2021
PRESSESPIEGEL

FELBERMAYR®

www.felbermayr.cc

Der Umschlagplatz an der Theiß wurde speziell für den Auftrag errichtet | Bilder: Felbermayr

Felbermayr, Bau-Trans und Haeger & Schmidt liefern rund 100 Schwerkollis 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 Hebetechnik 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 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. 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 Hebetechnik) war maßgeblich am Gelingen des Projektes beteiligt

Kilometer bis zum 56 Fußballfelder großen Werksgelände. Binnenschifffahrt und Schwergutterminal 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 Felbermayr- Schwergutterminal 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-

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.
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 Schwertransporte erreichten Gesamtlängen von etwa 95 Metern

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 wurde. Selbstfahrer, Kesselbrücke und Semitieflader 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 Sattelzugmaschinen mit Semitiefladern 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.

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**

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 Grenzsperren 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 gewährleisteten 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 **Nu**

TRANSPORT/LOGISTIK

Wasserweg wird zum Taktgeber in der Schwergutlogistik

Vor 25 Jahren hat die Felbermayr Transport- und Hebetechnik den bis dahin von der damaligen Voest-Alpine betriebenen Linzer Schwerlasthafen erworben. Das war ein Meilenstein in der Geschichte des Unternehmens, das sich seither zur Benchmark für trimodale Logistik für Güter mit hohen Stückgewichten entwickelt hat.

Foto: Felbermayr

Im Schwerlasthafen Linz können Komponenten mit bis zu 600 Tonnen umgeschlagen werden.

WELS. Es war ein sonniger Tag im Herbst des Jahres 1996. In einer exklusiven Führung stellte ein Fachmann der Unternehmensgruppe Felbermayr dem Berichterstatter das von seinem Arbeitgeber kurz zuvor von der Voest-Alpine erworbene Firmengelände mit dazugehörigem Schwerlasthafen vor. „Damit eröffnen sich uns neue Wege auf dem Verkehrsträger Wasser", schwärmte der junge Mann. Damals überstieg das die Vorstellungskraft des Gastes. Das Areal befand sich in einem Zustand, den man freundlich ausgedrückt als verbesserungswürdig bezeichnen würde. Außerdem fand der Großteil der Schwertransporte damals auf der Straße statt. Doch durch Unternehmergeist und Investitionsfreudigkeit schafften es Horst Felbermayr sen. und Wolfgang Schellerer den Schwerlasthafen zum trimodalen Paradies für Schwergüter auszubauen um ihn in idealer Weise für heutige Anfoderungen zu adaptieren. Damals dachten viele nicht an eine solche Entwicklung.

Doch die haben die Rechnung ohne die Industrie gemacht. In den fast 25 Jahren seit der Besichtigungstour im Linzer Schwerlasthafen kennen die Stückgewichte und Abmessungen im Anlagen- und Maschinenbau nur eine Entwicklung – nach oben. Manche Projekte erreichen mittlerweile Dimensionen, dass die Montage nur mehr direkt neben einer Verladestelle auf Binnenschiffe möglich ist. Dieser Trend werde sich weiter fortsetzen, ist Wolfgang Schellerer überzeugt. Der Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetechnik (Wels) berichtet von kontinuierlich anhaltenden Schiffsverladungen in Linz. Nicht zuletzt aus diesem Grund hat das Unternehmen zwischenzeitig auch im Hafen Wien Albern und in Krefeld am Rhein trimodale Logistikanlagen eingerichtet.

Speziell in Deutschland gestaltet sich die Durchführung von Schwer- und Sondertransporten mit Lkw immer schwieriger. Wolfgang Schellerer berichtet in diesem Zusammenhang von politischem Handeln, das zu einer Herabstufung von Straßen sowie zur Ablastung von Brücken führe. Dem gegenüber steht der steigende Bedarf der Industrie für Transporte mit Übermaßen und Übergewichten in die Seehäfen am Nordkontinent (Bremen, Hamburg, Antwerpen, Rotterdam). „Wenn unsere Spezialtransporter eine der zahlreichen Baustellen umfahren müssen, kann sich die Transportdistanz von 1.000 auf 1.500 Kilometer erhöhen. Außerdem werden die Genehmigungsverfahren auf der Straße von Jahr zu Jahr komplizierter", reflektiert der Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetechnik.

Das Welser Familienunternehmen zählt zum Kreis der führenden Industriedienstleister in Europa. Das verdanke man unter anderem den drei multimodalen Hafenbetrieben, betont Wolfgang Schellerer. Durch die Standorte in Linz, Wien und Krefeld sind die Donau und der Rhein als bedeutendste Wasserwege Europas voll in die Felbermayr-Transportlogistik eingebunden. Neben dem Verkehrsweg Wasser verfügt jeder der drei Standorte über Gleis- und Straßenanbindungen. Damit sind die Schwerlastterminals auch per Bahn und Lkw erreichbar. Man kann sagen, der von den Felbermayr-Verantwortlichen in den 1990er Jahren eingeschlagene und von einigen Mitbewerbern anfangs skeptisch verfolgte Weg der drei Verkehrsträger ist voll aufgegangen.

