitigen Zufuhr von Rohstoffen und dem Transport von Fertigprodukten zu beenden, kaufte ATH, auch im Hinblick auf die geplante Expansion zum



HSL Terminal Duisburg/Kran 3 im Freilager ist mit modernster Technik ausgestattet | Bild: HSL/Ralf Köppen

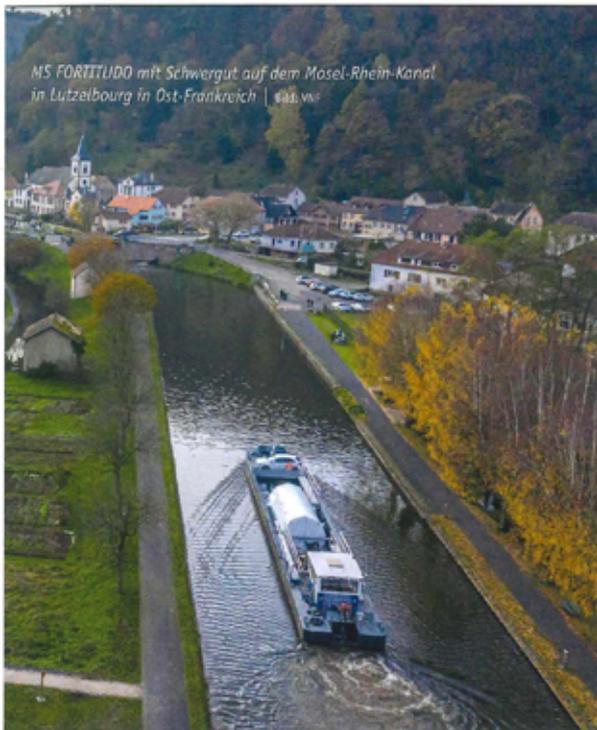
führenden Stahlunternehmen, über die Tochter Thyssen-Handelunion zum 1. Oktober 1967 die Schubflotte von Raab Karcher, sowie deren Tochter Haeger & Schmidt. Geschäftsführer wurde der bisherige Reedereidirektor von Raab Karcher, Curt Noel, sein Stellvertreter Wolfgang Hornik.

### Exklusivvertrag 1967 für Stahltransporte der ATH

Ausschlaggebend für die weitere Entwicklung war für Haeger & Schmidt die Entscheidung der ATH, alle schiffsaffinen Transporte ausschließlich an Haeger & Schmidt zu übertragen. In diesem Zusammenhang übernahm Hans-Wilhelm Schürings, bis dahin Chef der Schiffsdisposition bei der ATH, als Prokurist die Leitung der Bereiche Schifffahrt/Umschlag bei Haeger & Schmidt, ein Jahr später wechselte auch Heinz Iffland zu Haeger & Schmidt. Beide haben in den folgenden Jahren die Schifffahrts-Geschicke des Unternehmens bestimmt und wurden 1988 in die Geschäftsführung berufen. Seit 1967 gehörte Haeger & Schmidt aufgrund der von Raab Karcher übernommenen Erz-Schubflotte zu den größeren Reedereien auf dem Rhein. Dabei wurde Haeger & Schmidt nicht zu einer Werksreederei, sondern betrieb eine eigenständige, konzernübergreifende Frachtakquise. Jährlich wurden rund 12,5 Mio. t Ladung befördert. Davon stammten rund 70 % aus Fremdgeschäften, während ATH die verbliebenen 30 % beitrug. Im Laufe der Jahre ging die Schubflotte aus konzernpolitischen Gründen mit jedem Neubau sukzessive auf die niederländische Thyssen-Tochter Veerhaven über. Das kaufmännische und fahrende Personal verblieb bis 1998

MS SCHWELGERN unterwegs auf dem Rhein | Bild: HSL/Ralf Köppen





MS FORTITUDO mit Schwergut auf dem Mosel-Rhein-Kanal in Lutzelbourg in Ost-Frankreich | sbb.wv

bei Haeger & Schmidt, die auch die Betreuung der Veerhaven-Flotte in Duisburg verantwortete.

Die Übernahme von Haeger & Schmidt durch Thyssen 1967 bedeutete keine Zäsur in der Unternehmensentwicklung, sondern begünstigte die Ausbreitung des Unternehmens und seiner Aktivitäten. So wurde 1969 die Niederlassung in Andernach eröffnet, die anfangs vor allem für alle wasserseitigen Transporte des zu Thyssen gehörenden Weißblechproduzenten Rasselstein in Andernach tätig war. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Andernach als Hafensbetreiber erfolgte seither die Entwicklung moderner logistischer Konzepte mit Binnen- und Fluss-See-Schiffen, Bahn und Lkw für die regionale Wirtschaft, was zum sukzessiven Ausbau des Kundenstamms beitrug.

Seit 1970 waren stets die Versandleiter der Thyssen-Gruppe Mitglied der Haeger & Schmidt-Geschäftsführung, zuerst Helmut Wilps, dann Ferdinand Kemper (ab 1985) und Dr. Dieter Lindenblatt bis 1999. Am 2. Januar 1971 trat Wolfgang Lepak in die Dienste von Haeger & Schmidt ein, 1982 begann Heiko Brückner seine Ausbildung zum Speditionskaufmann im Unternehmen.

#### 1978 Gründung der Verkehrsgruppe Haeger & Schmidt

1978 strukturierte Thyssen seine Verkehrsgesellschaften neu und schiedete unter dem Dach von Haeger & Schmidt eine Verkehrsgruppe mit einem umfassenden Dienstleistungsspektrum, zu der eine Vielzahl von Gesellschaften mit eigenständigen und bekannten Namen gehörten. 1987 waren 2000 Mitarbeiter in 95 Betriebsstätten beschäftigt. Auf den Straßen fuhren u. a. bei der Rheinkraft Spedition 600 eigene Lkw. In der Haeger & Schmidt-Zentrale in Duisburg-Ruhrort wurden insgesamt 250.000 t Binnenschiffsraum disponiert, davon 150.000 t eigener und längerfristig gecharterter Schiffsraum sowie 100.000 t Partikulierschiffe, der gut 10 Mio. t jährlich transportierte.

Das heutige Unternehmenskonzept, in und mit der eigenen Logistikgruppe komplette Transportketten abzuwickeln, war schon da-

mals Motor dafür, sich immer wieder neuen Bereichen und Ideen zuzuwenden. So war Haeger & Schmidt an der 1983 gegründeten DeCeTe Duisburger Container-Terminal GmbH auf der benachbarten Stahlinsel mit 7 % und an der 1986 gegründeten ICG Inland Containerterminals Germersheim GmbH mit 10 % beteiligt und zählt somit zu den Pionieren des Containerverkehrs in Deutschland.

Gerhard Meckler übernahm 1986 den Vorsitz der Geschäftsführung bei Haeger & Schmidt. Nach dem Ausscheiden von Meckler bildeten ab 1988 Dr. Dieter Lindenblatt, Heinz Iffland und Hans-Wilhelm Schürings die Geschäftsführung. In den achtziger Jahren folgte eine interessante Zeit mit zahlreichen neuen Herausforderungen. Short-Sea- und Containerverkehre kamen hinzu und hierzu wurden im Unternehmen neue Bereiche aufgebaut, an deren Entwicklung Wolfgang Lepak und Heiko Brückner maßgeblich mitwirkten. „Die parallel entstehenden neuen Unternehmensstrukturen haben dazu beigetragen, das Unternehmen zu modernisieren und in sich selbst zu festigen“, ist Brückner überzeugt. Ab 1990 bündelte der Thyssen-Konzern seine Binnenschiffahrtsaktivitäten in der Haeger & Schmidt GmbH als 100-prozentige Tochter der Thyssen Haniel Logistic (THL).

#### Liberalisierung der Binnenschiffahrtsmärkte 1994

1994 erfolgte die Liberalisierung der nationalen Binnenschiffahrtsmärkte, was das Unternehmen mit damals noch neun eigenen Binnenschiffen vor neue Herausforderungen stellte. „Die anschließend entstehenden teilweise drastischen Änderungen der Transportmärkte haben wir angenommen und mit neuen Strategien bewältigt. Dabei haben die stabilen Unternehmensstrukturen dafür gesorgt, dass wir diese Entwicklungen ohne Blessuren überstehen konnten“, so Brückner, der nach Anfängen in dem Bereich Binnenschiffahrt ab 1990 den Short-Sea-Bereich aufbaute und ab 1996 als Prokurist federführend weiterentwickelte.

#### Belgische Bahn SNCB übernimmt 1998 Haeger & Schmidt

1998 verkaufte die Thyssen AG ihre Transportsparte Thyssen Haniel Logistic GmbH an die Gütertransportsparte SNCB Logistics der belgischen Bahn. Diese bündelte ihre Güterverkehrsgesellschaften zunächst in der ABX Logistics, ab 2008 in der neu gegründeten Tochter Xpedys.

Mit der Akquisition intermodaler Transportketten konnte der Containerverkehr entwickelt werden. Gleichzeitig konnte Haeger & Schmidt im angestammten Kerngeschäft der Stahllogistik selbstständig und vollkommen unabhängig weiterarbeiten. Es folgte die Integration und Stärkung durch eigene Standorte in Basel und Thionville sowie der Ausbau und die Modernisierung der Binnenschiffsflotte.

Ende 1998 war der Beginn des Containerverkehrs im Hafen Andernach, gefolgt von der Eröffnung des Container Terminals Andernach (CSA) im Jahre 2000 sowie der Vergrößerung des Hafensbeckens und der Start von Linienzugverbindungen nach Antwerpen im Jahre 2010. Der Containerumschlag ist von 10.158 TEU im Jahr 2000 auf in der Spitze 152.024 TEU kontinuierlich gewachsen. In 2019 wurde ein Rekordergebnis von ca. 160.000 TEU erreicht.

Im Jahr 2000 gründete Haeger & Schmidt in Stettin die BEST Logistics Sp. z o.o., um die Aktivitäten in Polen und im Schwergutverkehr zu stärken. Das Unternehmen bietet ein komplexes Leistungsangebot und professionelle Lösungen bei außergewöhnlichen Transporten, insbesondere für Kraftwerkskomponenten wie Gene-

ratoren, Turbinen, Transformatoren, Kesselanlagen sowie für die Stahl- und Chemieindustrie. Umschlags- und Montageleistungen zählen ebenfalls zum Dienstleistungsportfolio.

Ende 2001 wurde Wolfgang Lepak als Nachfolger von Heinz Iffland Geschäftsführer der Haeger & Schmidt, Hans-Wilhelm Schürings ging als Vorsitzender der Geschäftsführung 2002 in den Ruhestand. Lepak konnte den Binnen- und Short-Sea-Schiffahrts- sowie Umschlagslogistiker weiter im Markt festigen und gemeinsam mit der Muttergesellschaft SNCB neue intermodale Geschäftsbereiche entwickeln. Seit 1983 ist Haeger & Schmidt im Container-Hinterland-Verkehr auf dem Rhein aktiv und zählt zu den Pionieren dieses rapide wachsenden Marktsegments für Binnenschiffahrt und Häfen. Mit der Integration in die SNCB-Gruppe ergaben sich zusätzliche Möglichkeiten zur Bedienung der Haeger & Schmidt-Standorte am Rhein durch eigene Bahnverkehre, was neue Wachstumspotenziale eröffnete.

#### Gründung der H&S Container Line GmbH 2006

Um die Intermodalaktivitäten noch gezielter entwickeln und bündeln zu können, erfolgte zum 1. Januar 2006 die Gründung der H&S Container Line GmbH (HSCL), deren Geschäftsführung Heiko Brückner übernahm. Die Reederei- und Speditionsaktivitäten verblieben in der Schwestergesellschaft Haeger & Schmidt International GmbH (H & SCH I). Ursprünglich nur am Niederrhein und Andernach aktiv, eröffnete HSCL gemeinsam mit H & SCH I 2006 Standorte in Straßburg und Ottmarsheim und beteiligte sich im gleichen Jahr an der ETK Euro Terminal Kehl GmbH (ETK). Gemeinsam mit dem Partner Klumpp + Müller bietet H & SCH I hier ein komplettes Dienstleistungsportfolio rund um die Containerlogistik an. Neben der ausgezeichneten Anbindung des Terminals via Rhein und Schiene an Antwerpen und Rotterdam zeichnet sich ETK durch lokale Expertise und zahlreiche Zusatzleistungen aus.

#### Erneuerung der Short-Sea-Flotte

In den Jahren 2003/2004 erfolgte die Festigung der Time-Charter-Flotte für den regelmäßigen Verkehr zwischen der Ruhr und Großbritannien durch Einsatz von drei Neubauten: H&S PRUDENCE, H&S WISDOM und H&S BRAVERY. „Die Schiffe sind immer noch für uns unterwegs und werden dies auch für die nächsten Jahre sein“, bekennt sich Heiko Brückner zu den langfristig etablierten Verkehren.

2008 erfolgte bei der Belgischen Bahn die Trennung nach konventioneller Ladung und Container. Für Steel und Bulk wurde Xpedys gegründet und wurde neuer Shareholder von H & SCH I. Die Containeraktivitäten mit HSCL wurden im intermodalen SNCB-Bereich Inter Ferry Boats (IFB) gebündelt.

2008/2009 entschied Duisport das Hafenbecken Nordhafen zuzuschütten. „Unser Stahl-Terminal in Duisburg verlor damit den wasserseitigen Umschlag auf der Nordseite“, berichtet Brückner. Doch die Umstrukturierung und Veränderung der Ladungsstruktur wurden erfolgreich umgesetzt, u.a. durch die Beschaffung eines neuen Krans für das Stahlager.

#### Zwischenbilanz 2012

2012 zieht Geschäftsführer Wolfgang Lepak anlässlich des 125. Jubiläums der Haeger & Schmidt in einem Gespräch mit SUT Bilanz: „Gemeinsam mit HSCL bieten wir unseren Kunden multimodale Transportketten einschließlich fundierter Logistikberatung aus

einer Hand an. Mit unserem europaweiten Standortnetz, modernen Kommunikationsmitteln und einem qualifizierten, motivierten Team von mehr als 100 Logistikexperten und Spezialisten bewegen wir ca. 6 Mio. t Ladung im Jahr“, berichtet Lepak. 2011 wurde ein Umsatz von 61 Mio. Euro erzielt.

Es ist zu 40 % Stahl, der von H & SCH I professionell gelagert, kommissioniert und verschifft wird, daneben bilden Papier, Getreide, Baustoffe und Kohle weitere wichtige Standbeine. Die Mitarbeiter verfügen über fundierte Materialkenntnisse, um alle Arten von Gütern mit dem notwendigen Know-how zu behandeln. Die Binnenschiffahrt stellt mit rund 50 % das wichtigste Geschäftsfeld dar. Mehr als 200 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 300 bis 4.000 t stehen zur Verfügung. „Höchste Priorität hatte und hat nach wie vor die hohe Kunden-, Partikulier- und Partnerbindung, sowie die Bindung des Personals“, fasst Lepak die Triebfeder der 125 Jahre Unternehmensgeschichte zusammen.

Bereits im Frühjahr 2012 ist Heiko Brückner als Nachfolger von Wolfgang Lepak in die Geschäftsführung der Haeger & Schmidt International GmbH berufen worden, in Personalunion ist er weiterhin Geschäftsführer der H&S Container Line GmbH. „Ich bin froh mit meinem Ausscheiden in den Ruhestand die Leitung der beiden eng verflochtenen Unternehmen in die Hände einer erfahrenen Führungspersönlichkeit legen zu können, die als Eigengewächs bei H & SCH I groß geworden ist und sich auch künftig dem Zusammenhalt der beiden traditionsreichen Unternehmen verpflichtet fühlt“, so Wolfgang Lepak, der am 28. September 2012 in den Ruhestand verabschiedet wurde. Der Vertreter des H & SCH I-Eigentümers, der Leiter des Frachtbereiches der belgischen Eisenbahnen SNCB und CEO von IFB, Geert Pauwels, kündigte bei der Verabschiedung in Duisburg erstmals öffentlich an, dass die wirtschaftlich gesunden deutschen Tochterunternehmen Haeger & Schmidt International und die H&S Container Line in nächster Zeit verkauft würden. Heiko Brückner bezeichnet die Jahre unter dem Eigentümer SNCB wegen mangelnden Investitionen und stetiger konzerninterner Umstrukturierungen als wenig förderlich für die Weiterentwicklung des Unternehmens.



MS BORNRIF mit einem 49 m langen, 7,90 m breiten und 7,75 m hohen, 300 t schweren Reaktor auf dem Weg zum Seehafen Rotterdam | Bild: H&S BORNRIF

#### Verkauf an die Felbermayr-Gruppe im Jahr 2013

Die Sparte Schiffahrt verkaufte SNCB Logistics 2013 an die österreichische Felbermayr Gruppe aus Wels. Felbermayr übernahm von SNCB die deutschen Unternehmen H&S Container Line GmbH, Haeger & Schmidt International GmbH sowie eine Mehrheitsbeteili



Das Container Terminal Andernach (CSA) wurde im Jahre 2000 eröffnet  
Bild: Meta Weidling

gung an dem belgischen Seehafenspediteur RKE NV in Antwerpen. Für das Felbermayr Geschäftsfeld Transport- und Hebetchnik bedeutet das eine wesentliche Erweiterung des Leistungsspektrums in Richtung Binnenschifffahrt und maritime Dienstleistungen. Geschäftsführer der maritimen Gruppe innerhalb der Felbermayr Holding werden Heiko Brückner (CEO), Per Nyström (CFO) und Peter Stöttinger. Die maritime Gruppe tritt auch in Zukunft als neutraler Player im Markt auf. Mit der Felbermayr-Gruppe werden Synergieeffekte genutzt, beispielsweise beim gemeinsamen Einkauf. Die Container-Aktivitäten der H&S Container Line ermöglichen es der neuen Muttergesellschaft Containertransporte inklusive Nachlauf anzubieten. Gleichzeitig werden Container-Ganzzüge von den Seehäfen entlang der Rheinschiene angeboten. An allen Hinterland-Standorten erweitert die HSCL ihr Dienstleistungs-Portfolio für die Kunden, wie Containerbe- und -entladung, Zwischenlagern, Kommissionieren oder termingerechte Anlieferung beim Kunden. Ergänzend bietet Felbermayr die Befrachtung von Binnenschiffen und die Seehafenspedition an. H & SCH I baut seine Short-Sea-Verkehre aus. „Mit dem Wechsel in das Familienunternehmen Felbermayr kehrte die Unternehmensgruppe 2013 wieder zum konzernunabhängigen Speditionsgeschäft zurück. Durch das sich rasch entwickelnde Vertrauen zwischen den Führungskräften der maritimen Gruppe und der Familie Felbermayr wurde auch die Führungskultur mittelständischer Unternehmen mit kurzen Kommunikationswegen und schnellen Entscheidungen auf die Unternehmensgruppe übertragen. Dies hat auf beiden Seiten Entwicklungspotentiale freigesetzt, die wir zum beiderseitigen Nutzen gemeinsam umsetzen“, freut sich Heiko Brückner und nennt dafür konkrete Beispiele.

#### Ausbau der Intermodal-Verkehre

Seit 1986 ist HSL mit dem Ausbau der Intermodal-Verkehre vom Oberrhein bis zu den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam beschäftigt. In dieser Zeit wurden Fahrgemeinschaften mit verschiedenen Partnern gebildet, um das Containeraufkommen zu bündeln und den Kunden einen exzellenten Service bieten zu können. Seit 1992 existiert die Container Fahrgemeinschaft Niederrhein mit den heutigen Partnern Contargo Waterway Logistics, European Gateway Services (EGS) und HSL. Mitte 2016 wird eine neue Oberrhein Fahrgemeinschaft (C3C) gegründet gemeinsam mit den Partnern Danser Container Line und Ultra-Brag. Mit zehn Schiffseinheiten bedient C3C den Oberrhein. HSL konzentriert sich aber nicht nur auf Container-Liniendienste mit Binnenschiffen. Es wer-

den Bahnlinien-Dienste ab Oberrhein zu den Seehäfen angeboten, ab 2015 gibt es den „Alsace Rotterdam Express“ ab Kehl, der gemeinsam mit EGS angeboten wird. Diese Liniendienste mit dem Zug bewähren sich bei starkem Niedrigwasser, wenn die Binnenschifffahrt aufgrund zu niedriger Wasserstände in Kaub faktisch zu Erliegen kommt.

Die bestehende Zugverbindung ab dem Rheinhafen Andernach wurde im Dezember 2018 um eine weitere Abfahrt ergänzt. Die wöchentlichen Zugverbindungen nach Antwerpen verstärken den Containerbinnenschiffs-Liniendienst nach Andernach, wovon die Stadtwerke Andernach als Hafenbetreiber profitieren. Der neue Dienst bietet sich insbesondere für zeitkritische Güter an.

#### Erfolgsgeschichte Joint Venture HSW Logistics GmbH

Eine Erfolgsgeschichte ist das im Oktober 2014 neu gegründete Joint Venture HSW Logistics GmbH (HSW) des norwegischen Unternehmens Wilson ASA und Haeger & Schmidt International GmbH. Bei dem in der H & SCH I-Zentrale in Duisburg ansässigen Gemeinschaftsunternehmen werden die Erfahrungen und Kompe-



Schiffe der HSW-Flotte bei der Beladung an der Stahlinsel: Links das HSW-Schiff H&S FAIRNESS und rechts die WILSON DUISBURG | Bild: HSW | Rolf Köppen

tenzen von der Duisburger Wilson NRL Transport GmbH mit den Short-Sea-Aktivitäten von H & SCH I gebündelt. Das rasch wachsende Unternehmen verfügt über erfahrene Schifffahrts- und Logistikexperten und kombiniert den Zugang zu dem großen Netzwerk der maritimen Gruppe und der Felbermayr-Gruppe mit Binnenschiff-



ffahrt, Projektlogistik und eigenen Umschlagstellen sowie Lagerhallen. HSW selbst ist mit einer speziellen Flotte von vier fest eingekauften Short-Sea-Schiffen mit 1.700 bis 2.750 t logistisch entlang der Rheinschiene in direkten Linienverkehren nach Großbritannien tätig. Außerdem besteht Zugriff auf die Flotte der Reederei Wilson von 90 See- und Fluss-See-Schiffen mit Kapazitäten von 1.500 bis 8.500 t, die vor allem von der Rheinschiene und europäischen Häfen in Linienverkehren von und nach Norwegen und Skandinavien eingesetzt werden. Aktuell verfügt HSW über sechs eigene Short-Sea-Schiffe in Time-Charter und 120 moderne Seeschiffe der Wilson-Flotte und hat sich damit zum führenden Anbieter von Rhein-See-Verkehren am Standort Duisburg entwickelt.

#### 2017 HAEGER & SCHMIDT LOGISTICS GmbH

2017 hat sich die Unternehmensgruppe Haeger & Schmidt neu aufgestellt: Aus der Haeger & Schmidt International GmbH wurde mit Wirkung vom 7. Juni 2017 die Haeger & Schmidt Logistics GmbH. Unter der neuen Marke wurden die zuvor eigenständig geführten Containeraktivitäten wieder in das Unternehmen integriert. Zu den Kernkompetenzen der Gruppe zählen Inland Navigation, Projects, Port Logistics, Intermodal, Shipping & Forwarding und Short Sea. Heiko Brückner begründet diesen Schritt: „Insbesondere im Intermodal Bereich hatte sich mit der rasch voranschreitenden Digitalisierung, innovativen Prozessen bei Bahn und Binnenschiff und Umweltorientierung der Logistikprozesse eine neue Kultur ergeben, von der die traditionellen Leistungsbereiche von H & SCH I/HSCL profitieren sollten. Mit der erneuten Zusammenführung des Unternehmens unter einem Dach schaffen wir eine enge Vernetzung unserer Kernkompetenzen, den Austausch von Erfahrungen und das partnerschaftliche Gestalten innovativer Prozesse und das gemeinsame Planen und Realisieren logistischer Projekte. Ein guter Mix von erfahrenen älteren und innovationsorientierten jüngeren Mitarbeitern hat dafür gesorgt, dass wir in den vergangenen drei Jahren im gesamten Unternehmen eine neue Kultur geschaffen haben, die auf dem Grundsätzen absoluter Kundenorientierung durch das Finden immer wieder neuer logistischer Lösungen unter Beachtung klimafreundlicher Rahmensetzungen beruht.“

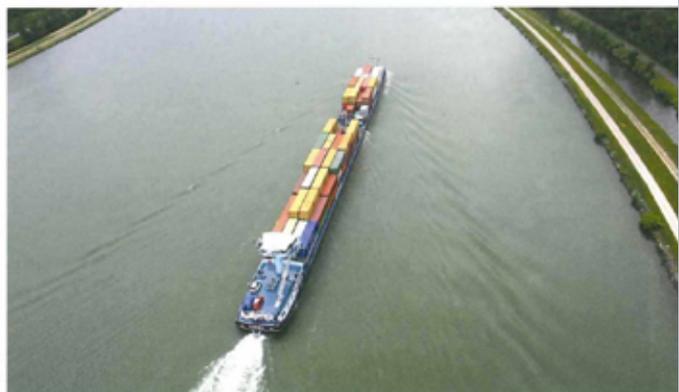
Seit dem 1. März 2017 firmiert auch die RKE NV in Antwerpen unter anderem Namen: Haeger & Schmidt Logistics Belgium NV (HSLB). HSLB ergänzt das Dienstleistungsportfolio der Unternehmensgruppe als Spezialist im Bereich Maritime Forwarding, Shipping & Forwarding, Intermodal und Inland Navigation.



#### Neue Krananlagen verbessern Leistungsprofil der Stahlinsel

HSL zählt mit zwei modernen Trockenumschlagshallen von 8.000 Quadratmetern und 13.500 Quadratmetern offenen Lager- und Umschlagflächen zu den bedeutendsten Dienstleistern für die Stahlindustrie in Duisburg. Das Terminal im Hafenbecken Ruhrort Südhafen heißt nicht umsonst ‚Stahlinsel‘, denn auf dieser trimodalen Logistikkreuzung mit mehreren Gleisanschlüssen und 900 m Gleislänge werden jährlich mehr als 750.000 t Stahlprodukte umgeschlagen und weltweit zum Versand gebracht. Eine bedeutende Rolle spielt dabei der Container. Mehr als 1.000 Stahlboxen werden jeden Monat in den HSL-Hallen professionell gestaut und gesichert und meist über das benachbarte Containerterminal Hutchison Ports Duisburg (DeCeTe) per Binnenschiff auf die Reise geschickt. Im konventionellen Umschlag von Stahlprodukten und Stückgut werden an 300 m Kailänge jährlich mehr als 500 Binnen- und Küstenmotorschiffe am Terminal abgefertigt, wobei die beiden 30 m über das Wasser auskragenden Lagerhallen den trockenen Umschlag der nässeempfindlichen Stahlprodukte sicherstellen. Monatlich werden rund 1.000 Lkw abgefertigt.

Zur Bedienung der Freiläger verfügt HSL über zwei Brückenkrananlagen, von denen der wasserseitige ‚Kran 3‘ zum Jahresende 2015 einen deutlich leistungsfähigeren Nachfolger erhielt. Der Neubau des österreichischen Kranbauers KÜNZ hat eine um 25 % höhere Tragkraft von 40 t, ist breiter konzipiert und mit modernster Technik ausgerüstet. Die elektronische Steuerung und zeitgemäße Dimensionierung der Kran-Komponenten bringen eine deutliche Verkürzung der Umschlaggeschwindigkeiten und ermöglichen präziseres Arbeiten beim Umschlag von Langmaterial und Flachstahl. Darüber hinaus ergeben sich auch verbesserte Umschlagsmöglichkeiten für verschiedenste Stückgüter bis hin zu Schwergutkomponenten. Parallel zum Aufbau des neuen Krans fand die Sanierung der alten 200 m langen Kranbahn statt. Mit der Auskragung über Wasser von 28 m und über Land von 30 m sowie einer Hubhöhe von 28 m, davon 18 m über Schienenoberkante, ist der neue Kran trimodal einsetzbar, um Schiffe, drei Verladegleise und die Straße sowie das Stahlager zu bedienen. Auch in die In-



Im Containertransport zählt HSL zu den führenden Anbietern im Rheinstromgebiet. Der Koppelverband MS NORMA auf dem Weg zum Oberrhein | 886-105.

frastruktur der Halle 2 wird investiert: die Halle ist nun mit zwei neuen Kränen mit je 30 t Tragfähigkeit ausgestattet. Die Kräne haben eine Breite von 30 m und werden über die Hallenlänge von 120 m verfahren. In Halle 2 werden Stahlrohre, Coils und Bleche umgeschlagen.



Simulation des Baus der neuen 9.180 qm großen Halle mit den Abmessungen 219 x 43,40 m, die zwei 40 t Kräne erhält, und mit zwei Halbzuggleisen und Lkw befahrbar ist und oberhalb der linken wasserüberkragenden Halle ab 2020 gebaut wird | Bild: duisport

### Spezialtransporte auf französischen Binnenwasserstraßen

Bei Projektladungen findet eine enge Zusammenarbeit mit der Muttergesellschaft Felbermayr statt. Schwerlast-Transporte (wie z. B. Transformatoren, Heizkessel, Silos usw.) auf den französischen Wasserstraßen stießen bisher an Grenzen; auf den kleinen Wasserstraßen mit Freycinet-Maß (Schiffsabmessungen von 39 x 5 m) waren Transporte von Kollis mit Gewichten oberhalb 210 t bisher nicht möglich. Nur wenige Schiffe waren für solche Transporte geeignet. Schwerere Schwergutstücke mussten bisher auf dem Seeweg über den Atlantik und Gibraltar nach Südfrankreich befördert werden. Daher gab HSL 2018 einen selbstfahrenden Schwergutgleiter in Auftrag, der Ende 2018 in Dienst gestellt wurde. FORTITUDO gehört der Felbermayr-Gruppe und wird gemeinsam von Felbermayr und HSL disponiert.



Die aktuelle Geschäftsführung der Haeger & Schmidt Logistics GmbH: Per Nyström (CFO), Heiko Brückner (CEO) und Peter Stöttinger | Bild: HSL

Der Schubleichter verfügt über einen verstärkten Laderaum und ist in hochfestem Stahl ausgeführt. Dies senkt das Eigengewicht und erhöht die Nutzlast. Die Konstruktion ohne Wallgänge ermöglicht eine leichte Laderaumweite von 4,66 m bei einer Laderaumlänge von 25 m; die maximale Tragfähigkeit beträgt 410 t. Das Steuerhaus

ist achtern angeordnet und hydraulisch anhebbar. Ein Ballastwasser-System mit Ballasttanks an Bug und Heck ermöglicht das Navigieren in begrenzten Gewässern. Der vergleichsweise schwache Ruderpropeller von 260 PS genügt für Fahrten auf den französischen Kanälen; auf Großwasserstraßen kann der Schubleichter mit einem Schubboot oder einem Motorschiff bewegt werden.

Mit diesen Abmessungen kann die FORTITUDO Schwergut nicht nur quer durch Frankreich befördern, beispielsweise von der Rhône nach Nordfrankreich, sondern auch fast alle europäischen Wasserstraßen befahren. Diese umweltfreundlichen Transporte ergänzen das bekannte Portfolio der Felbermayr-Gruppe.

### Hallenneubau macht Stahlinsel zum multifunktionalen Hub

Im Jubiläumsjahr 2020 setzt HSL mit dem Ausbau der Stahlinsel zum multifunktionalen Hub in Duisburg erneut Zeichen. Durch eine Erweiterung des Geländes um 7.500 qm, die für ein neues Bürogebäude und einen neuen Lkw-Hof genutzt wird, konnte die Gesamtfläche der Stahlinsel auf 29.000 qm aufgestockt werden. Ein Teil der offenen Lager- und Umschlagsflächen wird für den Bau einer neuen 9.180 qm großen beheizbaren Halle mit den Abmessungen 219 x 43,40 m genutzt, die zwei 40 t Kräne erhält und mit zwei Halbzuggleisen und Lkw befahrbar ist. Die Anbindung an benachbarte Hallen und das Hafenbecken erfolgt über Mafi-Trailer und Zugmaschinen. „Mit einer Monatskapazität von 60.000 t schaffen wir ein modernes Servicecenter mit dem Fokus auf Stahlindustrie und -Handel, denen wir hier neben dem Stuffing und Stripping von Containern weitere Value-Added-Services wie Kommissionieren und Anarbeiten von Stahlprodukten und das Handling konventioneller Ladung anbieten. Auch dem absehbaren Strukturwandel der Stahlindustrie mit einer Stärkung der Importschiene kommt unser neues Stahl-Hub entgegen, das mit der trimodalen Anbindung von Short-Sea- und Binnenschifffahrt, Bahn und Lkw leistungsfähige Transportalternativen bietet. Planung und Baudurchführung liegen in den bewährten Händen von duisport, die Fertigstellung ist für das erste Quartal 2021 geplant“, freut sich Heiko Brückner über eine der größten Investitionen seit Bestehen von HSL: „Damit verwirklichen wir eine deutliche Verbesserung der Leistungsqualität unseres Terminals im Duisburger Hafen. Mit unseren Kunden, Partnern und Mitarbeitern sind wir für die Zukunft gut aufgestellt. Haeger & Schmidt Logistics steht für experience.innovation.partnership.“ [www.haegerundschmidt.com](http://www.haegerundschmidt.com) **Hans-Wilhelm Dünner**

## Ein großer Welser ist gegangen: Horst Felbermayr senior ist verstorben



**WELS.** Horst Felbermayr kann man nicht nur einen Pionier in der Schwergutlogistik nennen, sondern auch einen großen Unternehmer mit Weitblick und eine Liebe zu Wels. Er ist am 13. März nach langer schwerer Krankheit verstorben.

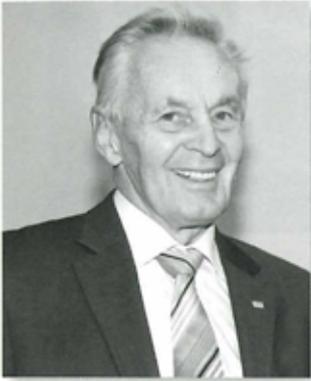
Mit insgesamt etwa 2.700 Mitarbeitern und 67 Standorten in 19 Ländern gehört das Unternehmen heute zu den größten Schwergutlogistikern Europas. Doch 1967, als er zusammen mit seiner Gattin Gisela das Unternehmen seines Vaters Franz Felbermayr übernahm, war es noch recht ruhig am damaligen Firmengelände in Wels. So umfasste der Fuhrpark des 1942 von Franz Felbermayr gegründeten Unternehmens nur eine Handvoll Fahrzeuge, und auch die Anzahl der Mitarbeiter war noch recht überschaubar.

### Erfolgsgeschichte

Mitte der Siebzigerjahre wurden erste internationale Schwertransporte durchgeführt. Im Geschäftsfeld Bau folgte die Spezialisierung auf Leitungsbau und Erdarbeiten, auch die lokale Schottergewinnung wurde forciert. 1989 folgte mit der Entwicklung eines Zwei-Wege-Kranes zum Einsatz auf Schiene und Straße der Einstieg in die Hebetchnik. Dieses Geschäftsfeld wurde erfolgreich erweitert und umfasst heute eine Kran- und Bühnenvermietung mit mehreren Tausend Geräten. Mitte der Neunzigerjahre wurde mit der Gründung eines Bereiches für Internationale Tieflader Bahntransporte die Weichen für trimodale Schwertransporte gestellt. Anfang des neuen Jahrtausends wurden Bereiche für Tief- und Spezialtiefbau gegründet, der Fuhrpark massiv erweitert und ein Bereich für Schwermontage installiert. Beim Spatenstich für das neue Hauptquartier der Felbermayr Gruppe war Horst Felbermayr schwer gezeichnet von der Krankheit noch dabei.

### Offenes Ohr für die Mitarbeiter

Trotz großer wirtschaftlicher Herausforderungen und Risikobereitschaft hatte der gelernte Kfz-Mechaniker immer ein offenes Ohr für seine Mitarbeiter. Er verstand es diese von seinen Visionen zu überzeugen und auf Augenhöhe an seinen Zielen teilhaben zu lassen. Doch trotz aller Erfolge verlor er nie die Bodenhaftung. Zusammen mit Ehefrau Gisela gelang es dem Firmenchef, diese Eigenschaft „unternehmerischer Bescheidenheit“ auch an seine Kinder weiterzugeben.



### Horst Felbermayr sen. verstorben

Der Pionier der europäischen Schwergutlogistik sowie Seniorchef und Aufsichtsratsvorsitzende der österreichischen Felbermayr Gruppe, Kommerzialrat Horst Felbermayr, ist am 13. März im 76. Lebensjahr nach schwerer Krankheit verstorben. Die Branche der Schwergutlogistik und des österreichischen Bauwesens hat mit Horst Felbermayr einen großen

Unternehmer verloren, der über mehr als 50 Jahre das Gewerbe prägte.

Mit insgesamt 2.700 Mitarbeitern an 67 Standorten in 19 Ländern gehört die Felbermayr Gruppe heute zu den größten Schwergutlogistikern Europas. Horst Felbermayr hat dieses nach wie vor von der Familie geführte Unternehmen zusammen mit seiner Gattin Gisela aus kleinsten Anfängen heraus entwickelt. 1967 übernahm er von seinem Vater Franz Felbermayr das 1942 gegründete Fuhrunternehmen mit drei Mitarbeitern, dem Firmengelände in Wels, vier Lkw und einer Baumaschine.

Gisela Felbermayr verstand es von Beginn an hervorragend, parallel zu ihrer Rolle als junge Mutter – 1965 wurde Tochter Elisabeth geboren – ihren Mann Horst Felbermayr in finanziellen Belangen zu unterstützen. Gemeinsam gelang es rasch, neue Geschäftsfelder im Tiefbau zu erschließen. 1970 wurde Sohn Horst Felbermayr geboren. Das Unternehmen hatte damals bereits 30 Mitarbeiter, womit sich die Anzahl der Beschäftigten drei Jahre nach der Übernahme bereits verzehnfacht hatte.