In Linz nimmt das über 100 Meter lange und 17 Meter breite Hafenbecken heute auch die größten auf der Donau eingesetzten Binnenschiffe auf. Für den Umschlag stehen zwei Portalkrane mit Traglasten von 400 und 200 Tonnen zur Verfügung. Gemeinsam können sie bis zu 600 Tonnen schwere Lasten abwickeln. Nur einen Steinwurf von den beiden Maschinen entfernt stehen moderne und leistungsfähige Hallen mit Kranausstattung bereit. Hier liefern namhafte Großkunden aus dem Anlagen- und Maschi-

nenbau ihre Bauteile und Komponenten für die Montage von überschweren oder besonders großen Generatoren, Transformatoren, Kolonnen, Industrieöfen oder Stahlkonstruktionen an und verladen sie nach der Fertigstellung auf Binnenschiffe.

„Ab Stückgewichten von 90 Tonnen werden Schwertransporte auf der Straße schwierig", stellt Wolfgang Schellerer fest. Dann schlägt in vielen Fällen die Stunde der Binnenschifffahrt. Jedoch sind auch deren Möglichkeiten begrenzt. Auf den Verbindungen in die Nordhäfen müssen die Verlader und ihre Logistikpartner stets auf Niedrigwasser-Situationen gefasst sein. Tritt dieser Fall ein, kommt es entweder zu Verzögerungen oder es müssen rasch alternative Transportkonzepte umgesetzt werden, die erhebliche Zusatzkosten verursachen. Im Unterschied dazu herrschen auf der Donau in Richtung Schwarzes Meer fast schon stabile Verhältnisse und wächst die Zahl der Schiffsabfahrten vom Hafen Constanza zu Zielen in den Anrainerstaaten am Mittelmeer, im Nahen Osten und Ostasien – nicht zu vergessen Zentralasien.

Multimodal präsentiert sich bei der Unternehmensgruppe Felbermayr auch das mit rund 4.000 m² Manipulations- und Lagerfläche ausgestattete Schwerlastterminal im Hafen Wien Albern. Die Anlage erlaubt den Umschlag von bis zu 450 Tonnen schweren Lasten. Wolfgang Schellerer: „Als Betreiber des Hafens Krefeld sind wir auch am Rhein als Full-Service-Dienstleister für Transport, Umschlag und Lagerei tätig. Mit 40.000 m² Lager- und Manipulationsfläche sowie 500 Tonnen Umschlagskapazität erhalten unsere Kunden größtmögliche Flexibilität und die Gewissheit für eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Logistik." Wenn das nicht reicht,

Foto: Hafen Wien

Der multimodale Hafenbetrieb in Wien hat im Juni 2015 die operative Tätigkeit aufgenommen.

Felbermayr entlädt 450-Tonnen-Generator aus Binnenschiff

Foto: Liebherr

In Herne im Ruhrgebiet absolvierte der nagelneue Liebherr-Raupenkran LR 11000 erfolgreich seinen Ersteinsatz.

Das österreichische Kran und Schwerlastunternehmen Felbermayr hat im Herbst 2020 mit seinem Liebherr-Raupenkran LR 11000 in Herne einen 450 Tonnen schweren Generator aus einem Binnenschiff gehoben. Anschließend setzte der 1.000-Tonner die gewaltige Last auf SPMT (Self-Propelled Modular Transporters) ab, die den Generator zu einem nahe gelegenen Erweiterungsbau brachten.

Bestimmt war das gewaltige Bauteil für die Erweiterung eines Gas- und-Dampfturbinen-Kraftwerks, das circa zwei Kilometer von der Anlegestelle des Schiffs entfernt liegt. Nach dem Umschlag bewegte sich der Generator auf zwei selbstfahrenden Transporteinheiten mit je 18 Achsen zu seinem späteren Einsatzort, wo er mit dem Maschinenhauskran entladen wurde.

Felbermayr hatte seinen nagelneuen LR 11000 mit rund 19 Tiefladern und 30 Planenaufliegern zum Ersteinsatz nach Herne, einer Großstadt in der Metropolregion Rhein-Ruhr in Nordrhein-Westfalen, gebracht und am Rhein-Herne-Kanal aufgebaut. Der Anfang des 19. Jahrhunderts gebaute 45 Kilometer lange Kanal ist eine wichtige Wasserstraße für zahllose Industriestandorte im Ruhrgebiet.

Für den Schwerlasthub wurde der LR 11000 mit 42 Meter Hauptmast, Derrickausleger, 260 Tonnen Drehbühnenballast und Schwebeballast-Palette aufgerüstet. 320 Tonnen Schwebeballast wurden nach Anschlagen des Generators mit einem Hilfskran aufgestapelt.

Zum Ausheben aus dem Schiff und Abladen auf den SPMT konnte der LR 11000 seine Stärken als Raupenkran ausspielen. Der Kran musste mit voller Last am Haken circa 20 Meter rückwärtsfahren, sodass sich zwei miteinander verbundene SPMT vor den Kran bewegen konnten. Anschließend setzten die Kranwinden die wertvolle Last feinfühlig auf den Selbstfahrern ab.

Auch bei diesem Projekt zeigte sich ein Merkmal von Raupenkraneinsätzen: Der Auf- und Abbau der Maschine dauert mehrere Tage, aber die eigentliche Hebeaufgabe ist schnell erledigt. Sofort nach Anlegen des Binnenschiffs im Hafen um 12 Uhr mittags wurde die Last angeschlagen. Schon gegen 14:30 Uhr war mit dem Ablegen auf den SPMT für den LR 11000 alles erledigt.

TRANSPORT/LOGISTIK

Ein gewaltiges Stück Schwergutlogistik für den MOL Konzern

Foto: Felbermayr

Die geballte Kraft der Schwergutlogistik brachte die Felbermayr Transport- und Hebetechnik mit den 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. Von dort waren es dann noch etwa acht Kilometer bis zum 56 Fußballfelder großen Werksgelände.

Die Ausgangsorte für die Oversized-Frachten 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-Schwergutterminal 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 im Linzer Schwerlasthafen, 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 eine Transportabwicklung per Lkw technisch nicht möglich gewesen. Die Zielhäfen der Komponenten mussten also entsprechend ihrer Dimensionen gewählt werden.

„Straßentaugliche Transporte“ wurden in den ungarischen Donauhäfen in Gönyú und Budapest auf Tieflader umgeschlagen und direkt zur Baustelle verbracht. Das waren ungefähr 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 Haupt- und Derrickausleger sowie Ballastwagen eingesetzt. „So ausgestattet, brachte es der Raupenkran auf ein Einsatzgewicht von rund 1.400 Tonnen“, berichtet Peter Stöttinger.

Mit dem Erreichen des temporär eingerichteten Binnenhafens in Tiszaújváros war vieles geschafft, das Ziel aber noch nicht erreicht. Für die sprichwörtliche letzte Meile war noch einmal Klotzen statt Kleckern angesagt. So befanden sich für die Zustellungen zwei Selbstfahrer mit jeweils 18 Achslinien und 500 Pferdestärken vor Ort. Für leichtere Komponenten bis etwa 100 Tonnen kamen Sattelzugmaschinen mit Semitiefladern 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 Petrochemiewerk noch eine Brücke statisch berechnet und unterstützt werden. Insgesamt wurden rund 100 Schwertransporte in etwa fünf Monaten erfolgreich durch ganz Europa gefahren.

UMFIRMIERUNG UND FUSION IM FELBERMAYR BAU

Wels (A) **Bereits im September 2020 wurde die Reinhold Meister Wasserbau GmbH in Hagn Umwelttechnik GmbH umbenannt. Mit Wirkung vom 28. Dezember wurde die traditionsreiche Baufirma noch mit dem gleichnamigen Tochterunternehmen der Felbermayr Holding fusioniert.**

„Nach langjähriger enger Zusammenarbeit der beiden Felbermayr-Tochterunterunternehmen kam nun zusammen, was zusammengehört", freut sich Felbermayr-Bau Geschäftsführer Stefan Hielle über die Fusionierung der beiden bayerischen Bauunternehmen.

Im Zuge der Verschmelzung wird der ehemalige Standort des Reinhold Meister Wasserbau in Hengersberg zur Zentrale des auf Deponie- und Wasserbau sowie Erd- und Ingenieurbau spezialisierten Unternehmens. Die bereits bestehende Hagn Umwelttechnik wird ihren Standort in Sulzemoos behalten und die nunmehrige Niederlassung als Betriebsstätte fortführen.

Die Gewerke des primär auf den Wasserbau fokussierten Unternehmens Reinhold Meister Wasserbau werden somit bei dem ebenfalls im Wasserbau tätigen Baubetrieb Hagn Umwelttechnik eingegliedert. Davon unberührt bleibt das vorwiegend im Dichtungsbau und Deponiebau beheimatete Unternehmen Hagn auch im Ingenieurbau und Erdbau tätig. Für die Auftraggeber ändert sich im Zuge der Fusionierung nichts. „Die Ansprechpartner bleiben die gleichen und sind auch weiterhin unter den ursprünglichen Kontaktdaten zu erreichen", merkt Hielle an und fügt hinzu, dass mit der Fusion auch eine Effizienzsteigerung im Sinne einer Bündelung der Kräfte und des Bürokratieabbaus einhergehe. Somit werden auch die Kunden beider Unternehmen von der Fusionierung profitieren.

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 Tiefund Hochbautätigkeiten.

ÖAF

Vergane glorie

De oorsprong van ÖAF – Österreichische Automobil Fabrik AG – moeten we zoeken bij Austro-Fiat dat in Wenen vanaf 1911 de 4-tons Fiat truck in licentie bouwde. In 1938 kocht MAN trucks een deel van de aandelen. De samenwerking tussen ÖAF en MAN bestond toen al, want klanten konden al een paar jaar hun ÖAF bestellen met een MAN motor. In 1971 werd MAN volledig eigenaar van ÖAF. Na de overname ontwikkelde ÖAF speciale voertuigen op basis van MAN trucks, zoals zwaartransport trekkers, maar ook 5-assers voor de Nederlandse markt. In 2001 werd de naam veranderd in MAN Sonderfahrzeuge. Tot 2008 konden klanten in Oostenrijk hun MAN truck met een ÖAF-grille bestellen, maar daarna verdween de naam volledig uit beeld. De vestiging in Wenen bestaat nog steeds. Daar worden nu militaire voertuigen door Rheinmetall MAN Military Vehicles gebouwd.