Mit Gründung der ersten Zweigniederlassung in Grieskirchen expandierte das Familienunternehmen in die Entsorgung von Baurestmassen und Müll mittels Absetzmulden. Mitte der Siebzigerjahre wurden erste internationale Schwertransporte durchgeführt. Im Geschäftsfeld Bau folgte die Spezialisierung auf Leitungsbau und Erdarbeiten, auch die lokale Schottergewinnung wurde forciert. Dabei legte Horst Felbermayr schon damals großen Wert auf Nachhaltigkeit und erhielt 1998 für die naturnahe Rekultivierung von Kieswerken den Umweltschutzpreis des Landes Oberösterreich. 1989 folgte mit der Entwicklung eines Zwei-Wege-Kranes zum Einsatz auf Schiene und Straße der Einstieg in die Hebeteknik. Dieses Geschäftsfeld wurde erfolgreich erweitert und umfasst heute eine Kran- und Bühnenvermietung mit mehreren Tausend Geräten. Mitte der Neunzigerjahre wurden mit der Gründung des Bereiches für Internationale Tieflader-Bahntransporte die Weichen für trimodale Schwertransporte gestellt. Mit dem Ankauf eines Firmengeländes der VÖEST Stahlwerke in Linz/Donau gelang es Horst Felbermayr, neben Lager- und Montagehallen, auch den zugehörigen Schwerlasthafen zu erwerben. Mit der Kombination der Verkehrsträger Bahn, Schiff und Lkw wurde die Vision trimodaler Schwerttransporte Realität.

Anfang des neuen Jahrtausends nahm der Mittfünfziger so richtig Fahrt auf und drängte massiv auf den europäischen Markt. Es wurden Bereiche für Tief- und Spezialtiefbau gegründet, der Fuhrpark massiv erweitert und ein Bereich für Schwergutmontage installiert. 2005 erwarb Felbermayr rund 30 Schub- und Baggerschiffe von der via donau - Österr. Wasserstraßen GmbH und stieg damit in den Wasserbau ein, der 2012 mit Übernahme der Reinhold Meister Gruppe mit Sitz in Hengersberg bei Deggendorf erweitert wurde. Zum 1. Oktober 2010 wurde in der Felbermayr Holding GmbH die Verwaltung der 27 operativen Tochtergesellschaften gebündelt. Die Felbermayr GmbH agiert als Dachorganisation für die Immobilien-

gesellschaften der Gruppe. 2013 übernahm die Felbermayr Holding von der belgischen Staatsbahn SNCB die H&S Container Line GmbH und die Haeger & Schmidt International GmbH in Duisburg sowie eine Mehrheitsbeteiligung an dem Seehafenspediteur RKE NV in Antwerpen. Für Felbermayr bedeutete dies eine wesentliche Erweiterung des Leistungsspektrums in Richtung Binnenschifffahrt, internationale Spedition und maritime Dienstleistungen, die 2017 in der HAEGER & SCHMIDT LOGISTICS GmbH unter einem Dach zusammengefasst wurden. Zu den Kernkompetenzen der Gruppe zählen Inland Navigation, Projects, Port Logistics, Intermodal, Shipping & Forwarding und Short Sea. 200 Mitarbeiter an 11 europäischen Standorten haben 2018 einen Jahresumsatz von über 175 Mio. Euro erwirtschaftet.

Die Felbermayr Holding GmbH schloss das Jahr 2018 mit einem konsolidierten Nettoumsatz von rund 637 Mio. Euro ab. Mit 67 Standorten in 19 Ländern ist die Firmengruppe Felbermayr europaweit vertreten. Hauptaktionsfelder sind Spezial- und Schwerttransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylift-Handling sowie Wasser-, Tief- und Hochbautätigkeiten. Das Produktangebot – speziell im Transportbereich – wird aber auch weltweit erfolgreich vertrieben. Die Realisierung von bis ins kleinste Detail durchkonzipierten Komplettlösungen zählt zu den großen Stärken des Unternehmens.

Trotz großer wirtschaftlicher Herausforderungen mit enormen Risiken hatte der gelernte Kfz-Mechaniker Horst Felbermayr immer ein offenes Ohr für seine Mitarbeiter. Er verstand es auch, diese von seinen Visionen zu überzeugen und auf Augenhöhe an seinen unternehmerischen Vorhaben teilhaben zu lassen. Bei allen Erfolgen verlor Horst Felbermayr nie die Bodenhaftung und war sich immer der Leistung seiner Mitarbeiter bewusst. Zusammen mit Ehefrau Gisela gelang es dem Firmenchef, diese Eigenschaft „unternehmerischer Bescheidenheit“ auch an seine Kinder Elisabeth und Horst weiterzugeben.

Im Jahr 2015 wechselten Gisela und Horst Felbermayr in den Aufsichtsrat der Felbermayr Gruppe. Seither leitet Sohn DI Horst Felbermayr zusammen mit seiner Frau Andrea erfolgreich das Unternehmen. Die Tochter Elisabeth verantwortet die Immobilien der Gruppe. Zusammen sind sie nun gemeinsam mit weiteren Geschäftsführern und den Mitarbeitern in dritter Generation für das Welser Familienunternehmen verantwortlich.

Den Grundstein für die weitere Entwicklung der Unternehmensgruppe legte Horst Felbermayr Senior noch im September vergangenen Jahres – mit dem Spatenstich für die Errichtung der neuen Firmenzentrale in Wels-Obertham. Damit beschloss der erfolgreiche Unternehmer sein Lebenswerk.

Die Branche verliert mit Horst Felbermayr einen fairen Mitstreiter mit Handschlagqualität und das Unternehmen eine Leitfigur, die auch in Zeiten enormer persönlicher Belastung immer für seine Mitarbeiter und deren Anliegen da war. Sein Leben war erfüllt von Arbeit, Unternehmertum und der Fürsorge um seine Familie. Mit seiner Tatkraft und seinem Gestaltungswillen hat Horst Felbermayr bis zuletzt am Erfolg seines Lebenswerkes – der Felbermayr Unternehmensgruppe – mitgewirkt. Mit Horst Felbermayr verlässt eine große Unternehmerpersönlichkeit, ein liebevoller Familienvater und ein von Innovationen bestimmter Mensch die Bühne des Lebens, der stets Visionen hatte, ohne den Blick auf das Wesentliche und Machbare zu verlieren. Horst Felbermayr wird fehlen.

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc) **Markus Lackner | Hans-Wilhelm Dünner**

## NACHRUF

# Ein großer Welser ist gegangen: Horst Felbermayr senior ist verstorben

**WELS.** Horst Felbermayr kann man nicht nur einen Pionier in der Schwergutlogistik nennen, sondern auch einen großen Unternehmer mit Weitblick und einer Liebe zu Wels. Er ist am 13. März nach langer schwerer Krankheit verstorben.

Mit insgesamt etwa 2.700 Mitarbeitern und 67 Standorten in 19 Ländern gehört das Unternehmen heute zu den größten Schwergutlogistikern Europas. Doch 1967, als er zusammen mit seiner Gattin Gisela das Unternehmen seines Vaters Franz Felbermayr übernahm, war es noch recht ruhig am damaligen Firmengelände in Wels. So um-

fasste der Fuhrpark des 1942 von Franz Felbermayr gegründeten Unternehmens nur eine Handvoll Fahrzeuge, und auch die Anzahl der Mitarbeiter war noch recht überschaubar.

Mitte der Siebzigerjahre wurden erste internationale Schwertransporte durchgeführt. Im Geschäftsfeld Bau folgte die Spezialisierung auf Leitungsbau und Erdarbeiten, auch die lokale Schottergewinnung wurde forciert. 1989 folgte mit der Entwicklung eines Zwei-Wege-Kranes zum Einsatz auf Schiene und Straße der Einstieg in die Hebe-technik. Dieses Geschäftsfeld wurde erfolgreich erweitert und umfasst heute eine Kran- und Bühnenvermietung mit mehre-



Trauer um Horst Felbermayr F. Felbermayr

ren Tausend Geräten. Mitte der Neunzigerjahre wurden mit der Gründung eines Bereiches für Internationale Tieflader Bahntransporte die Weichen für trimodale Schwertransporte gestellt. Anfang des neuen Jahrtausends wurden Bereiche für Tief- und Spezialtiefbau gegründet, der Fuhrpark massiv erweitert und ein Bereich für Schwermontage

installiert. Beim Spatenstich für das neue Hauptquartier der Felbermayr Gruppe war Horst Felbermayr, schwer gezeichnet von der Krankheit, noch dabei.

Trotz großer wirtschaftlicher Herausforderungen und Risikobereitschaft hatte der gelernte Kfz-Mechaniker immer ein offenes Ohr für seine Mitarbeiter. Er verstand es, diese von seinen Visionen zu überzeugen und auf Augenhöhe an seinen Zielen teilhaben zu lassen. Doch trotz aller Erfolge verlor er nie die Bodenhaftung. Zusammen mit Ehefrau Gisela gelang es dem Firmenchef, diese Eigenschaft „unternehmerischer Bescheidenheit“ auch an seine Kinder weiterzugeben. ■

transportjournal.com 03/2020



Horst Felbermayr Sr. Photo: Felbermayr

19.03.2020

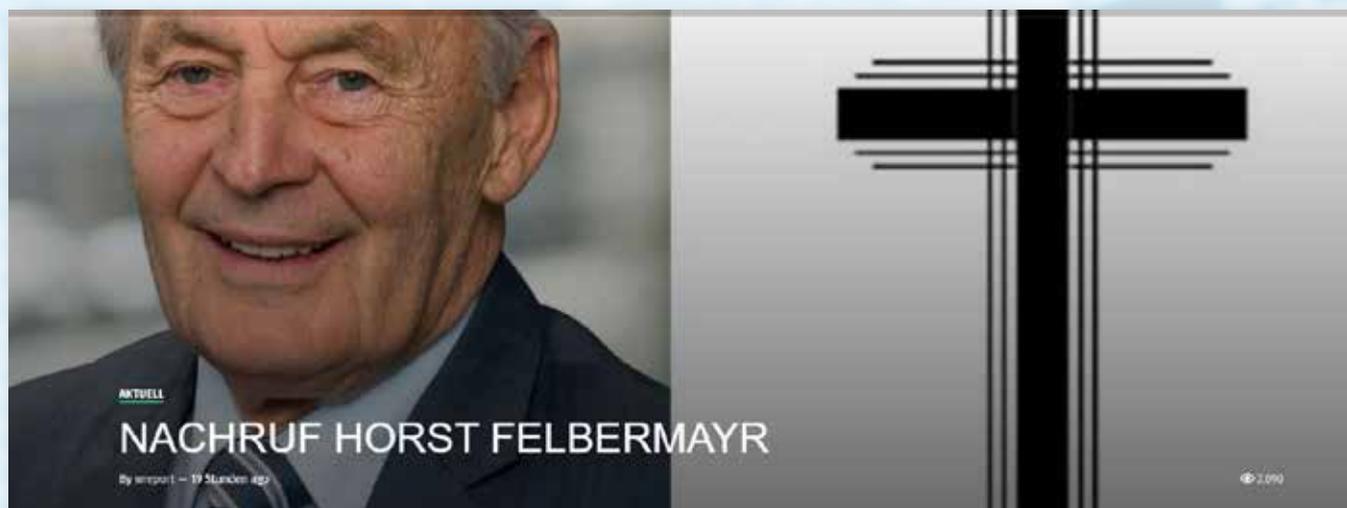


## Horst Felbermayr Sr. dies

The Austrian logistics company Felbermayr has announced that senior partner and chairman of the supervisory board Horst Felbermayr Sr. has passed away at the age of 76. After a serious illness, he died peacefully in his sleep.

The company said that he contributed his energy and his creative drive to the success of his life's work until the end. With his passing, Felbermayr does not only lose an entrepreneur but also family man and a person who always had visions without losing sight of what is essential and feasible. (mw)

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)



Wenn ein Freund und Vorbild nicht mehr da ist...

Horst Felbermayr, von uns Freunden auch „Horsti“ genannt, ist von uns gegangen. Der Unternehmer, Motivator und Freund aller technischen Dinge, die sich bewegen – seien es Kräne, Zugmaschinen und sonstige Fahrzeuge – hat den Zündschlüssel abgegeben.

Horsti, der nicht nur Vollblut-Unternehmer war, sondern es auch immer wieder verstand, Menschen zu motivieren, hat mich noch vor wenigen Jahren beauftragt seinen 70iger für ihn zu organisieren.

Es war ein großes Fest für Familie, Freunde, Kunden und Menschen, die ihm nahe standen. Für mich war es eine große Ehre für meinen Freund Horst das zu Fest zu organisieren und dabei zu sein, wie er das Unternehmen an seinen Sohn übergab.

Auch nach meinem schweren Autounfall vor fast schon vier Jahren war Horst immer da, wenn ich ihn brauchte, besonders dann, wenn es galt zum „Altherren-Stammtisch“ zu kommen. Er holte mich fast jeden Sonntagvormittag ab und es gab eine illustre Runde im Café Urbann. Auch hier wird uns Horst mit seinen Ratschlägen, seinem Charme aber auch mit seinen lustigen Anekdoten fehlen.

Fehlen wird er auch der Welser Wirtschaft, der Szene und der Stadt im Allgemeinen. Mich freut es besonders, dass die Felbermayr Holding GmbH einen internationalen Status erreicht hat, den nur Horst Felbermayr mit seiner Gattin und seinen Mitarbeitern schaffen konnte.

Seine Familie stand immer im Vordergrund, seine Frau „Gisi“ schätzte und liebte er über alles. Besonders stolz war er auf seine Enkelkinder, die schon, wie der „PS-Opa“, Rennfahrer-Gelüste spüren. Für mich war Horst nicht nur ein Freund, sondern auch ein Vorbild, was Schaffenskraft, Dynamik und Optimismus betrifft.

Seine Motivation und die Begeisterung für Dinge, die andere erst Jahre später erkannten ist faszinierend. Bewundernswert ist auch seine Familie, die ihn bis zur letzten Stunde tapfer begleitete.

Horst, ich werde dich immer in Erinnerung behalten und in Momenten des Zweifels an deine Ratschläge denken.

Ich verliere nicht nur einen Freund, ich verliere ein großes Vorbild.

Helmut Moser

# Horst Felbermayr - Pionier in der Schwergutlogistik verstorben

Nach schwerer Krankheit hat die Branche der Schwergutlogistik und des Bauwesens am 13. März 2020 mit Horst Felbermayr einen großen Unternehmer verloren. Der Firmenchef aus Wels (A) prägte über rund 50 Jahre das Gewerbe, ehe er 2015 als Vorsitzender in den Aufsichtsrat wechselte und das operative Geschäft seinem gleichnamigen Sohn überantwortete.

Mit insgesamt etwa 2.700 Mitarbeitern und 67 Standorten in 19 Ländern gehört das Unternehmen heute zu den größten Schwergutlogistikern Europas. Doch 1967, als er zusammen mit seiner Gattin Gisela das Unternehmen seines Vaters Franz Felbermayr übernahm, war es noch recht ruhig am damaligen Firmengelände in Wels. So umfasste der Fuhrpark des 1942 von Franz Felbermayr gegründeten Unternehmens nur eine Handvoll Fahrzeuge, und auch die Anzahl der Mitarbeiter war noch recht überschaubar.



Bildrecht: Felbermayr

## Vom lokalen Transportunternehmen zum internationalen Industriedienstleister

Zu dieser Zeit war die gemeinsame Tochter Elisabeth bereits auf der Welt. Doch Gattin Gisela verstand es hervorragend, trotz ihrer Rolle als junge Mutter, ihren Mann Horst Felbermayr in finanziellen Belangen zu unterstützen. So gelang es rasch, neue Geschäftsfelder im Tiefbau zu erschließen. 1970 wurde Sohn Horst Felbermayr geboren. Das Unternehmen hatte damals rund 30 Mitarbeiter. Somit war die Anzahl der Beschäftigten nach drei Jahren der Übernahme bereits verzehnfacht. Mit der Gründung der 1. Zweigniederlassung in Grieskirchen kam dafür sein Halbbruder Franz als Geschäftsführer, unterstützend in das Familienunternehmen. Dieser war auch mitverantwortlich für die Entwicklung des Geschäftsbereiches der professionellen Entsorgung von Baurestmassen und Müll mittels Absetzmulden. Den großen Unternehmenserfolg konnte er leider nicht mehr erleben, da Franz schon im Jahr 1979 verstarb.

Mitte der Siebzigerjahre wurden erste internationale Schwertransporte durchgeführt. Im Geschäftsfeld Bau folgte die Spezialisierung auf Leitungsbau und Erdarbeiten, auch die lokale Schottergewinnung wurde forciert. Dabei legte Horst Felbermayr schon damals großen Wert auf Nachhaltigkeit und erhielt 1998 für die naturnahe Rekultivierung von Kieswerken den Umweltschutzpreis des Landes Oberösterreich.

1989 folgte mit der Entwicklung eines Zwei-Wege-Kranes zum Einsatz auf Schiene und Straße der Einstieg in die Hebetchnik. Dieses Geschäftsfeld wurde erfolgreich erweitert und umfasst heute eine Kran- und Bühnenvermietung mit mehreren Tausend Geräten.

Mitte der Neunzigerjahre wurde mit der Gründung eines Bereiches für Internationale Tieflader Bahntransporte die Weichen für trimodale Schwertransporte gestellt. So gelang es Horst Felbermayr mit dem Ankauf eines Firmengeländes der damaligen VÖEST in Linz einen Schwerlasthafen zu erwerben. Somit wurde mit der Kombination der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser die Vision trimodaler Schwertransporte Realität.

Anfang des neuen Jahrtausends nahm der Mittfünfziger so richtig Fahrt auf und drängte massiv auf den europäischen Markt. Es wurden Bereiche für Tief- und Spezialtiefbau gegründet, der Fuhrpark massiv erweitert und ein Bereich für Schwermontage installiert. Für diese unternehmerischen Leistungen erhielt Felbermayr 2004 das große Silberne Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich. 2006 folgte das Silberne Ehrenzeichen des Landes Oberösterreich. Bereits 1985 erhielt Horst Felbermayr das goldene Ehrenzeichen der Stadt Wels.

### **Horst Felbermayr – eine Unternehmerpersönlichkeit**

Trotz großer wirtschaftlicher Herausforderungen und enormer Risikobereitschaft hatte der gelehrte Kfz-Mechaniker immer ein offenes Ohr für seine Mitarbeiter. Er verstand es auch, diese von seinen Visionen zu überzeugen und auf Augenhöhe an seinen unternehmerischen Zielen teilhaben zu lassen. Doch trotz aller Erfolge verlor Horst Felbermayr nie die Bodenhaftung, war sich immer der Leistung seiner Mitarbeiter bewusst. Zusammen mit Ehefrau Gisela gelang es dem Firmenchef, diese Eigenschaft „unternehmerischer Bescheidenheit“ auch an seine Kinder weiterzugeben. Heute leitet der gleichnamige Sohn des großartigen Unternehmers zusammen mit seiner Frau Andrea erfolgreich das Unternehmen. Im Jahr 2015 wechselten Gisela und Horst Felbermayr Senior in den Aufsichtsrat. Die Tochter Elisabeth verantwortet die Immobilien des Unternehmens.

Zusammen sind sie nun mit weiteren Geschäftsführern und den Mitarbeitern, in dritter Generation, für das Welser Familienunternehmen verantwortlich. Den Grundstein für die weitere Entwicklung des Unternehmens legte Felbermayr Senior noch im September vergangenen Jahres – mit dem Spatenstich für die neue Unternehmenszentrale. Damit beschloss der erfolgreiche Unternehmer sein Lebenswerk. Die Branche verliert mit Horst Felbermayr einen fairen Mitstreiter mit Handschlagqualität und das Unternehmen eine Leitfigur, die auch in Zeiten enormer persönlicher Belastung für seine Mitarbeiter und deren Anliegen da war.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 67 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 2.700 Fachkräfte, welche 2018 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 637 Millionen Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hevylifhandlung sowie Tief- und Hochbautätigkeit.

18.03.2020

## Branche trauert um Horst Felbermayr

Nach schwerer Krankheit ist **Horst Felbermayr** am Freitag, den 13. März 2020 verstorben. Die Branche der Schwergutlogistik und des Bauwesens trauert um einen großen Unternehmer verloren. Der Firmenchef aus dem österreichischen Wels unweit von Linz prägte über rund 50 Jahre das Gewerbe, ehe er 2015 als Vorsitzender in den Aufsichtsrat wechselte und das operative Geschäft seinem gleichnamigen Sohn überantwortete.

Mit insgesamt etwa 2.700 Mitarbeitern und 67 Standorten in 19 Ländern gehört das Unternehmen heute zu den größten Schwergutlogistikern Europas. Doch 1967, als er zusammen mit seiner Gattin Gisela das Unternehmen seines Vaters Franz Felbermayr übernahm, war es noch recht ruhig auf dem damaligen Firmengelände in Wels zugegangen: Der Fuhrpark des 1942 gegründeten Unternehmens umfasste nur eine Handvoll Fahrzeuge, und auch die Anzahl der Mitarbeiter war noch recht überschaubar.

Zu dieser Zeit war die gemeinsame **Tochter Elisabeth** bereits auf der Welt. Doch Gattin Gisela verstand es hervorragend, trotz ihrer Rolle als junge Mutter, ihren Mann Horst Felbermayr in finanziellen Belangen zu unterstützen. So gelang es rasch, neue Geschäftsfelder im Tiefbau zu erschließen. **1970 wurde Sohn Horst geboren.** Das Unternehmen hatte damals rund 30 Mitarbeiter. Somit hatte sich die Anzahl der Beschäftigten drei Jahre nach der Übernahme bereits verzehnfacht.

Mit der Gründung der ersten Zweigniederlassung in Grieskirchen kam dafür sein **Halbbruder Franz** als Geschäftsführer unterstützend in das Familienunternehmen. Dieser war auch mitverantwortlich für die Entwicklung des Geschäftsbereichs der professionellen Entsorgung von Baurestmassen und Müll mittels Absetzmulden. Den großen Unternehmenserfolg konnte er, der 1979 verstarb, leider nicht mehr erleben.

Mitte der 70er Jahre wurden erste **internationale Schwertransporte** durchgeführt. Im Geschäftsfeld Bau folgte die Spezialisierung auf Leitungsbau und Erdarbeiten, auch die lokale Schottergewinnung wurde forciert. Dabei legte Horst Felbermayr schon damals großen Wert auf Nachhaltigkeit und erhielt 1998 für die naturnahe Rekultivierung von Kieswerken den *Umweltschutzpreis des Landes Oberösterreich*.



**Wegweisend:** 1989 folgte mit der Entwicklung eines Zwei-Wege-Krans zum Einsatz auf Schiene und Straße der **Einstieg in die Hebetechnik**. Dieses Geschäftsfeld wurde erfolgreich ausgebaut und umfasst heute eine Kran- und Bühnenvermietung mit mehreren tausend Geräten. Da gehört der Konzern zu den größten Vermietern im deutschsprachigen Raum, insbesondere im Bereich der Mobilkrane, wie die **Top 20 von Kran & Bühne** zeigt (ab S. 23).

Mitte der 90er Jahre wurde mit der Gründung eines Bereichs für internationale Tieflader-Bahntransporte die Weichen für trimodale Schwertransporte gestellt. So gelang es Horst Felbermayr mit dem Ankauf eines Firmengeländes der damaligen VÖEST in Linz, einen Schwerlasthafen zu erwerben. **Schiene, Straße und Wasser:** Die Vision trimodaler Schwertransporte wurde so Realität.

Anfang des neuen Jahrtausends nahm der Mittfünfziger so richtig Fahrt auf und drängte massiv auf den europäischen Markt. Es wurden Bereiche für Tief- und Spezialtiefbau gegründet, der Fuhrpark massiv erweitert und ein Bereich für Schwermontage installiert. Für diese unternehmerischen Leistungen erhielt Felbermayr 2004 das große *Silberne Ehrenzeichen* für Verdienste um die Republik Österreich. 2006 folgte das *Silberne Ehrenzeichen des Landes Oberösterreich*. Bereits 1985 hatte Horst Felbermayr das *Goldene Ehrenzeichen der Stadt Wels* empfangen.

Trotz großer wirtschaftlicher Herausforderungen und enormer Risikobereitschaft hatte der gelernte Kfz-Mechaniker immer ein offenes Ohr für seine Mitarbeiter. Er verstand es auch, diese von seinen Visionen zu überzeugen und auf Augenhöhe an seinen unternehmerischen Zielen teilhaben zu lassen.

Doch trotz aller Erfolge verlor Horst Felbermayr nie die Bodenhaftung, war sich immer der Leistung seiner Mitarbeiter bewusst. Zusammen mit Ehefrau Gisela gelang es dem Firmenchef, diese Eigenschaft „unternehmerischer Bescheidenheit“ auch an seine Kinder weiterzugeben. Heute leitet Sohn **Horst Felbermayr junior zusammen mit seiner Frau Andrea** das Unternehmen.

Im Jahr 2015 wechselte die Elterngeneration in den Aufsichtsrat. Tochter Elisabeth verantwortet die Immobilien des Unternehmens. Zusammen mit weiteren Geschäftsführern und den Mitarbeitern sind sie in dritter Generation für das Familienunternehmen verantwortlich.

Den Grundstein für die weitere Entwicklung des Unternehmens legte Felbermayr senior noch im September vergangenen Jahres – **mit dem Spatenstich für die neue Unternehmenszentrale**; ein Mammutwerk, das 15 Jahre währt... Damit beschloss der erfolgreiche Unternehmer sein Lebenswerk.

Die Branche verliert mit Horst Felbermayr einen fairen Mitstreiter mit Handschlagqualität und das Unternehmen eine Leitfigur, die auch in Zeiten enormer persönlicher Belastung für Mitarbeiter und deren Anliegen da war.



Die Unternehmerfamilie Felbermayr (v.l.) beim Spatenstich im September 2019: Ehepaar Andrea und Horst Felbermayr, Seniorchef Horst Felbermayr, Elisabeth Felbermayr-Schierl mit Seniorchefin Gisela Felbermayr

## Personalie des Monats: Schwergut-Pionier Horst Felbermayr gestorben



■ **FELBERMAYR:** Horst Felbermayr, ein Pionier der Schwergutlogistik, ist nach schwerer Krankheit verstorben. Der Seniorchef der gleichnamigen Gruppe wurde 74 Jahre alt. Er hatte 1967 zusammen mit Gattin Gisela die Firma im österreichischen Wels von seinem Vater übernommen und vom lokalen Transportunternehmen zum internationalen Industriedienstleister mit insgesamt 2.700 Mitarbeitern und einem Umsatz von 637 Mio. € (2018) ausgebaut. Mitte der Neunzigerjahre folgten der Einstieg in trimodale Schwertransporte und in Linz ein eigener Schwerlasthafen. 2013 wurde das Duisburger Unternehmen Haeger & Schmidt übernommen, 2015 wurde im Rheinhafen Krefeld eine neue Schwerguthalle eröffnet. 2015 war Horst Felbermayr als Chef in den Aufsichtsrat gewechselt, das operative Geschäft führt seither sein gleichnamiger Sohn.



Nachruf

## Trauer um Horst Felbermayr



Horst Felbermayr

Nach schwerer Krankheit ist Horst Felbermayr am Freitag, den 13. März 2020 verstorben. Die Branche der Schwergutlogistik und des Bauwesens hat damit einen großen Unternehmer verloren. Der Firmenchef aus dem österreichischen Wels unweit von Linz prägte über rund 50 Jahre das Gewerbe, ehe er 2015 als Vorsitzender in den Aufsichtsrat wechselte und das operative Geschäft seinem gleichnamigen Sohn überantwortete.

Mit insgesamt etwa 2.700 Mitarbeitern und 67 Standorten in 19 Ländern gehört das Unternehmen heute zu den größten Schwergutlogistikern Europas. Doch 1967, als er zusammen mit seiner Frau Gisela das Unternehmen seines Vaters Franz Felbermayr übernahm, war es noch recht ruhig auf dem damaligen Firmengelände in Wels zugegangen: Der Fuhrpark des 1942 gegründeten Unternehmens umfasste nur eine Handvoll Fahrzeuge, und auch die Anzahl der Mitarbeiter war noch recht überschaubar.

Mitte der 70er Jahre wurden erste internationale Schwertransporte durchgeführt. Im Geschäftsfeld Bau folgte die Spezialisierung auf

Leitungsbau und Erdarbeiten, auch die lokale Schottergewinnung wurde forciert. 1989 folgte mit der Entwicklung eines Zwei-Wege-Krans zum Einsatz auf Schiene und Straße der Einstieg in die Hebetechnik. Dieses Geschäftsfeld wurde erfolgreich ausgebaut und umfasst heute eine Kran- und Bühnenvermietung mit mehreren tausend Geräten. Da gehört der Konzern zu den größten Vermietern im deutschsprachigen Raum, insbesondere im Bereich der Mobilkrane.

Mitte der 90er Jahre wurde mit der Gründung eines Bereichs für internationale Tieflader-Bahntransporte die Weichen für trimodale Schwertransporte gestellt. Anfang des neuen Jahrtausends nahm der Mittelfünfinger so richtig Fahrt auf und drängte massiv auf den europäischen Markt. Es wurden Bereiche für Tief- und Spezialtiefbau gegründet, der Fuhrpark massiv erweitert und ein Bereich für Schwermontage installiert. Viele Auszeichnungen wurden Horst Felbermayr zuteil.

Trotz aller Erfolge verlor er nie die Bodenhaftung. Zusammen mit seiner Frau gelang es dem Firmenchef, diese Eigenschaft „unternehmerischer Bescheidenheit“ auch an seine Kinder weiterzugeben. Heute leitet Sohn Horst Felbermayr junior zusammen mit seiner Frau Andrea das Unternehmen, während sich Tochter Elisabeth um die Immobilien des Konzerns kümmert.

Den Grundstein für die weitere Entwicklung des Unternehmens legte Felbermayr senior noch im September vergangenen Jahres – mit dem Spatenstich für die neue Unternehmenszentrale; ein Mammutwerk, das 15 Jahre währt... Damit beschloss der erfolgreiche Unternehmer sein Lebenswerk. <<



Die Unternehmerfamilie Felbermayr beim Spatenstich im September 2019: Ehepaar Andrea und Horst Felbermayr, Seniorchef Horst Felbermayr, Elisabeth Felbermayr-Schierl mit Seniorchefin Gisela Felbermayr (v.l.)



## UNEINGESCHRÄNKTES LEISTUNGSANGEBOT TROTZ PANDEMIE BEI FELBERMAYR

© 08. April 2020 | 10:06    Autor: Felbermayr    Startseite, Oberösterreich

**Wels (A) Die Ausbreitung der Pandemie „Coronavirus COVID-19“ hält die Welt in Atem. Damit verbunden sind national unterschiedliche Regelungen die Arbeitsabläufe nicht oder nur erschwert möglich machen. Unter konsequenter Einhaltung behördlicher Erlässe und Empfehlungen bieten wir aber dennoch unser Leistungsangebot in der Schwergutlogistik, der Kran- und Arbeitsbühnenvermietung sowie im Bau weiter an.**

„Ziel ist es, unsere Kunden auch unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen bestmöglich zu unterstützen“, sagt Geschäftsführer Horst Felbermayr und setzt fort: „Dabei hat der Schutz der Gesundheit aller beteiligten Arbeitskräfte höchste Priorität.“ So wurden die Mitarbeiter in allen Bereichen über Schutzmaßnahmen zur Eindämmung der Pandemie informiert. Das gilt sowohl für Spezialtransporte, die Kran- und Arbeitsbühnenvermietung sowie das Bauwesen.

### **Schwergutlogistik trotz Pandemie**

Wo möglich und sinnvoll, wird gearbeitet. Das trifft auch auf das Geschäftsfeld Schwergutlogistik zu. „Unsere Niederlassungen sind je nach Bedarf besetzt und die Mitarbeiter in redundante Teams eingeteilt. Somit können bei einer allfälligen Infektion an einem Standort Mitarbeiter, die vorher im Homeoffice tätig waren, übernehmen. „Damit ist die Einsatzbereitschaft immer gewährleistet“, erklärt Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebeteknik und setzt fort: „Damit sind wir bestmöglich für die Abarbeitung von Aufträgen unserer Kunden gerüstet.“ Leider sei das Arbeiten aufgrund nationaler Bestimmungen dennoch nicht immer möglich. Im Sinne der Eindämmung der Pandemie sei das aber zu akzeptieren.

### **Baugewerbe optimistisch**

„Derzeit arbeiten wir an einer Evaluierung der Baustellen und prüfen, wo eine Arbeitsaufnahme, aufgrund der vorherrschenden Bedingungen, möglich und sinnvoll ist“, heißt es seitens des Geschäftsführers Stefan Hielle vom Felbermayr-Bauwesen. Hielle ist aber optimistisch: „Der Stillstand wird beendet. Bis nach Ostern werden wir wieder nahezu alle Baustellen in Österreich reaktiviert haben.“ Dieser Optimismus beruht auf konstruktiven Gesprächen zwischen den Sozialpartnern und der Bauwirtschaft sowie in der Verfügbarkeit ausreichender Schutzausrüstung. Denn auch für Hielle steht die Gesundheit seiner Mitarbeiter sowie von Kunden und Lieferanten über allem.



## EINZIGARTIGES KRANSCHIFF VON FELBERMAYR FÜR BRÜCKENBAU IM EINSATZ

Wels (A) Für die Errichtung einer temporären Klappbrücke für den Fußgänger- und Radverkehr war im Mai das Kranschiff vom Felbermayr-Wasserbau im Einsatz. Nötig wurde der Einsatz aufgrund einer Straßensanierung im Bereich des Kuchelauer Jachthafens zwischen Wien und Klosterneuburg. Mit 126 Metern Länge und einer Breite von 11,4 Metern ist das Kranschiff vom Felbermayr-Wasserbau vielseitig einsetzbar.

Dank einer Ladekapazität von 3.500 Tonnen und zwei ausfahrbaren Stelzen zur Fixierung in Fließgewässern eignet es sich auch ideal für Bergungseinsätze, Einsätze im Spezialtiefbau auf Binnengewässern und den Brückenbau. Einzigartig macht den Spezialschubleichter aber ein auf dem Deck positionierter Kran. Dieser Kran ist fahrbar, verfügt über einen etwa 37 Meter langen Ausleger und 200 Tonnen Hubkapazität. Im Mai kam das unter dem Namen „F 131“ operierende Schiff für die Errichtung einer Behelfsbrücke zum Einsatz. Damit wird eine Umleitung des Fuß- und Radverkehrs über den Jachthafen Kuchelau ermöglicht. Durch die Ausführung als Klappbrücke können Brückenteile hochgezogen werden. Dadurch können Boote die Brücke passieren.

### Dalben setzen mit Rammbär

„Voraussetzung für das Montieren des Behelfsübergangs war das Einschlagen von insgesamt acht Dalben“, schildert Felbermayr-Bereichsleiter Hans Wolfsteiner. Diese Pfähle wurden vertikal in die Flusssohle gerammt und dienen später der Aufnahme der Brückenkonstruktion. „Schon das Rammen war Zentimeterarbeit“, merkt Wolfsteiner an und erklärt, dass diese 17 Meter langen und drei Tonnen schweren Dalben mit einer Genauigkeit von wenigen Zentimetern in den Grund gerammt werden mussten. Anderenfalls hätte die Brückenkonstruktion nicht mehr gepasst. Möglich wurde das durch ein genaues Positionieren des Kranschiffes mittels GPS und anschließendem Fixieren im Flussbett mittels zweier Stelzen. An der Seitenwand des Schiffes war eine Schablone angebracht. Diese dient dem Kranoperateur als Führung für das Setzen der Dalben mit dem Kran. Um die Dalben ausreichend zu fixieren, wurden sie etwa sieben Meter in die Flusssohle gerammt. Dafür kam ein Rammbär mit sieben Tonnen Einsatzgewicht zum Einsatz.

### Einheben der Brückenteile

Die Klappbrücke besteht im Wesentlichen aus zwei jeweils rund 30 Meter langen Paneelbrücken – diese führen vom linken beziehungsweise rechten Ufer zur Flussmitte. Weiters aus einem auf den Dalben aufgesetzten Podest – dieses wird zwischen den beiden Paneelbrücken in der Flussmitte montiert und nimmt später die beiden Elemente der eigentlichen Klappbrücke auf.

Um jedoch die Komponenten montieren zu können, wurden sie vorerst vom Hafen Albern zur Baustelle transportiert. Auch das geschah, wie schon zuvor mit den Dalben, mit dem eingesetzten Spezialschubleichter. Betreiber des Schwerguthafens Albern ist übrigens Felbermayr. „Das erleichtert vieles“, kommentiert Wolfsteiner und fügt hinzu, dass dort auch schon die Brückenteile seitens des Brückenbauunternehmens Waagner-Biro endgefertigt worden seien. Das Einheben der Brückenteile wurde mit dem Schiffskran durchgeführt. Dazu Wolfsteiner: „Bei einer Ausladung von etwa zwanzig Metern schaffte der Kran auch die mit 20 Tonnen schwersten Teile mühelos. Ebenso mühelos ging die Zusammenarbeit mit den Technikern von Waagner-Biro und den Monteuren vor Ort von statten: „Lehrbuchartig“, freut sich Wolfsteiner. Somit war die Brücke nach rund zwei Wochen einsatzbereit und die Baustelle beendet.