In de Russische zone

Na de Tweede Wereldoorlog lag de ÖAF fabriek in Floridsdorf in de Russische zone. Tien jaar lang moest de fabriek produceren als herstelbetaling voor de schade die Rusland in de oorlog had geleden. In 1955 was die periode ten einde en kon de ÖAF zich weer richten op de productie van trucks voor Europa. ÖAF had ook grote

verwachtingen van de levering van militaire voertuigen aan het Oostenrijkse leger. Daar kwam weinig van terecht, omdat het leger koos voor de Pinzgauer van Steyr. De ÖAF Tornado werd jarenlang goed verkocht in Oostenrijk. In 1970 werd het bedrijf geprivatiseerd en ÖAF fuseerde met Gräf & Stift. Een jaar later kocht MAN alle aandelen.

Speciale voertuigen

ÖAF bouwde in de laatste jaren speciale voertuigen op basis van MAN trucks. Bekend zijn verschillende 6x6 trekkers met een kraan en een dubbele vooras. Dit is een configuratie die eigenlijk alleen in de Alpenlanden gebruikt wordt. In Nederland kwamen een aantal trucks op de weg die bij ÖAF waren omgebouwd. Soms werden ze voorzien van het merk 'ÖAF' op de grille, andere gingen als anonieme MAN door het leven. De bekendste zijn de trekkers van Jager en A. Hak en een aantal 5-assers.

ÖAF is één van de tientallen verdwenen Europese merken met een rijke historie. Het merk verdient meer aandacht. Al was het maar omdat zij de 48.792 trekker voor Felbermayr bouwden. Die begon zijn leven met een 790 pk sterke motor, maar die werd later vervangen door een nog sterkere aandrijving. Naar verluid is dit de sterkste trekker van Europa. Het einde van Steyr en ÖAF markeerde ook het einde van de Oostenrijkse truckmerken. <

177

v.l.: Oliver Pellin, Head of Transportation Management thyssenkrupp Rasselstein; André Hoffmann, Niederlassungsleiter Haeger & Schmidt Logistics Andernach; Heiko Brückner, EO Haeger & Schmidt Logistics; Oliver d'Alvarez, Head of Sales Planning & Logistics thyssenkrupp Rasselstein; Dr. Peter Biele, Vorstandsvorsitzender thyssenkrupp Rasselstein; Per Nyström, CFO Haeger & Schmidt Logistics | Bilder: Heying

HSL und Rasselstein haben ihre Zusammenarbeit um zehn Jahre verlängert

Vertrauen zahlt sich aus

Seit 1969 ist Haeger & Schmidt Logistics (HSL) ohne Unterbrechung für alle wasserseitigen Transporte von thyssenkrupp Rasselstein in Andernach tätig. Die thyssenkrupp Rasselstein GmbH gehört zu den global führenden Anbietern von hochwertigem, mit Präzision gefertigtem Verpackungsstahl. Am Standort in Andernach, Deutschland – der weltweit größten Produktionsstätte dieser Art – werden jährlich rund 1,5 Mio. Tonnen Verpackungsstahl hergestellt.

Beide Unternehmen waren damals über die gemeinsame Mutter Thyssen miteinander verbunden und pflegten eine enge partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Andernach, die als Hafenbetreiber die Infrastruktur für die Entwicklung moderner logistischer Konzepte mit Binnen- und Fluss-See-Schiffen, Bahn und Lkw zur Verfügung stellten. Die Meilensteine der Entwicklung der vergangenen 51 Jahre waren die Eröffnung des neuen Hafenbeckens in Andernach 1970, erste Verladungen von thyssenkrupp Rasselstein-Produkten mit Küstenmotorschiffen nach Großbritannien Anfang der Neunzigerjahre, der Beginn des Containerverkehrs per Binnenschiff Ende 1998, die Eröffnung des Container Terminals Andernach (CSA) im Jahre 2000, die Vergrößerung des Hafenbeckens und der Start von Linienzugverbindungen nach Antwerpen und Rotterdam im Jahre 2010. Der Containerumschlag des Terminals Andernach ist von 10.158 Standardcontainern (TEU) im Jahr 2000 über 80.681 TEU im Jahr 2010 auf das Rekordergebnis von 156.634 TEU in 2019 kontinuierlich gewachsen. Rasch wurde Andernach zum größten Containerterminal am Mittelrhein. Begleitet wurde diese Entwicklung durch stetige Investitionen der Stadtwerke Andernach in die Hafeninfrastruktur. Das trimodale KLV-Terminal in Andernach verfügt neben den Umschlagsgeräten auch über Hallenkapazitäten für Dienstleistungen rund um die Containerverladung. Aber auch die