## 42 Jahre sind genug

### Ausgedient – alte Wagen verlassen die Standseilbahn Wurzeralm

Seit 1978 gibt es die Standseilbahn auf die Wurzeralm. Im Jahre 1996 wurde sie zu einer der schnellsten Standseilbahnen Europas modernisiert. Seit dem wurden zuverlässig und sicher rund 20 Millionen Gäste im Sommer und Winter auf das herrliche Hochplateau der Wurzeralm befördert. Nun haben die alten Wagen ausgedient, heute wurde der erste der beiden abtransportiert.



### Sommersaison mit neuen Wagen

Die Hinterstoder-Wurzeralm

Bergbahnen AG investierte rund vier

Millionen Euro in die neue Standseilbahn. Der Auftrag für die neuen, modernen Kabinen konnte an das oberösterreichische Unternehmen Carvatech mit Sitz in Oberweis bei Gmunden vergeben werden. „Die Investitionen in die Standseilbahn auf die Wurzeralm und der geplante Neu-Start im Sommer ist gerade in Zeiten der Corona-Krise ein wichtiges, auch symbolisches Zeichen für den heimischen Tourismus: Wir starten wieder und es soll steil aufwärts gehen“, so Wirtschafts- und Tourismus-Landesrat Markus Achleitner.

### Standseilbahn auf Wurzeralm wichtig für Bergsommer

„Covid-19 hat zwar unsere Pläne durchkreuzt, wir werden aber trotzdem unsere Sommersaison auf der Wurzeralm mit den neuen Wagen starten können“, so Ing. Helmut Holzinger, Vorstand der Hinterstoder-Wurzeralm Bergbahnen AG. Die neuen Wagen sollen Ende Juni 2020 geliefert werden, der Sommerbetrieb Ende Juli 2020 starten.

Die Standseilbahn bringt seit vielen Jahren Wanderer, Bergsteiger und Mountainbiker in der Urlaubsregion Pyschn-Priel zum Ausgangspunkt ihrer Aktivitäten. Vom Singletrail Wurzeralm bis zu zahlreichen einfachen Wander- und Erlebniswegen für die ganze Familie bis hin zu anspruchsvollen Berg- und Kletterrouten bietet die Wurzeralm viel Abwechslung für Groß und Klein.

### Einige Hardfacts

Betriebsjahre: 42

Anzahl der Fahrten: ca. 400.000

Beförderte Personen: 20.000.0000

Beförderte Güter Bergwärts: 10.095 to

Gefahrene Kilometer: 1.100.000 km

### Aktuelle Informationen

Alle wichtige Informationen und Betriebszeiten findet man unter [www.wurbauerkogel.at](http://www.wurbauerkogel.at) und [www.hiwu.at](http://www.hiwu.at) sowie auf Facebook unter „Hinterstoder-Wurzeralm Bergbahnen“ und „Wurbauerkogel“.

### Die Hinterstoder-Wurzeralm-Bergbahnen AG

Die Hinterstoder-Wurzeralm-Bergbahnen AG betreiben zahlreiche Liftanlagen in Hinterstoder, auf der Wurzeralm und am Abenteuerberg Wurbauerkogel. Während der Sommersaison sind neben dem Sessellift, der Sommerrodelbahn und dem Alpine Coaster am Wurbauerkogel in Hinterstoder die Hössbahn und der Höss-Express sowie auf der Wurzeralm die Standseilbahn und der Frauenkarlift geöffnet. Die Regionen laden ein zum Wandern, Mountainbiken, Paragleiten und Genießen der herrlichen Bergwelt.

# VOM UNBÄNDIGEN WILLEN, ETWAS ERREICHEN ZU WOLLEN

Interview mit Geschäftsführer DI Horst Felbermayr

Schwerlasten zu transportieren ist eine der Kernaufgaben, der sich DI Horst Felbermayr mit seinem Unternehmen verschrieben hat. Der Familienbetrieb bewegt aber nicht nur mit Kraft und am Bau. Seit Jahren fördert das 2.700 Mitarbeiter starke Unternehmen den heimischen Sport. Der Verein Start Up Sport darf Felbermayr zu seinen Premiumpartnern zählen und ist stolz darauf. Welche Motivation, Begeisterung und Beweggründe hinter der Vereinsmitgliedschaft stehen, erzählte uns Horst Felbermayr im Gespräch in der Welser Firmenzentrale.

**Sie sind mit Ihrem Unternehmen Felbermayr, Premiumpartner im Verein Start Up Sport. Wie kam es zu dem Engagement im Verein?**

Der damalige Wirtschaftslandesrat Michael Strugl hat mich auf dieses Thema angesprochen und ich war sofort begeistert. Nachdem mir Sport und die Förderung von Sportlern sehr am Herzen liegen, habe ich recht schnell eine Zusage geben können, mich als Vorstandsmitglied bei Start Up Sport einzubringen und habe zudem auch ein Sponsoring übernommen.

**Die Felbermayr Holding ist mit 69 Standorten in 19 Ländern vertreten, beschäftigt 2.700 Mitarbeiter und ist dennoch ein Familienunternehmen. Ist ein Thema wie Sponsoring daher auch Familiensache bzw. auch ein Familienanliegen?**

Wir sind alle sehr sportlich und sportverbunden. Aus diesem Grund haben wir uns entschlossen, Schwerpunkte im Sportsponsoring zu setzen. Einer davon ist unser Engagement bei Start Up Sport, ein weiterer ist die Förderung des Radsports.

**Im Sportsponsoring nimmt bei Ihnen mit dem Team Felbermayr Simplon Wels der ProfiRadsport einen hohen Stellenwert ein. Wie kamen Felbermayr und Rad zueinander?**

Ich war auf der Suche nach neuen gebrandeten Radressen. Im Zuge dessen erfuhr ich, dass der Hauptsponsor dieses Teams abgesprungen war.

Innerhalb einer Woche wurden wir uns damals einig und ich bin kurzfristig in dieses Sponsoring eingestiegen. Ich habe es noch keine Minute bereut, weil es für die Sportler und für uns als Unternehmen eine ganz tolle Sache ist.

**Ein inhaltlicher Fokus der Felbermayr Holding liegt auf der Transport- und Hebetchnik – unter anderem auch von Großanlagen. Kann man hier eine Brücke zum Sport schlagen, dass es bei Ihnen um perfekte Planung und Vorbereitung, höchste Präzision und auch darum geht, am Tag X abzuliefern? Ist dieser Schluss zulässig?**



DI Felbermayr mit den Judokas des ÖÖ Olympiazentrums.



Dr. Horst Felbermayr

Natürlich! Es gibt viele Parallelen zwischen Sport und Wirtschaft, bei uns passt es doppelt gut, weil unser Slogan „Kraft in Bewegung“ beispielsweise das Radfahren und den Sport im Allgemeinen sehr gut verbindet.

**Sportsponsoring ist gleichzeitig Sportförderung. Halten Sie den oberösterreichischen Weg der Sportförderung, wie ihn der Verein Start Up Sport geht, für besonders geeignet und vielversprechend?**

Natürlich halte ich diesen Weg für richtig. Das ist auch der Grund, warum ich im Verein aktiv bin und ihn unterstütze. Mir gefällt es einfach, dass man hier genau weiß und sieht, wo die Förderungen landen und was sie ermöglichen – es werden gezielt talentierten Sportlern Projekte ermöglicht um im Spitzensport Fuß zu fassen. Das ist ganz wichtig und daher auch eine notwendige Unterstützung für die einzelnen Athleten.

**Mit Ihrer Unterstützung helfen Sie OÖ-Nachwuchstalenten ihre Leistungen zu optimieren und auf ihrer Karriereleiter weiter nach oben zu steigen. Welche Botschaft möchten Sie an diese Athleten senden?**

Es ist wichtig, dass die Jugend weiß, dass man durch physische und psychische Kraft und Ausdauer im Leben vieles erreichen kann. Man muss nur den Willen haben und vielleicht auch eigene, alternative Wege einschlagen. Wir haben im Unternehmen das Motto „geht nicht, gibts nicht“. Diese Botschaft sollte man auch den jungen Sportlern mitgeben. Meines Erachtens kann also nicht nur die Wirtschaft von den Athleten lernen, sondern auch umgekehrt die Athleten von der Wirtschaft.

**Sehen Sie als heimisches Unternehmen auch einen Art Auftrag, sich in der Förderung heimischer Sporttalente einzubringen?**

Ja, das ist schon auch ein Auftrag für die Wirtschaft, gerade den lokalen Sport und die regionale Jugend zu fördern, was wir einerseits über Start Up Sport machen. Andererseits tun wir das aber genauso bei vielen weiteren Vereinen, welche im Breitensport tätig sind – die gute Nachwuchsarbeit in den Vereinen ist die Basis für den Spitzensport.

Darüber hinaus verhilft sie den Jugendlichen zu einer sinnstiftenden Freizeit, fördert die sozialen Kontakte und das Gemeinschaftsgefühl.

**Sie haben durch Ihr Engagement auch im Vereinsvorstand hautnah miterlebt, was die Förderungen ermöglichen und bewirken können.**

**Wie würden Sie es Unternehmen schmackhaft machen, Partner im Verein zu werden und warum?**

Ich will nicht überreden aber überzeugen – wenn man jemanden kennt, den man für ein Projekt wie dieses motivieren will, muss er auf die Gugl kommen und selber sehen, wie die Sportler trainieren und welches Herzblut und Engagement dahinter steckt.



Ich glaube, das alleine ist Überzeugung genug. Wenn man das Grundverständnis für den Sport hat und für eine Aufgabe, die über das unternehmerische hinaus geht und auch einen Auftrag für die Jugend und für die Region erkennt, dann glaube ich, ist das ein guter Einstieg.

**Ein kompetentes Management, klare und schlanke Strukturen sowie motivierte Mitarbeiter kennzeichnen den Erfolg Ihres Unternehmens. Glauben Sie, dass man gerade im Sport fürs Berufsleben wichtige Eigenschaften wie z.B. Eigen-Motivation erlernt und davon profitieren kann?**

Davon bin ich überzeugt. Diese Eigenmotivation, die ich tagtäglich in den Betrieb mitnehme, habe ich definitiv über den Sport gelernt. Ich bin natürlich auch bemüht das vorzuleben und meine Mitarbeiter zu motivieren Sport zu betreiben. So sind wir als

Unternehmen auch bei Laufveranstaltungen, wo ich mich über eine rege Teilnahme freue.

**Arbeiten Sie in Ihrem Unternehmen bewusst mit Sportlern oder vormaligen Leistungssportlern zusammen?**

Bewusst nicht. Wenn ich in die Reihen meiner Mitarbeitenden schaue, haben wir natürlich den einen oder anderen Sportler unter uns, aber es ist nicht so, dass es eine Firmenstrategie wäre.

**Was kann ein renommiertes Unternehmen wie Ihres von der Zusammenarbeit mit talentierten Nachwuchssportlern für den Arbeitsalltag lernen?**

Was die Jugendlichen auszeichnet ist, dass sie vieles spontan und aus einem Bauchgefühl heraus machen, in Kombination mit dem Willen, etwas erreichen zu wollen. Davon können wir etwas lernen.

Weber Innenstadtkriterium 2019





# HAEGER & SCHMIDT LOGISTICS

Festliche Stimmung bei der Jubiläumsfeier von Haeger & Schmidt Logistics

## Ein Jahrhundertabend

*Der Veranstaltungsort für das Jubiläum war in jeder Hinsicht angemessen gewählt: Die 1902 gebaute und bis 1911 in mehreren Bauabschnitten erweiterte Kraftzentrale war ein Kernpunkt des Meidericher Hüttenwerks und begleitete die Geschichte von Haeger & Schmidt seit den Gründungsjahren. Seinerzeit wurden aus dieser Halle das Werk und die benachbarte Werksiedlung an der Neubreisacher Straße bis 1965 mit Strom versorgt. Heute ist sie ein Veranstaltungsort mit industriellem Flair im Duisburger Landschaftspark und passte auch mit seiner einzigartigen Atmosphäre zu Haeger & Schmidt Logistics.*

**F**est mit dem Duisburger Hafen verbunden war schon immer der Name Haeger & Schmidt.

**Sören Link:** Zu Beginn der von WDR-Moderatorin Steffi Neu moderierten Feier, sprach Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link zu den Gästen. Er verwies darauf, dass Haeger & Schmidt ja eigentlich schon deutlich älter als 100 Jahre sei und die Herren Robert Haeger und Carl Schmidt bereits seit dem Ende des 19. Jahrhunderts als Fuhrunternehmer tätig waren, damals noch im Hafen Antwerpen. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Unternehmen 1920 in Duisburg-Ruhrort ins Handelsregister eingetragen. Haeger & Schmidt habe sich in einer wechselvollen Branche stets zu behaupten gewusst. Man habe sich allen Veränderungen gestellt und darauf reagiert und dabei gleichzeitig immer eine gute und zuverlässige Arbeit geliefert. Der Name Haeger & Schmidt habe dadurch bei allen Marktteilnehmern einen guten Klang. Die Übernahme durch die österreichische Felbermayr-Gruppe sei ein Glücksfall für Haeger & Schmidt gewesen, man habe eine starke Mutter bekommen, die das eigene Unternehmen stabilisiere und darüber hinaus das Spektrum erweitere, so Link. Als mittelständisches Unternehmen Sorge Felbermayr zudem dafür, dass die Unternehmenskultur erhalten bleibe, die mit sich bringe, dass die Wertschätzung, die dem eigenen Unternehmen gelte, sich in der Wertschätzung der Mitarbeiter abbilde. Der nun anvisierte Hallenneubau im Duisburger Hafen sei ein Bekenntnis zum Standort Duisburg und dafür bedanke er sich als Oberbürgermeister bei Haeger & Schmidt Logistics und Felbermayr gleichermaßen.

**Burkhard Landers:** Der Präsident der Niederrheinischen IHK stellte gleich zu Anfang heraus, dass die Stärken der Stadt Duisburg immer auch die Stärken von Haeger & Schmidt Logistics gewesen seien. So sei das Unternehmen regional in der Montanindustrie groß geworden und habe es verstanden den enormen Wandel im Ruhrgebiet stabil zu überstehen. „Es gibt nicht viele Unterneh-



Die Kraftzentrale im Landschaftspark Duisburg

men, die ein solches Jubiläum feiern können“, so Burkhard Landers, „nicht einmal 0,5 % aller im Hafen ansässigen Unternehmen haben ein vergleichbares Alter erreicht“, hob er hervor. Märkte würden sich stetig verändern, entsprechend müssten dies auch die Unternehmen tun, begleitet von Weitsicht, Fleiß und guter Arbeit. Das schließe auch die Mitarbeiter mit ein, die schon seit Jahrzehnten bei Haeger & Schmidt Logistics und gewissermaßen die Garanten des Erfolgs seien, sagte Burkhard Landers. Auch er begrüßt den Einstieg von Felbermayr bei Haeger & Schmidt Logistics, dies habe Haeger & Schmidt Logistics gefestigt, die Perspektive die Belange des ganzen Unternehmens vor Einzelinteressen zu stellen sei beiden Unternehmen zu eigen. „Langfristige Strategien sind ein Merkmal solcher Familienunternehmen, und sie leben von und mit ihrem sozialen Umfeld“, machte Landers klar. Die Strahlkraft von Haeger & Schmidt Logistics sei längst überregional und eine Bereicherung für den Standort Duisburg, schloss Burkhard Landers seine Glückwunschsprache.



Die Feier bestach durch industrielles Flair ...

**Bernhard Osburg:** Der Sprecher des Vorstands der thyssenkrupp Steel Europe AG, schloss sich in seiner Laudatio seinen beiden Vorrednern an. Für ihn als Vertreter eines großen Stahlunternehmens, das traditionell mit Haeger & Schmidt Logistics verbunden sei, sei es besonders heraushebenswert, dass Haeger & Schmidt Logistics ein Supplier sei „der Thyssen in seiner DNA versteht“, so Osburg. „Bei vielen Unwägbarkeiten und Störungen handelt Haeger & Schmidt Logistics immer schnell und flexibel, nötigenfalls ohne langwierige Absprachen und immer in unserem Sinne, das ist für uns ein sehr wertvolles Merkmal“, betonte Osburg. Er wünschte Haeger & Schmidt Logistics wei-



Die Geschäftsführer von Haeger & Schmidt Peter Stöttinger, Per Nyström (CFO) und Heiko Brückner (CEO) | Bild: HSL | Helke Kaldenhoff

tere 100 Jahre, die sie ebenso positiv gestalten würden, davon sei er überzeugt.

**Erich Staake:** Der Chef des Hafens Duisburg ließ es sich natürlich auch nicht nehmen, zu gratulieren. Der Duisburger Hafen sei froh darüber, dass man Haeger & Schmidt Logistics über eine so lange Zeit begleiten konnte. Immer schon sei es darum gegangen, sich gegenseitig zu helfen und voranzubringen. Haeger & Schmidt Logistics habe bei seinen Entscheidungen und Investitionen schon immer Kontinuität bewiesen und diese sei wichtig für den Erfolg. Man habe den Wandel im Ruhrgebiet gemeinsam gut überstanden und bewiesen, dass man sich auf Veränderungen einstellen kann. Große Investitionen, wie der Kranneubau auf der Stahlinsel, zeige einen klugen Blick in die Zukunft und eine Treue zum Standort, man habe sich stets an die Erfordernisse aus Industrie und Handel angepasst. Die Übernahme durch Felbermayr sei ein Glücksfall



... und hochwertige Unterhaltung | Bilder: Heying

gewesen, man habe aktive Investoren gewonnen, die nicht nur fordern. Haeger & Schmidt Logistics werde man auch weiterhin partnerschaftlich begleiten und unterstützen.

**DI Horst Felbermayr & Heiko Brückner:** DI Horst Felbermayr leitet das Familienunternehmen Felbermayr, Heiko Brückner ist CEO der Haeger & Schmidt Logistics. Beide nahmen sichtlich erfreut die Glückwünsche der Laudatoren entgegen, bevor auch sie sich an die Gäste wandten. Heiko Brückner erinnerte daran, dass das Unternehmen schon immer neue Wege gegangen sei. Inzwischen decke man die Bereiche Binnenschifffahrt, Projektlogistik, Inter-



WDR-Moderatorin Steffi Neu interviewt Heiko Brückner und DI Horst Felbermayr | Bild: HSL | Helke Kaldenhoff

modalverkehre, Terminalaktivitäten, Short Sea und Shipping & Forwarding ab und ist mit anderen Binnenhäfen, wie Andernach, Kehl und Lauterbourg eng verbunden und habe zusammen mit Kunden verhindern können, dass Haeger & Schmidt Logistics in die falschen Hände geriet. DI Horst Felbermayr ergänzte, dass man bei Felbermayr schon immer weitverzweigt aufgestellt sei und dies auch zur Unternehmensphilosophie gehöre. Zu Haeger & Schmidt Logistics habe auch vor der Übernahme eine lange Verbindung bestanden und man habe auch das Management gut gekannt und geschätzt. Daher sei die Entscheidung, das Unternehmen in die Felbermayr-Gruppe aufzunehmen, folgerichtig und strategisch erfolgt. Man werde sich, außer bei großen und grundsätzlichen Entscheidungen, auch weiterhin nicht in das operative Geschehen einmischen. Das Vertrauen zueinander sei ausgeprägt und eine gute Basis für die Zusammenarbeit, betonten DI Horst Felbermayr und Heiko Brückner.

**Martin Heying**

# Seit 100 Jahren Dienstleister im Hafen

Carl Schmidt und Robert Haeger wurden von den Traditions-Stahlfirmen angelockt. Seitdem werden hier tonnenweise Coils oder Bleche umgeschlagen. Neue Halle für zwölf Millionen Euro geplant

Von Fabienne Piepiora

Ruhrort. Auf der Stahlinsel im Duisburger Hafen ist seit 100 Jahren „Heavy Metal“ angesagt. Der Mittelständler „Haeger & Schmidt Logistics“ (HSL) schlägt hier seit 1920 Stahl in allen erdenklichen Formen um. Bleche, Brammen, Drahtrollen und Rohre werden per Lkw oder Bahn angeliefert und dann in die weite Welt verschifft. Zu den Kunden gehören etwa ThyssenKrupp, Arcelor-Mittal und Valloirec. Damals waren es die Rheinischen Stahlwerke, die die Herren Robert Haeger und Carl Schmidt nach Duisburg lockten, damit sie einen neuen Standort der Spedition gründeten.

### Keine Binnenschiffer-Romantik

Die Firma ist streng genommen noch etwas älter. Robert Haeger und Carl Schmidt machten sich erstmals 1887 in Antwerpen selbstständig. Doch die belgische Regierung beschlagnahmte den Betrieb nach dem Ersten Weltkrieg. Die Duisburger Firmen brauchten einen Dienstleister, der für sie den Stahl zu den großen Seehäfen brachte. So kamen die beiden ins Ruhrgebiet. „Auch heute ist Antwerpen noch der wichtigste Seehafen für Stahlprodukte“, erklärt Heiko Brückner, Sprecher der HSL-Geschäftsführer. Er ist seit den 1980er Jahren dabei, hat als Speditionskaufmann-Azubi angefangen und für die Unternehmensgruppe



Die hellblauen „Haeger & Schmidt“-Hallen, die über das Hafenbecken ragen, sind von weitem zu sehen. In den 1980er Jahren war die damalige Thyssen-Tochter mit dieser Bauweise Pionier. FOTO: HANS BÜSSSEY

seitdem neue Geschäftszweige mitentwickelt. „Wir hatten schon immer Kräne, hier wurde auch vor 100 Jahren nie per Hand verladen“, erzählt er lüchelnd. Mit der Binnenschiffer-Romantik wie sie etwa die TV-Serie „MS Franziska“ vermittelte, hatte das Geschäft sowieso noch nie etwas zu tun, auch wenn sich immer noch der eine oder andere Schiffsjunge mit Name und Datum an der Spundwand verewigt. Das Geschäft ist schnelllebig.

Die Ware wird angeliefert und verladen oder gelagert. Ein riesiger Kran hievt gerade eine Bandstahlrolle, Coil genannt, vom Lagerplatz. Gekonnt bugsiert der Kranführer das rund 24 Tonnen schwere Material in einen Container. Die Käten werden längst nicht mehr nur mit Dingen des täglichen Bedarfs gefüllt, sondern eben auch mit Stahl. „Damit flecken sie im Warenverkehr mit“, erklärt der kaufmännische Geschäftsführer Per Nyström. 1000 Boxen werden jeden Monat „gestaut und gesichert“.

von weitem zu sehen. Sie bieten Schutz für empfindliche Güter. 1980 war die damalige Thyssen-Tochter mit dieser Bauweise Pionier im Duisburger Hafen, 1990 wurde die zweite gebaut. Im Jubiläumjahr soll der Spatenstich für eine dritte erfolgen. Dort, wo sich jetzt noch ein Freilager befindet, wird eine weitere, 9.180 Quadratmeter große, Halle mit zwei 40-Tonnen-Kränen errichtet. Zwölf Millionen Euro werden vom österreichischen Mutterkonzern Felbermayr, zu dem Haeger & Schmidt Logistics inzwischen gehört, investiert.

Auf der Stahlinsel geht es ruhig und routiniert zu. 9,1 Millionen Tonnen werden pro Jahr umgeschlagen und transportiert, außerdem 400.000 Standardcontainer. Europaweit zählt die Unternehmensgruppe mehr als 200 Mitarbeiter und macht über 170 Millionen Euro Umsatz. Ein Motorschiff, die „Schwelger“, nennt die Firma noch ihr eigen, der Rest der Flotte



Im Binnenschiffahrtsmuseum ist diese alte Werbung zu finden.

ist langfristig gechartert. „Das funktioniert wie bei der Straßenbahn. Die Unternehmen, die mit uns Transport-Verträge haben, wissen, wann wir fahren und buchen dann“, beschreibt Nyström das Prozedere. „Die heutige Stahlproduktion ist Hightech, entsprechend vorsichtig müssen wir beim Verladen sein.“ Mit seinen aktuell 23.500 Quadratmetern offener Lager- und Umschlagfläche gehört das Unternehmen zu den „bedeutendsten Dienstleistern für die Stahlindustrie in Duisburg“, wirbt Nyström. Brückner ergänzt: „Auch dem absehbareren Strukturwandel der Stahlindustrie kommen wir mit unserem neuen Stahl-Hub entgegen.“ Zudem sei die Investition ein Bekenntnis zu Duisburg. Geplant und gebaut wird die Halle von Duisport und soll im ersten Quartal 2021 fertig sein. „Wir sind mit unseren Kunden, Partnern und Mitarbeitern gut für die Zukunft aufgestellt“, blickt Brückner zufrieden nach vorne.



Per Nyström, Heiko Brückner und Peter Stöttiger leiten HSL heute.



Robert Haeger und Carl Schmidt gründeten das Unternehmen.

### Europaweit 200 Mitarbeiter

Gearbeitet wird „trimodal“, das heißt, die Ware wird über Gleise per Bahn, mit Lkw über die Straße oder eben per Schiff abgefertigt. Von der Stahlinsel im Südhafen geht's per Transporter zum gegenüberliegenden DeCelle-Terminal und dann aufs Schiff. Die riesigen Hallen, die über das Hafenbecken ragen, prägen die Szenerie und sind schon

## Bewegte Geschichte mit Wandel und Wachstum

Manches kuriose Dokument, darunter eine Speisekarte, findet sich im Binnenschiffahrtsmuseum

Kurz nach der Neugründung vor 100 Jahren am Duisburger Standort übertrugen Robert Haeger und Carl Schmidt ihre Anteile an ein Tochterunternehmen der Rheinischen Stahlwerke AG mit. In einer Selbstauskunft, die im Binnenschiffahrtsmuseum zu finden ist, heißt es, dass das Stammkapital zehn Millionen D-Mark betrug.

1926, schlossen sich verschiedene Stahlproduzenten, darunter die Erzgruben und Betriebe der Rheinischen Stahlwerke sowie die August Thyssen-Hütte in Bruckhausen zu den Vereinigten Stahlwerken zusammen. Rhein Stahl verkaufte Haeger & Schmidt an Raab Karcher, Raab Karcher wiederum gehörte seit 1906 zur Bergwerks AG, die ebenfalls 1926 den Vereinigten Stahlwerken beitrug.

Zahlreiche Betriebe der Vereinigten Stahlwerke ließen ihre Güter von Haeger & Schmidt abwickeln.

„Dies war die Grundlage für ein kräftiges Wachstum und bald konnte das Tausend-Fenster-Haus als Firmensitz bezogen werden“, heißt es in der Chronik. Nach dem Zweiten Weltkrieg tat das Wirtschaftswunder sein Übriges. „Neben der Binnenschiffahrt spielten auch andere Transporte eine immer größere Rolle“, erinnert sich Heiko Brückner. 1962 wird die Lkw-Spedition Rheinkrant gegründet und 1967 übernahm die August Thyssen-Hütte. Damit gehörte sie zu den großen Reedereien auf dem Rhein.

„In den 1980er Jahren kam das Short Sea-Geschäft mit den Küstenmotorschiffen hinzu. Auch für den Containerverkehr wurde im Unternehmen ein eigener Bereich aufgebaut“, erklärt Brückner. Erfolge wurden gefeiert. Zu den kuriosen Fundstücken im Museum gehört eine Speisekarte von der Veranstaltung „Niederrhein in Plammen“ am



1920 wurde der Gewerbebetrieb angemeldet. BEPOT: JOSE SCHIMMEL

16. September 1983. Die Gäste bekamen etwa „Doppelte Kraftbrühe Royal“, mild gepökelten Bauernschinken und eine Eisbombe samt Schlagsahne.

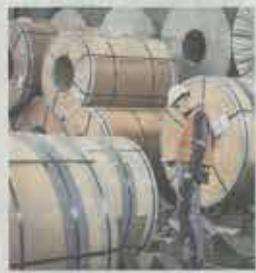
1998 verkaufte die Thyssen AG ihre Transport-Sparte – so kam es, dass das Unternehmen Teil der bel-

gischen Bahn SNCB wurde. Nach 15 Jahren trennten sich die Belgier wieder und das österreichische Logistik-Familienunternehmen Felbermayr übernahm Haeger & Schmidt Logistics. „Das war ein großes Glück“, findet Brückner. Und Horst Felbermayr, der das Unternehmen in dritter Generation führt, sagt: „Wir konnten uns ja schon von gemeinsamen geschäftlichen Aktivitäten, das passt sehr gut.“ Er sei mit der Entwicklung sehr zufrieden.

Duisport-Chef Erich Stanke spricht dem Traditionslogistiker seine Glückwünsche aus: „Über all die Jahre hat Haeger & Schmidt Logistics bei Entscheidungen und Investitionen Kontinuität bewiesen und damit nicht nur die Grundlagen für geschäftlichen Erfolg gelegt, sondern den Duisburger Hafen sowie die Region nachhaltig gestärkt.“ Gemeinsam habe man den Strukturwandel im Ruhrgebiet bewältigt.



9,1 Mio. Tonnen werden pro Jahr umgeschlagen. FOTO: S. LARSEN



„Stahlproduktion ist Hightech“, entsprechend sorgsam werden die Coils verladen.

## Felbermayr-Einsatz für die Getränkeindustrie

28.05.2020

**Im Pfanner-Werk im oberösterreichischen Enns wurde eine rund 25 Tonnen schwere Fruchtsaftpresse ausgetauscht**



Bild: Felbermayr, Wolfgang Simlinger

„Fruchtsaft machen kann er, der Pfanner“, lautet der Slogan des Getränkeherstellers mit Stammsitz in Vorarlberg. Seit 1985 geschieht das auch am Werkstandort im oberösterreichischen Enns. Damit das so bleibt, wurde im April eine etwa 25 Tonnen schwere Fruchtsaftpresse durch die Felbermayr-Schwermontage erneuert.

Die jetzt eingebaute neue Presse wurde bereits im Vorjahr angeliefert, dann allerdings zwischengelagert. „Im Februar dieses Jahres brachten wir sie zum Standort, wo finale Vorbereitungen für den Einbau der Presse durchgeführt wurden“, blickt Herbert Gruber, von der Niederlassung Linz zurück. Als Leiter der Abteilung Einbringung war er maßgeblich an der Ausarbeitung dieses Projektes beteiligt. Zum Einsatz kam dafür ein spezielles Hubgerüst mit vier Stempel und einer jeweiligen Hubkraft von maximal 50 Tonnen.

„Das Besondere an diesem Hubgerüst ist die schmale Bauform. Dadurch kann es auch unter besonders beengten Platzverhältnissen zum Einsatz kommen“, erklärt Herbert Gruber und präzisiert: „Um die 25 Tonnen schwere Presse vom 2,6 Meter hohen Fundament heben zu können, wurden je zwei Stempel vor und hinter der Presse aufgestellt. Mittels zweier auf den Hubgerüsten montierter Kopfträger haben wir dann die 6,6 Meter lange und 3 Meter breite Maschine vom Fundament gehoben und auf einem Schienenverschiebesystem abgesetzt.“

Da eine Bandpresse den Weg zur Ausfahrt versperrte und ein Abbau dieser Presse nur mit hohem Aufwand bewerkstelligt hätte werden können, wurde dieses Hindernis mit dem Schienensystem umfahren. „Währenddessen haben wir an der neuen Presse finale Montagearbeiten durchgeführt“, schildert Herbert Gruber.

Für die Manipulation der schweren Teile am Produktionsstandort kamen ein Mobilkran mit 250 Tonnen Traglast, Gabel- und Teleskopstapler sowie ein Schwertransportfahrzeug zum Einsatz. Die neue Presse wurde, in umgekehrter Reihenfolge zur Ausbringung, eingebracht. Jedoch wiegt die neue Presse etwa 43 Tonnen und ist rund zweieinhalb Meter länger als die alte. Das machte die Einbringung schwierig: „Letztendlich hatten wir noch etwa zwei Zentimeter Luft“, rekapituliert Herbert Gruber.

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)

## Schwertransport: Im Schrittempo um enge Kurven



Fast 40 Meter lang ist der Schwertransport, der sich in der Nacht zum Sonnabend von der Nordhorner Werkstätten GmbH aus in Bewegung setzte. Foto: Westdörp

17.05.2020, 13:30 Uhr

**Ein fast 40 Meter langer Schwertransport mit einer sogenannten Rektifikationskolonne ist in der Nacht zum Sonnabend durch Nordhorn gerollt. Der Lastzug mit der riesigen Stahlröhre hatte schon zu Beginn seiner Reise einige Herausforderungen zu meistern.**

Nordhorn Dreieinhalb Monate Arbeit und mehr als 4000 Arbeitsstunden stecken in der sogenannten Rektifikationskolonne, die bei der Nordhorner Werkstätten GmbH für eine Anlage zur Herstellung von Bioethanol in Österreich gebaut wurde. Am Freitag musste die 34 Meter lange, zwei Meter dicke und 47 Tonnen schwere Stahlröhre ihre 870 Kilometer lange Reise von der Nordhorner Twentestraße nach Österreich antreten, um spätestens am Dienstag rechtzeitig auf der Baustelle einzutreffen.

Ein enger Zeitplan, der die Transportplaner nicht nur wegen der Dimensionen des Bauteils vor einige Herausforderungen stellte. Denn schon auf den ersten Metern des Transports gab es gleich zwei Hindernisse: Das erste war der Transportweg selbst. Er führte über die Alfred-Mozer-Straße. Und dort laufen zurzeit Fahrbahnerneuerungen. Noch bis Freitagmittag war dort neuer Asphalt aufgebracht worden. Der darf üblicherweise erst nach 24-stündiger Aushärtezeit befahren werden. In Abstimmung mit der Stadt und der Baufirma wurde das Fahrverbot auf zwölf Stunden verkürzt. So durfte der Schwertransport sich nachts um 2 Uhr in Bewegung setzen.

Auf die Minute genau um 2 Uhr warf Fahrer Bruno Niederstätter den 530-PS-Motor seines Scania an. Die 47-Tonnen-Last auf seinem vierachsigen Teleskoptrailer macht ihm keine Sorgen. Der

Österreicher ist die Ruhe selbst, er hat schon ganz andere Lasten durch Europa kutschiert. Im gelben Blitzlichtgewitter der beiden Begleitfahrzeuge lässt „der Niederstätter Bruno“ den knapp 40 Meter langen Sattelzug langsam anrollen. Nach wenigen hundert Metern kommt die erste Kurve – „kein Thema“ – und dann die frisch asphaltierte Alfred-Mozer-Straße. Also runter vom Gas. Ganz langsam, im Schrittempo, lässt Niederstätter den Transportzug über den Asphalt rollen, zentimetergenau vorbei an den rot-weißen Absperrbaken in der Fahrbahnmitte. Sie sollen nicht nur die noch fehlenden Fahrbahnmarkierungen ersetzen, sondern auch verhindern, dass die Räder des Lastzugs über die Naht zwischen den beiden Asphaltbahnen rollen. Für den Niederstätter und das Begleitkommando kein Problem.

Knifflig wird es dann an der Ampelkreuzung Ootmarsumer Weg/Euregiostraße. Hier kann ein so langes Gefährt nicht einfach eine 90-Grad-Kurve fahren und in die Euregiostraße einbiegen. Ampelmasten, Verkehrsinseln und Bäume versperren dem Transport die Kurvenfahrt. Da muss rangiert werden: In „Sägefahrt“ immer wieder vor und zurück, um den langen Lindwurm Zug um Zug in die neue Fahrtrichtung zu drehen. Vor einigen Monaten hatte das beim letzten derartigen Transport fast zwei Stunden gedauert und Fahrern wie Begleitern den Schweiß auf die Stirn getrieben.

Diesmal nicht. Bruno Niederstätter hat die Kreuzung und die Ausmaße seines Lastzugs genau im Visier. Die beiden Begleitfahrzeuge haben die Straßen abgesperrt, auf denen zurzeit nachts sowieso kaum jemand fährt. Dann rollt der 40-Meter Zug erst geradeaus über die Kreuzung in den Ootmarsumer Weg – aber auf der Gegenfahrbahn! Im Stand schwenken die vier Lenkachsen des Aufliegers wie von Geisterhand gesteuert in die Gegenrichtung. Der Fahrer lenkt sie per Fernsteuerung hydraulisch aus dem Führerhaus und setzt dann langsam zurück. Das wiederholt sich vier-, fünfmal. Jedes Mal kommt das lange Heck des Transports ein wenig mehr herum, dabei passiert die Ladung im Zentimeterabstand Ampelmasten und Baumstämme. Dann ist der Transportzug rum. Keine 20 Minuten hat der Österreicher für sein Kurvenmanöver gebraucht.

Hinter dem ersten Begleitfahrzeug, an dessen Motorhaube ein Transparent mit der Aufschrift „Hilfspolizei“ wohl den Weg frei machen soll, tritt der Sattelzug mit der Rektifikationskolonne seine Reise in Richtung Autobahnanschlussstelle Isterberg an. Die weiteren Kurven und Abzweigungen bis dorthin passiert er, ohne anzuhalten.

Über Bad Oeynhausen, Magdeburg und München soll der Transport spätestens Dienstag seinen Bestimmungsort in Österreich erreichen. Nur an diesem Tag steht dort ein 500-Tonnen-Kran bereit, um den Stahlbehälter abzuladen und aufzustellen.

Am heutigen Sonntagabend schickt die Werkstätten GmbH dem Rektifikationsbehälter einen zweiten Transport hinterher. Am Abend geht ein sogenannter Maischebehälter auf die Reise nach Österreich. Dieser Behälter fällt zwar mit drei Metern Durchmesser etwas üppiger aus, ist aber „nur“ 23 Meter lang. Daher werden bei diesem Transport keine größeren Probleme erwartet.



© Felbermayr

## Trimodal an den Schnittstellen

Der österreichische Schwergutlogistiker Felbermayr ist mit seinen Binnenschiffsaktivitäten mehr als zufrieden. Künftig soll der Transport über die Wasserstraßen noch stärker in den Fokus rücken. Am Stammsitz Wels entsteht eine neue Firmenzentrale

Von Krischan Förster

Erst vor wenigen Wochen hatte Haeger & Schmidt den 100. Geburtstag in Duisburg gefeiert. Und im österreichischen Wels feierte man mit. Denn seit inzwischen sechs Jahren gehört der Logistiker zur Felbermayr-Gruppe. Mit der Übernahme sowohl von Haeger & Schmidt als auch mit dem Ausbau des Krefelder Schwerlastterminals hatte das Unternehmen seine Deutschland-Aktivitäten und sein Portfolio erheblich ausgebaut.

»Wir sind mit der Entwicklung mehr als zufrieden«, sagt Felbermayr-Geschäftsführer Peter Stöttinger. In den Plänen des führenden Schwerlogistikkonzerns spielen die deutschen Unternehmen eine wichtige Rolle. Felbermayr hat das Geschäft in 27 operativen Tochtergesellschaften in den Bereichen Schwergut, Transport- und Hebeteknik sowie Tief- und Hochbau organisiert.

Wohl nur wenige Logistikunternehmen sind in den letzten Jahren so schnell gewachsen wie der oberösterreichische Schwerguttransport- und Hebe-



Geschäftsführer Peter Stöttinger

technikspezialist. Das 1967 von Horst Felbermayr gegründete Unternehmen ist an 69 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten.

Horst Felbermayr hatte 1967 zusammen mit Gattin Gisela die väterliche Transportfirma im österreichischen Wels mit ganzen vier Lkw übernommen. Innerhalb von 50 Jahren baute er einen internationalen Industriedienstleister mit insgesamt 2.700 Mitarbeitern und einem Umsatz von 637 Mio. € (2018) auf.

Immer wieder kamen neue Geschäftsfelder wie Kranvermietung, Binnenschifffahrt, Tief- und Wasserbau oder Umwelttechnik hinzu. Erst jüngst war der Seniorchef und Aufsichtsratschef verstorben, doch schon vor Jahren hatte er das operative Geschäft in die Hände seines gleichnamigen Sohnes gelegt.

Mitte der 1990er-Jahre erfolgte der Einstieg in trimodale Schwerlasttransporte mit einem ersten, eigenen Schwerguthafen in Linz. 1997 ging Felbermayr nach Deutschland und gründete die erste Niederlassung in Nürnberg. 2000 folgte der zweite Standort in Verden. 2013 wurde das Duisburger Unternehmen Haeger & Schmidt übernommen und das Portfolio für Massengut- und Containertransporte sowie Shortsea-Transporte erweitert. Auch ein Terminal mit überdachten Umschlagmöglichkeiten in Duisburg ergänzt seither das Leistungsspektrum. 2015 folgten im Rheinhafen Krefeld eine neue Schwerguthalle und ein Schwerlastterminal.

Rund 200 Mio. € an Umsatz werden in Deutschland erwirtschaftet, dem in-

zwischen wichtigsten Markt außerhalb Österreichs. Auf dem Wasser und mehr noch mit trimodalen Transportangeboten wollen die Österreicher auch in den kommenden Jahren wachsen. »Wir verbinden mit unseren Häfen und unseren Binnenschiffsaktivitäten die Nordsee mit dem Schwarzen Meer«, sagt Stöttinger. Man sitze quasi in der Mitte dieser Achse bei jeweils einer zweiwöchigen Reisezeit in die Seehäfen. Es gebe in beide Richtungen leistungsfähige Transportsysteme, ob nun mit Leichtern oder Selbstfahrern, eigenen oder eingearbeiteten Einheiten.

Künftig wolle Felbermayr noch mehr Kunden vom Konzept der drei Verkehrswege überzeugen. Es gehe immer darum, die kostengünstigste und effizienteste Transportlösung, auch in der Kombination von Bahn, Lkw und Schiff anzubieten. Gerade bei Schwerlasttransporten, die zunehmend mittels Schiffen bewegt werden könnten, sieht Stöttinger die größten Chancen und das Unterneh-



© Felbermayr



Das Terminal in Krefeld gehört seit 2015 zu Felbermayr. In Wels entsteht eine neue Firmenzentrale

men mit den drei Umschlag-Schnittstellen, also den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasser, gut gerüstet.

Linz ist dabei der größte Standort, gefolgt von Krefeld und Wien. »Und wir werden immer unser Bestes tun, um das Portfolio stetig zu erweitern.« So wird über Haeger & Schmidt gerade eine weitere Beteiligung an einem Seehafenterminal verhandelt. Weitere Details will Stöttinger vorerst noch nicht nennen.

Im heimischen Wels spiegelt sich die erfolgreiche Entwicklung der vergangenen Jahre: Dort entsteht für rund 50 Mio. € eine neue Unternehmenszentrale, im kommenden Sommer soll sie eröffnet werden. Auf einer Gesamtfläche von 100.000 m<sup>2</sup> werden rund 40.000 m<sup>2</sup> verbaut. In den neuen Büros, Werkstätten und Hallen werden rund 700 Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz finden. ■

kranmagazin.de 04/2020

### **Uneingeschränktes Leistungsangebot trotz Pandemie**

8 Apr 2020, 4:19pm



Felbermayr ist trotz der Corona-Pandemie mit den Geschäftsfeldern Kran- und Bühnenvermietung, Spezialtransport und Bau aktiv.

Die Ausbreitung der Pandemie „Coronavirus COVID-19“ hält die Welt in Atem. Damit verbunden sind national unterschiedliche Regelungen die Arbeitsabläufe nicht oder nur erschwert möglich machen. Unter konsequenter Einhaltung behördlicher Erlasse und Empfehlungen bietet Felbermayr aber dennoch sein Leistungsangebot in der Schwergutlogistik, der Kran- und Arbeitsbühnenvermietung sowie im Bau weiter an.

„Ziel ist es, unsere Kunden auch unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen bestmöglich zu unterstützen“, sagt Geschäftsführer Horst Felbermayr und setzt fort: „Dabei hat der Schutz der Gesundheit aller beteiligten Arbeitskräfte höchste Priorität.“ So wurden die Mitarbeiter in allen Bereichen über Schutzmaßnahmen zur Eindämmung der Pandemie informiert. Das gilt sowohl für Spezialtransporte, die Kran- und Arbeitsbühnenvermietung sowie das Bauwesen.

#### **Schwergutlogistik trotz Pandemie**

Wo möglich und sinnvoll, wird gearbeitet. Das trifft auch auf das Geschäftsfeld Schwergutlogistik zu. „Unsere Niederlassungen sind je nach Bedarf besetzt und die Mitarbeiter in redundante Teams eingeteilt. Somit können bei einer allfälligen Infektion an einem Standort Mitarbeiter, die vorher im Homeoffice tätig

waren, übernehmen. „Damit ist die Einsatzbereitschaft immer gewährleistet“, erklärt Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebeteknik und setzt fort: „Damit sind wir bestmöglich für die Abarbeitung von Aufträgen unserer Kunden gerüstet.“ Leider sei das Arbeiten aufgrund nationaler Bestimmungen dennoch nicht immer möglich. Im Sinne der Eindämmung der Pandemie sei das aber zu akzeptieren.

#### **Baugewerbe optimistisch**

„Derzeit arbeiten wir an einer Evaluierung der Baustellen und prüfen, wo eine Arbeitsaufnahme, aufgrund der vorherrschenden Bedingungen, möglich und sinnvoll ist“, heißt es seitens des Geschäftsführers Stefan Hielle vom Felbermayr-Bauwesen. Hielle ist aber optimistisch: „Der Stillstand wird beendet. Bis nach Ostern werden wir wieder nahezu alle Baustellen in Österreich reaktiviert haben.“ Dieser Optimismus beruht auf konstruktiven Gesprächen zwischen den Sozialpartnern und der Bauwirtschaft sowie in der Verfügbarkeit ausreichender Schutzausrüstung. Denn auch für Hielle steht die Gesundheit seiner Mitarbeiter sowie von Kunden und Lieferanten über allem.

# 100 Jahre im Duisburger Hafen zu Hause

**Festlicher Rahmen bei der Jubiläumsfeier von  
Haeger & Schmidt Logistics.**

(dü) Der Veranstaltungsort für den Galaabend Ende Februar war in jeder Hinsicht angemessen gewählt: Die 1902 gebaute und bis 1911 erweiterte Kraftzentrale war ein wesentlicher Teil des Meidericher Hüttenwerks und begleitete die Geschichte von Haeger & Schmidt seit den Gründungsjahren. Heute ist die Halle ein Veranstaltungsort mit industriellem Flair im Duisburger Landschaftspark. Das einzigartige Ambiente passte zum festlichen Rahmen der Jubiläumsfeier von Haeger & Schmidt Logistics (HSL), zu der CEO Heiko Brückner 500 geladene Gäste begrüßte.

Branchenbekannte Redner kommentierten die wechselvolle Geschichte des Traditionsunternehmens. Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link beispielsweise wies auf die belgischen Wurzeln der Firma hin, denn Robert Haeger und Carl Schmidt hatten ihre Spedition Haeger & Schmidt 1887 im Hafen Antwerpen gegründet. Am 5. Januar 1920 wurde sie in das Handelsregister in Duisburg eingetragen und ist seither eng mit dem Duisburger Hafen verbunden.

Der Präsident der Niederrheinischen IHK, Burkhard Landers, stellte in seinem Grußwort heraus, dass die Stärken der Stadt Duisburg immer auch die Stärken von Haeger & Schmidt Logistics gewesen seien. So sei das Unternehmen in der Mon-

tanindustrie groß geworden und habe es stets verstanden, den enormen Wandel im Ruhrgebiet stabil zu überstehen. „Es gibt nicht viele Unternehmen, die ein solches Jubiläum feiern können“, so Burkhard Landers.

Der Vorstandssprecher der Thyssenkrupp Steel Europe AG, Bernhard Osburg, machte in seiner Laudatio auf die 100 Jahre währende enge Verbindung von Haeger & Schmidt mit den großen Stahlunternehmen in Duisburg aufmerksam. Er hob besonders hervor, dass der Logistikdienstleister ein Supplier sei, „der Thyssen in seiner DNA versteht.“ „Bei vielen Unwägbarkeiten und Störungen handelt Haeger & Schmidt Logistics immer schnell und flexibel, nötigenfalls ohne langwierige Absprachen und immer in unserem Sinne, das ist für uns ein sehr wertvolles Merkmal“, betonte Bernhard Osburg. Er wünschte dem Unternehmen weitere 100 Jahre, die es ebenso positiv gestalten werde. Davon sei er überzeugt.

## **Strukturwandel im Ruhrgebiet bewältigt**

Der Vorstandsvorsitzende der Duisburger Hafen AG, Erich Staake, erinnerte in seiner Festrede an die langjährige enge geschäftliche Symbiose zwischen Haeger & Schmidt Logistics und den Duisburger Häfen. Dabei sei es immer darum gegangen,

sich gegenseitig zu helfen und voranzubringen. Bei wichtigen Entscheidungen und bedeutenden Investitionen habe das Unternehmen Kontinuität bewiesen und damit die Grundlagen für geschäftlichen Erfolg gelegt. Gemeinsam habe man den Strukturwandel im Ruhrgebiet bewältigt und bewiesen, dass man sich auf Veränderungen einstellen und neue Aktionsfelder erschließen könne. Der Kranneubau und die geplante neue Lagerhalle auf der Stahlinselseiten zukunftsweisende Investitionen und ein Bekenntnis zum Standort Duisburg. „Haeger & Schmidt hat sich flexibel an die Erfordernisse aus Industrie und Handel angepasst und mit dem Containerverkehr neue Handlungsfelder erschlossen“, lobte Erich Staake. Die Übernahme durch das österreichische Familienunternehmen Felbermayr im Jahre 2013 sei für die weitere Entwicklung ein Glücksfall gewesen. So habe man aktive Investoren gewonnen, die

nicht nur fordern, sondern auch fördern. duiSport werde Haeger & Schmidt Logistics weiterhin partnerschaftlich begleiten und unterstützen, so Erich Staake.

Mit zwei modernen Trockenumschlagshallen, die insgesamt 8.000 Quadratmeter Lagerfläche bieten, und einer 13.500 Quadratmeter großen Freilagerfläche zählt Haeger & Schmidt Logistics zu den bedeutendsten Dienstleistern für die Stahlindustrie in Duisburg. Das Terminal im Hafenbecken Ruhrort-Südhafen heißt „Stahlinsel“. Auf der trimodalen Logistikkreuzung mit mehreren Gleisanschlüssen werden jährlich mehr als 750.000 Tonnen Stahlprodukte umgeschlagen und weltweit zum Versand gebracht. Mehr als 1.000 Container werden jeden Monat in den HSL-Hallen professionell gestaut, gesichert und meist über benachbarte Terminals per Binnenschiff auf die Reise geschickt. Im konven-



**V. l. n. r.:** Die Geschäftsführer von Haeger & Schmidt Logistics Per Nyström (CFO), Peter Stöttlinger, Moderatorin Steffi Neu und Heiko Brückner (CEO).

© HSL | Heike Kaldenhoff



© HSL | Heike Kaldenhoff



**WDR-Moderatorin Steffi Neu (v. l.) interviewt Heiko Brückner und Horst Felbermayr**

tionellen Umschlag von Stahlprodukten, Stückgut und Schwerekolli werden an 300 Metern Kailänge jährlich mehr als 600 Binnen- und Küstenmotorschiffe abgefertigt.

### **Ausbau der Stahlinsel**

Im Jubiläumsjahr 2020 setzt Haeger & Schmidt Logistics mit dem Ausbau der Stahlinsel zum multifunktionalen Hub in Duisburg erneut ein Zeichen. Das Gelände wird um 7.500 Quadratmeter erweitert, auf denen ein Bürogebäude und eine Lkw-Hof geplant sind. Ein Teil der Freilagerfläche wird für den Bau einer 9.200 Quadratmeter großen, beheizbaren Halle genutzt. Sie wird mit zwei 40-Tonnen-Kränen ausgestattet. Außerdem ist geplant, zwei Halbzuggleise in die Halle zu legen, so dass sie sowohl von Güterzügen als auch Lkw angefahren werden kann. Insgesamt stehen auf der Stahlinsel künftig 29.000 Quadratmeter Fläche zur Verfügung. Unterstützt wird das Unternehmen hier von der duisport consult GmbH.

### **Leistungsqualität verbessern**

Mit dem Ausbau will Haeger & Schmidt Logistics die Leistungsqualität des



**Die Simulation zeigt die neue beheizbare 9.200 Quadratmeter große Halle, die oberhalb der linken wasserüberkragenden Halle im Jubiläumsjahr 2020 mit Unterstützung der duisport Bauabteilung gebaut wird.**



Terminals im Duisburger Hafen noch einmal deutlich verbessern. HSL-CEO Heiko Brückner erinnerte daran, dass das Unternehmen in den vergangenen 100 Jahren immer wieder neue Wege gegangen sei. Inzwischen decke man die Bereiche Binnenschifffahrt, Projektlogistik, Intermodalverkehre, Terminalaktivitäten, Short Sea und Shipping & Forwarding ab und sei mit anderen Binnenhäfen wie Andernach, Kehl und Lauterbourg eng verbunden. Horst Felbermayr, Vorsitzender der Geschäftsführung der Felbermayr Holding, ergänzte, dass das Familienunternehmen schon seit jeher weitverzweigt aufgestellt sei. Zu Haeger & Schmidt Logistics habe schon vor der Übernahme eine lange Verbindung bestanden und man habe das Management geschätzt. Daher sei die Entscheidung, das Unternehmen in die Felbermayr-Gruppe aufzunehmen, folgerichtig gewesen. Man werde sich, außer bei grundsätzlichen Fragen, auch weiterhin nicht in das operative

## Im Jubiläumsjahr 2020 setzt Haeger & Schmidt Logistics mit dem Ausbau der Stahlinsel zum multifunktionalen Hub in Duisburg erneut ein Zeichen.

Geschehen einmischen. Das Vertrauen zueinander sei ausgeprägt und eine gute Basis für die weitere Zusammenarbeit, betonten Horst Felbermayr und Heiko Brückner unisono.

Durch die Veranstaltung führte WDR-Moderatorin Steffi Neu.



© HSL | Heike Kaldenhoff



Der Vorstandsvorsitzende der Duisburger Hafen AG, Erich Staake, würdigte die langjährige Zusammenarbeit zwischen Haeger & Schmidt Logistics und den Duisburger Häfen.

Vielseitige Projekte wie in Ungarn zeigen, wo die Reise der Welser hingehen kann

# Felbermayr als „Hansdampf“

In Wels-Oberthan läuft der Bau der neuen Felbermayr-Zentrale auf Hochtouren. Derzeit entsteht gerade die zweite Halle, in einem Jahr soll der Einzug erfolgen. Auch sonst hat Horst Felbermayr den Blick nach vorne gerichtet.



**Wirtschaft  
Oberösterreich**



Foto: Felbermayr

Demnächst soll der Auftrag in Ungarn abgeschlossen sein, verrät Horst Felbermayr.



Foto: Markus Wenzel

Wer Horst Felbermayr fragt, in welche Richtung sich der von ihm geführte Bau-, Transport- und Hebe-technik-Spezialist entwickeln soll, verweist der 49-Jährige auf ein Projekt in Ungarn, bei dem die Welser gerade mitanpacken. „Dort

sind viele verschiedene Aufgaben gefragt, die wir alle erledigen können“, sagt der Unternehmer über die Rolle des „Hansdampf in allen Gassen“, die ausgebaut werden soll. Seit Ende 2019 werden von Felbermayr in Ungarn mit den Tochterfir-

men Bau-Trans und Haeger & Schmidt Logistics duale Schwertransporte für eine Polyolanlage realisiert.

Insgesamt werden rund 100 Industriebehälter mit einem Gewicht von bis zu 400 Tonnen, einer Länge von bis zu 46 Metern und

einem Durchmesser von bis zu acht Metern bewegt. Die Oberösterreicher setzen dafür Schiffe, Raupen- und Teleskop-Krane sowie 30 Schwertransportgarnituren ein. Demnächst soll der Einsatz als Allrounder abgeschlossen sein. Kneid.-

## VIELSEITIGKEIT TRUMPF

# Felbermayr mag die Rolle als „Hansdampf“



Demnächst soll der Auftrag in Ungarn abgeschlossen sein. (Bild: Felbermayr)

**In Wels-Oberthan läuft der Bau der neuen Felbermayr-Zentrale auf Hochtouren. Derzeit entsteht gerade die zweite Halle, in einem Jahr soll der Einzug erfolgen. Auch sonst hat Horst Felbermayr den Blick nach vorne gerichtet.**

Wer Horst Felbermayr fragt, in welche Richtung sich der von ihm geführte Bau-, Transport- und Hebeteknik-Spezialist entwickeln soll, verweist der 49-Jährige auf ein Projekt in Ungarn, bei dem die Welser gerade mitanpacken. „Dort sind viele verschiedene Aufgaben gefragt, die wir alle erledigen können“, sagt der Unternehmer über die Rolle des „Hansdampf in allen Gassen“, die ausgebaut werden soll. Seit Ende 2019 werden von Felbermayr in Ungarn mit den Tochterfirmen Bau-Trans und Haeger & Schmidt Logistics duale Schwertransporte für eine Polyolanlage realisiert.

### **Bis zu 400 Tonnen schwere Teile**

Insgesamt werden rund 100 Industriebehälter mit einem Gewicht von bis zu 400 Tonnen, einer Länge von bis zu 46 Metern und einem Durchmesser von bis zu acht Metern bewegt. Die Oberösterreicher setzen dafür Schiffe, Raupen- und Teleskop-Krane sowie 30 Schwertransportgarnituren ein. Demnächst soll der Einsatz als Allrounder abgeschlossen sein.

# Uneingeschränktes Leistungsangebot trotz Pandemie

Die Ausbreitung der Pandemie „Coronavirus COVID-19“ hält die Welt in Atem. Damit verbunden sind national unterschiedliche Regelungen die Arbeitsabläufe nicht oder nur erschwert möglich machen. Unter konsequenter

Einhaltung behördlicher Erlässe und Empfehlungen bieten wir aber dennoch unser Leistungsangebot in der Schwergutlogistik, der Kran- und Arbeitsbühnenvermietung sowie im Bau weiter an.

„Ziel ist es, unsere Kunden auch unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen bestmöglich zu unterstützen“, sagt Geschäftsführer Horst Felbermayr und setzt fort: „Dabei hat der Schutz der Gesundheit aller beteiligten Arbeitskräfte höchste Priorität.“ So wurden die Mitarbeiter in allen Bereichen über Schutzmaßnahmen zur Eindämmung der Pandemie informiert. Das gilt sowohl für Spezialtransporte, die Kran- und Arbeitsbühnenvermietung sowie das Bauwesen.

## Schwergutlogistik trotz Pandemie

Wo möglich und sinnvoll, wird gearbeitet. Das trifft auch auf das Geschäftsfeld Schwergutlogistik zu. „Unsere Niederlassungen sind je nach Bedarf besetzt und die Mitarbeiter in redundante Teams eingeteilt. Somit können bei einer allfälli-



gen Infektion an einem Standort Mitarbeiter, die vorher im Homeoffice tätig waren, übernehmen. „Damit ist die Einsatzbereitschaft immer gewährleistet“, erklärt Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebeteknik und setzt fort: „Damit sind wir bestmöglich für die Abarbeitung von Aufträgen unserer Kunden gerüstet.“ Leider sei das Arbeiten aufgrund nationaler Bestimmungen dennoch nicht immer möglich. Im

Sinne der Eindämmung der Pandemie sei das aber zu akzeptieren.

## Baugewerbe optimistisch

„Derzeit arbeiten wir an einer Evaluierung der Baustellen und prüfen, wo eine Arbeitsaufnahme, aufgrund der vorherrschenden Bedingungen, möglich und sinnvoll ist“, heißt es seitens des Geschäftsführers Stefan Hielle vom Felbermayr-Bauwesen. Hielle ist aber optimistisch: „Der

Stillstand wird beendet. Bis nach Ostern werden wir wieder nahezu alle Baustellen in Österreich reaktiviert haben.“ Dieser Optimismus beruht auf konstruktiven Gesprächen zwischen den Sozialpartnern und der Bauwirtschaft sowie in der Verfügbarkeit ausreichender Schutzausrüstung. Denn auch für Hielle steht die Gesundheit seiner Mitarbeiter sowie von Kunden und Lieferanten über allem.

# GROßAUFTRAG: FELBERMAYR ORDERT ZEHN DEMAG® AC 45 CITY KRANE

Bestellungen dieser Größenordnung sind in der Kranbranche alles andere als an der Tagesordnung: Gleich zehn (!) Demag® AC 45 City Krane hat die Firma Felbermayr aus dem österreichischen Wels bestellt, von denen die beiden ersten jetzt ausgeliefert wurden.

„Der Demag AC 45 City ist aus unserer Sicht in vielen Bereichen eine gute Wahl“, begründen die Kranverantwortlichen seitens Felbermayr die Entscheidung, zehn dieser Krane zu ordern. Als wesentliche Vorteile nennen sie die Fähigkeit des Krans, auch unter Last teleskopieren zu können – und zwar nicht nur vertikal, sondern auch horizontal. „Ein unschätzbare Vorteil beim Einsatz in Gebäuden“, wie sie betonen. Denn in Hallen sowie in Innenstädten will Felbermayr seine AC 45 City Krane vornehmlich einsetzen. Hier wie dort kann der Kran zudem mit seiner

kompakten Bauweise punkten, die ihn äußerst wendig macht. Aber auch die stufenlose Abstützung Flex Base konnte Felbermayr überzeugen. Diese erweist sich vor allem unter beengten Platzbedingungen als großer Vorteil, da die Krane hiermit ihre Abstützungen direkt bis an Hindernisse heranfahren können und so unter allen Bedingungen immer die maximal mögliche Stützbasis erzielen.

„Dass der Demag AC 45 City einen so großen und wichtigen Kunden wie Felbermayr auf ganzer Linie überzeugt hat, freut uns natürlich sehr. Ein größeres Kompliment für unseren neuen Kran hätte ich mir kaum vorstellen können“, zeigt sich auch Matthias Mayer, Senior Sales Manager bei Tadano Demag, überaus zufrieden mit diesem Vertrauensbeweis seines Kunden.

## Über die Felbermayr Holding GmbH

Felbermayr ist ein international tätiges Transport-, Hebetechnik- und Bauunternehmen mit Sitz im österreichischen Wels, das über 27 Tochtergesell-

schaften an 69 Standorten in 19 Ländern Europas verfügt. Im Kranverleih verfügt Felbermayr über eine Flotte von mehr als 400 Kranen mit Hakenhöhen bis 200 Meter und mit Traglasten von bis zu 1.000 Tonnen.



Wels im Bild 06/2020

wels im bild  
TOP 150

Exklusiv:

TOP 150 UNTERNEHMEN  
DER REGION

Rang	Unternehmen	Branche	PLZ	Ort	Mitarbeiter	Jahr	Umsatz
9	Felbermayr Holding GmbH Gruppe	Transporte und Bau	4600	Wels	2.700	2018	637.000.000



Reibungsloser Einhub der Brückenteile durch Felbermayr | Bild: Bild: Felbermayr

## Felbermayr-Kranschiff F 131 für Brückenbau im Einsatz

# Alles im Griff

Für die Errichtung einer temporären Klappbrücke für den Fußgänger- und Radverkehr war im Mai das Kranschiff vom Felbermayr-Wasserbau im Einsatz. Nötig wurde der Einsatz aufgrund einer Straßensanierung im Bereich des Kuchelauer Jachthafens zwischen Wien und Klosterneuburg.

Mit 126 Metern Länge und einer Breite von 11,4 Metern ist das Kranschiff vom Felbermayr-Wasserbau vielseitig einsetzbar. Dank einer Ladekapazität von 3.500 Tonnen und zwei ausfahrbaren Stelzen zur Fixierung in Fließgewässern eignet es sich auch ideal für Bergungseinsätze, Einsätze im Spezialtiefbau auf Binnengewässern und den Brückenbau.

Einzigartig macht den Spezialschubleichter aber ein auf dem Deck positionierter Kran. Dieser Kran ist fahrbar, verfügt über einen etwa 37 Meter langen Ausleger und 200 Tonnen Hubkapazität. Im Mai kam das unter dem Namen F 131 operierende Schiff für die Errichtung einer Behelfsbrücke zum Einsatz. Damit wird eine Umleitung des Fuß- und Radverkehrs über den Jachthafen Kuchelau ermöglicht. Durch die Ausführung als Klappbrücke können Brückenteile hochgezogen werden. Dadurch können Boote die Brücke passieren.

„Voraussetzung für das Montieren des Behelfsübergangs war das Einschlagen von insgesamt acht Dalben“, schildert Felbermayr-Bereichsleiter Hans Wolfsteiner. Diese Pfähle wurden vertikal in die Flusssohle gerammt und dienen später der Aufnahme der Brückenkonstruktion. „Schon das Rammen war Zentimeterarbeit“, merkt Wolfsteiner an und erklärt, dass diese 17 Meter langen und drei Tonnen schweren Dalben mit einer Genauigkeit von wenigen Zentimetern in den Grund gerammt werden mussten. Anderenfalls hätte die Brückenkonstruktion nicht mehr gepasst. Möglich wurde das durch ein genaues Positionieren des Kranschiffes mittels GPS und anschließendem Fixieren im Flussbett mittels zweier Stelzen. An der Seitenwand des Schiffes war eine Schablone angebracht. Diese

dient dem Kranoperator als Führung für das Setzen der Dalben mit dem Kran. Um die Dalben ausreichend zu fixieren, wurden sie etwa sieben Meter in die Flusssohle gerammt. Dafür kam ein Rammbar mit sieben Tonnen Einsatzgewicht zum Einsatz.

### Einheben der Brückenteile

Die Klappbrücke besteht im Wesentlichen aus zwei jeweils rund 30 Meter langen Paneelbrücken – diese führen vom linken beziehungsweise rechten Ufer zur Flussmitte. Weiters aus einem auf den Dalben aufgesetzten Podest – dieses wird zwischen den beiden Paneelbrücken in der Flussmitte montiert und nimmt später die beiden Elemente der eigentlichen Klappbrücke auf.

Um jedoch die Komponenten montieren zu können, wurden sie vorerst vom Hafen Albern zur Baustelle transportiert. Auch das geschah, wie schon zuvor mit den Dalben, mit dem eingesetzten Spezialschubleichter. Betreiber des Schwerguthafens Albern ist übrigens Felbermayr. „Das erleichtert vieles“, kommentiert Wolfsteiner und fügt hinzu, dass dort auch schon die Brückenteile seitens des Brückenbauunternehmens Waagner-Biro endgefertigt worden seien. Das Einheben der Brückenteile wurde mit dem Schiffskran durchgeführt. Dazu Wolfsteiner: „Bei einer Ausladung von etwa zwanzig Metern schaffte der Kran auch die mit 20 Tonnen schwersten Teile mühelos. Ebenso mühelos ging die Zusammenarbeit mit den Technikern von Waagner-Biro und den Monteuren vor Ort von statten: „Lehrbuchartig“, freut sich Wolfsteiner. Somit war die Brücke nach rund zwei Wochen einsatzbereit und die Baustelle beendet. [www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)

Nu

TOP 20		VERMIETER MOBILKRANE				
FIRMA	HAKENHÖHE	GERÄTE (GES.)	RAUPENKRANE	GRÖSSTE GERÄT (T)	STANDORTE	MITARBEITER
1. Schmidbauer	32.520 m	374	17	1.350 t	23	600
2. Felbermayr	28.833 m	427	25	1.000 t	47	700
3. Franz Bracht	28.250 m	253	25	750 t	15	654
4. Maxikraft Kran- und Schwerlastlogistik	21.200 m	200	17	1.300 t	21	470
5. Wasel	15.300 m	210	18	1.000 t	14	425
6. Prangl	15.600 m	211	12	1.000 t	15	394
7. Ufferts & Wittrock	10.500 m	165	5	650 t	24	400
8. BKI Baukran Logistik	8.305 m	114	0	500 t	6	390
9. Hüffermann-Gruppe	8.300 m	107	3	750 t	8	201
10. Steif Kranarbeiten	7.869 m	106	11	650 t	5	280
11. Mammoet Deutschland	7.050 m	100	0	1.200 t	7	260
12. Wiesbauer	6.200 m	91	14	1.000 t	5	125
13. Scholpp Kran & Transport	5.086 m	76	3	700 t	6	186
14. Schuch-Gruppe	5.000 m	78	3	750 t	8	120
15. Eiseler*	4.638 m	42	3	1.200 t	1	63
16. Colonia	3.950 m	70	3	800 t	1	120
17. MSG Krandienst	3.070 m	45	1	700 t	4	100
18. Dornseiff	2.903 m	49	3	350 t	4	150
19. Knaack	2.900 m	34	3	750 t	1	90
20. Toggenburger	2.400 m**	27	8	750 t	8	112

TOP 20		VERMIETER ARBEITSBÜHNEN				
FIRMA	GESAMTHÜBHÖHE	BÜHNEN (GES.)	LKW-BÜHNEN	GRÖSSTE GERÄT (M)	STANDORTE	MITARBEITER
1. Mateco	241.185 m	15.361	1.184	90 m	60	1.100
2. AVS Systemlift AG	212.140 m	18.334	1.692	105 m	96	1.205
3. ABKS Partnerlift	149.358 m	11.138	968	75 m	135	1.216
4. Collé	65.500 m	6.728	205	90 m	15	581
5. Gerken Arbeitsbühnen**	63.800 m	4.450	235	103 m	34	320
6. Felbermayr	48.200 m	2.804	105	103 m	47	165
7. Kiloutou Deutschland	40.082 m	2.838	230	58 m	15	305
8. Prangl	39.000 m	2.800	60	50 m	16	228
9. Paul Becker	37.002 m	1.826	218	72 m	9	153
10. Beyer Mietservice	31.400 m	2.376	53	50 m	9	220
11. Maltech (A)	28.751 m	2.251	63	65 m	8	140
12. Riwal Deutschland	28.700 m	2.243	32	59 m	9	140
13. Roggermaier	24.876 m**	1.805	88	90 m	8	135
14. Zeppelin Rental	21.800 m	2.000	60	28 m	120	90
15. Peter Cramer**	19.000 m	1.310	62	57 m	1	108
16. UP Group	17.000 m	1.300	80	57 m	36	95
17. Cramo/Boels*	15.600 m	1.200	40	43 m	60	350
18. Schmidt Neu-Isenburg	12.500 m**	985	185	88 m	3	69
19. Maltech (CH)	10.500 m	620	195	70 m	29	118
20. Baulift	8.212 m	576	79	37 m	6	40

\* Angaben von 2019 \*\* geschätzt

## Kranschiff für Brückenbau im Einsatz



Für die Errichtung einer temporären Klappbrücke für den Fußgänger- und Radverkehr war im Mai das Kranschiff vom Felbermayr-Wasserbau im Einsatz. Nötig wurde der Einsatz aufgrund einer Straßensanierung im Bereich des Kuchelauer Jachthafens zwischen Wien und Klosterneuburg.

Mit 126 Metern Länge und einer Breite von 11,4 Metern ist das Kranschiff vom Felbermayr-Wasserbau vielseitig einsetzbar. Dank einer Ladekapazität von 3.500 Tonnen und zwei ausfahrbaren Stelzen zur Fixierung in Fließgewässern eignet es sich auch ideal für Bergungseinsätze, Einsätze im Spezialtiefbau auf Binnengewässern und den Brückenbau. Einzigartig macht den Spezialschubleichter aber ein auf dem Deck positionierter Kran. Die-

ser Kran ist fahrbar, verfügt über einen etwa 37 Meter langen Ausleger und 200 Tonnen Hubkapazität. Im Mai kam das unter dem Namen „F 131“ operierende Schiff für die Errichtung einer Behelfsbrücke zum Einsatz. Damit wird eine Umleitung des Fuß- und Radverkehrs über den Jachthafen Kuchelau ermöglicht. Durch die Ausführung als Klappbrücke können Brückenteile hochgezogen werden. Dadurch können Boote die Brücke passieren.

### Dalben setzen mit Rammbar

„Voraussetzung für das Montieren des Behelfsübergangs war das Einschlagen von insgesamt acht Dalben“, schildert Felbermayr-Bereichsleiter Hans Wolfsteiner. Diese Pfähle wurden vertikal in die Flusssohle gerammt und dienen später der

Aufnahme der Brückenkonstruktion. „Schon das Rammen war Zentimeterarbeit“, merkt Wolfsteiner an und erklärt, dass diese 17 Meter langen und drei Tonnen schweren Dalben mit einer Genauigkeit von wenigen Zentimetern in den Grund gerammt werden mussten. Andernfalls hätte die Brückenkonstruktion nicht mehr gepasst. Möglich wurde das durch ein genaues Positionieren des Kranschiffs mittels GPS und anschließendem Fixieren im Flussbett mittels zweier Stelzen. An der Seitenwand des Schiffes war eine Schablone angebracht. Diese dient dem Kranoperateur als Führung für das Setzen der Dalben mit dem Kran. Um die Dalben ausreichend zu fixieren, wurden sie etwa sieben Meter in die Flusssohle gerammt. Dafür kam ein Rammbar mit sieben Tonnen Einsatzgewicht zum Einsatz.

### Einheben der Brückenteile

Die Klappbrücke besteht im Wesentlichen aus zwei jeweils rund 30 Meter langen Paneelbrücken – diese führen vom linken beziehungsweise rechten Ufer zur Flussmitte. Weiters aus einem auf den Dalben aufgesetzten Podest – dieses wird zwischen den beiden Paneelbrücken in der Flussmitte montiert und nimmt später die beiden Elemente der eigentlichen Klappbrücke auf.

Um jedoch die Komponenten montieren zu können, wurden sie vorerst vom Hafen Albern zur Baustelle transportiert. Auch das geschah, wie schon zuvor mit den Dalben, mit dem eingesetzten Spezialschubleichter. Betreiber des Schwerguthafens Albern ist übrigens Felbermayr. „Das erleichtert vieles“, kommentiert Wolfsteiner und fügt hinzu, dass dort auch schon die Brückenteile

seitens des Brückenbauunternehmens Waagner-Biro endgefertigt worden seien. Das Einheben der Brückenteile wurde mit dem Schiffskran durchgeführt. Dazu Wolfsteiner: „Bei einer Ausladung von etwa zwanzig Metern schaffte der Kran auch die mit 20 Tonnen schwersten Teile mühelos. Ebenso mühelos ging die Zusammenarbeit mit den Technikern von Waagner-Biro und den Monteuren vor Ort von statten: „Lehrbuchartig“, freut sich Wolfsteiner. Somit war die Brücke nach rund zwei Wochen einsatzbereit und die Baustelle beendet.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 69 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 2.700 Fachkräfte, welche 2018 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 637 Millionen Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavy-lifthing sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.





## Wirtschaft Oberösterreich



In Wels-Oberthan errichtet das Familienunternehmen, bei dem rund 2700 Mitarbeiter beschäftigt sind, derzeit seine neue Zentrale. 2021 soll der neue Standort bezogen werden.

Welser Familienunternehmen auf der Straße, mit Bahn und per Schiff unterwegs

# Ganz vielseitig belastbar

„Im Erdgeschoß war vorne das Büro und hinten haben wir gewohnt“, erzählt Horst Felbermayr, als er über das Areal des Bau-, Transport- und Hebetchnik-Spezialisten geht und auf ein Gebäude zeigt. Als Kind konnte er die Lkw an den Geräuschen unterscheiden. Heute ist der 49-Jährige Chef von rund 2700 Mitarbeitern.