Heiko Brückner und Dr. Peter Biele bei der Vertragsverlängerung am Containerterminal im Hafen Andernach

sicherheitstechnische Überwachung des ISPS zertifizierten Terminals und die Digitalisierung der Abfertigung wurden und werden jeweils auf den neuesten Stand der Technik gebracht. „Entscheidender Faktor bei der Entwicklung des Hafen- und Logistikstandortes Andernach war die enge Kooperation und das gute Vertrauensverhältnis zwischen den Führungspersonen und Mitarbeitern der Stadtwerke Andernach, der Haeger & Schmidt Niederlassung Andernach und den Kunden, wie thyssenkrupp Rasselstein, Weig GmbH & Co. KG und anderen mittelständischen Unternehmen und Verladern in der Region", berichtet Haeger & Schmidt Logistics Geschäftsführer Heiko Brückner. „Aber auch die weltweit tätige Reederei MSC hat die Entwicklung von Beginn an maßgeblich unterstützt und nach und nach haben weitere große Containerreedereien Depots im Hafen Andernach eröffnet", so Brückner. Der wichtigste Kunde des Hafens Andernach und des Terminalbetreibers Haeger & Schmidt Logistics, die Firma thyssenkrupp Rasselstein GmbH, hat am 17. September 2020 zum dritten Mal die bestehenden Leistungsverträge mit Haeger & Schmidt Logistics GmbH für weitere zehn Jahre verlängert. „Wir freuen uns über diesen Vertrauensbeweis und setzen die bewährte Zusammenarbeit gerne mit den gewohnt hohen Qualitätsstandards fort", so Heiko Brückner.

Hans-Wilhelm Dünner

Haeger & Schmidt Logistics

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 und Stettin und 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 DÜ

IN AKTION

Mit 400 to nach Ungarn für die Petrochemie

Die Schwertransporte erreichten Gesamtlängen von etwa 95 Metern.

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 Hebetechnik 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 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. Weiter 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 Kilometer bis zum 56 Fußballfelder großen Werksgelände.

Binnenschifffahrt und Schwergutterminal 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 Felbermayr- Schwergutterminal 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 Theißmündung 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. Die Zielhäfen der Komponenten mussten also entsprechend ihrer Dimensionen

Der Umschlagplatz an der Theiß wurde speziell für den Auftrag errichtet.

gewählt werden. „Straßentaugliche Transporte“ wurden in den ungarischen Donauhäfen in Gönyű 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.

Raupenkran mit 1.400 Tonnen Einsatzgewicht

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.

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 wurde.

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.

Selbstfahrer, Kesselbrücke und Semitieflader für letzte Meile

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 Semitiefladern 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.

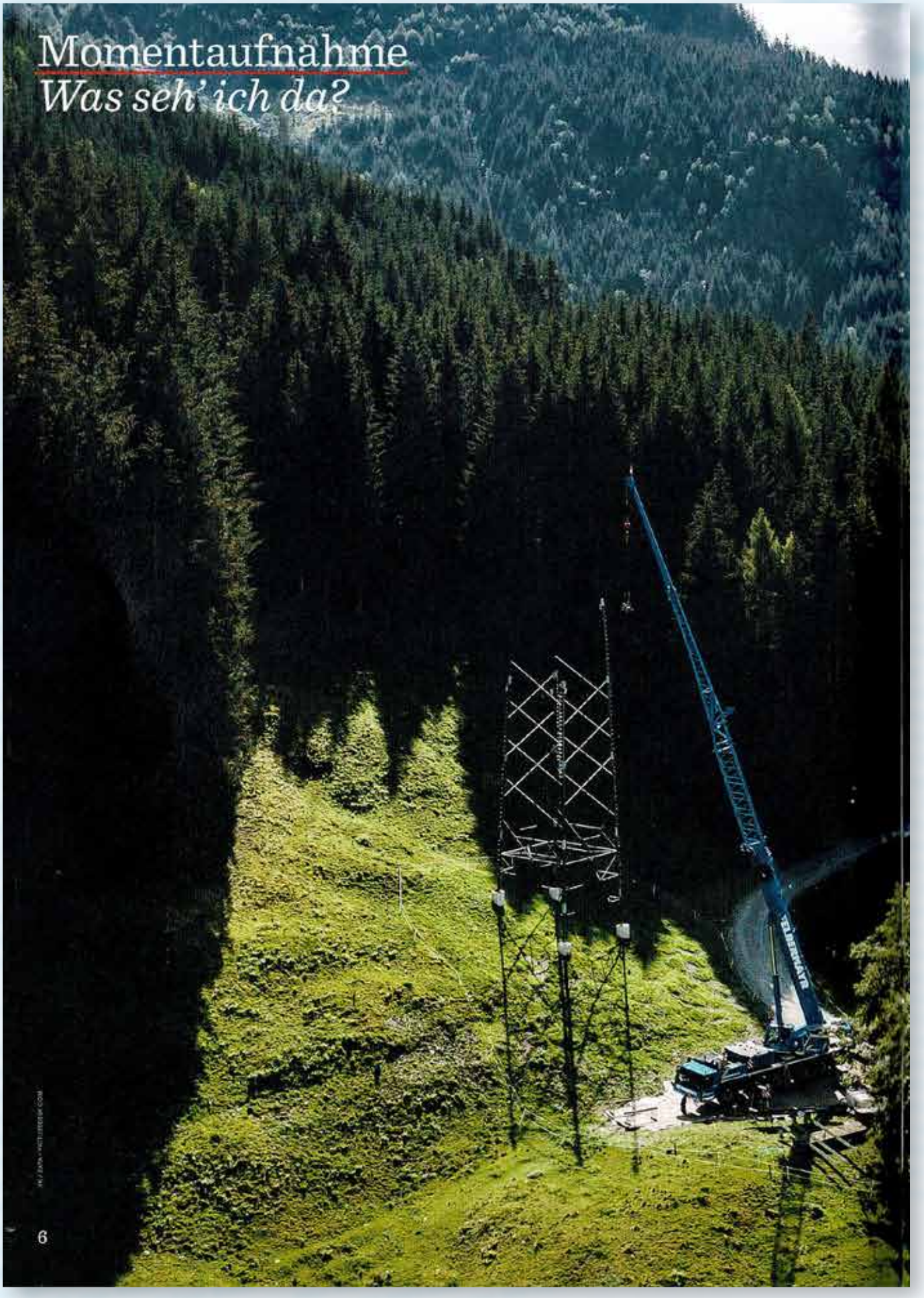
Doch dann war es geschafft – rund 100 Schwertransporte wurden in etwa fünf Monaten erfolgreich durch Europa gefahren. Trotz Niedrigwasser auf den Binnengewässern und einer Pandemie mit Grenzsperren konnte durch engagierte Mitarbeiter und einer bestmöglichen Personalplanung das Projekt zeitgerecht abgeschlossen 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 gewährleisteten 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.