Ein Bild zeigt ein Sonnenblumenfeld mit einem Kran im Felbermayr-Blau im Hintergrund. Ein anderes Foto direkt vor seinem Büro blickt auf eine Klangwolke in Linz zurück, bei der ein auf der Donau fahrendes Frachtschiff der Welser Teil der Inszenierung war. Hin-

ter seinem Schreibtisch steht auf einer Ablage das Bild eines Tankschiffs, das Horst Felbermayr bei einer Firmenfeier geschenkt bekam.

Auch wenn es der 49-Jährige an seinem Arbeitsplatz aufgeräumt mag, dürfen Details aus dem Alltag des Transport-, Hebetchnik-

und Bau-Spezialisten nicht fehlen. Rund 430 Kräne, etwa 2800 Hebebühnen, dazu Tieflade-Bahnwaggons und etwa 300 Schwerlastgarnituren für die Straße gehören zum Fuhrpark des Unternehmens, das in Wels-Oberthan gerade seine neue Zentrale errichtet. Nächstes Jahr soll diese bezogen werden.

Der Ausfall von Großveranstaltungen schlägt sich auf die Vermietung von Arbeitsbühnen nieder, im Transportbereich fehlen teilweise internationale Aufträge, da-

für ist der Baubereich im Dauereinsatz – die Corona-Krise wirkt sich unterschiedlich bei Felbermayr aus.

### Energiequelle Kartsport

Die Windenergie als Einsatzort ist für die Oberösterreicher ein großes Thema. „In Finnland, Schweden und Deutschland gibt es interessante Windmärkte“, sagt Felbermayr. Seine Energiequellen? „Die Familie und im Kartsport“, kommt's zurück, „Technik gehört einfach dazu“. B. Kneidinger



Von Teams für den Spezialtiefbau (l.) bis zu Tieflade-Bahnwaggons (M.) – die von Horst Felbermayr (o.) geführte Firma ist breit aufgestellt.



Anzeige

Rund um das neue Kraftwerk Traunleiten entstand ein Naherholungsgebiet als attraktiver und wertvoller Freizeitraum in unmittelbarer Nähe zu Wels.

# Kraftwerk Traunleiten versorgt ganze Stadt Wels mit Ökostrom

Neues Traunkraftwerk von Wels Strom liefert jährlichen Energiebedarf für 60.000 Menschen

Nach 26 Monaten Bauzeit ging kürzlich das Kraftwerk Traunleiten bei Wels in Betrieb und setzt – auch international – neue Maßstäbe. Mit einem Jahresausstoß von 91 Gigawattstunden bietet das größte Projekt in der Unternehmensgeschichte von Wels Strom eine nachhaltige und saubere Energieversorgung für über 60.000 Menschen – das entspricht ziemlich genau der Einwohnerzahl der Stadt Wels.

Mehr als hundert Jahre erzeugte das Kraftwerk Traunleiten Strom für die Welser Bevölkerung. „Nun war es an der Zeit, das vorhandene Potential noch besser auszuschöpfen und das alte Kraft-

werk durch ein neues zu ersetzen, das für die nächsten hundert Jahre sauberen Ökostrom liefern wird“, ist Wels Strom-Geschäftsführer Friedrich Pöttinger mit dem Ergebnis mehr als zufrieden.

## Ökostrom für die Region

Das neue Kraftwerk Traunleiten, das durch die Spezialisten von Felbermayr Ingenieurtiefbau in einer Arbeitsgemeinschaft errichtet wurde, setzt völlig neue Maßstäbe im Kraftwerksbau – sowohl was die Technik, aber auch die Einbettung in die Natur betrifft. Weil sich das Kraftwerk mitten im Natura 2000-Schutzgebiet und in einem Vogelschutz-

gebiet befindet, wurde besonderes Augenmerk auf den Umwelt- und Naturschutz gelegt. „Wir haben das Kraftwerk so in die Natur eingebettet, dass man es in wenigen Jahren fast nicht mehr sehen wird“, erklärt Friedrich Pöttinger. Durch einen neuartigen, 70 Meter breiten Rechen samt Nebengerinne werden Fische besonders geschützt. Für die Vögel wurde extra ein Brut- hülgel am Kraftwerksgelände angelegt.

Durch das neue Kraftwerk können jährlich 85.000 Tonnen CO2 eingespart werden, das entspricht 13.000 Autofahrten rund um den Globus.

## Höchste Ingenieurskunst

Auch für den Bereich Ingenieurtiefbau des Welser Familienunternehmens Felbermayr war diese Baustelle eine besondere Herausforderung. „Zusammen mit einem ARGE-Partner wurden 170.000 Kubikmeter Erdreich bewegt, 38.000 Kubikmeter Beton verarbeitet, 4.000 Tonnen Eisen als Bewehrung eingebaut und mehr als 25.000 Quadratmeter Schalung wurden eingerichtet“, ist Firmenchef Horst Felbermayr stolz auf seine Experten, die dieses Vorzeigeprojekt genau in der vorgesehenen Bauzeit von 26 Monaten zur vollsten Zufriedenheit des Auftraggebers realisieren konnten.



Wir haben ein Kraftwerk errichtet, das man in wenigen Jahren fast nicht mehr sehen wird



**Friedrich Pöttinger**  
Geschäftsführer Wels Strom



Die Spezialisten vom Felbermayr-Ingenieurtiefbau leisteten beim Bau des neuen Kraftwerks Traunleiten bei Wels hervorragende Arbeit.



Danke an alle Mitarbeiter, die dieses Vorzeigeprojekt so vorbildhaft realisiert haben



**Horst Felbermayr**  
Geschäftsführer Felbermayr Holding



**GRÖSSENORDNUNG** Eine von acht (!) Fertigteilmontagegruben wird in der neuen Felbermayr-Zentrale angeliefert.

**WERKSTATT-NEUBAU**

# Eine eigene Liga

*Die neue Felbermayr-Firmenzentrale spielt nicht nur in Sachen Werkstattausrüstung in einer eigenen Liga.*

**G**leich vorweg: Die Gesamtfläche des gewaltigen Neubaus direkt am Autobahnknoten Wels (A8/A25) ist größer als alle Fußballfelder der österreichischen Bundesliga zusammen! 40.000 der 100.000 Quadratmeter werden seit September des Vorjahrs verbaut, neben großzügigen Büroflächen entsteht auch eine 9.000 (!) Quadratmeter große Werkstatt mit Abstell- und Lagerhallen. 50 Millionen Euro investiert die Familie Felbermayr, um „vor allem interne Abläufe und Wege im Unternehmen zu optimieren und die Kommunikation zu verbessern“.

Im eigenen Sozialgebäude werden eine Kinderbetreuungseinrichtung, ein Fitnessbereich und ein Mitarbeiterrestaurant errichtet. „Damit schaffen wir eine optimierte Arbeitsumgebung zur Vereinbarkeit von Arbeit und Familie“, ist Felbermayr überzeugt. Alle Bauteile sind durch die Tiefgarage, die Platz für 400 Pkw bietet, unterirdisch verbunden. Für den Bau der hauseigenen Tankstelle wurden zwei Dieseltanks mit 100.000 Liter und ein 50.000 Liter Tank für AdBlue eingegraben ...

### 181 Laufmeter Gruben!

Dass der Neubau auch in Sachen Werkstatt-Technik in einer eigenen Liga spielt, bekräftigt Peter Supanz vom gleichnamigen Tiroler Werkstättenausstatter, der



**ENTSPANNT** Von rechts: Balzer-Geschäftsführer Tobias Jäger mit Peter Supanz und dessen Außendienst-Team.

von A bis Z für die komplette Werkstattausrüstung bei dem Neubau verantwortlich zeichnet: „Wir haben in den letzten Jahren große Lkw-Werkstatt-Projekte, wie zum Beispiel den Volvo Trucks-Standort Weißkirchen oder die Petschl-Mehrmarkenwerkstatt in Perg, realisiert – aber dieser Bau ist mit Abstand das Größte was wir jemals umgesetzt haben!“

„Der Österreichische Transporteur“ war dabei, als Mitte Juli acht (!) Balzer-Fertigteilmontagegruben in den fast fertigen Rohbau eingesetzt wurden. In-

samt 181 (!) Laufmeter an Montage- und Prüfgruben stehen damit in dem Gebäude zur Verfügung. Die größte Prüfstraße mit überbreitem MAHA-Bremsenprüfstand für die §57a-Begutachtung kommt auf 27 Meter Länge und knapp fünf Meter Breite – erforderlich u.a. für die Schwertransport-Einheiten, die im Prinzip wie ein Baukastensystem zusammengebaut werden können, wie es Konzernchef Horst Felbermayr beschreibt, als er für „Der Österreichische Transporteur“ stolz davor posiert. Man sei schließlich



„Die eigene Werkstatt war immer eine Säule des Unternehmens!“

■ Horst Felbermayr



**BLAU-GELBE ARMADA** 1.000 Lkw über 7,5 Tonnen zählen zur Felbermayr-Flotte.



**UMZUG** Horst Felbermayr investiert 50 Millionen Euro in die neue Konzernzentrale.

auf Überdimensionen spezialisiert – „überbreit und überschwer“, wie es der Firmenchef auf den Punkt bringt.

„Die eigene Werkstatt war immer eine Säule des Unternehmens“, betont er. Insgesamt rund 1.000 Lkw über 7,5 Tonnen sind seinen Angaben zufolge in der blau-gelben Firmenlackierung unterwegs. Ganz nebenbei auch noch 30 Servicefahr-

zeuge (Werkstattwagen) ausschließlich für interne Zwecke.

#### **Intensive Planung**

„Die Planung gemeinsam mit den Felbermayr-Verantwortlichen war entsprechend intensiv“, erinnert sich Peter Supanz gerne an den Projektbeginn zurück, „schließlich musste alles auf den

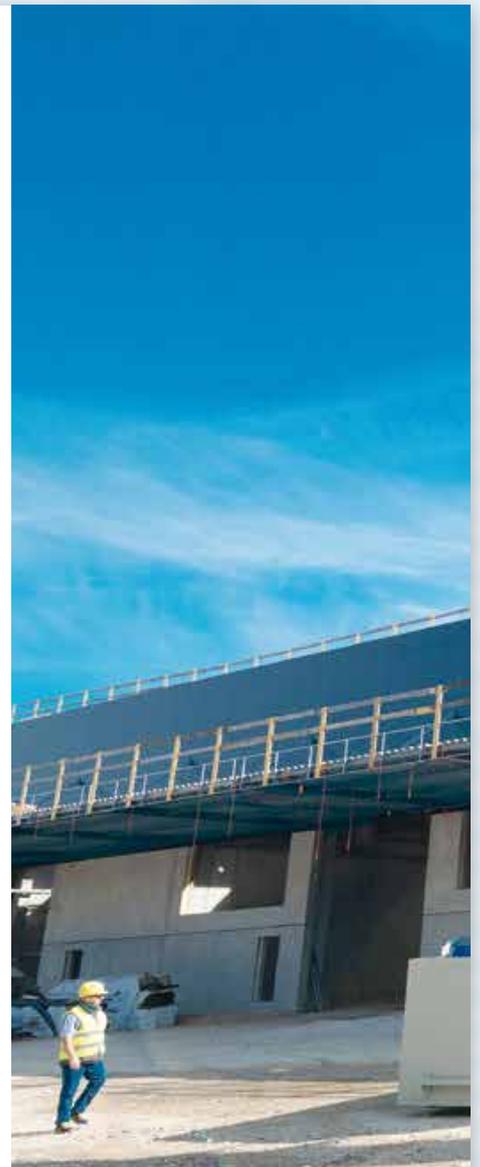
äußerst diversifizierten Felbermayr-Fuhrpark abgestimmt werden“. Der Rohbau, die Außenanlagen, sowie die Tiefbauarbeiten wurden von den Felbermayr-Spezialisten selbst erledigt – selbstredend auch die Anlieferung und der Einhub der Fertigteilmontagegruben in Füllkammerbauweise. Der Bauaufsicht stellt Supanz das Prädikat „Hochprofes-

sionell“ aus. An der Lackierkabine und den Waschboxen wurde beim Lokalauschein von „Der Österreichische Transporteur“ gerade gearbeitet. Der Unterbau für die monolithische Bodenplatte war in der Fertigstellung begriffen.

„In dieser Dimension ist das auch europaweit ein außergewöhnliches Projekt“, attestiert Tobias Jäger, Geschäftsführer des deutschen Fertiggruben-Herstellers Balzer. Das Balzer-Montageteam setzte vier Gruben an einem einzigen Tag ein – „auch das ist schon etwas Besonderes“,

wie Jäger anmerkt. Innerhalb einer Woche konnten schließlich alle acht Gruben „schlüsselfertig“ eingesetzt übergeben werden. Der große Vorteil der Fertiggruben: Sie kommen komplett ausgestattet, inklusive Beleuchtung und Vorbereitung für sämtliche Einbauteile – der Bauherr braucht nur noch die Anschlüsse legen.

Bis die neue Felbermayr-Firmenzentrale „schlüsselfertig“ ist, wird allerdings noch ein wenig Zeit vergehen: Im zweiten Quartal 2021 sollen die 700 Mitarbeiter jedenfalls übersiedeln.. **MAD**





**ROBUSTE BAUWEISE**

Die Balzer-Fertigteilmontagegruben werden durch die Toröffnungen gehoben und schließlich eingerollt.



WIEN

## Schwimmende Gärten statt Hitzeinseln am Wiener Donaukanal

Am Donaukanal soll die Kaiserbadschleuse zum Naherholungsareal werden

10. August 2020, 17:32 218 Postings

Angekündigt wurden sie bereits vor Jahren, am Montag wurden die Brückenbauteile für die "Schwimmenden Gärten" am Donaukanal per Schiff geliefert und per Kran an den Kai beziehungsweise die Kaiserbadschleuse versetzt. "Im Kampf gegen städtische Hitzeinseln" begründet die Stadt Wien die ehemalige, denkmalgeschützte Kaiserbadschleuse. Zugleich werde die Kühlflur am Donaukanal verstärkt, heißt es in einer Information des Wiener Gewässermanagements.



Schiff Theresa brachte am Montag die Brückenteile für die "Schwimmenden Gärten" den Donaukanal hinauf.

Mit dem Motorschiff Theresa hat der Güterschubleichter F 131 samt Kran und Betonfertigteilen um 6 Uhr morgens im Hafen Albern abgelegt. Vier Stunden später wurde er im Bereich der Kaiserbadschleuse im Donaukanal in Position gebracht. Das Schiff mit einer Länge von 126 Metern und 11 Metern Breite wurde dort mittels zweier Ankerpfähle im fließenden Gewässer verankert. Das Motorschiff bleibt während der gesamten Bauzeit vor Ort, um Transporte am Wasserweg durchführen zu können.



Das denkmalgeschützte Areal soll begrünt werden.

Photo: [www.donaukanal.at](#)

Die Umgestaltung der 120 Meter langen Anlage im Donaukanal sieht großzügige Überplattungen vor, die eine Verbindung zwischen Promenade und der bisher nicht nutzbaren Kaiserbadschleuse schaffen sollen. Die Kosten für das gesamte Projekt belaufen sich auf 3,5 Millionen Euro. (oak, 10.8.2020)



wien ORF.at

Wien-News Radio Wien Wien heute Studio Wien Volksgruppen Ganz Österreich



CHRONIK

## Riesiges Schiff brachte Brückenteile

Für das Projekt der „Schwimmenden Gärten“ am Donaukanal werden heute die Brückenelemente angeliefert. Ein riesiges Schiff von 126 Meter Länge legte dafür bei der Kaiserbadschleuse an. Die neue Erholungsfläche am Wasser soll bis Ende September überplattet sein.

10. August 2020, 9:01 Uhr Teilen

Der Bereich zwischen Ufer und Schleuse wird dann frei zugänglich sein. Bisher gab es keinen Zutritt zur Kaiserbadschleuse. Das Schiff, das die Brückenelemente transportiert, legte um 6.00 Uhr beim Alberner Hafen ab und ging gegen 10.00 bei der Schleuse vor Anker.

Wie der „Kurier“ berichtete, müssen die Verbindungselemente mit dem Schiff gebracht werden, weil ansonsten der Radweg am Ufer für zwei Wochen komplett gesperrt hätte werden müssen. Zudem wären dann auch Nacharbeiten auf dem Franz-Josefs-Kai notwendig gewesen.

Wien heute, 10.8.2020



Schiff bringt Teile für schwimmende Gärten

### Holzdecks und Liegemöglichkeiten

Bis Ende August sollen die Bauarbeiten an der denkmalgeschützten Schleuse dauern. Insgesamt werden 1.484 Quadratmeter Fläche umgestaltet. Im September geht es dann an die Gestaltung und Begrünung des neuen Freizeitareals. Angekündigt wurden Holzdecks, Pflanzen und Sitz- und Liegemöglichkeiten am Wasser. Der freie Zugang zu den „Gärten“ soll die Menschen dann auch zum Verweilen einladen, zum Schwimmen allerdings nicht.

**KURIER** PLUS ANMELDEN

Chronik ▼ Wirtschaft ▼ Sport ▼ Freizeit ▼ Wissen ▼ Kultur ▼ Stars ▼ MEHR ▼



CHRONIK WIEN 10.08.2020

## Die Brücke für die Schwimmenden Gärten im Donaukanal ist da

Am Montag wurden die ersten Teile für die Überplattung der Kaiserbadschleuse geliefert - in einem riesigen Schiff.

Mitten aus dem Donaukanal erhob sich Montagvormittag ein Baukran – und zwar bei der Kaiserbadschleuse, auf Höhe des Schottenrings.

Ein ungewöhnlicher Anblick, der sogar den einen oder anderen Radfahrer dazu brachte, stehen zu bleiben.

Der Anlass: Diese Woche wird die Kaiserbadschleuse mit der Promenade des Donaukanals verbunden. Und dafür wurden nun mit dem Motorschiff „Theresa“ und einem riesigen Güterschiff samt Kran erste Bauteile angeliefert. Daraus entstehen zwei Brücken.



So soll es künftig auf der Kaiserbadschleuse aussehen. © Bild: Carla Lo Landschaftsarchitektur

Hintergrund der Bauarbeiten ist das Projekt Schwimmende Gärten, das gerade auf der Kaiserbadschleuse entsteht.

### Leerstehende Betonfläche

Bisher lag die rund 1.000 Quadratmeter große Fläche im Donaukanal brach und war nicht öffentlich zugänglich.

Das ändert sich bald: Die Schleuse wird aktuell überplattet und dann mit Bäumen, großen Stauden und Gräsern bepflanzt.

Zusätzlich werden Sitz- und Liegemöbel aufgestellt. Für die Wienerinnen und Wiener soll so ein frei zugänglicher Ort zum Entspannen entstehen.



Riesige Betonbauteile wurden am Montag geliefert. © Bild: MA45/Franz Kalab

Und: Die Umgestaltung soll laut der zuständigen Umweltstadträtin Ulli Sima (SPÖ) helfen, das Stadtklima zu verbessern. Denn der Bereich rund um die Kaiserbadschleuse ist weitgehend zubetoniert.

Die Begrünung, so Sima, soll den Luftstrom entlang des Donaukanals verbessern.

Vorbild für das Projekt sind die schwimmenden Gärten auf der Seine in Paris.

#### 18 Meter lange Teile

Das 126 Meter lange Güterschiff hat am Montag den ganzen Tag bei der Kaiserbadschleuse geankert.

Nach und nach wurden die Brückenplatten mit dem Kran aus dem Schiff gehoben. Eine davon ist satte 18 Meter lang.

Derartig sperrige Teile zu transportieren, ist grundsätzlich sehr aufwendig. Noch komplizierter als mit dem Schiff wäre es gewesen, die Teile auf dem Landweg zu liefern.



Das Schiff legte um sechs Uhr morgens vom Hafen Albern - samt Baukran und Betonfertigteilen - ab. © Bild: MA45/Franz Kalab

Das wurde anfangs nämlich in Erwägung gezogen – aber dann wieder verworfen. Denn dann wären am Franz-Josefs-Kai Nacharbeiten notwendig gewesen, und der Radweg hätte für ganze zwei Wochen gesperrt werden müssen.

Mit dem Güterschiff dauert die Anlieferung nur zwei Tage. Schon Mittwoch kommt es wieder und bringt die restlichen Teile.

Ende September sollen die Arbeiten an den schwimmenden Gärten dann schließlich ganz abgeschlossen sein.

#### Streit mit Vorpächter

Die schwimmenden Gärten sind übrigens ein lang gehegtes Projekt von Stadträtin Ulli Sima: Fünf Jahre sind vergangen, seit sie das Vorhaben bei der SPÖ-Klubklausur ankündigte.

Doch lange sah es so aus, als ob es nie Realität werden würde. Der Grund war ein langwieriger Rechtsstreit mit dem Vorpächter.

Der Disput konnte inzwischen aber beendet werden.

von Theresa-Marie Stiltz

WTV Vereinsnachrichten 09 2020

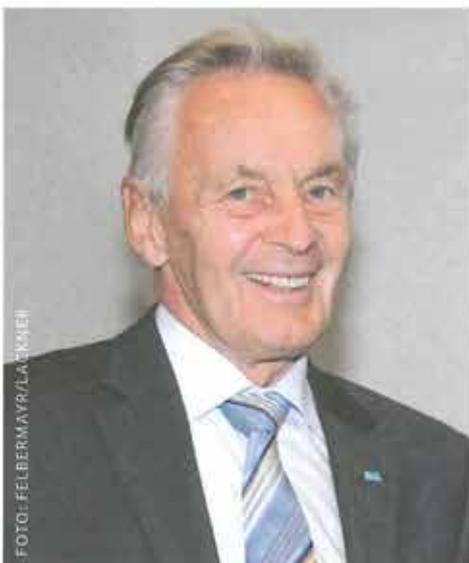


FOTO: FELBERMAYR/LAEMER

### TRAUER UM KR HORST FELBERMAYR

Unser Turnbruder KR Horst Felbermayr hat am 13. März 2020 für immer die Augen geschlossen.

Er war ein Wegbereiter für unsere Alte und Neue Turnhalle. Ihm haben wir die letzten 25 Jahre als Gebäudesachwalter des Vereins Turnhalle Wels sehr viel zu verdanken.

Auf Wunsch von Horst erhielt der WTV zur Förderung der Turnerjugend Spenden von über € 18.000,-

Herzlichen Dank - das werde ich dir nie vergessen!

EVA SCHICK

## HALLO FRIENDS



### Horst Felbermayr senior 1945–2020

Nachruf von Christian Sandler

Mit Horst Felbermayr hat uns nicht nur ein erfolgreicher Unternehmer mit Handschlagqualität, sondern auch ein großartiger Rennfahrer für immer verlassen. Wer kennt sie nicht die hellblauen Fahrzeuge, wie Lastwagen, Kräne, Schwertransporter, Lokomotiven und sogar Schiffe mit dem weißen Schriftzug „Felbermayr“ und dem gelben stilisierten „F“, die uns täglich auf und neben den Straßen Europas begegnen. Horst Felbermayr baute das gleichnamige Unternehmen mit seiner Gattin Gisela, in zweiter Generation, zu einem internationalen Konzern mit 67 Standorten in 19 europäischen Ländern

aus. Trotz aller Erfolge verloren Horst und Gisela nie die Bodenhaftung und hatten immer ein offenes Ohr für ihre Mitarbeiter. Diese unternehmerische Bescheidenheit wurde auch an deren gemeinsame Kinder weitergegeben. Heute leitet Horst Felbermayr jun. mit Gattin Andrea das Unternehmen. Tochter Elisabeth verwaltet die Immobilien. Sein liebstes Hobby war, neben der Jagd, stets der Motorsport, der mit dem Ableben von Horst Felbermayr nicht nur einen exzellenten Rennfahrer, sondern auch einen Gönner und Förderer verlor. Mit der Stuttgarter Marke Porsche pflegte er eine besonders enge Verbundenheit, er war auch Gründungsmitglied des Porsche Clubs Oberösterreich. Begonnen hat er seine Motorsport-Karriere, wie viele andere auch, mit Bergrennen auf Porsche



Carrera RSR. Dieser Bolide galt seit jeher als sein Lieblingsauto, mit dem er unzählige Erfolge am Berg und auf der Rundstrecke einheimste. Einer seiner schönsten Erfolge war der Sieg in der GT-Klasse beim 1000 km-Rennen in Zeltweg 1975. Mit seinem damaligen Partner Franz Doppler, ebenfalls Unternehmer aus Wels, verband ihn eine tiefe Freundschaft, die auch von den jeweiligen Nachfolgenerationen gepflegt wird. Sogar im Buch der Rekorde fand diese Freundschaft einen Eintrag. Das Team Felbermayr Junior und Senior, Franz Doppler und Werner Grissmann fuhren auf der Hochgeschwindigkeitspiste in Nardo im Jahre 1983 einen Dauerweltrekord für Serienfahrzeuge. Mit einem Porsche 928 GTS schaffte das Team in 24 Stunden 6377 km, das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von

265 km/h, inklusive Tankstopps und Fahrerwechsel. Horst war ein Köhner seines Fachs und fühlte sich auf vielen Rennstrecken rund um den Globus wohl, er hatte immer sein freundliches Lächeln im Gesicht. Spa in Belgien, mit der irrsinnigen Eau Rouge, war seine Lieblingsrennstrecke. Ob in dieser „Mutkurve“ sein Lächeln auch so strahlend war, ist nicht überliefert.

Die blauen Renner im „Felbermayr-Design“ gehörten in der FIA GT-Serie, European Le Mans Series, ADAC GT und vielen anderen Veranstaltungen zum Erscheinungsbild. Neben seiner eigenen Rennerei trat Felbermayr sen. auch als Sponsor in der Sportwagenszene auf. Das Team „Felbermayr-Proton“ war in den 2000er-Jahren sogar als offizielles Porsche-Werksteam unterwegs. Zu den größten Erfolgen zählte der Klassensieg in der LM GT2-Kategorie und somit der 11. Gesamtrang bei den 24 Stunden von Le Mans 2010. Horst war sechsmal, teil-

weise auch mit seinem Sohn als Partner, beim Klassiker an der Sarthe am Start. Auf Grund eines unverschuldeten Unfalls in Le Mans 2011 musste er seine aktive Motorsportkarriere aufgeben. Es war halb acht am Morgen des 12. Juni, als Horst, brav auf der Ideallinie fahrend, in der Schikane vor Start und Ziel von einer Corvette abgeschossen wurde. Nach mühsamer Genesung war er wieder täglich und voller Tatendrang in der Firma, um sich den Geschäften zu widmen. Die motorsportlichen Ambitionen beschränkten sich fortan nur mehr auf historische Veranstaltungen, wie die Ennstal Classic, Mühlviertel Classic und Bergrennrevival Bad Mühlacken. Horst starb kurz nach seinem 75er in Folge einer langen Krankheit im Kreise seiner Familie.

Danke Horst, dass du mich zu deinen Freunden gezählt hast. Das Mitgefühl der Motorsportgemeinschaft gilt der gesamten Familie Felbermayr.



## Bauarbeiten schreiten voran

5. August 2020, 09:14 Uhr



2  
Bilder

Ein 76 Meter hoher Kran lieferte die einzelnen Elemente.

Foto: Krankenhaus St. Josef Braunau

hochgeladen von [Katharina Bernbacher](#)

**Die Bauarbeiten am Krankenhaus Braunau schreiten voran: Damit der Betrieb am Krankenhaus währenddessen weiterlaufen kann, wird nun ein Provisorium mit 48 Raummodulen errichtet.**

BRAUNAU. Das Krankenhaus St. Josef in Braunau wird derzeit umgebaut: Damit während der Bauarbeiten am Bauteil 10 der Betrieb ohne Einschränkungen weitergeführt werden kann, wird ein Provisorium mit 48 Raummodulen errichtet. Bei der Rettungszu- und -ablieferung soll die Übergangslösung errichtet werden. Im November 2020 soll das Provisorium bezugsbereit sein.

### Verlegung der Stationen

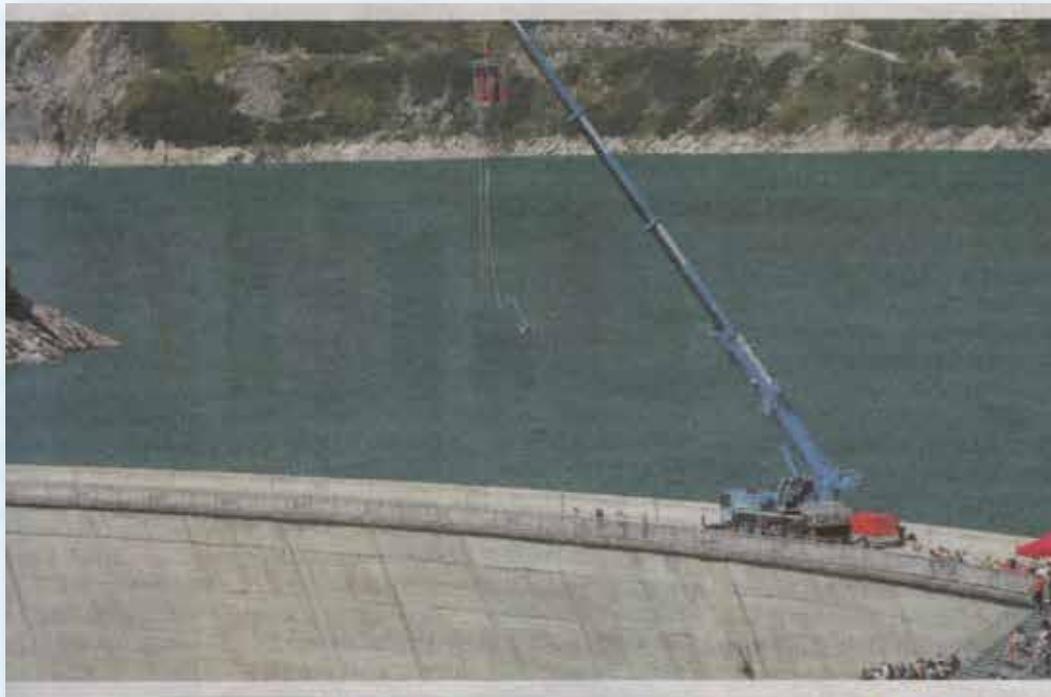
Der Großteil der Stationen und Ambulanzen des Bauteils 10 werden in das Provisorium verlegt: Die Innere Medizin 1 und 2, die Chirurgie sowie die Radiologie und die HNO-Ambulanz wechseln in den Modulbau. Die restlichen Stationen und Ambulanzen, die im Provisorium keinen Platz mehr finden, werden in der Zwischenzeit in den bestehenden Bauteil 13 verlagert. Im März 2021 erfolgt der Abriss des Bauteils 10, ab April 2021 der Neubau. Mitte 2024 soll der neue Krankenhausteil dann in Betrieb gehen. Bis dahin bleibt das Provisorium bestehen.

## Zentimeterarbeit bei Lieferung

Die Module werden ab 24. August geliefert und mittels eines 76 Meter hohen Krans an ihren Bestimmungsort gehoben. Die Lieferung erfolgt mit einem 21 Meter langen Tieflader. Das größte Modul fasst 10 mal 3,75 Meter und wird voraussichtlich am 27. August angeliefert. Pro Tag sollen acht Module angeliefert werden. Damit das Abbiegen von der Vorstadt in die Krankenhausgasse möglich ist, müssen zwischenzeitlich einige Blumentröge und Verkehrszeichen entfernt werden, eine Fläche von rund 30 Quadratmetern wird mit Platten geschützt.

## Betrieb bleibt aufrecht

Das Krankenhaus St. Josef Braunau bemüht sich während der Bauarbeiten um einen reibungslosen Ablauf auf den jeweiligen Stationen. „Wir haben bereits so viel Erfahrung mit Baumaßnahmen und Umsiedelungen von Stationen, dass ich überzeugt davon bin, dass auch das alles reibungslos über die Bühne gehen wird“, berichtet Geschäftsführer des Krankenhauses Erwin Windischbauer. „Der Betrieb aller Stationen bleibt immer aufrecht. Unsere Patienten werden keinen Unterschied merken. Wir können alle Behandlungen in der gleich guten Qualität wie bisher abwickeln. Was den Verkehr betrifft, kommt es durch den Bau natürlich zu gewissen Einschränkungen. Wir bemühen uns aber sehr, die durch den Bau entstehenden Belastungen für alle möglichst gering zu halten.“



## 165 Meter Bungy-Spaß

Ein letzter Blick nach unten, ein letzter tiefer Atemzug, ein Schritt ins Nichts – Bungy ist das ultimative Abenteuer. Den besonderen Kick finden Fans des freien Falls in Kärnten. Die höchstgelegene Absprungstation der Welt liegt hier auf 2.000 Metern Seehöhe. Top-Vorteil für WOCHE-Leser: Vom Ausflugsziel Kölnbreinsperre aus gibt es am 1., 2., 8. und 9. August wieder die Möglichkeit, sich vom Kran aus am Bungy-Seil 165 Meter in die Tiefe zu stürzen. Informationen zu Sprung und Anmeldung finden Sie auf Seite 17.

Foto: Rupert Hlirner/Bungy Jumping GmbH

WERBUNG

## Einige Stationen werden verlegt

Braunauer Krankenhaus errichtet Provisorium mit 48 Raummodulen

08.08.2020 | Stand 07.08.2020, 16:45 Uhr



Ein 76 Meter hoher Kran wird die verschiedenen Module an ihren Bestimmungsort heben. – Foto: Krankenhaus Braunau

Braunau. Damit der Betrieb während des Neubaus des Bauteils 10 am Krankenhaus Braunau ohne Einschränkungen weitergeführt werden kann, wird jetzt ein großes Provisorium mit 48 Raummodulen errichtet. Das teilt das Krankenhaus Braunau mit.

Der Aufbau wird ein Projekt der Superlative: Ein 76 Meter hoher Kran hebt die Module an ihren Bestimmungsort. Die Anlieferung mit einem 21 Meter langen Tieflader durch die Firma Felbermayr wird in der Braunauer Vorstadt zur Zentimeterarbeit.

Wenige Zentimeter Luft bleiben bei der Durchfahrt des Tiefladers von der Vorstadt über die Krankenhausgasse in die Hans-Steininger-Gasse. Dort entsteht bei der Rettungszu- und Ablieferung ein fünfgeschossiges Provisorium aus 48 Raummodulen.

Die Anlieferung des größten Moduls – eine zehn mal 3,75 Meter große Raumzelle für die Angiographie – ist mit dem 21 Meter langen Tieflader am 27. August am frühen Morgen eingeplant. Bereits ab 24. August werden die ersten Raummodule angeliefert – geplante acht pro Tag, die dann auch sofort an ihren Bestimmungsort versetzt werden. Dafür ist ein Kran nötig, der ebenfalls gewaltige Ausmaße hat: Er besitzt sechs Achsen, ist 76 Meter hoch, hat 140 Tonnen Ballast als Gegengewicht und kann bis zu 140 Meter aufgerüstet werden. Der Kran wird bereits am 19. August angeliefert.

Die Reise der Tieflader mit den Raummodulen beginnt bei der Firma Stugeba Mobile Raumsysteme in Bad St. Leonhard im Bezirk Wolfsberg in Kärnten. Die Strecke führt über insgesamt 350 Kilometer über die A9 Richtung Wels und dann weiter über die A8 bis zur Abfahrt Ort im Innkreis. Von dort geht es weiter über die B148 bis zur Ausfahrt Braunau Süd, dann über die Salzburger Straße bis zur Braunauer Vorstadt.

Damit das Abbiegen von der Vorstadt in die Krankenhausgasse möglich ist, müssen zwischenzeitlich einige Blumentröge und Verkehrszeichen entfernt werden und eine Fläche von rund 30 Quadratmetern wird mit Platten geschützt.

Alle Stationen und Ambulanzen aus dem jetzigen Bauteil 10 werden verlegt – zum Großteil in das zu errichtende Provisorium. Da der Raumbedarf dafür aber nicht ganz ausreicht, wird auch der bestehende Bauteil 13 dafür genutzt, der direkt an das Provisorium angebunden wird. Zu den Stationen, die verlegt werden, zählen zum Beispiel die Innere Medizin eins und zwei, die Chirurgie oder auch die Radiologie. Ebenso kommen einige Ambulanzen wie zum Beispiel die HNO-Ambulanz in das Provisorium. Für jede Station sind zum Übersiedeln zwei bis drei Wochen eingeplant.

Das Provisorium soll im November bezugsbereit sein. Dann wird in drei Monaten – von Dezember bis Februar 2021 – umgesiedelt. Im März 2021 folgt der Abriss des Bauteils 10, ab April 2021 der Neubau. Der neue Bauteil 10 soll Mitte 2024 in Betrieb gehen. Solange bleibt auch das Provisorium bestehen.

"Wir haben bereits so viel Erfahrung mit Baumaßnahmen und Umsiedelungen von Stationen, dass ich überzeugt davon bin, dass auch das alles reibungslos über die Bühne gehen wird", betont Erwin Windischbauer, Geschäftsführer des Krankenhauses.

"Der Betrieb aller Stationen bleibt immer aufrecht. Unsere Patientinnen und Patienten werden keinen Unterschied merken. Wir können alle Behandlungen in der gleich guten Qualität wie bisher abwickeln. Was den Verkehr betrifft, kommt es durch den Bau natürlich zu gewissen Einschränkungen. Wir bemühen uns aber sehr, die durch den Bau entstehenden Belastungen für alle möglichst gering zu halten."

– red

Burghausen

## Gaaanz vorsichtig: Wacker schließt heiklen Transport ab

21.09.2020 | Stand 21.09.2020, 15:21 Uhr

AAA



In Kombination mit Luftsauerstoff und Erschütterungen kann Natriumamid gewaltige Explosivkräfte entwickeln. Entsprechende Vorsicht war für Werner Helderstorfer und seine Kollegen angesagt. –Foto: Wacker

**Gefährliche Stoffe gehören in der chemischen Industrie zum Alltag, am Samstag aber hatte man es bei der Wacker Chemie in Burghausen mit einer besonders sensiblen Fracht zu tun. So galt es, Reste von Natriumamid knapp einen Kilometer weit durchs Werk zu transportieren.**

In Verbindung mit Luftsauerstoff und Erschütterungen kann Natriumamid gewaltige Explosivkräfte hervorrufen. Aus diesem Grund war für die Transporte einiges an Sicherheitsvorkehrungen notwendig. Nicht nur, dass rund um die Strecke eine 150 Meter breite Sperrzone galt, in der sich niemand im Freien aufhalten durfte, und dass der Transportweg mindestens 800 Meter vom Werkszaun entfernt verlaufen musste, hinzu kam auch, dass Wacker-Werkfeuerwehr und Werkschutz die Ladung begleiteten.

Transportiert wurde das Gebinde durch ein teils autonom fahrendes, teils ferngesteuertes Spezialfahrzeug, ausgestattet mit einem aufwändigen Federungssystem, welches einen besonders erschütterungsfreien Transport ermöglicht. Auf die Selbstfahrlafette wurde zunächst das Amid-Gebinde mit Hilfe eines mit Kameras ausgestatteten Krans gehoben, dann ging es weiter zum Zielort – einer sogenannten Delaborierungsanlage, in der das Natriumamid zunächst mit Sand vermischt und dann über Wochen hinweg durch Bewässern neutralisiert werden soll.

Mehrere Einfahrten waren notwendig, um alle Natriumamid-Reste wegzubekommen. Der Stoff stammt aus dem Bereich Biosolutions und war dort bei einem Projekt zur Haltbarmachung von Obst zum Einsatz gekommen.

– ckl

# FELBERMAYR ROMANIA



+40 318 600 330

[office@felbermayr.ro](mailto:office@felbermayr.ro)

[www.felbermayr.ro](http://www.felbermayr.ro)



**FELBERMAYR  
MAKES HISTORY  
IN ROMANIA!**

**FELBERMAYR  
INTRĂ ÎN  
ISTORIA  
ROMÂNIEI!**



*Felbermayr executes the most complicated transport, lifting, assembly or transshipment projects in Romania.*

September 4th 2018, will surely remain in the memory of those who participated in lifting and assembling the bells of the People's Salvation Cathedral, the largest church in Central and Eastern Europe. If the lifting of smaller bells, of two or three tons did not pose special problems, the large bell with a mass of over 25 tons (diameter of 3,35 m and a height of over 3 m), was carefully lifted and especially very carefully mounted. The field study that included its load-bearing capacity and positioning in relation to the neighboring buildings was the subject of a technical study that started a month before the actual work.

Its mounting was made at a height of over 60 m, being fixed in the crane hook, and the mounting deviations allowed by the manufacturer could not exceed 1 cm. At the end of the work, the professionalism and long experience of the entire Felbermayr team had its say, the final measurements made after assembly demonstrating deviations of up to half a centimeter, so a better accuracy than required. It must be said that this work is unique, as there is no previous experience in the field.



*Compania Felbermayr realizează în România cele mai complicate proiecte de transport, ridicare, montaj sau transbordare din țară.*

Ziua de 4 septembrie 2018 va rămâne cu siguranță în memoria celor care au participat la ridicarea și montarea clopotelor Catedralei Mântuirii Neamului, cea mai mare biserică din centrul și estul Europei. Dacă ridicarea clopotelor mai mici, de două sau trei tone nu au pus probleme deosebite, clopotul mare cu o masă de peste 25 tone (diametru de 3,35 m și o înălțime de peste 3 m), a fost atent ridicat și mai ales foarte atent montat. Studiul de teren ce a inclus capacitatea sa portantă și poziționarea față de clădirile învecinate a făcut obiectul unui studiu tehnic demarat cu o lună înainte de lucrarea propriu zisă.

Montarea sa a fost făcută la o înălțime de peste 60 metri, fiind fixat în cârligul macaralei, iar abaterile de montaj admise de producător nu puteau depăși 1 cm. La finalul lucrării, profesionalismul și experiența îndelungată a întregii echipe de lucru de la Felbermayr și-au spus cuvântul, măsurătorile finale realizate după montaj demonstrând abateri de maxim o jumătate de centimetru, deci o precizie mai bună decât cea solicitată. Trebuie spus că această lucrare este unică, neexistând nicio experiență anterioară în domeniu.

# Linz erhält zweiten Containerkran

Das Containerterminal in Linz erweitert die Kapazitäten durch einen zusätzlichen Portalkran. Damit gibt es dort nun zwei Umschlaganlagen, die als die größten in einem österreichischen Hafen gelten

Jüngst wurden die beiden je rund 96 m langen Hauptträger des neuen Portalkrans auf die Stützen gehoben und miteinander verbunden. Dafür wurden Teleskopkrane der Firma Felbermayr zu Hilfe genommen.

Die erste Umschlaganlage für Container, die 2014 im Hafen Linz installiert worden war, stammt von der Firma Kocks Krane. Das neue, baugleiche Umschlaggerät, ein Zweiträger-Containerportalkran mit Drehlaufkatze und Teleskopspreader, wurde vom Hersteller Künz gefertigt. Mit einer Breite von 31,11 m und einer Gesamthöhe von 36,35 m kann er eine Gesamtnutzlast von 41 t stemmen, bei einem Eigengewicht von 522 t.

Durch die zweite Krananlage sehen sich die Linzer für die Zukunft gut aufgestellt. Weil die Kranbahn künftig von beiden Portalkranen genutzt wird, wird sie um rund 80 m auf 600 m verlängert. Dadurch entsteht eine zusätzliche Lagerfläche. Mit der Krananlage sollen sich 25 Umschläge pro Stunde erzielen lassen und zwei dieselbetriebene Reachstackern einsparen lassen. Zudem dient der neue Kran auch zur Absicherung und zum Erhalt des laufenden Betriebes, sollte ein Portalkran ausfallen.

»Die Umschlagzahlen im Linzer Containerterminal liegen auf hohem Niveau und tragen zur guten wirtschaftlichen Entwicklung des Hafens Linz bei. Um die Wettbewerbsfähigkeit weiter zu steigern,

bauen wir den Containerterminal derzeit umfangreich aus«, so Linz-AG-Generaldirektor Erich Haider.

Die neue Umschlaganlage ist Teil des Projekts »Neuland«, das den Ausbau des bestehenden Containerterminals beinhaltet. Im Wesentlichen umfasst das Teilprojekt den Abbruch von drei alten Hallen entlang der Industriezeile. Hier entsteht eine zusätzliche Lagerfläche für rund 1.700 Container.

Nach der Elektrifizierung des Verschiebebahnhofs soll auch die Elektrifizierung des Containerterminals erfolgen. Damit würden sich die Kosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Verschub erheblich verringern, heißt es.

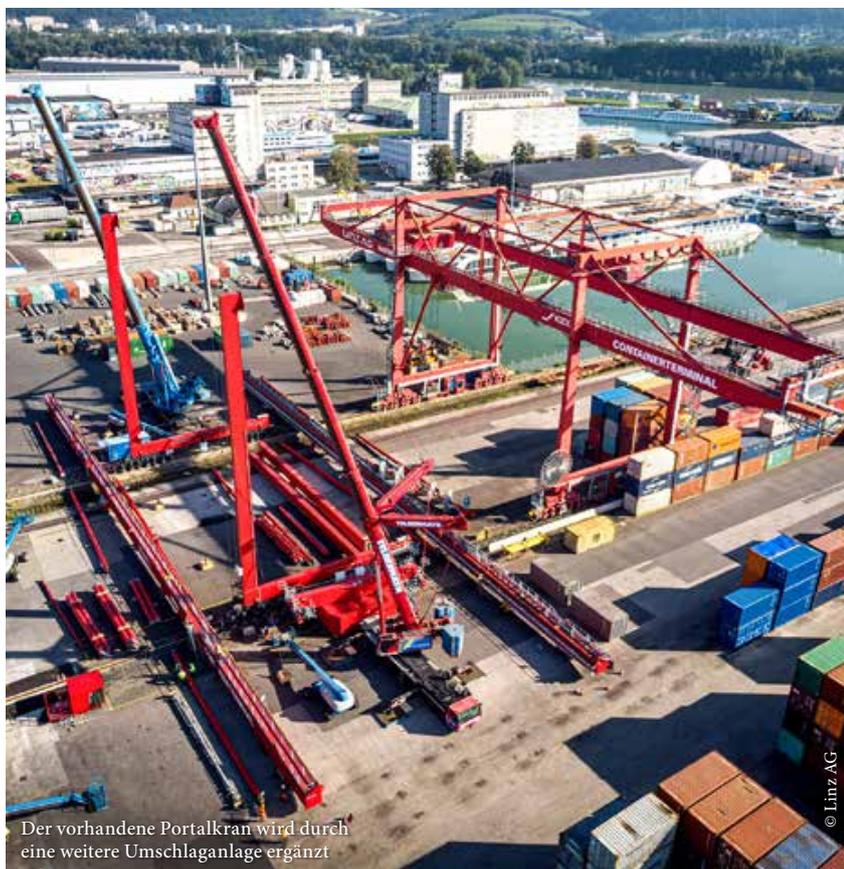
Mit dieser neuen Serviceleistung soll sich das Containerterminal am Markt »deutlich konkurrenzfähiger präsentieren«, so die Linz AG. Der Startschuss für die Erweiterung der Umschlaganlage erfolgte bereits vor rund einem Jahr.

## Hafengebiet wird vitalisiert

Mit dem »Projekt Neuland« soll sich das gesamte Hafengebiet in den kommenden Jahren zu einem lebendigen, urbanen Treffpunkt von Öffentlichkeit, Freizeit, Gewerbe und Industrie entwickeln. Gefördert wird das Vorhaben von der EU im Rahmen der »Connecting Europe Facility (CEF)« mit 20 %.

Die Linz AG Logistik – bestehend aus dem Geschäftsbereich Hafen der Linz Service GmbH und der Österreichischen Donaulager GmbH hat sich in den vergangenen Jahren zu einer modernen Logistikdrehscheibe entwickelt.

Linz gilt als der größte Hafenumschlagplatz an der oberen Donau und als ein wichtiges internationales und regionales Wirtschaftszentrum. Rund 3,5 Mio. t Güter gehen dort und im vostalpine-Werkshafen Jahr für Jahr über die Kaikanten. Um die Zukunft des Standortes abzusichern, wurde 2014 der »Masterplan Hafen Linz« der Öffentlichkeit präsentiert. Dieser bildet die Grundlage für das »Projekt Neuland«. RD



Der vorhandene Portalkran wird durch eine weitere Umschlaganlage ergänzt

© Linz AG



## Aller guten Dinge sind drei

Zu einem spektakulären Kran-Einsatz kam es vor kurzem in der Nähe von Wien, Österreich. Eine ca. 28 t schwere Maschine für eine Zuckerfabrik musste aus einer Halle raus gehoben und verladen werden. Für die Firma Felbermayr ein Klacks, ohne größere Schwierigkeiten konnte die Anlage über einen Tandemhub mit zwei PK 200002L-SH auf das Fahrzeug aufgeladen und später an ihrem Bestimmungsort aufgestellt werden. Trotz großem Fuhrpark kommt das nicht alltäglich vor, dass die beiden größten Krane von PALFINGER gemeinsam einen Job erledigen.

Vor kurzem gesellte sich ein 3. PK 200002L-SH zur Flotte von Felbermayr. Aufgebaut wurde dieser wie schon seine Vorgänger auf einen Scania R500 8x4 im PALFINGER Mounting Competence Center. Auch dieses Fahrzeug wurde wieder sehr zweckmäßig gestaltet. Zum sicheren Transport und zur einfachen Aufnahme des Equipments des voll ausgestatteten Krans wurden am Fahrzeug vielerlei Ablagen aus dem Standardsortiment des PALFINGER MCCs vorgesehen. Die Parkposition des Arbeitskorbes befindet sich am Heck, das MFA-Jib wird über dem Tank abgelegt und auf der Pritsche können die Rollenköpfe sowie Unterlegholz sicher verwahrt werden. Die verfügbaren Freiräume unterhalb der Abstützung, am Heck und auf der Pritsche wurden sinnvoll für Werkzeugkisten genutzt. Ende Juli war es dann so weit, nach einer zweitägigen Einschulung der Fahrer im PALFINGER MCC ging dieses Fahrzeug in die Niederlassung nach Graz, Österreich.

„Dieses Fahrzeugkonzept ist einfach perfekt für Großstädte, da man mit dem PK 200002L-SH überall dort arbeiten kann, wo man eng abgestützt hoch hinaus muss.“, bestätigte uns Siegfried Plank, Kranfahrer bei Felbermayr. Ob für Dachgeschoss-Arbeiten, beim Verglasen von Fassaden oder zum Verheben von Fertigteilen, der PK 200002L-SH ist vielseitig einsetzbar.

Felbermayr ist europaweit mit 69 Standorten in 19 Ländern vertreten. Die Kranflotte besteht mittlerweile aus mehr als 400 Mobilkränen, ergänzend dazu befinden sich auch etwa 120 Ladekrane von PALFINGER – vom PK 34002-SH bis zum PK 200002L-SH – im Fuhrpark.

Wir bedanken uns bei Felbermayr für das Vertrauen und wünschen noch viele Freude mit dem Zuwachs und noch viele weitere spektakuläre Kraneinsätze.





FOTOS: RUTHMANN



## Arbeiten in luftigen Höhen

Auf Baustellen sind mitunter ungewöhnliche Fahrzeuge unterwegs: riesige Kräne zum Beispiel, verschiedenartige Betonmischer und -pumpen, zahlreiche Bagger und Schaufellader. Alle drei Jahre präsentieren die Hersteller auf der Messe Bauma in München ihre Highlights – die nächste Schau ist für das Jahr 2022 geplant. Die Messeveranstalter hoffen, dass die Gesundheitsbehörden bis dahin die Coronapandemie in den Griff bekommen haben und die weltweit größte Baumaschinenmesse wie geplant stattfinden kann.

Die Firma Ruthmann aus der Stadt Gescher in der Nähe von Borken in Nordrhein-Westfalen, ein Spezialist für sogenannte Hubsteiger, wollte mit der Präsentation ihres neuen Modells so lange nicht warten. Vor Kurzem fuhren die Ruthmann-Leute den T700HF im Landschaftspark Duisburg auf, einem 180 Hektar großen Naherholungsgebiet rund um ein stillgelegtes Hüttenwerk. Da konnte der neue Hubsteiger dann zeigen, was er kann – unter anderem bringt er den Arbeitskorb am Ende des dreiteiligen Hubarms auf eine Arbeitshöhe von 70 Metern, zudem schafft er eine Reichweite von 41 Metern. Zusammengeklappt indes passt das Gerät auf einen kompakten Lastwagen mit etwas weniger als zwölf Metern Länge. Viele Unternehmen hätten genau nach einem solchen Fahrzeug verlangt, erzählten die Ruthmann-Entwickler, um damit beispielsweise in engen Innenstadtstraßen oder auf knapp bemessenen Baustellen arbeiten zu können. **MVÖ**

COUNTRY REPORT **GERMANY**

# A sector rocked to its foundations

Talking to German heavy lift and project cargo specialists reveals concerns about business prospects and the need to overcome multi-faceted challenges by innovation or any other means possible. And as the government looks to the future, hydrogen investment is set to provide a new source of logistics work. *Felicity Landon reports.*



The actual consequences of the crisis are also not yet foreseeable, as the predicted economic downturn will affect us with a time lag due to the longer lead times for major projects.

— Horst Felbermayr, Felbermayr

SC

Für die Errichtung einer temporären Klappbrücke für den Fußgänger- und Radverkehr war das Kranschiff vom Felbermayr-Wasserbau im Einsatz. Nötig wurden die Arbeiten aufgrund einer Straßensanierung im Bereich des Kuchelauer Jachthafens zwischen Wien und Klosterneuburg.



Das Kranschiff von Felbermayr-Wasserbau bewährte sich beim Einschlagen der acht Dalben und beim Einheben der Brückenteile mit einem Gewicht von bis zu 20 t.

## Kranschiff für Brückenbau im Einsatz

Mit 126 m Länge und einer Breite von 11,4 m ist das Kranschiff von Felbermayr-Wasserbau vielseitig einsetzbar. Dank einer Ladekapazität von 3.500 t und zwei ausfahrbaren Stelzen zur Fixierung in Fließgewässern, eignet es sich auch ideal für Bergungseinsätze, im Spezialtiefbau auf Binnengewässern und den Brückenbau. Einzigartig macht den Spezialschubleichter aber ein auf dem Deck positionierter Kran. Dieser Kran ist fahrbar, verfügt über einen etwa 37 m langen Ausleger und 200 t Hubkapazität. Im Mai kam das unter dem Namen „F 131“ operierende Schiff für die Errichtung einer Behelfsbrücke zum Einsatz. Damit wird eine Umleitung des Fuß- und Radverkehrs über den Jachthafen Kuchelau ermöglicht. Durch die Ausführung als Klappbrücke können Brückenteile hochgezogen werden. Dadurch können Boote die Brücke passieren.

„Voraussetzung für das Montieren des Behelfsübergangs war das Einschlagen von insgesamt acht Dalben“, schildert Felbermayr-Bereichsleiter Hans Wolfsteiner. Diese Pfähle wurden vertikal in die Flusssohle

gerammt und dienen später der Aufnahme der Brückenkonstruktion. „Schon das Rammen war Zentimeterarbeit“, merkt Wolfsteiner an und erklärt, dass diese 17 m langen und 3 t schweren Dalben mit einer Genauigkeit von wenigen Zentimetern in den Grund gerammt werden mussten. Anderenfalls hätte die Brückenkonstruktion nicht mehr gepasst. Möglich wurde das durch ein genaues Positionieren des Kransschiffs mittels GPS und anschließendem Fixieren im Flussbett mittels zweier Stelzen. An der Seitenwand des Schiffes war eine Schablone angebracht. Diese dient dem Kranoperateur als Führung für das Setzen der Dalben mit dem Kran. Um die Dalben ausreichend zu fixieren, wurden sie etwa 7 m in die Flusssohle gerammt. Dafür kam ein Rammbar mit 7 t Einsatzgewicht zum Einsatz.

Die Klappbrücke besteht im Wesentlichen aus zwei jeweils rund 30 m langen Paneelbrücken – diese führen vom linken beziehungsweise rechten Ufer zur Flussmitte. Weiters aus einem auf den Dalben aufgesetzten Podest – dieses wird zwischen den beiden Paneelbrücken in der

Flussmitte montiert und nimmt später die beiden Elemente der eigentlichen Klappbrücke auf.

Um jedoch die Komponenten montieren zu können, wurden sie vorerst vom Hafen Albern zur Baustelle transportiert. Auch das geschah, wie schon zuvor mit den Dalben, mit dem eingesetzten Spezialschubleichter. Betreiber des Schwerguthafens Albern ist übrigens Felbermayr. „Das erleichtert vieles“, kommentiert Wolfsteiner und fügt hinzu, dass dort auch schon die Brückenteile seitens des Brückenbauunternehmens Waagner-Biro endgefertigt worden seien. Das Einheben der Brückenteile wurde mit dem Schiffskran durchgeführt. Dazu Wolfsteiner: „Bei einer Ausladung von etwa 20 m schaffte der Kran auch die mit 20 t schwersten Teile mühelos. Ebenso mühelos ging die Zusammenarbeit mit den Technikern von Waagner-Biro und den Monteuren vor Ort von statten: „Lehrbuchartig“, freut sich Wolfsteiner. Somit war die Brücke nach rund zwei Wochen einsatzbereit und die Baustelle beendet.

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)

3

Volume 4  
June 2011  
ISSN 1865-7362

# Geomechanics and Tunnelling

Geomechanik  
und Tunnelbau



## Constructional Coping of Fault Zones

- Tunnel construction in weak ground Tunnelbau in schlechtem Baugrund
- Tunnel design in fault zones Tunneldesign in Störungszonen
- Yielding elements Stauchelemente
- Pre-design of ductile lining Vorbemessung eines duktilen Ausbaus
- Characterisation of fault zones Charakterisierung von Störungszonen
- Time dependent behaviour of tunnels Zeitabhängiges Verhalten von Tunneln

## Transformer transport for Limber II with Scheuerle SPMTs

For the pumped storage plant Limberg II in Kaprun, Austria, the specialist heavy load company Felbermayr Transport und Hebetchnik GmbH & Co KG took on the task of transporting a 220 t transformer. The transportation route to the final destination over 300 km away was overcome using a flat-bed railway car and 16 Scheuerle SPMT (self-propelled modular transporter) axle lines.

The oldest large-scale power plant of what is now known as the Verbund Austrian Hydro Power AG is the Kaprun facility, which went online in 1955. In 2012, two additional machine units will produce altogether 480 MW of renewable energy. With a length of around 10 m, a width of 3.5 m and a height of 4.3 m, the transformer was a considerable size for transporting into the power station cavern. To ensure that this unique special transportation assignment went ahead as smoothly as possible, Felbermayr carried out a test run through the 5 km long Schrahnbach Tunnel to the powerhouse cavern with Scheuerle SPMTs in order to check the spatial geometry of the galleries. Altogether, the SPMT units + side girder deck + dummy transformer constellation transported a total weight of 420 t and had to negotiate a gradient of 12% and had to negotiate a gradient of 12%. A SPMT transport of this kind is unique worldwide.

After successfully completing the test run, the actual transport could take place. Following the arrival of the transformer by rail in Maishofen, the load was placed on 16 axle lines of Scheuerle SPMTs (Fig. 1). For this, 2 × 8 SPMT axle lines were used in the so-called

loose coupling mode including two Z350 Power Pack Units. This combination could be steered using only one remote control and by one person by means of the Scheuerle electronic system along with a data cable link between the two engine units. For mastering the 20 km long route up to the construction site facility and the subsequent 12% gradient (Fig. 2), a special construction was used with the provision of an additional tractor unit – coupled as a precautionary measure – to support the 1,000 hp Power Packs of the Scheuerle SPMTs. A further reason for the successful completion of the transportation assignment was the use of a special SPMT series featuring four driven pendulum axles per 4-axle unit resulting in a total of 2,080 kN of tractive power. Five of the last six kilometres passed through the Schrahnbach Tunnel. The extremely narrow conditions presented a particular challenge to the transport team. However, due to the almost unrestricted manoeuvrability of the Scheuerle SPMT technology and extensive experience of the Felbermayr transportation team, the transformer was finally safely moved to the power station inside the mountain.

### SPMT Technology

Scheuerle SPMTs are based on experience gained from the development and production of more than 5,500 axle lines. With this technology, loads of 16,000 t and more can be safely and reliably transported to their places of use, e.g. factory modules for power stations, seawater desalination installations and oil exploration equipment as well as off-

shore platforms. The use of SPMTs in combination with the Scheuerle-developed steering technology allows the exact positioning of ultra-heavy loads. The individual modular transporters can be linked with one another in any combination, can be coupled mechanically or arranged in a loose coupling mode on an area up to a maximum 600 m × 600 m.

Scheuerle steering technology guarantees synchronised steering of all transportation units integrated in the vehicle group. The electronically controlled multi-directional steering ensures that the modular transporter is extremely flexible and manoeuvrable (Fig. 4). Steering is carried out either by remote control or cable control, or via a driver's cab coupled for longer transportation routes.

Production of the new fourth generation of Scheuerle SPMTs has been optimised using the latest welding robot technology and faster delivery times can be offered. Improving on the existing third generation with an axle load of 40 t/axle line, this new fourth generation has an axle load of 48 t. Both generations guarantee backward compatibility with the former series of modular transporters.

Further information:  
Scheuerle Fahrzeugfabrik GmbH  
Öhringer Straße 16  
74629 Pfedelbach  
Germany  
Tel. +49 (0)7941/691-0  
info@scheuerle.com  
www.scheuerle.com



Fig. 1. Moving the 220 t transformer onto 16 axle lines of the Scheuerle SPMTs at the Maishofen railway terminus (Photo: Verbund/Schweinöster)

Bild 1. Umschlag des 220 Tonnen schweren Transformators auf 16 Achslinien Scheuerle SPMTs am Bahnhof in Maishofen (Foto: Verbund/Schweinöster)



Fig. 2. The almost 40 m long total combination shortly before reaching the entrance of the tunnel. A strong performance in spite of the 12% gradient (Photo: Verbund/Schweinöster)

Bild 2. Die knapp 40 m lange Gesamtkombination ist kurz vor der Einfahrt des Tunnels angelangt. Eine starke Leistung bei 12% Steigung (Foto: Verbund/Schweinöster)

## Trafotransport für Limberg II mit Scheuerle Modultransporter

Für das Pumpspeicherkraftwerk Limberg II in Kaprun hat das Unternehmen Felbermayr Transport- und Hebeteknik GmbH & Co KG die Überführung eines 220 t schweren Transformators übernommen. Der Transport zum mehr als 300 km entfernten Zielort wurde per Tiefladewagen und 16 Achslinien Scheuerle SPMTs (self-propelled modular transporter) bewältigt.

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 einer Länge von rund 10 m, einer Breite von 3,5 m und einer Höhe von 4,3 m waren die Trafos für den Transport in die Kraftwerkskaverne ziemlich groß. Um sicherzustellen, dass dieser einmalige Sondertransport reibungslos über die Bühne geht, absolvierte Felbermayr mit Scheuerle SPMTs eine so genannte Schablonenfahrt durch den 5 km langen Schrahnbachtunnel zur Kraftwerkskaverne des Pumpspeicherkraftwerks Limberg II, um die räumliche Geometrie des Stollens testen zu können. Bei der Konstellation SPMT + Tragschnabelbrücke + Schablone und einem Gesamttransportgewicht von insgesamt 420 t, musste eine Steigung von 12% gemeistert werden. Ein SPMT-Transport in dieser Konstellation ist weltweit einmalig.

Nach erfolgreicher Testfahrt konnte der eigentliche Transport stattfinden. Nach Ankunft des Transformators per Bahn in Maishofen, wurde die Ladung auf 16 Achslinien SPMT der Scheuerle Fahrzeugfabrik umgeschlagen (Bild 1). Dabei handelte es sich um 2 x 8 Achslinien SPMT, welche im so genannten offenen Verbund mit zwei Powerpack Units des Typs Z350 eingesetzt wurden. Durch die Scheuerle-Elektronik und ein Datenkabel zwischen den beiden Antriebseinheiten, konnte diese Kombination mit nur einer Fernbedienung und von einer Person gesteuert werden. Zur Bewältigung der rund 20 km langen Strecke bis zum Baulager und den dort auftretenden Steigungen von ca. 12% (Bild 2) wurde eine Sonderkonstruktion gefertigt, die den Einsatz einer sicherheitshalber angekuppelten Zugmaschine zur Unterstützung des ohnehin schon tausend PS starken Powerpacks der Scheuerle SPMTs möglich machte. Ein weiterer Grund für die erfolgreiche Durchführung des Transports war der Einsatz einer speziellen SPMT-Baureihe mit vier angetriebenen Achsen pro Vierachs-Einheit und somit insgesamt 2.080 kN Zugkraft. Von den letzten 6 km führten 5 km durch den Schrahn-



Fig. 3. The mobility of the SPMTs allows easy manoeuvring due to the steering angle of  $+130^{\circ}/-100^{\circ}$  (Photo: Verbund/Schweininöster)

Bild 3. Die Wendigkeit der SPMTs ermöglicht einfaches Manövrieren aufgrund des Lenkwinkels von  $+130^{\circ}/-100^{\circ}$  (Foto: Verbund/Schweininöster)

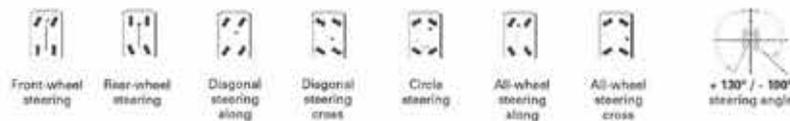


Fig. 4. The electronically controlled multi-directional steering ensures the modular transporter is extremely flexible and manoeuvrable

Bild 4. Die elektronische Vielweglenkung macht die Modultransporter äußerst wendig und manövrierfähig

bachtunnel (Bild 3). Die extrem engen Platzverhältnisse machten das Passieren zu einer besonderen Herausforderung. Doch wegen der beinahe uneingeschränkten Manövrierbarkeit der Scheuerle SPMT-Technologie und der Erfahrung des Felbermayr Transport-Teams konnte der Transformator sicher bis in das im Berginneren gelegene Kraftwerk transportiert werden.

### SPMT-Technologie

Die Scheuerle SPMTs basieren auf der Erfahrung aus Entwicklung und Produktion von mehr als 5.500 Achslinien. Mit dieser Technologie werden Lasten von 16.000 t und mehr, z. B. Fabrikmodule für Kraftwerke, Meerwasserentsalzungs- und Erdölexplorationsanlagen sowie Offshore-Plattformen, sicher und zuverlässig zu ihren Einsatzorten transportiert. Der Einsatz von SPMTs in Verbindung mit der von Scheuerle entwickelten Steuerungstechnologie ermöglicht punktgenaues Positionieren schwerster Lasten. Die einzelnen Modultransporter sind beliebig miteinander kuppelbar und können entweder mechanisch gekuppelt oder im offenen Verband in einem Areal von maximal 600 m x 600 m angeordnet werden.

Die Scheuerle-Steuerungstechnik garantiert die synchrone Steuerung aller im Kuppelverband integrierten Transporter-Einheiten. Die eigens entwickelte elektronische Vielweglenkung macht die Modultransporter äußerst wendig und manövrierfähig (Bild 4). Gesteuert wird wahlweise per Funk- oder Kabelfernsteuerung oder per angekuppeltem Fahrerhaus für längere Fahrwege.

Die neue 4. Generation der Scheuerle SPMTs ist durch den Einsatz neuester Schweißroboter-Technologie fertigungstechnisch optimiert, und es können schnelle Lieferzeiten realisiert werden. Im Gegensatz zur bestehenden 3. Generation mit einer Achslinienlast von 40 t, hat die neue 4. Generation eine Achslinienlast von 48 t. Sowohl die 3. als auch die 4. Generation stellen die Kompatibilität zu den vorhergehenden Modultransporter-Generationen sicher.

### Weitere Informationen:

Scheuerle Fahrzeugfabrik GmbH  
Öhringer Straße 16  
74629 Pfedelbach  
Germany  
Tel. +49 (0)7941/691-0  
info@scheuerle.com  
www.scheuerle.com

# DÜSSELDORF-HEERDT HAT EINE NEUE BRÜCKE

Veröffentlicht: Montag, 16.11.2020 04:47

Die Brüsseler Straße ist seit heute Morgen (16. November 2020) wieder für den Autoverkehr freigegeben. Die Bundesstraße war das Wochenende über gesperrt, weil am Heerdter Lohweg eine neue Brücke über die B7 eingeschoben werden musste.

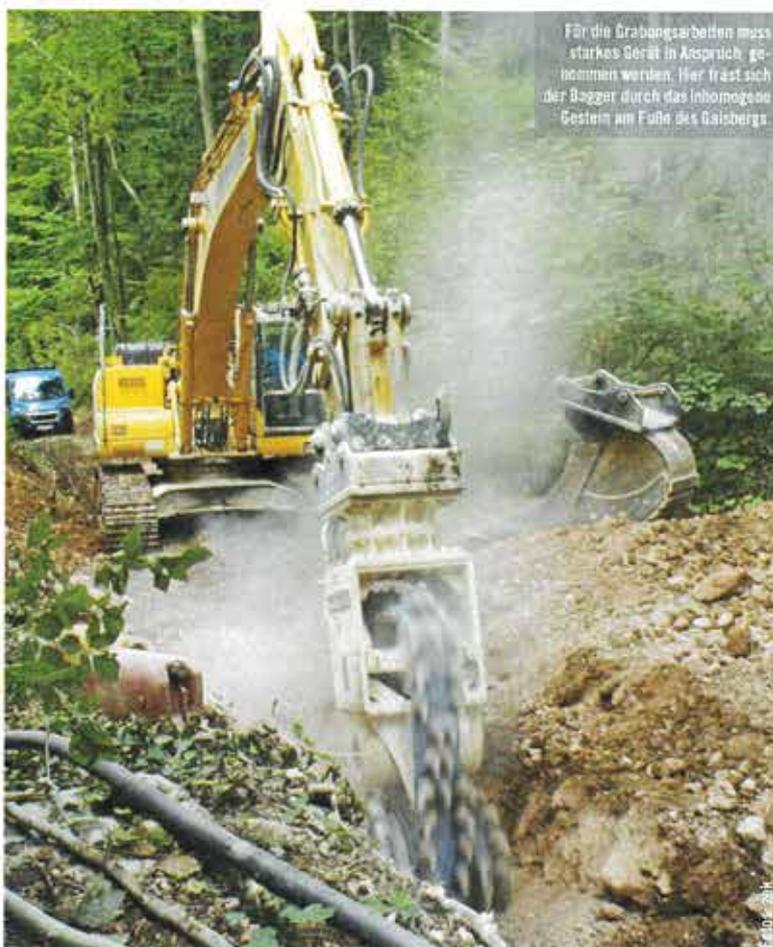


Die 750 Tonnen schwere Brücke war in den letzten Wochen neben der Baustelle zusammgebaut worden. Die neue Brücke hat zwei Fahrspuren pro Richtung sowie getrennte Spuren für Fußgänger und Radfahrer. Durch die Brücke bekommt der Heerdter Lohweg einen direkten Anschluss an die B7. Bis der in Betrieb geht, wird es allerdings noch ein gutes Jahr dauern.

## ANSCHLUSS FÜR BEWOHNER DES SALZBURGER HAUSBERGS ANS TRINKWASSERNETZ

*Tanklastwägen mussten bisher die Bewohner am Gaisberg mit Trinkwasser beliefern, wenn in trockenen Sommern die Versorgung über die Quellen knapp wurde. Doch mit nächstem Jahr ist diese umständliche Behelfsvorsorgung passé: Die Salzburger Gemeinde Elsbethen schließt viele Verbraucher am Berg an das Trinkwassernetz an. Ein Trinkwasseranschluss für die Gastronomiebetriebe auf der Gaisbergspitze scheiterte an der Absage des ursprünglich gemeinsam geplanten Projekts zwischen Elsbethen und Salzburg von Seiten der Stadt, die technischen Gegebenheiten würden aber eine Weiterführung der Leitung bis zum Gipfel ermöglichen. Den Bergbewohnern im Elsbethener Gemeindegebiet ist dank des Einsatzes von duktilen Gussrohren vom Hersteller Tiroler Rohre GmbH (TRM) eine stabile Trinkwasserversorgung von hoher Qualität über viele Jahrzehnte garantiert.*

**A**ls einer von Salzburgs Hausbergen bietet sich der 1.287 m hohe Gaisberg für die Bewohner der Stadt und die Region als leicht erreichbares Ausflugsziel an. Was die zahlreichen Besucher beim Einkehren in die am Gipfel und auf dem Weg dorthin befindlichen Gasthäuser nicht mitbekommen, ist die bis dato beschwerliche Trinkwasserversorgung. Herausfordernd war diese seit jeher. Nicht nur für die Gastronomiebetriebe, die teilweise über Tank-Lkw mit Trinkwasser versorgt werden, sondern auch für die Bewohner des auf dem zur Salzburger Nachbargemeinde Elsbethen gehörenden Gebiets am Gaisberg. Zumindest Letztere können jedoch bald aufatmen. Denn auch ihnen musste in heißen Sommern – an denen es die letzten Jahre nicht mangelte – mit Trinkwasser-Lieferungen ausgeholfen werden. Obwohl ein gemeinsam geplantes Projekt von Salzburg und Elsbethen zur Trinkwasserversorgung bis zur Spitze des Gaisbergs von Seiten der Stadt Salzburg aufgekündigt wurde, verfolgt Elsbethen das Vorhaben weiterhin – auf Gemeindegebiet bis auf ca. zwei Drittel der Strecke zum Gipfel. „Wir rechnen damit, dass zu Beginn 30 bis 40 Haushalte angeschlossen werden“, so Franz Tiefenbacher, Bürgermeister der Flachgauer Gemeinde.



Für die Grabungsarbeiten muss starkes Gerät in Anspruch genommen werden. Hier fräst sich der Bagger durch das inhomogene Gestein am Fuße des Gaisbergs.

### GUSSROHRE HALTEN HOHEN DRUCKVERHÄLTNISSEN STAND

Gestartet wurden die vom Unternehmen Felbermayr durchgeführten Bauarbeiten diesen Sommer. Mitte nächsten Jahres soll das Projekt abgeschlossen sein. Dann sind die Bewohner nicht mehr auf die unzureichende Schüttung der am Berg befindlichen Trinkwasserquellen und der Behelfsvorsorgung via Lkw angewiesen. Stattdessen beziehen sie bald Trinkwasser höchster Qualität, deren Einhaltung unter anderem durch den Einsatz von duktilen Gussrohren des Tiroler Rohrherstellers TRM garantiert wird. „Die Wahl fiel auf die Gussrohre aufgrund der hohen Drücke, denen diese standhalten müssen, sowie zwei weiteren wichtigen Faktoren: Nachhaltigkeit und Langlebigkeit“, erklärt DI Werner Sommer vom beauftragten Planungsbüro DI Anselmi Ziviletechnik GmbH. Die

Wasserleitung aus DN80 Rohren führt über 4.370 m von einem Hochbehälter in Elsbethen bis zu einem Gasthaus im Gemeindegebiet auf rund 980 m Seehöhe. „Rund 450 hm werden auf dem Weg nach oben mit zwei Pumpstationen überwunden. Der höchste Druck, den die neue Trinkwasserleitung standhalten muss, liegt bei 35 bar. Dies ist für die TRM-Rohre kein Problem, da die Rohre mit schub- und zugsicherer Verbindung (VRS-T) Drücken bis 100 bar standhalten“, führt Werner Sommer aus.