Im „Linienverkehr“ wurden die etwa 100 Oversized-Cargos vom Umschlagplatz zur Baustelle gebracht.

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

Momentaufnahme
Was seh' ich da?



6

Kaprun, am Morgen des 20. Oktobers 2020

Auf der Baustelle am Baulos 5 der Salzburgleitung an den Gemeindegrenzen von Bruck, Fusch und Kaprun steht der Fahrzeugkran neben dem halbfertigen Strommast noch still, als aus Wien die erlösende Nachricht kommt: Der Verwaltungsgerichtshof bestätigt die Genehmigung für Bau und Betrieb der 380-kV-Salzburgleitung. Das Verbindungsstück gilt als eines der zentralen Energiewendeprojekte der Republik. Der Baubetrieb war im Vorjahr nach einer Prüfdauer von 77 Monaten aufgenommen worden, als das Bundesverwaltungsgericht das Projekt genehmigt hatte. Doch der Entscheid des BVwG ermöglichte eine Berufung (ohne aufschiebende Wirkung) vor dem Verwaltungsgerichtshof (VwgH). Und dieser hat an jenem sonnigen Oktobervormittag sowohl das Vorliegen eines öffentlichen Interesses am Bau bestätigt, als auch festgestellt, dass die von den Klägern geforderte Erdverkabelung keine praktikable Alternativlösung darstellt. Die Inbetriebnahme der Leitung ist für das Jahr 2025 geplant.

7

Per Selbstfahrer: Felbermayr übersiedelt 18 Meter hohen Portalkran

Nach rund 700 Metern Transportweg und rund zwei Stunden Laufzeit war das Ziel des „Sondertransports“ im Duisburger Hafen erreicht.

Mitte Dezember übersiedelte Felbermayr im Hafen Duisburg einen rund 18 Meter hohen Portalkran. Dank einer Lösung des neuen Felbermayr-Bereiches Engineered Solutions wurde es möglich, den 300 Tonnen schweren Kran mittels Selbstfahrer in einem Stück zu verfahren. Dadurch entfielen zeit- und kostenaufwendige De- und Montagearbeiten. Notwendig wurde der im Auftrag von duisport durchgeführte Einsatz aufgrund des Neubaus einer Lagerhalle des Felbermayr-Tochterunternehmens Haeger & Schmidt und einer dadurch veränderten Platzaufteilung.

Üblicherweise ist eine derartige Verlagerung mit einem großem Aufwand verbunden, was sich auch auf die Kosten in Bezug auf die Stehzeit des Krans nachteilig auswirkt. Durch die Lösung von Felbermayr-Engineered Solutions konnte das jedoch verhindert werden. „Somit dauerte die eigentliche Übersiedelung des Krans auf das etwa 700 Meter entfernte Gleis nur etwa zwei Stunden.

„Der Kern der Lösung war die Kombination von Selbstfahrern, sogenannten SPMTs (Englisch: SPMT – Self-Propelled Modular Transporter), mit sogenannten Schwerlasttürmen“, erklärt Bereichsleiter Kees Kompier. Diese Einsatzart kam bei Felbermayr erstmals zur Anwendung und erforderte eine akribische Vorbereitung in Bezug auf die wirkenden Kräfte. Dabei galt es, das Zusammenwirken der eingesetzten Technik durch Engineering-Know-how zu berücksichtigen. Nur so konnte ein sicheres Umsetzen des Krans gewährleistet werden.

Zum Einsatz kamen dafür zwei parallel geführte SPMTs mit jeweils zwölf Achslinien und einem Powerpack als Antrieb. Darauf standen vorne und hinten je zwei Schwerlasttürme mit parallel zum SPMT aufgesetzten Stahlträgern zum Anheben der Last. Diese waren mit je zwei horizontalen Stahlrohren oben und unten mit dem zweiten SPMT verbunden.

Mit diagonal verspannten Stahlseilen wurde der Aufbau zusätzlich stabilisiert. Die Transportkonfiguration erreichte somit die Außenabmessungen eines Quaders mit etwa 20 Metern Seitenlänge. „Die Tauglichkeit dieser Konfiguration zu berechnen war schon eine gewisse Herausforderung“, erklärt Kees Kompier. Aufgrund fehlender Befestigungspunkte musste für die praktische Umsetzung auch das eingesetzte Schwerlastequipment modifiziert werden musste.

Schlussendlich gelang es aber, damit unter das Portal des etwa 51 Meter breiten Kranes zu fahren und diesen hydraulisch mit den SPMTs anzuheben. Daraufhin setzten sich die Selbstfahrer mit der etwa 300 Tonnen schweren Last in Bewegung. Da die neuen Gleise des Kranes etwa 170 Zentimeter über dem Geländeniveau liegen, wurde vorab noch eine temporäre Aufschüttung am neuen Kranstellplatz errichtet.

Das Hochfahren mit der 300 Tonnen schweren Last stellte die Konfiguration nochmals auf eine Belastungsprobe, die dank korrektem Engineering aber perfekt gemeistert wurde. Somit erreichte der Kran seinen neuen „Arbeitsplatz“ ohne auch nur eine Schraube am Hubgerät gelöst zu haben.

Bild: Felbermayr

In Herne hat Felbermayr einen 450 Tonnen schweren Generator vom Schiff gehoben ...

Im Sommer 2020 wurde mal genauer nachgeschaut und die Ausmaße festgestellt. Danach entwickelte sich der freigelegte Findling im Acker zu einem Besuchermagneten mit bis zu tausend Schaulustigen an Wochenenden. Daher beschloss die Gemeinde, dem Stein einen neuen Standort zu geben, zumal Findlinge mit mehr als zwei Metern Durchmesser als Naturdenkmal eingestuft werden. Der 5,80 Meter lange, 4,90 Meter breite und 2,90 Meter hohe „Findling von Hüven" wurde aus seinem Erdloch gehoben. Die Firma Gertzen zeichnete verantwortlich für dieses Projekt. Bei der Vorbereitung wurde eine 370 Meter lange Baustraße mit Stahlplatten durch das Feld verlegt. Hierüber fuhren sowohl der Kran als auch die selbst angetriebene SPMT-Transportkombination bis zum Fundort vor. Die Anzeige des Liebherr LTM 1750-9.1 von Gertzen blieb bei 103 Tonnen stehen, als der Stein am Haken hing. Um den Stein anzuschlagen, wurden zwei Kanäle unterhalb des Brockens hindurch gebohrt, sodass heute dann auf einen Selbstfahrer verladen werden konnte. K&B

... zurückgefahren und auf einen Selbstfahrer abgesetzt

CHRONIK

Eine Platane gerettet, 70 Bäume fallen

In der Nacht auf Dienstag ist eine 80 Jahre alte Platane versetzt worden. 70 andere Bäume müssen allerdings dem U-Bahn-Ausbau weichen.

16. Februar 2021, 5.05 Uhr (Update: 16. Februar 2021, 10.02 Uhr) Teilen

Der Baum wurde bei dichtem Schneefall ausgegraben, von einem Kran auf einen Tieflader gehievt und dann an seinen neuen Bestimmungsort beim Justizpalast gebracht, wo er nun hoffentlich ungestört weiter existieren kann. Die Kosten für die Umsiedelung trugen die Wiener Linien, der Baumverpflanz-Spezialist Manfred Saller, der den Einsatz leitete, verzichtete auf sein Honorar. „Gerade in Zeiten des Klimawandels muss die Politik alles tun, um bestehende Natur zu erhalten und mehr Grün in die Stadt zu bringen", sagte der Wiener Wirtschaftsstadtrat Peter Hanke (SPÖ).

Die Platane übersiedelte vom alten Standplatz Josefstädter Straße/Auerspergstraße in den Bettina-Huber-Park beim Schmerlingplatz. „Der Öffi-Ausbau U2xU5 ist das richtungsweisendste Projekt der Stadt Wien und eine wirkungsvolle Antwort auf die zwei großen Herausforderungen unserer Zeit, die Klima- und die Corona-Krise. Dennoch war für mich von Anfang an klar, dass ich trotz der technischen Mammutaufgabe für jeden Baum kämpfen werde", unterstrich Hanke. Die Platane stehe „symbolisch für die ökologische Haltung der Wiener Stadtregierung".