### VERLEGEGEWEISE SPART ZEIT UND MATERIAL

Das Gelände am Berg birgt immer gewisse Herausforderungen. Diesen wurde am Gaisberg mit abschnittswisen Spülbohrungen durch den Fels begegnet, der aus unterschiedlichen Gesteinen wie Gosau Konglomerat und Kalk besteht. Bei den Bohrungen wird

nach einer Pilotbohrung mit ca. 10 cm Durchmesser das Bohrloch auf 32 cm Durchmesser erweitert, da neben den Trinkwasserrohren auch noch andere Leitungen – unter anderem ein Glasfaserkabel – mitverlegt werden. Zum Schutz der Leitungen wird ein Hüllrohr aus PE eingezogen. Überzeugt ist Planer Werner Sommer von der praktischen Verlegeweise mit den 5 m langen Rohrstan- gen: „Man benötigt weniger Formstücke und Bögen, da mit den Kurzrohren Kurven besser verlegt werden können.“ Bis zu 5 Grad sind die Muffen der Gussrohre abwinkelbar. Dadurch gestaltet sich der Baufortschritt zügig: Bis zu 50 m pro Tag schreitet der Leitungsbau voran. Mitte 2021 sollte dieser abgeschlossen werden, danach folgt noch der Anschluss der Pumpwerke.

#### LANGLEBIGKEIT IM FOKUS

Neben der für die Aufgabe besonders wichtigen Stabilität der Rohre, unterstreicht Dr. Igor Roblek, zuständiger Vertriebsmanager für die Bundesländer Salzburg und Kärnten, deren Vorteile in puncto Nachhaltigkeit: „Regionale Kreislaufwirtschaft ist das, was wir verfolgen.“ Das beginnt bereits bei der Produktion, bei der zu 100 Prozent auf Metallschrott von einem regionalen Unternehmen aus der direkten Umgebung zurückgegriffen wird, setzt sich fort über den Einsatz erneuerbarer Energien bis hin zur Verwertung von anfallenden Nebenprodukten. Im Rahmen eines umfassenden internen Ideenmanagementsystems wird laufend nach Optimierungen gestrebt. Als wichtigstes Qualitätskriterium bei TRM zählt insbesondere im Zusammenhang mit Umweltbewusstsein die Langlebigkeit. Schließlich ist ein auf viele Jahrzehnte ausgelegtes Rohrsystem wie jenes von TRM in Hinblick auf seine Nachhaltigkeit gegenüber anderen Systemen von Vorteil, vor allem da deren Wiederverwertbarkeit oft nicht gegeben ist. Ebenfalls nicht außer Acht lassen darf man die damit einhergehenden Begleiteffekte: Wenn Straßen aufgrund mangelhafter oder altersschwacher Rohrleitungen aufgerissen werden müssen, bedarf das einen nicht unwesentlichen wirtschaftlichen und logistischen Aufwand. Wenn also die Leitungstrasse in den kommenden Jahren nochmal aufgerissen werden muss, dann wohl nur aus einem Grund: Die technischen Gegebenheiten würden die Verlängerung der neu gebauten Trinkwasserversorgung auf den Gipfel des Gaisbergs – und somit in das Gemeindegebiet der Stadt Salzburg – erlauben. Somit könnten zukünftig noch weitere Gebäude bzw. Haushalte am Gaisberg aus der neu gebauten Leitung versorgt werden.



Bauamtsleiter Martin Karl, Bürgermeister Franz Tiefenhacher, Projektleiter Werner Sommer und TRM-Vertriebsmanager für Salzburg und Kärnten Igor Roblek (v.l.n.r.)



Erblickt lange nicht mehr das Licht der Welt: TRM-Rohre sind auf eine Halbkugel von vielen Jahrzehnten ausgelegt.



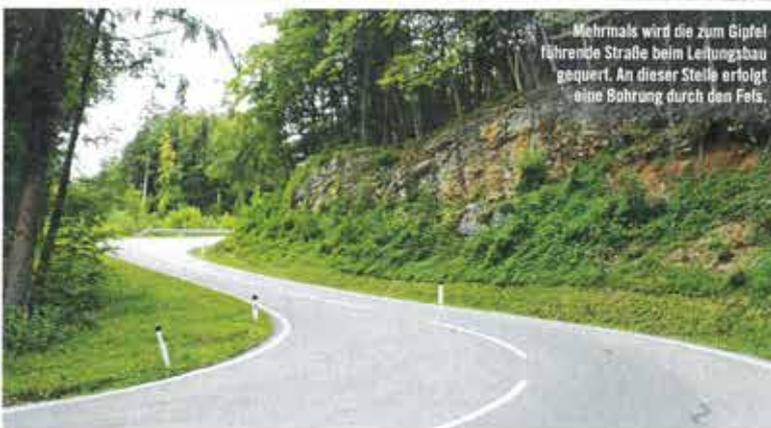
Die Bauarbeiten werden von Bauunternehmen Felbermayr durchgeführt.



Für die rund 4,4 km lange Trinkwasserleitung investiert Elsbethen ca. 2 Mio. Euro.



Bis zu 50 m schreiten die Verlegerarbeiten pro Tag voran. Unter anderem ist das dem praktischen Verlegesystem der TRM-Rohre geschuldet.



Mehrmals wird die zum Gipfel führende Straße beim Leitungsbau gequert. An dieser Stelle erfolgt eine Bohrung durch den Fels.



Oberhalb der Mitte fehlt noch ein Handbreit zum Ziel. Am Samstag (14.11.) rutschte die neue Brücke über der Brüsseler Straße in Düsseldorf Heerdt an ihren Platz.

**Verkehr**  
**Düsseldorf Heerdt: Neue Brücke rutscht millimetergenau an ihren Platz über der Brüsseler Straße | mit Video**

Sorgfältig schauen die Bauarbeiter auf die letzten Zentimeter, die das 66 Meter lange und 25,5 Meter breite Stahngerippe noch bis in seine endgültige Position rutschen muss. Millimeterarbeit bei 750 Tonnen Gesamt-Gewicht. Dann passt die neue Brücke am Heerdt Löhweg. Unter den kritischen Augen zahlreicher Zuschauer und bei voll gesperrter Brüsseler Straße/B7 wurde am Samstag (14.11.) der neue, direkte Weg von Heerdt nach Oberkassel mit eigenem Anschluss an die B7 in Position gebracht. Noch müsste man allerdings wie ein Hochseilartist balancieren, um von der einen auf die andere Seite zu gelangen. Erst Anfang Dezember werden die Fahrbahnen, die Radwege und die beiden Bürgersteige eingepasst. Ende 2021 gehen dann die gesamte Anschlussstelle in Betrieb



Eine Brücke in Bewegung - unser Zeitraffer zeigt in 50 Sekunden das zentimetergenaue Tagwerk. Video: Stadt Düsseldorf



66 Meter lang, 750 Tonnen schwer: Die neue verbindet die Düsseldorfer Stadtteile Heerdt und Oberkassel miteinander. Und einen Anschluss an die B7 gibt es auch noch.

„Wir haben es hier mit einer semiintegralen Stahlbogenfertigteilverbundbrücke zu tun“, sagt René Eis vom Amt für Verkehrsmanagement und ist stolz wie ein Brückenbauarbeiter, dass er diese schwierigen Begriffe fehlerfrei vorgetragen hat. Die Arbeiten für die neue Brücke samt Anschlussstelle laufen seit Sommer 2019. Auf der Nordseite war genug Platz. Deshalb konnte der Koloss dort aus Fertigteilen aus Plauener Stahl zusammengeschweißt werden. „Vorteil ist, dass wir die Autobahn hier nur ein Wochenende lang sperren müssen, um die Brücke einzufahren“, erläutert Florian Reeh, der Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement. Sein Kollege Bernd Kertenich von der Abteilung ist erst später an der Reihe. Jetzt muss das Gerippe mit einem schwarzen Bogen erst einmal dorthin, wo es die nächsten 80 Jahre seinen Dienst tun soll



Zwölf Achsen, 96 Räder: Zwei von diesen Gestellen trugen die Brücke an ihren Platz; peu à peu.

Das besorgen zwei Spezialgestelle mit zwölf Achsen und 96 Rädern. Auf ihnen wird die neue Brücke in die Lücke bugsiert. Stabile Jungs mit großen Fernbedienungen lenken die Räder und bringen die Gestelle voran. Als alles sitzt, wird die Brücke noch ein letztes Mal kurz anheben, damit



Die vier Schieber aus dem Düsseldorfer Rathaus: (v.l.) Florian Reeh, René Eis, Kahied Ben-Mehrez und Bernd Kertenich

21,6 Millionen Euro durfte die Brücke eigentlich nur kosten. Knapp 30 Millionen Euro mussten tatsächlich ausgegeben werden. Denn die Baufirmen erfreuen sich derzeit an prall gefüllten Auftragsbüchern und nehmen saftige Aufschläge, bevor sie loslegen. Da hatte die Stadt Düsseldorf großes Glück, dass sie unerwartet einen Zuschuss von 12 Millionen Euro für die neue Brücke bekam. So stimmte am Ende die Rechnung wieder.



750 Tonnen Gesamtgewicht hängen an vergleichsweise dünnen Seilen.

# Felbermayr startet eine neue Division

**Das Unternehmen erweitert sein Angebot im Sinne technischer Lösungen für die Schwergutbranche.**

Unterstützt von den Bereichen Kranvermietung und Schwertransport war Felbermayr mit der Schwermontage schon bisher ein gewichtiger Partner in Sachen Heavylift-Handling. Doch damit nicht genug. Seit Oktober ist Felbermayr jetzt auch mit „Engineered Solutions“ tätig. Dadurch erweitert der Industriedienstleister sein Angebot im Sinne technischer Lösungen für die Schwergutbranche beträchtlich

„Felbermayr verfügt über ein gewaltiges Equipment in Sachen Heavylift-Handling“, ist Kees Kompier, Leiter des neuen Bereiches „Engineered Solutions“, überzeugt. Und Kompier muss es wissen, so verbrachte er sein halbes Leben umringt von Raupenkranen, Schubsystemen und Litzenhebern in der Schwergutbranche. Mit „Engineered Solutions“ hat es sich der Holländer zur Aufgabe gemacht, jetzt auch Felbermayr in Sachen Schwermontage einen bedeutenden Schritt nach oben zu bringen.

## **Individueller Einsatz von Schwerlastequipment**

„Mein Ziel ist es, durch die Kombination des Wissens der Felbermayr-Mitarbeiter und des vorhandenen Schwerlastequipments die Einsatzmöglichkeiten zu erweitern“, sagt Kompier und ist überzeugt, dass dies durch Kreativität und den Ausbau von technischem Know-how, wie beispielsweise in der Statik, möglich sei. So müsse man sich von klassischen Handbuchanwendungen verabschieden und für neue Anwendungsformen des „Felbermayr-First-Class-Equipments“ offen sein, argumentiert Kompier.

Als Beispiel dafür nennt der weltweit erfahrene Schwerlastprofi einen Einsatz in Bratislava. Dabei galt es, ein 2.400 Tonnen schweres Brückentragwerk einzuschieben. „Ich habe den Auftrag damals noch als Subunternehmer von Felbermayr durchgeführt, weil Felbermayr Statik-Know-how zur Berechnung der Lastverteilung auf den Pontons fehlte“, erinnert sich Kompier und fügt hinzu, dass eben genau dieses Wissen auf breitere Beine gestellt werden müsse. Somit könne es gelingen, bestehenden Kunden ein größeres Leistungspaket anzubieten. „Letztendlich profitieren davon auch die Auftraggeber durch eine Reduktion der Ansprechpartner und mehr Effizienz in der Auftragsabwicklung“, zeigt sich Kompier weiter optimistisch.



Foto: Felbermayr

## Engineered solutions from Felbermayr



**Kees Kompier joins Felbermayr to head up the new engineered lifting and transport service**

An engineering service for heavy lifting and transport solutions has been launched by Felbermayr.

The Austrian crane rental and specialized transport company has a large fleet of equipment, including heavy lift cranes and SPMT. The new in-house engineering service operation is headed by Kees Kompier, a new member of the Felbermayr team. The Dutchman has extensive experience with technical solutions in the industry.

Commenting on his new role, Kompier said, "My goal is to combine the knowledge of the Felbermayr employees and the existing heavy duty equipment to expand the possible uses."

He said this can be achieved through creativity and the expansion of technical know-how. An example was the recent project in Bratislava to install a 2,400 tonne bridge structure. "Back then, I still had the contract as

a subcontractor for Felbermayr, carried out because Felbermayr lacked know-how to calculate the load distribution on the pontoons."

With the broadening of this type of knowledge in the company, Felbermayr can offer existing customers a larger service package. "Ultimately, the clients also benefit from this through a reduction in the number of contacts and more efficiency in order processing," Kompier continued.



**Felbermayr's Liebherr LR 11000 and a LR 1750 crawler cranes work in tandem to lift the column**

## Felbermayr boosts service offering

25 November 2020

**Felbermayr has launched an engineered solutions division to expand its range of technical services for the heavy lift industry.**

**Kees Kompier**, director of Felbermayr engineered solutions, said: "My goal is to expand the range of possible applications by combining the knowledge of the Felbermayr employees and the existing heavy-duty equipment."

Kompier added that this will enable Felbermayr to offer customers a larger service package, whereby clients can benefit through a reduction in the number of contacts and more efficient order processing.

diepresse.com 10 2020

## Viele Tonnen und wenige Millimeter



Enge Bergstraßen sind für Spezialtransporte eine besondere Herausforderung. (c) Felbermayr

**Wenn Dutzende Tonnen schwere und zwei Fahrspuren breite Teile zu bewegen sind, sind Spezialisten mit guten Nerven gefragt.**

Das ging ins Auge: Vor zwei Jahren wollte ein dänischer Schwertransporter mit einem 60 Meter langen Windrad im Schlepptau durch den Elbtunnel fahren. Bei der Höhenkontrolle war Endstation. Der Transporter steckte für Tage fest, es ging weder vor noch zurück. Bis zu 16 Kilometer lang stauten sich in der Folge die Autos auf der Hamburger Hauptverkehrsroute. Hierzulande versucht man solche Havarien durch sorgfältige Vorbereitung zu verhindern. Bereits Wochen oder Monate davor fahren Transportingenieure die Strecke ab, nehmen eventuelle Hindernisse genau unter die Lupe und erstellen eine Machbarkeitsstudie.

### 3-D-Scans von Tunneln

Immer öfter setzt man dabei auf digitale Technologien. Felbermayr verließ sich darauf etwa beim Abtransport eines Transformators vom Kraftwerk Kölnbreinsperre. Der Trafo war zwar „nur“ 70 Tonnen schwer, aber der Transport erfolgte auf einer engen und kurvigen Gebirgsstraße. Größte Herausforderung auf der Bergstrecke war der 358 Meter lange Galgenbichtunnel: „Zwischen Tunnelwand und Trafo waren nur wenige Zentimeter Platz“, erzählt Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebeteknik, die den Transport durchführte. Im Zuge der Vorbereitungsarbeiten wurde der Tunnel mit 3-D-Scans vermessen. Dadurch konnte die Fahrt vorab am Computer simuliert werden. Dann wusste man: Es geht, aber knapp. Bei solchen Einsätzen, bei denen es auf Millimeterarbeit ankommt, steht ein Team im Einsatz. Zwei Mitarbeiter sind bei schwierigen Abschnitten zu Fuß unterwegs und lenken in Absprache mit dem Fahrer per Fernbedienung die Achsen des Tiefladers. „Für solche Transporte kommen nur die erfahrensten Fahrer zum Einsatz, sie sind unser größtes Kapital“, sagt Schellerer.

## INDUSTRIE/LOGISTIK



## „Wir freuen uns Konzerne wie Siemens zu unseren Auftraggebern zählen zu dürfen.“

*Auch bei Bahntransporten unterstützt Felbermayr den „Key Account“ Siemens in allen Belangen.*

**Rund 400 Mio. Euro Jahresumsatz erwirtschaftet die Felbermayr Transport- und Hebetchnik mit ihren trimodalen Logistiklösungen für Auftraggeber aus der Industrie und dem Speditionsgewerbe. Für den Siemens-Konzern ist das Unternehmen seit vielen Jahren tätig – und die Partnerschaft wird immer intensiver.**

WELS. Von der Baustelle für die neue Unternehmenszentrale an der Welser Peripherie bekommt Wolfgang Schellerer wenig mit. Darum kümmern sich seine Kollegen aus den zuständigen Fachbereichen. Das Großprojekt befindet sich auf der Zielgeraden. Im 2. Quartal 2021 soll der Umzug in das neue „Headquarter“ über die Bühne gehen. Dort gibt es ausreichend Platz für die Weiterentwicklung des Familienunternehmens mit 2.700 Mitarbeitenden an 69 Standorten in 19 Ländern. Das erwarten insbesondere die Kunden im Geschäftsbereich Transport- und Hebetchnik. Ihre Namen sind die Crème de la Crème im internationalen Anlagen- und Maschinenbau – beziehungsweise deren speditionelle Dienstleister.

Wenn einer dieser „Key Accounts“ ein neues Großprojekt bei der Felbermayr Transport- und Hebetchnik avisiert, tritt eine Maschinerie in Gange. Manchen Kontrakten geht eine bis zu zweijährige Vorbereitung voraus. In dieser Zeit werden alle Herausforderungen und Unwägbarkeiten im Zusammenhang mit den anfallenden Schwer- und Sondertransporten analysiert und aus der Welt geräumt. Derzeit gehen bei Felbermayr wieder vermehrt Aufträge aus der Windkraftindustrie ein. Außerdem gibt es einen Trend hin zur Herstellung von immer größeren Anlagen, Maschinen und Technologien für die Energieerzeugung. Dem gegenüber steht der politische Wille nach einer Verlagerung von Schwertransporten von der Straße auf die Schiene oder auf den Wasserweg. „Ab Stückgewichten von mehr als 90 Tonnen führt der Weg auf der Straße oftmals nur bis zum nächsten Hafen- oder Bahnterminal“, erläutert Wolfgang Schellerer die heute gängigen Usancen. Speziell in Deutschland stoßen selbst die Spezialisten in dieser Disziplin immer öfter an ihre Grenzen.

Dafür ist man bei der Felbermayr Transport- und Hebetchnik, deren Geschäfte Wolfgang Schellerer gemeinsam mit Mag. Peter Stöttinger und Christoph Nüssler leitet, gerüstet. Das Welser Familienunternehmen verfolgt seit vielen Jahren eine trimodale Strategie. Es betreibt eine Fahrzeugflotte bestehend aus 250 Zugmaschinen für Schwertransporte auf der Straße, ergänzt um Lösungen in der Bahnlogistik und für Operationen entlang der



*Wolfgang Schellerer ist einer von drei Geschäftsführern der Felbermayr Transport- und Hebetchnik und fungiert als Sprecher der Geschäftsführung.*

Wasserstraße Rhein-Main-Donau. Letztere umfassen eigene Standorte für den wasserseitigen Umschlag in Wien Albern, Linz und Krefeld. Im Linzer Schwerlasthafen verfügt Felbermayr zudem über rund 58.000 m<sup>2</sup> gedeckte Lagerflächen, die bei entsprechendem Bedarf an die Kunden vermietet werden. Von hier sind es nur wenige Meter bis zur Schiffsverladung nach Bremen, Antwerpen, Rotterdam oder Constanza.

Auch die Siemens-Werke für die Herstellung von Transformatoren in Weiz und Linz machen von dieser Option immer öfter Gebrauch. Für Wolfgang Schellerer ist der Linzer Schwerlasthafen längst eine Erfolgsgeschichte. Es werden fast täglich Binnenschiffe abgefertigt, und dieser Trend wird sich in den nächsten Jahren verstärken. Der Wasserweg gewinnt immer mehr an Bedeutung, ist man bei der Felbermayr Transport- und Hebeteknik überzeugt. Als umso dringender erachten die Verantwortlichen den Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals, damit die Binnenschifffahrt trotz des Klimawandels auch in Zukunft ihre Stärken im Wettbewerb mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße ausspielen kann.

Mit dem Siemens-Konzern steht die Felbermayr Unternehmensgruppe in einer langjährigen Geschäftsbeziehung. „Wir freuen uns Konzerne wie Siemens zu unseren Auftraggebern zählen zu dürfen“, sagt Wolfgang Schellerer. Offensichtlich wird das durch die Kombination der ständigen Erreichbarkeit an sieben Tagen in der Woche und das Streben nach der bestmöglichen Problemlösungskompetenz. Ein weiteres Kriterium ist die Bereitschaft zur ständigen Weiterentwicklung. Dem verdankt das Felbermayr-Team die Befähigung zur genauen Abbildung und Umsetzung von Prozessen. Grundsätzlich erwarten Kunden dieses Kalibers ständig Top-Qualität in den Bereichen Equipment, Fahrer und Disposition.

So anstrengend das phasenweise sein mag, so erfolgreich öffnet die Referenz Siemens der Felbermayr Transport- und Hebeteknik die Türen bei anderen großen Ausschreibungen. „Die Einkäufer vertrauen dann automatisch und zurecht auf hohe Qualitätsstandards und eine stark ausgeprägte Innovationsbereitschaft“, sagt Wolfgang Schellerer. Das stellt sein Team gerade bei einem Kraftwerksprojekt in Herne im Ruhrgebiet unter Beweis.



Siemens-Komponenten mit Übermaßen und hohen Stückgewichten passieren regelmäßig den Linzer Schwerlasthafen.

Es umfasst Gasturbinen, Generatoren und Transformatoren mit bis zu 450 Tonnen Stückgewicht. Dafür wurde eine provisorische Schiffsumschlagstelle am Rhein-Herne-Kanal eingerichtet. Die Umladung der Schwerkolli von den Binnenschiffen auf Lkw erledigt ein 1.000 Tonnen Großkran. Dadurch beschränkt sich der Straßentransport auf die kürzest mögliche Distanz, so wie sich das die Siemens-Einkäufer und die Vertreter aus der Politik für den Klimaschutz wünschen.

JOACHIM HORVATH



## Felbermayr: Neue Division „Engineered Solutions“

**Der Industriedienstleister erweitert sein Angebot im Sinne technischer Lösungen für die Schwergutbranche.**

Unterstützt von den Bereichen Kranvermietung und Schwertransport war Felbermayr mit der Schwermontage schon bisher ein gewichtiger Partner in Sachen Heavylift-Handling – rund 2.000 Mitarbeitende sind für diese Erfolge verantwortlich. Seit Oktober ist das Familienunternehmen jetzt auch mit „Engineered Solutions“ tätig.

„Felbermayr verfügt über ein gewaltiges Equipment in Sachen Heavylift-Handling“, ist der Leiter des neuen Bereiches „Engineered Solutions“, Kees Kompier (53), überzeugt. Mit der neuen Division hat es sich der Holländer zur Aufgabe gemacht, das Unternehmen in Sachen Schwermontage einen bedeutenden Schritt nach oben zu bringen.

„Mein Ziel ist es, durch die Kombination des Wissens der Felbermayr-Mitarbeitenden und des vorhandenen Schwerlastequipments die Einsatzmöglichkeiten zu erweitern“, sagt Kees Kompier. Er ist überzeugt, dass dies durch Kreativität und den Ausbau von technischem Know-how, wie beispielsweise in der Statik, möglich ist.

Als Beispiel dafür nennt der Schwerlastprofi einen Einsatz in Bratislava. Dabei galt es, ein 2.400 Tonnen schweres Brückentragwerk einzuschieben. „Ich habe den Auftrag damals noch als Subunternehmer von Felbermayr durchgeführt, weil Felbermayr Statik-Know-how zur Berechnung der Lastverteilung auf den Pontons fehlte“, erinnert sich, Kees Kompier und fügt hinzu, dass eben genau dieses Wissen auf breitere Beine gestellt werden müsse.

Somit könne es gelingen, bestehenden Kunden ein größeres Leistungspaket anzubieten. „Letztendlich profitieren davon auch die Auftraggeber durch eine Reduktion der Ansprechpartner und mehr Effizienz in der Auftragsabwicklung“, zeigt sich Kees Kompier optimistisch.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels ist mit 69 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe rund 2.700 Fachkräfte, welche 2019 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 502 Mio. Euro erwirtschaftet haben. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylift Handling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.



Herr über New Holland Mähdrescher mit speziellem Schneidwerk für die Soja-Ernte. Das „Flex Schneidwerk“ passt sich gänzlich der Bodenkultur an. Fotos: Muggenhuber

## JUNGBAUER/TEIL 1

# „Ein fähiger und williger Bursche“

**LINZ/WALLERN/TRATTNACH.** Als hoffnungsvoller Jungbauer erlernt Moritz Muggenhuber bei der Welser Felbermayr Transport- und Hebetchnik GmbH & Co KG den Beruf des Nutzfahrzeugtechnikers/Zusatzmodul Systemelektronik und besucht die Berufsschule Linz 3.

von REINHARD SPITZER

„Es gibt im weiteren Umkreis keine Werkstätte mit einem besseren Ruf. Also ist mir die Entscheidung sehr leicht gefallen“, schwärmt der 20-Jährige von seinem Lehrbetrieb. „Die Arbeit ist super. Wenn man bemüht ist, kann man sehr viel lernen und alles vom Unternehmen haben. Also profitiere ich auch für meine Tätigkeit als Landwirt.“

### Landwirtschaftliche Bildung

Nach der Volksschule in Wallern und vier Jahre Hauptschule in Buchkirchen bei Wels wech-

selte der Trattnachtaler für drei Jahre in das Agrarbildungszentrum Lambach, das er als landwirtschaftlicher Facharbeiter abschloss. „Eine sehr prägende und interessante Zeit.“

### Meister als großes Vorbild

Direkter Vorgesetzter und auch Vorbild von Muggenhuber ist Mathias Kraxberger aus Buchkirchen bei Wels, der in Waizen-

*„Moritz ist ein äußerst braver, williger und fähiger Bursche.*

*Er sieht die Arbeit und ist universell einsetzbar, egal in welchen Bereich, ob Elektrik oder Mechanik.*

MATHIAS KRAXBERGER

kirchen ebenfalls die dreijährige Ausbildung zum landwirtschaftlichen Facharbeiter abschloss. „Moritz ist ein äußerst braver, williger und fähiger Bursche. Er



Seine Kfz-Lehre absolviert Moritz Muggenhuber bei Felbermayr Wels. Meister Mathias Kraxberger (li.) hält große Stücke auf seinen fähigen Mitarbeiter.

sieht die Arbeit und ist universell einsetzbar, egal in welchem Bereich, ob Elektrik oder Mechanik“, bestätigt der 25-Jährige ehemalige Landjugendleiter Buchkirchens.

Als Felbermayr-Lehrling besuchte auch Kraxberger selbst die Be-

rufsschule Linz 3, die er 2016 als Schüler der Fachklasse 4aKTNS mit lauter Sehr Gut im Zeugnis abschloss. Die Meisterprüfung folgte 2017.

LAND LOGISTIK

## Felbermayr: Neue Division „Engineered Solutions“

26.11.2020

Der Industriedienstleister erweitert sein Angebot im Sinne technischer Lösungen für die Schwergutbranche.



Bild: Felbermayr - Lackner

Unterstützt von den Bereichen Kranvermietung und Schwertransport war Felbermayr mit der Schwermontage schon bisher ein gewichtiger Partner in Sachen Heavylift-Handling – rund 2.000 Mitarbeitende sind für diese Erfolge verantwortlich. Seit Oktober ist das Familienunternehmen jetzt auch mit „Engineered Solutions“ tätig.

„Felbermayr verfügt über ein gewaltiges Equipment in Sachen Heavylift-Handling“, ist der Leiter des neuen Bereiches „Engineered Solutions“, Kees Kompiers (53), überzeugt. Mit der neuen Division hat es sich der Holländer zur Aufgabe gemacht, das Unternehmen in Sachen Schwermontage einen bedeutenden Schritt nach oben zu bringen.

„Mein Ziel ist es, durch die Kombination des Wissens der Felbermayr-Mitarbeitenden und des vorhandenen Schwerlastequipments die Einsatzmöglichkeiten zu erweitern“, sagt Kees Kompiers. Er ist überzeugt, dass dies durch Kreativität und den Ausbau von technischem Know-how, wie beispielsweise in der Statik, möglich ist.

Als Beispiel dafür nennt der Schwerlastprofi einen Einsatz in Bratislava. Dabei galt es, ein 2.400 Tonnen schweres Brückentragwerk einzuschieben. „Ich habe den Auftrag damals noch als Subunternehmer von Felbermayr durchgeführt, weil Felbermayr Statik-Know-how zur Berechnung der Lastverteilung auf den Pontons fehlte“, erinnert sich

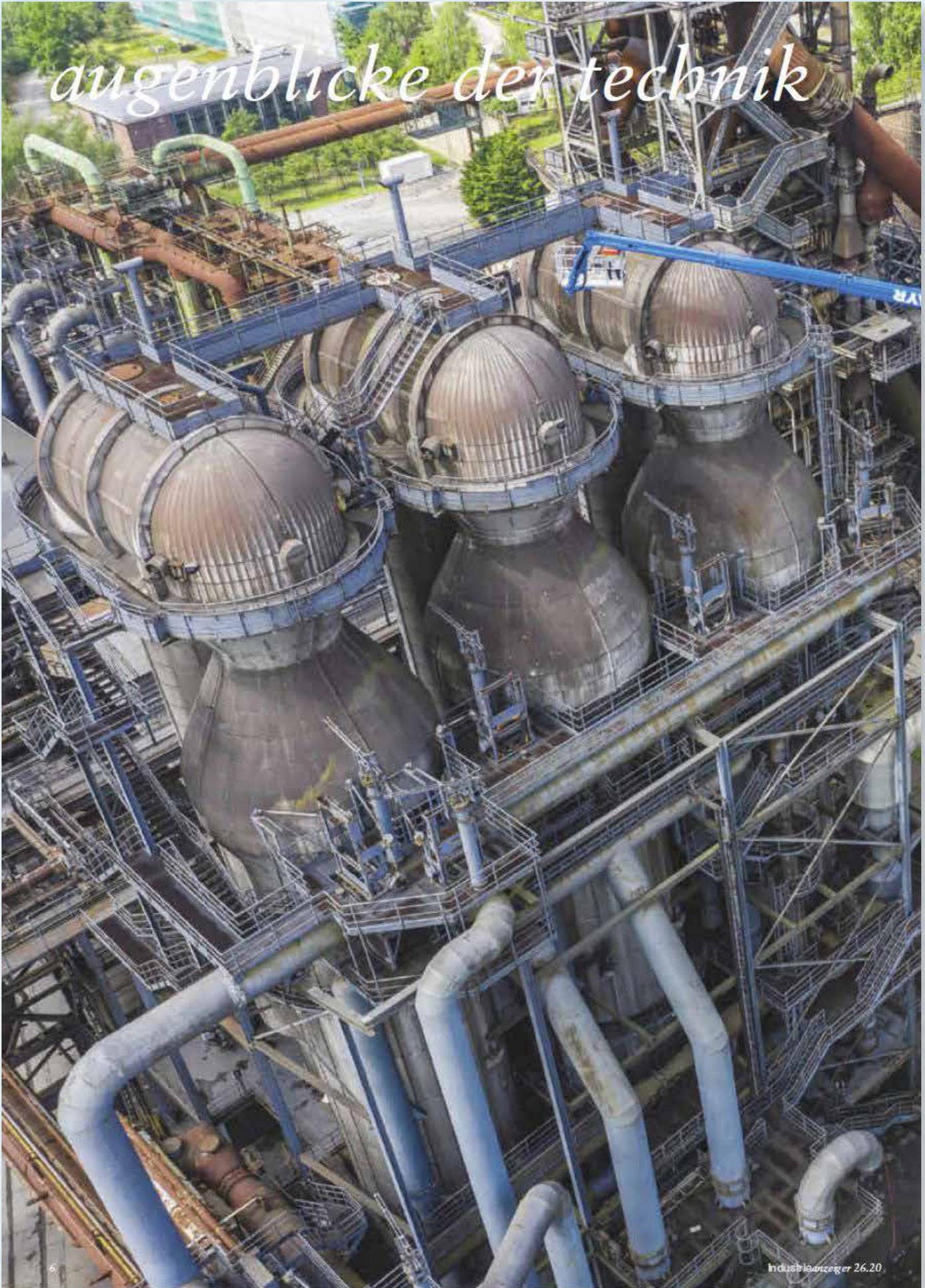
Kees Kompiers und fügt hinzu, dass eben genau dieses Wissen auf breitere Beine gestellt werden müsse.

Somit könne es gelingen, bestehenden Kunden ein größeres Leistungspaket anzubieten. „Letztendlich profitieren davon auch die Auftraggeber durch eine Reduktion der Ansprechpartner und mehr Effizienz in der Auftragsabwicklung“, zeigt sich Kees Kompiers optimistisch.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels ist mit 69 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe rund 2.700 Fachkräfte, welche 2019 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 502 Mio. Euro erwirtschaftet haben. Spezialisiert ist das Unternehmen

auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylift Handling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)



*augenblicke der technik*

Industrieanzeiger 26.20



Alle drei Jahre präsentieren die Hersteller von Baumaschinen und Baufahrzeuge ihre Highlights auf der Messe Bauma in München. Die nächste Show ist für April 2022 geplant. So lange wollte die Firma Ruthmann nicht warten. Der Spezialist für sogenannte Hubsteiger aus der Stadt Gescher-Hochmoor in der Nähe von Burken in Nordrhein-Westfalen ist deswegen mit seinem T 700 HF im Landschaftspark Duisburg aufgefahren, einem 180 Hektar großen Naherholungsgebiet rund um ein stillgelegtes Hüttenwerk. Genau die richtige Kulisse für eine medien-

wirksame Präsentation des neuen Modells, das den Arbeitskorb am Ende des Hubarms auf eine Höhe von 70 m bringt bei einer Reichweite von 41 m. Zusammengeklappt passt das Gerät auf einen kompakten Lastwagen mit etwas weniger als 12 m Länge. Für so ein Fahrzeug braucht man weder eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVO, noch eine spezielle Fahrerlaubnis nach § 29 StVO. Das vereinfacht die Einsätze natürlich erheblich. Viele Unternehmen hätten genau nach einem solchen Fahrzeug verlangt, so die Ruthmann-Entwickler, um damit beispielsweise in engen Häuserschluchten oder knapp bemessenen Baustellen besser arbeiten zu können. Bild: Ruthmann.

Der Umschlagplatz an der Theiß wurde speziell für den Auftrag errichtet



Felbermayr, Bau-Trans und Haeger & Schmidt liefern rund 100 Schwergutkolis nach Ungarn

## Showdown der Schwergutlogistik

Die geballte Kraft der Schwergutlogistik brachten Felbermayr und seine Tochterunternehmen Bau-Trans sowie Haeger & Schmidt für Ungarns größten Konzern zum Einsatz. Dabei wurden rund 100 Komponenten im dualen Verkehr durch ganz Europa nach Tiszaújváros nordöstlich von Budapest transportiert. Mitte Mai konnte der Auftrag mit Stückgewichten von bis zu 400 Tonnen beendet werden.

Etwa 170 Kilometer nordöstlich von Budapest errichtet der ungarische Öl- und Gaskonzern MOL ein Werk für Vorprodukte in der Kunststoffherstellung – eine Polyolanlage. „Für uns ist das ein Leuchtturmprojekt, in dem wir nahezu unser gesamtes Portfolio der Schwergutlogistik einsetzen können“, freut sich Peter Stöttinger. Als Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetchnik hat er sich auch maßgeblich für das Gelingen des Auftrags eingesetzt: „Zusammen mit unserem Auftraggeber, der Projektabteilung der Schenker Deutschland AG, habe ich vor etwa drei Jahren mit der Entwicklung eines Logistikkonzeptes für die Petrochemie-Anlage begonnen.“ Da das Werk weitest des 20.000-Einwohnerstädtchens Tiszaújváros „auf der grünen Wiese“ gebaut wird, galt es zunächst, die nötige Infrastruktur zu planen. Dazu gehörte die Errichtung eines Schwerlastanlegers an der Theiß für die Binnenschiffe. Weiters musste eine rund 1.000 Meter lange Behelfsstraße vom Umschlagplatz bis zur nächsten öffentlichen Straße errichtet werden. Von dort waren es dann noch etwa acht



Peter Stöttinger (GF Felbermayr Transport- und Hebetchnik) war maßgeblich am Gelingen des Projektes beteiligt

Kilometer bis zum 56 Fußballfelder großen Werksgelände. Binnenschiffahrt und Schwergutterterminal Linz.

Die Ausgangsorte für die Oversized-Cargos waren vorwiegend in Belgien und Italien. „Jene von Belgien wurden beispielsweise durch unser Tochterunternehmen Haeger & Schmidt mittels Binnenschiff transportiert“, sagt Stöttinger und erklärt, dass diese Transporte über das belgische Kanalsystem über Rhein, Main-Donau-Kanal und Donau meist bis zum Felber-

mayr-Schwergutterterminal in Linz transportiert worden seien. Dort folgte nötigenfalls eine Zwischenlagerung zur Optimierung der Logistikketten. So zum Beispiel für eine Kolonne mit etwa 30 Metern Länge bei einem Durchmesser von rund acht Metern. Diese ungefähr 200 Tonnen schwere Komponente gelangte, nach einem Zwischenstopp in Linz, auf dem unternehmenseigenen Lastdrager 30 (RoRo-fähiger Schwergutleichter) auf der Donau bis zur Theiß-



Im „Linienverkehr“ wurden die etwa 100 Oversized-Cargos vom Umschlagplatz zur Baustelle gebracht | Bilder: Felbermayr

mündung nahe der Ortschaft Titel in Serbien. Ein Umweg, könnte man meinen.

Doch ein Umschlag von der Donau auf die Straße in Budapest war keine Alternative für den weiteren Transport bis Tiszaújváros – aufgrund der Dimensionen dieser Kolonne wäre ein Transport auf der Straße technisch nicht möglich gewesen.



Zum Umschlagplatz führt eine 1.000 m lange Straße zur nächsten öffentlichen Straße

Die Zielhäfen der Komponenten mussten also entsprechend ihrer Dimensionen gewählt werden. „Straßentaugliche Transporte“ wurden in den ungarischen Donauhäfen in Gönyu und Budapest auf Tieflader umgeschlagen und direkt zur Baustelle transportiert. Das waren rund 25 Spezialtransporte. Diese wurden teils in Konvois bis zu fünf Fahrzeugen gefahren und erreichten ihr Ziel in Tiszaújváros nach mehreren Nachtetappen.

Komponenten, welche von Italien angeliefert wurden, fanden ihren Weg über den rumänischen Schwarzmeerhafen Konstanza. Via Donau und Theiß ging es weiter bis zum Umschlagplatz in Tiszaújváros. Raupenkran mit 1.400 Tonnen Einsatzgewicht.

Jene Transporte, welche auf dem Wasserweg die Baustelle erreichten, wurden für den Nachlauf nochmals umgeschlagen. Um die Hübe mit den mehrere 100 Tonnen schweren Stahlgiganten gewährleisten zu können, wurde ein LR 1750 mit Haupt- und Derrickausleger sowie Ballastwagen eingesetzt. „So ausgestattet, brachte es der Raupenkran auf ein Einsatzgewicht von rund 1.400 Tonnen“, beschreibt Stöttinger. Dadurch entstehen enorme Drücke, die in den Untergrund abgeleitet werden müssen. Eine Tatsache, die auch bei der Errichtung der Kranstellfläche bedacht

### Felbermayr im Porträt

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 69 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 2.700 Fachkräfte, welche 2019 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 502 Millionen Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Nu

wurde. Selbstfahrer, Kesselbrücke und Semitiefclader für letzte Meile. Mit dem Erreichen des temporär eingerichteten Hafens in Tiszaújváros war vieles geschafft, das Ziel aber noch nicht erreicht. Für die sprichwörtliche letzte Meile war noch einmal Klotzen statt Kleckern angesagt. So waren für die Zustellungen zwei Selbstfahrer mit jeweils 18 Achslinien und 500 Pferdestärken vor Ort. Für leichtere Komponenten bis etwa 100 Tonnen kamen



Die Schwertransporte erreichten Gesamtlängen von etwa 95 Metern

Sattelzugmaschinen mit Semitiefcladern und Kesselbrücken zum Einsatz. „Den Abschluss der Schwertransporte Mitte Mai machten drei Ausrüstungen mit jeweils mehreren 100 Tonnen Einzelgewicht“, nennt Stöttinger noch ein Highlight. Für diese Stahlkolosse musste auf dem Weg zum Werk noch eine Brücke statisch berechnet und unterstützt werden.

Doch dann war es geschafft – rund 100 Schwertransporte wurden in etwa fünf Monaten erfolgreich durch Europa gefahren. Trotz Niedrigwasser auf den Binnengewässern und einer Pandemie mit Grenzsperrern konnte durch engagierte Mitarbeiter und einer bestmöglichen Personalplanung das Projekt zeitgerecht abgeschlossen werden. Dazu Stöttinger: „Es war eine logistische Herausforderung. Mit den Mitarbeitern von Bau-Trans Ungarn, welche die Spezialtransporte auf der Straße inklusive Genehmigungsprozedere und die Baustellenkoordination vor Ort gewährleisten und den Spezialisten für Binnenschifffahrt von Haeger & Schmidt, haben wir qualitätsvolle Zusammenarbeit bewiesen.“ Damit wurde die petrochemische Anlage ihrer geplanten Fertigstellung im kommenden Jahr ein großes Stück näher gebracht.

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)

Nu

# EDITION **NEWS**

11. DEZEMBER 2020



Bild: Felbermayr

EIN GEWALTIGES STÜCK  
SCHWERGUTLOGISTIK  
FÜR DEN MOL KONZERN

ATOMIC AUSTRIA GMBH  
MAYR-MELNHOF KARTON  
**MOL - FELBERMAYR**  
CRAISS - SIEMENS  
BCT - ICTSI  
DACHSER AIR & SEA LOGISTICS  
NAGEL-GROUP

# Ein gewaltiges Stück Schwergutlogistik für den MOL Konzern

Bei dem Großprojekt im Bereich Petrochemie brachte die Felbermayr Gruppe auch ihre Kompetenz in der Binnenschifffahrt ins Spiel.

Die geballte Kraft der Schwergutlogistik brachte die Felbermayr Transport- und Hebetechnik mit Tochterunternehmen Bau-Trans sowie Haeger & Schmidt für den ungarischen MOL Konzern zum Einsatz. Dabei wurden rund 100 Komponenten im dualen Verkehr durch ganz Europa nach Tiszaújváros nordöstlich von Budapest transportiert. Mitte Mai konnte der Auftrag mit Stückgewichten von bis zu 400 Tonnen beendet werden.

Etwa 170 Kilometer nordöstlich von Budapest errichtet der ungarische Öl- und Gaskonzern

MOL ein Werk für Vorprodukte in der Kunststoffherstellung – eine Polyolanlage. „Für uns ist das ein Leuchtturmprojekt, in dem wir nahezu unser gesamtes Portfolio der Schwergutlogistik einsetzen können“, freut sich Peter Stöttinger. Als Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetechnik hat er sich auch maßgeblich für das Gelingen des Auftrags eingesetzt.

Da das Werk unweit des 20.000-Einwohnerstädtchens Tiszaújváros „auf der grünen Wiese“ gebaut wird, galt es zunächst, die nötige Infrastruktur zu planen. Dazu gehörte die Errichtung eines Schwerlastanlegers an der Theiß für die Binnenschiffe. Ferner musste eine rund 1.000 Meter lange Behelfsstraße vom Umschlagplatz bis zur nächsten öffentlichen Straße errichtet werden.



Bild Felbermayr

Von dort waren es dann noch etwa acht Kilometer bis zum 56 Fußballfelder großen Werksgelände.

Die Ausgangsorte für die Oversized-Cargos waren vorwiegend in Belgien und Italien. Jene von Belgien wurden beispielsweise durch das Tochterunternehmen Haeger & Schmidt mittels Binnenschiff über das belgische Kanalsystem, Rhein, Main-Donau-Kanal und Donau meist bis zum Felbermayr- Schwergutterterminal in Linz transportiert. Dort folgte nötigenfalls eine Zwischenlagerung zur Optimierung der Logistikketten.

So zum Beispiel für eine Kolonne mit etwa 30 Metern Länge bei einem Durchmesser von rund acht Metern. Diese ungefähr 200 Tonnen schwere Komponente gelangte, nach einem Zwischenstopp in Linz, auf dem unternehmenseigenen Lastdrager 30 (RoRo-fähiger Schwergutleichter) auf der Donau bis zur Theißmündung nahe der Ortschaft Titel in Serbien.

Ein Umschlag von der Donau auf die Straße in Budapest war keine Alternative für den Nachlauf bis Tiszaújváros – aufgrund der Dimensionen dieser Kolonne wäre ein Transport auf der Straße technisch nicht möglich gewesen. Die Zielhäfen der Komponenten mussten also entsprechend ihrer Dimensionen gewählt werden.

„Straßentaugliche Transporte“ wurden in den ungarischen Donauhäfen in Gönyű und Budapest auf Tieflader umgeschlagen und direkt zur Baustelle verbracht. Das waren rund 25 Spezialtransporte. Diese wurden teils in Konvois bis zu fünf Fahrzeugen gefahren und erreichten ihr Ziel in Tiszaújváros nach mehreren Nachtetappen.

Komponenten, welche von Italien angeliefert wurden, fanden ihren Weg über den rumänischen Schwarzmeerhafen Constanza. Via Donau und Theiß ging es weiter bis zum Umschlagplatz in Tiszaújváros.

Jene Transporte, welche auf dem Wasserweg die Baustelle erreichten, wurden für den Nachlauf nochmals umgeschlagen. Um die Hübe mit den mehrere 100 Tonnen schweren Stahlgiganten gewährleisten zu können, wurde ein LR 1750 mit



Bild: Felbermayr

Haupt- und Derrickausleger sowie Ballastwagen eingesetzt. „So ausgestattet, brachte es der Rauenkran auf ein Einsatzgewicht von rund 1.400 Tonnen“, berichtet Peter Stöttinger.

Mit dem Erreichen des temporär eingerichteten Hafens in Tiszaújváros war vieles geschafft, das Ziel aber noch nicht erreicht. Für die sprichwörtliche letzte Meile war noch einmal Klotzen statt Kleckern angesagt. So waren für die Zustellungen zwei Selbstfahrer mit jeweils 18 Achslinien und 500 Pferdestärken vor Ort. Für leichtere Komponenten bis etwa 100 Tonnen kamen Sattelzugmaschinen mit Semitiefhladern und Kesselbrücken zum Einsatz.

Den Abschluss der Schwertransporte Mitte Mai machten drei Ausrüstungen mit jeweils mehreren 100 Tonnen Einzelgewicht. Für diese Stahlkolosse musste auf dem Weg zum Werk noch eine Brücke statisch berechnet und unterstützt werden. Insgesamt wurden rund 100 Schwertransporte wurden in etwa fünf Monaten erfolgreich durch Europa gefahren.

## DÜSSELDORF-HEERDT HAT EINE NEUE BRÜCKE

Veröffentlicht: Montag, 16.11.2020 04:47

Die Brüsseler Straße ist seit heute Morgen (16. November 2020) wieder für den Autoverkehr freigegeben. Die Bundesstraße war das Wochenende über gesperrt, weil am Heerdter Lohweg eine neue Brücke über die B7 eingeschoben werden musste.



Die 750 Tonnen schwere Brücke war in den letzten Wochen neben der Baustelle zusammengebaut worden. Die neue Brücke hat zwei Fahrspuren pro Richtung sowie getrennte Spuren für Fußgänger und Radfahrer. Durch die Brücke bekommt der Heerdter Lohweg einen direkten Anschluss an die B7. Bis der in Betrieb geht, wird es allerdings noch ein gutes Jahr dauern.



**1** Spektakulärer Einsatz von „Engineered Solutions“ in Düsseldorf: Um diese neue Brücke einzufahren, standen 48 Achslinien im Einsatz. **2** Mit SPMT-Trailer wurde die Brücke zu ihrer neuen Position transportiert. **3** Kees Kompier ist der Leiter des neuen Bereiches „Engineered Solutions“, mit dem Felbermayr als Industriedienstleister sein Angebot im Sinne technischer Lösungen für die Schwergutbranche beträchtlich erweitert.

**FELBERMAYR**

## Neue Division „Engineered Solutions“

Unterstützt von den Bereichen Kranvermietung und Schwertransport war Felbermayr mit der Schwermontage schon bisher ein gewichtiger Partner in Sachen Heavylift-Handling – rund 2.000 Mitarbeiter sind für die bisherigen Erfolge verantwortlich. Seit Oktober ist Felbermayr jetzt auch mit „Engineered Solutions“ tätig.

**K**ees Kompier, der Leiter des neuen Bereiches „Engineered Solutions“, verbrachte sein halbes Leben umringt von Raupenkranen, Schubsystemen und Litzzenhebern in der Schwergutbranche. Mit „Engineered Solutions“ hat es sich der Holländer zur Aufgabe gemacht, jetzt auch Felbermayr in Sachen Schwermontage einen bedeutenden Schritt nach oben zu bringen.

„Felbermayr verfügt über ein gewaltiges Equipment in Sachen Heavylift-Handling. Mein Ziel ist es, durch die Kombination des Wissens der Felbermayr-Mitarbeiter und des vorhandenen Schwerlastequipments die Einsatzmöglichkeiten zu erweitern“, betont der heute 53-jährige Kompier und ist überzeugt, dass dies durch Kreativität und den Ausbau von technischem Know-how, wie beispielsweise in der Statik, möglich sei. So müsse man sich von klassischen Handbuchanwendungen verabschieden und für neue Anwendungsformen des „Felbermayr-First-Class-Equip-

ments“ offen sein, argumentiert Kompier. Als Beispiel dafür nennt der weltweit erfahrene Schwerlastprofi einen Einsatz in Bratislava. Dabei galt es, ein 2.400 t schweres Brückentragwerk einzuschieben. „Ich habe den Auftrag damals noch als Subunternehmer von Felbermayr durchgeführt, weil Felbermayr Statik-Know-how zur Berechnung der Lastverteilung auf den Pontons fehlte“, erinnert sich Kompier und fügt hinzu, dass eben genau dieses Wissen auf breitere Beine gestellt werden müsse. Somit könne es gelingen, bestehenden Kunden ein größeres Leistungspaket anzubieten. „Letztendlich profitieren davon auch die Auftraggeber durch eine Reduktion der Ansprechpartner und mehr Effizienz in der Auftragsabwicklung“, zeigt sich Kompier weiter optimistisch.

Ein weiterer spektakulärer Einsatz wurde vor kurzem in Düsseldorf erfolgreich abgewickelt. In einem ersten Schritt wurde eine Brücke mit einem Gewicht von 750 t, einer Länge von 66 m und einer

Breite von 25 m am Einsatzort auf einer Höhe von 1,80 m gebaut. Um die fertige Brücke mit einem Transportgewicht von ca. 1.000 t einzufahren, wurde ihre Unterseite auf eine Höhe von knapp 5 m hochgestapelt. Danach wurde sie auf die Stützen der SPMT-Trailer gebracht, um sie anschließend zur neuen Position zu transportieren. Für dieses Projekt standen 48 Achslinien im Einsatz mit zwei PPU's (PPU = power pack unit). Es wurden zwei mal zwölf Achsen „4 file“ (4 file = 2 nebeneinander gekoppelte Fahrzeuge) kombiniert.

„Für diesen Auftrag haben wir als Felbermayr-Gruppe, mit den verschiedenen Abteilungen, welche das Projekt unterstützen, alles gegeben, um das Equipment und das Engineering fertig und rechtzeitig hier zu haben, sodass wir die Brücke termingerecht zur Endposition bringen konnten“, erklärt Kompier im Rückblick auf das erfolgreich abgeschlossene Projekt.

[www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)



Spatenstich bei Haeger & Schmidt Logistics in Duisburg: (v.l.n.r.) Björn Becker/General Manager HSL-Division Port Logistics, Per Nyström/CFO HSL, Heiko Brückner/CEO HSL, Markus Bangen/Vorstand der Duisburger Hafen AG, Matthias Palapys/Geschäftsführer Duisport consult GmbH (dpc) | Bild: Inisherfotografie

**Symbolischer Spatenstich bei Haeger & Schmidt Logistics auf der Duisburger Stahlinsel**

## Trimodal und optimal

Anfang November fand auf der Stahlinsel im Duisburger Hafen der symbolische Spatenstich für das Neubauprojekt der Haeger & Schmidt Logistics GmbH (HSL) statt. Auf dem Betriebsteil Nordhafen wird eine neue hochmoderne Lagerhalle gebaut. Auf dem zusätzlich angepachteten Teil des Terminals wird ein neues Büro- und Sozialgebäude entstehen. Die Neubauten sollen im Verlauf des 2. Halbjahres 2021 bezugsfertig sein.

Am 3. November trafen sich unter coronakonformen Bedingungen zum symbolischen Spatenstich, Heiko Brückner und Per Nyström, Geschäftsführer der Haeger & Schmidt Logistics GmbH (HSL), Björn Becker (General Manager Division Port Logistics), Markus Bangen, Vorstand der Duisburger Hafen AG sowie Matthias Palapys, Geschäftsführer der Duisport consult GmbH (dpc). „Leider lässt die Corona-Pandemie eine Feier zum Spatenstich nicht zu, aber wir beginnen trotz allem mit den Bauarbeiten“, sagte Per Nyström.

Mit dem Ausbau der Stahlinsel zum multifunktionalen Hub in Duisburg sorgt HSL für Wachstum und sichert seine komplexe, hochqualifizierte Dienstleistung ab. Durch eine Erweiterung des Geländes um 7.200 qm, die u.a. für einen neuen Lkw-Hof genutzt wird, konnte die Gesamtfläche der Stahlinsel auf 58.000 qm aufgestockt werden. Ein Teil der offenen Lager- und Umschlagsflächen wird nun für den Bau einer neuen 9.000 qm großen beheizbaren Halle mit den Abmessungen 210 x 45 m genutzt, die Hakenhöhe in der neuen Halle wird 9 m sein und es wird ein 40 t Kran arbeiten. Die Halle ist mit zwei Halbzuggleisen á 210 m ausgestattet, die mit Lkw befahrbar sind. Es gibt eine wettergeschützte Anbindung an die Bestandshalle, um auch in der neuen Halle die Trimodalität zu gewährleisten. Die Lagerkapazität in der neuen Halle beträgt dann 60.000 t, sie ist mit einem innovativen, ressourcenschonenden Verfahren per Fußbodenheizung temperaturgeführt. An der Halle entsteht zudem ein Lkw-Tiefhof, um einen schnellen Umschlag und um schnelles Stuffing und Stripping von Stückgutcontainern zu ermöglichen. Am gleichzeitig entstehenden Verwaltungsgebäude soll ein Selbstabfertigungsschalter für Lkw entstehen, der Verwaltungsneubau mit 420 qm Grundfläche enthält Sozialräume für die gewerblichen Mitarbeiter, Warteräume für Lkw Fahrer und Büros für 12 weitere Mitarbeiter. Das gesamte Terminal ist nach Fertigstellung an die noch im Umbau befindliche Vohwinkelstraße

angebunden und somit optimal erreichbar. „Die sich ändernden Kundenanforderungen und der Ausbau unserer jetzigen Lagerkapazitäten waren ausschlaggebend für diese weitere Investition am Standort Duisburg. Ein zusätzlicher Aspekt für uns ist, dass wir mit dem Neubau in der Region rund um Duisburg trimodale Lösungen anbieten können. Planung und Baudurchführung liegen in den bewährten Händen von Duisport, die Fertigstellung ist für 2021 geplant“, sagte Heiko Brückner, „es ist eine der größten Investitionen seit Bestehen von Haeger & Schmidt.“

Mit der Planung und Realisierung des Projekts hat HSL die Duisport consult GmbH, eine Tochtergesellschaft der Duisburger Hafen AG, beauftragt. „Nach langen Beratungen und variantenreichen Entwürfen konnten wir schlussendlich mit unserem Kunden HSL ein zukunftsgerichtetes Konzept für diese speziell auf die trimodale Lagerlogistik hochwertiger Stahlprodukte ausgerichtete Halle entwickeln. Wir freuen uns, dass Haeger & Schmidt uns wieder einmal das Vertrauen geschenkt hat, sie nicht nur bei der Planung, sondern auch bei der schlüsselfertigen Erstellung der Immobilien zu unterstützen“, so Prof. Thomas Schlipköther, Vorsitzender der Geschäftsführung der dpc und Vorstandskollege von Markus Bangen bei Duisport.

Tradition und Innovation bestimmen seit der Gründung im Jahr 1887 gleichermaßen die Geschichte von Haeger & Schmidt. Die Unternehmensgruppe bietet mit Firmen in Duisburg, Antwerpen, Kehl, Stettin und an elf europäischen Standorten ein umfassendes Logistikportfolio auf der Basis multimodaler Transporte. Rund 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter behaupten die Position des Unternehmens auf dem Markt und bauen das Leistungsangebot in konsequenter Kundenorientierung aus. Seit 2013 ist die Unternehmensgruppe Teil des österreichischen Familienunternehmens Felbermayr.

[www.haegerundschmidt.com](http://www.haegerundschmidt.com)

Martin Heying

# Felbermayr's epic European delivery

Felbermayr and its subsidiaries, Bau-Trans and Haeger & Schmidt, coordinated the delivery of around 100 heavy cargoes from Belgium and Italy to a petrochemical project site in Hungary.



It has been a tough year, but this has not stopped Austrian crane and heavy haulage contractor **Felbermayr** from completing one of its largest transport jobs in history.

Roughly 170 km northeast of Budapest, the Hungarian oil and gas group **MOL** is constructing a polyol plant. "This is a flagship project for us, in which we can employ almost our entire range of heavy lift logistics," said **Peter Stöttinger**. As managing director of **Felbermayr Transport- und Hebetchnik**, he also played a decisive role in ensuring the assignment was a success: "Working together with our client, the project department of **Schenker Deutschland**, I began developing a logistics concept for the petrochemical plant around three years ago."

The plant is being built on a greenfield site near the town of Tiszaújváros – home to 20,000 residents. The first step of the logistics scope was to plan and develop the necessary infrastructure.

"This included constructing a heavy-duty jetty on the River Tisa for inland waterway vessels. Furthermore, it was necessary to build an approximately 1,000 m-long temporary access road from the transshipping point to the nearest public road," he said. "From here, it was around 8 km to the site of the plant, which is the size of 56 football pitches."

**Haeger & Schmidt** transported the cargoes from Belgium on inland waterway vessels, travelling via the Belgian canal system, the Rhine, Main-Danube Canal and Danube, to the Felbermayr heavy lift terminal in Linz, Austria.

There, the cargoes were stored temporarily to optimise logistics chains. This was the case for a 30 m-long column with an 8 m diameter, which tipped the scales at 200 tonnes. This column was then transported on Felbermayr's own Lastdrager 30 – a ro-ro/heavy lift vessel – along the river Danube to the mouth of the Tisa.

Felbermayr said that whilst this may seem like a detour, it was necessary as transport by road would

The cargoes that were suitable for road transportation were put onto low loaders at the Hungarian Danube ports in Gönyü and Budapest, for onward delivery to the jobsite in Tiszaújváros. This required around 25 special transports, some of which were driven in convoys of up to five vehicles.

The components originating in Italy were transported to the port of Constanta, via the river Danube and Tisa, and on to the transshipment point in Tiszaújváros.

Felbermayr utilised a LR 1750 crawler crane to lift the components and position them ready for their final leg of the journey. Two 18-axle SPMTs combinations were used to move the heavier components the last mile. Tractor units with semi low-loaders and vessel beds were used for lighter components weighing around 100 tonnes.

Despite low water levels on the inland waterways and a pandemic with border closures, the project was completed on time over the course of five months. "It was a logistical challenge. We have proven quality cooperation with the employees of **Bau-Trans Hungary**, who provided the special transports by road, including the permitting procedure and the construction site coordination on location, as well as the inland water transport specialists at Haeger & Schmidt," said Stöttinger.

Österreichische Bauzeitung 12/2020

## Neue Division

ERGÄNZUNG Im Oktober startete Felbermayr mit „Engineered Solutions“. Die neue Division soll die beiden Bereiche Kranvermietung und Schwertransport optimal ergänzen. Felbermayr verfügt über ein gewaltiges Equipment in Sachen „Heavylift-Handling“, ist der Leiter des neuen Bereichs „Engineered Solutions“ Kees Kompier überzeugt. „Mein Ziel ist es, durch die Kombination des Wissens der Felbermayr-Mitarbeiter und des vorhandenen Schwerlastequipments die Einsatzmöglichkeiten zu erweitern“, so Kompier. Dies sei durch Kreativität und den Ausbau von technischem Know-how, wie beispielsweise in der Statik, möglich. Das Ziel lautet, sich von klassischen Handbuchanwendungen zu verabschieden und sich für neue Anwendungsformen des „Felbermayr-First-Class-Equipments“ zu öffnen.



## Neue Brücke erfolgreich in Position gebracht

14.11.2020 | Verkehr

**Ein spektakulärer Brückeneinschub ist am Samstag, 14. November, am Heerdter Lohweg über die Bühne gegangen.**

Ein auf der nördlichen Seite der Bundesstraße B7 vormontierter Stahlüberbau für die neue Brücke wurde in seine endgültige Position über der Bundesstraße 7 eingefahren.

Mit der neuen Brücke bekommt der Heerdter Lohweg einen direkten Anschluss an die Bundesstraße B7. Im Zuge dieser Arbeiten wird nun das alte, bereits abgebrochene Brückenbauwerk über der Brüsseler Straße durch einen Neubau ersetzt.

Vor Ort haben Florian Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, und Bernd Kentenich, Leiter der Abteilung Straßenbau im Amt für Verkehrsmanagement, Einzelheiten zum Brückeneinschub und zum Fortgang der Arbeiten vorgestellt.

„Das Gewicht des eingeschobenen Stahlüberbaus beträgt rund 750 Tonnen. Als gestalterische Besonderheit wird die Straßenbeleuchtung in die beiden Stahlbögen integriert“, erläuterte Florian Reeh.

Die Bogenbrücke hat eine Gesamtlänge von 66 Metern und ist insgesamt 25,5 Meter breit. Es werden zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung mit einer Fahrbahnbreite von je 3 Meter hergestellt sowie beidseitig ein getrennter Geh- und Radweg. Die Beleuchtung auf dem Brückenbauwerk wird in die Brückenbögen integriert. Die zwei neuen Knotenpunkte werden mit Ampeln ausgestattet.

Für den Einschub der Brücke musste die Brüsseler Straße/B7 ab Freitagabend, 13. November, für den Verkehr in beide Fahrtrichtungen komplett gesperrt werden. Die Sperrung wird voraussichtlich am Montag, 16. November, 5 Uhr, wieder aufgehoben.

### Anschlussstelle Heerdter Lohweg

Die Arbeiten für den Bau der neuen Anschlussstelle laufen seit Sommer vergangenen Jahres. Mit der neuen Anschlussstelle Heerdter Lohweg wird ein weiterer Teil des Verkehrskonzeptes Heerdter/Oberkassel umgesetzt und damit eine räumlich und zeitlich kurze Anbindung an das Fernstraßennetz hergestellt.

Die neue Anschlussstelle wird im Westen durch die Schiessstraße, im Norden durch die Willstätterstraße, im Osten durch den Verkehrsknoten Heerdter Dreieck und im Süden durch die Pariser Straße begrenzt.

Künftig werden mit dem Anschluss folgende neue Fahrbeziehungen geschaffen:

- Auffahrt auf die B7 vom Heerdter Lohweg in Fahrtrichtung Mönchengladbach über eine Schleifenrampe nördlich der B7 und westlich des Heerdter Lohweges.
- Auffahrt auf die B7 vom Heerdter Lohweg in Fahrtrichtung Rheinalleetunnel über eine Rampe südlich der B7 und östlich des Heerdter Lohweges.
- Abfahrt von der B7 von der Theodor-Heuss-Brücke kommend über eine Schleife nördlich der B7 und westlich des Heerdter Lohweges.
- Abfahrt von der B7 aus Mönchengladbach kommend über eine Rampe südlich der B7 und westlich des Heerdter Lohweges.

Zudem wird die Verkehrsführung von der vorhandenen Auffahrt Prinzenallee auf die B7 in Fahrtrichtung Mönchengladbach optimiert. Die Fahrzeuge werden auf einer neuen Fahrbahn, parallel zur Hauptfahrbahn, mit Verflechtungsbereich überführt. Das Einfädeln auf die Hauptfahrbahn erfolgt dann westlich des Heerdter Lohweges. Grundsätzlich werden alle vorhandenen Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer beibehalten. Im gesamten Ausbaubereich des Heerdter Lohweges werden Fahrradfahrer und Fußgänger auf getrennten Rad- und Gehwegen in den Nebenanlagen der Straße geführt.



Die neue Brücke am Heerdter Lohweg



Die neue Brücke am Heerdter Lohweg, Foto: Gstelltenbauer



Überwachen für das Amt für Verkehrsmanagement (von links): Amtsleiter Florian Reeh, René Eit, Khalid Ben-Mehrez und Abteilungsleiter Straßenbau Bernd Kentenich, Foto: Gstelltenbauer



Mit schwerem Gerät wird die neue Brücke in Position gebracht

Auf der Südseite der Brüsseler Straße wird eine 400 Meter lange Lärmschutzwand errichtet. Das vier Meter hohe Bauwerk verläuft zwischen Schiessstraße und Heerdter Lohweg und wird von beiden Seiten begrünt.

#### **Stand der Arbeiten**

Fertig gestellt wurden bereits die parallele Fahrbahn auf der nördlichen Seite der Brüsseler Straße sowie große Teile der Fahrbahn in Richtung Kaarst. Für die Erneuerung des Straßentwässerungskanal im Mittelstreifen der Brüsseler Straße und Asphaltarbeiten an den Hauptfahrbahnen wurde schon die verkehrsrärmere Zeit der Corona-Einschränkungen im Frühjahr 2020 genutzt. Die Arbeiten wurden vorgezogen. Ebenfalls erledigt worden sind Sondierungen. In der Folge wurden zwei Verdachtspunkte frei gelegt, bei denen nicht ausgeschlossen werden konnte, dass dort Blindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg lagen.

Das südliche und nördliche Widerlager der neuen Straßenbrücke Heerdter Lohweg sind weitgehend fertiggestellt. Die Montage des Stahlüberbaus ist nun soweit fortgeschritten, dass dieser nun in seine endgültige Lage gefahren und in die Widerlager eingebunden werden kann. Im Anschluss werden die Fahrbahnplatte hergestellt und Restarbeiten an der Brücke erledigt. Dabei sind leider Sperrungen der Brüsseler Straße nicht zu vermeiden.

Beim Straßenbau laufen die Arbeiten auf der Südseite der Brüsseler Straße in Fahrtrichtung Düsseldorf weiter. Dort bauen die Arbeiter die Fahrbahn und die Kanäle zur Entwässerung. Die Aus- und Auffahrt der zukünftigen Anschlussstelle am Heerdter Lohweg sind bereits gut zu erkennen. Nördlich der Brüsseler Straße laufen die Arbeiten zur Anpassung des Heerdter Lohweges an die neue Verkehrsführung. Diese Arbeiten können allerdings nach der Fertigstellung der neuen Brücke über die B7/Brüsseler Straße endgültig abgeschlossen werden. Auch die Fertigstellung der neuen Zu- und Abfahrt von der nördlichen Brüsseler Straße in Fahrtrichtung Kaarst auf den Heerdter Lohweg kann nun nach der Fertigstellung des neuen Brückenbauwerks erfolgen.

Ende 2021 soll die neue Anschlussstelle planmäßig fertig gestellt sein.

#### **Verkehrskonzept Heerd/Oberkassel**

Um der steigenden Verkehrsbelastung aufgrund der städtebaulichen Entwicklungen im linksrheinischen Stadtbezirk 4 Rechnung zu tragen, wurde das Verkehrskonzept Heerd/Oberkassel entwickelt. 2004 wurde das Konzept vom Rat der Stadt Düsseldorf per Grundsatzbeschluss bestätigt.

Das beschlossene Konzept umfasst folgende Bausteine:

Das beschlossene Konzept umfasst folgende Bausteine:

- Verbindung der vorhandenen Erschließungsstraßen Willstätter Straße und Am Seestern/Fritz-Vomfelde-Straße/Prinzenallee durch eine Basisstraße zu einem zentralen Erschließungsstraßenzug vom Seestern bis zum Forum Oberkassel. Diese Basisstraße ist bereits fertiggestellt und ist die Verlängerung der Willstätter Straße.
- Anschluss Heerdter Lohweg an die B7, welcher sich aber aufgrund der Geometrie des Heerdter Dreiecks nicht als Vollanschluss in Ganze am Heerdter Lohweg verwirklichen ließ und sich daher in zwei Abschnitte aufteilt.  
Teil 1: Die Fahrbeziehungen in Richtung Theodor-Heuss-Brücke sowie eine Abfahrt aus dem Rheinalleetunnel über zwei neue Rampen in Höhe des Knotenpunktes Prinzenallee / Greifweg. Dieser Anschluss ist bereits fertiggestellt.  
Teil 2: Ausfahrten aus Richtung Theodor-Heuss-Brücke und A52 / B7, sowie Auffahrten in Richtung Rheinalleetunnel und A52 / B7. Dieses Projekt wird im jetzigen Umbau realisiert.
- Schließung der Anschlussstelle Benediktusstraße/Heesenstraße. Dies kann erst erfolgen, wenn die Anschlussstelle Heerdter Lohweg in Betrieb ist.

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hatte den Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss für den Umbau des Heerdter Lohweges mit Gesamtkosten in Höhe von rund 21,6 Millionen Euro am 14. Juni 2018 beschlossen.

Ein Video zu diesem Thema finden Sie im Laufe des Tages auf YouTube unter: [www.youtube.com/stadtduesseldorf](https://www.youtube.com/stadtduesseldorf)

[« zurück](#)

192 RÄDER BEWEGEN 750 TONNEN STAHL

# Neue Düsseldorfer Brücke präzise eingeschoben



Düsseldorf – Das Stahlskelett der neuen Brücke am Heerdter Lohweg wurde in Position gebracht. Ab Ende 2021 soll es vierspurig über die B7 gehen – und Heerd den direkten Anschluss an Bundesstraße und A52 Richtung Mönchengladbach bekommen.

750 Tonnen wiegt der 66 Meter lange und 25,5 Meter breite Überbau. Die einzelnen Fertigteile kamen aus dem sächsischen Plauen nach Düsseldorf. Unweit des abgerissenen alten Brückenbauwerks sind sie seit Juni montiert worden.



Zwei dieser Modulartransporter mit je 96 Rädern bewegen die 750-Tonnen-Brücke Zentimeter für Zentimeter  
Foto: Uli Engels

Am Samstag wurde der Stahlkoloss rund 100 Meter von der Montagestelle zu den massiven Brückenpfeilern transportiert und dort abgesetzt. Dauer: fast zehn Stunden! Rene Eis (39), Projektleiter Brückenbau des Amtes für Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf, erklärt:

„Ein solches Projekt verwirklicht man nur ein- oder zweimal im Leben. 20 Mann sind seit 5 Uhr morgens vor Ort. Zwei selbstfahrende per Joystick bediente Modulartransporter fahren die Brücke auf 192 Rädern für die Gewichtsverteilung zur Endposition. Vor dem finalen Absenken ist Millimeterarbeit nötig.“



**Hinter Projektleiter Rene Eis (39) rollt die Brücke in Düsseldorf-Heerdth langsam heran**  
Foto: Uli Engers

Mit dem Einschub ist der erste Teil des Baus beendet. Am kommenden Wochenende werden 132 Stahlbetonplatten à 1,25 Tonnen in das Brückenskelett eingelassen. Dann folgen ein Betonüberguss, später die Asphaltdecke.



**In Zielposition nach fast zehn Stunden! Fehlen noch die Betonplatten und der Asphalt**  
Foto: Uli Engers

**Der Neubau wird vierspurig plus Fuß- und Radweg, die Beleuchtung ist direkt in den Brückenbögen integriert. Im zweiten Quartal 2021 soll die Brücke für den Verkehr freigegeben werden und dann 80 Jahre halten. Baukosten insgesamt: knapp 30 Millionen Euro.**

**Felbermayr has utilised its Liebherr LR 11000 crawler crane to hoist a 450-tonne generator off a barge in Herne, Germany.**



The project was the first job for **Felbermayr's** LR 11000, which was transported to the site using 19 low-loaders and 30 curtain-side trailers.

The 1,000-tonne capacity crane then placed the generator onto SPMTs for onward transportation to a gas and steam turbine power plant 2 km away.

The LR 11000 was set up with a 42 m main boom, a derrick boom, 260 tonnes of slewing platform ballast and a suspended ballast pallet. 320 tonnes of suspended ballast was added by an auxiliary crane after the generator had been attached.

## Neue Division

Unterstützt von den Bereichen Kranvermietung und Schwertransport war Felbermayr mit der Schwermontage schon bisher ein gewichtiger Partner in Sachen Heavy-lift-Handling – rund 2.000 Mitarbeiter sind für die bisherigen Erfolge verantwortlich. Ab sofort ist Felbermayr auch mit „Engineered Solutions“ tätig. Dadurch erweitert der Industriedienstleister sein Angebot im Sinne technischer Lösungen für die Schwergutbranche beträchtlich. „Felbermayr verfügt über ein gewaltiges Equipment in Sachen Heavylift-Handling“, ist der Leiter des neuen Bereiches „Engineered Solutions“ Kees Kompier überzeugt. Und Kompier muss es wissen, so verbrachte der heute 53-jährige sein halbes Leben umringt von Raupenkranen, Schubsystemen und Litzenhebern in der Schwergutbranche. Mit „Engineered

Solutions“ hat es sich der Holländer zur Aufgabe gemacht, jetzt auch Felbermayr in Sachen Schwermontage einen bedeutenden Schritt nach oben zu bringen. „Mein Ziel ist es, durch die Kombination des Wissens der Felbermayr-Mitarbeiter und des vorhandenen Schwerlastequipments die Einsatzmöglichkeiten zu erweitern“, sagt Kompier und ist überzeugt, dass dies durch Kreativität und den Ausbau von technischem Know-how, wie beispielsweise in der Statik, möglich sei. So müsse man sich von klassischen Handbuchanwendungen verabschieden und für neue Anwendungsformen des „Felbermayr-First-Class-Equipments“ offen sein, argumentiert Kompier. Als Beispiel dafür nennt der weltweit erfahrene Schwerlastprofi einen Einsatz in Bratislava. Dabei galt es, ein 2.400 t schweres Brückentragwerk einzuschieben. „Ich habe den Auftrag damals noch als Subunternehmer von Felbermayr

Kees  
Kompier



durchgeführt, weil Felbermayr Statik-Know-how zur Berechnung der Lastverteilung auf den Pontons fehlte“, erinnert sich Kompier und fügt hinzu, dass eben genau dieses Wissen auf breitere Beine gestellt werden müsse. Somit könne es gelingen, bestehenden Kunden ein größeres Leistungspaket anzubieten. „Letztendlich profitieren davon auch die Auftraggeber durch eine Reduktion der Ansprechpartner und mehr Effizienz in der Auftragsabwicklung“, zeigt sich Kompier weiter optimistisch. ■



**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](mailto:m.lackner@felbermayr.cc)