„Dieses Linienkreuz ist eines der größten Umweltschutzprojekte Wiens der nächsten Jahre oder Jahrzehnten. Wir schaffen dadurch Ressourcen, dass wir 300 Millionen Fahrgäste mehr befördern können. 70.000 Tonnen CO2 jährlich werden gespart, das ist eine immense Umweltwirkung“, erklärte Günter Steinbauer, Geschäftsführer der Wiener Linien.

Privatinitiative zur Rettung

Die 80 Jahre alte Platane an der Ecke Josefstädter Straße und Auerspergstraße sollte wegen der Bauarbeiten für die U-Bahn weichen. Naturschützer, darunter das „Kuratorium Wald“, setzten sich aber dafür ein, den Baum zu erhalten. Letztlich hat eine Privatinitiative die Kosten für die Verpflanzung zum Schmerlingplatz übernommen - mehr dazu in **U-Bahn-Platane wird versetzt** und **Platane soll gerettet werden**.

70 Bäume gefällt

In anderen Bereichen werden wegen der U-Bahn-Bauarbeiten Bäume gefällt. In der Landesgerichtsstraße auf der Seite der Josefstadt werden in den kommenden zwei Wochen rund 40 Bäume gefällt. Im Bereich der Universität sind es etwa 30 Bäume. Die Grünen der Bezirke Josefstadt und Alsergrund sind gegen die Fällungen, auch NEOS hat Bedauern gezeigt.

Die Wiener Linien argumentieren, dass Schächte und Tunnel für den U-Bahn-Bau gegraben werden müssen. 130 Bäume dort würden erhalten bleiben, 18 umgepflanzt. Für die gefällten 70 Bäume soll es Ersatzpflanzungen im Bereich Universitätsstraße/Landesgerichtsstraße geben. Konkrete Pläne für die Oberflächengestaltung nach Ende der U-Bahn-Bauarbeiten gibt es aber noch nicht.

Beim Rathaus entsteht in den nächsten Jahren der Knotenpunkt für die neuen U2/U5-Trassen. Die U5 soll ab 2026 vom Karlsplatz auf der jetzigen U2-Trasse bis zum Frankhplatz (Altes AKH) fahren. Dafür muss ab dem Rathaus eine komplett neue unterirdische Trasse gelegt werden. Die U2 wiederum pendelt ab voraussichtlich 2028 zwischen Seestadt und Matzleinsdorfer Platz.

red, wien.ORF.at

Großbaum-Verpflanzung als Großspektakel.
© apa / Hans Punz

Die Platane, die seit fast 90 Jahren in der Josefstadt wächst und wächst, ist gerettet: Sie wurde in der Nacht auf Dienstag von der Ecke Josefstädter Straße/Auerspergstraße in den Bettina-Huber-Park beim Schmerlingplatz versetzt. Der Baum, der sich bis zuletzt direkt vor dem Café Eiles befand, drohte gefällt zu werden, weil die Wiener Linien an ihrer Stelle eine U-Bahnausgang der U2/U5 errichten.

Genaue Kosten nicht bekannt

Der Baum wurde bei dichtem Schneefall ausgegraben, von einem Kran auf einen Tieflader gehievt und dann an seinen neuen Bestimmungsort beim Justizpalast gebracht, wo er nun steht. Die genauen Gesamtkosten für das Projekt waren vorerst nicht bekannt. Eine Privatinitiative finanzierte die Umpflanzung der Platane. Die Wiener Linien übernahmen die Transportkosten in der Höhe von rund 50.000 Euro. Der Baumverpflanz-Spezialist Manfred Saller, der den Einsatz leitete, verzichtete auf sein Honorar.

"In Zeiten des Klimawandels muss die Politik alles tun, um bestehende Natur zu erhalten und mehr Grün in die Stadt zu bringen", sagte der Wiener Wirtschaftsstadtrat Peter Hanke (SPÖ). "Der Öffi-Ausbau U2xU5 ist das richtungsweisendste Projekt der Stadt Wien und eine wirkungsvolle Antwort auf die zwei großen Herausforderungen unserer Zeit, die Klima- und die Corona-Krise. Dennoch war für mich von Anfang an klar, dass ich trotz der technischen Mammutaufgabe für jeden Baum kämpfen werde." Die Platane stehe "symbolisch für die ökologische Haltung der Wiener Stadtregierung", so Hanke. "Die Umpflanzung hat Symbolcharakter und setzt neue Standards für die Zukunft", sagt Gerhard Heilingbrunner vom Kuratorium Wald, das an der Seite von Baumchirurg Saller für die Umsetzung mitverantwortlich war.

Vorab war unklar, ob die Umsiedlung tatsächlich gelingen wird. Im Vorfeld ließen die Wiener Linien prüfen, wie sich der Baum retten ließe. Das ernüchternde Ergebnis: Zwei Unternehmen beurteilten die Umpflanzung als "technisch und fachlich nicht möglich", ein drittes Unternehmen gab an, einen 100-Tonnen-Kran für die Größe des Wurzelballens zu benötigen. Doch die Gesamtlast durfte 60 Tonnen nicht übersteigen, da die darunter liegende U2-Röhre maximal 60 Tonnen trägt. Bei einer Verkleinerung des Wurzelballens wäre jedoch das Überleben des Baumes nicht garantiert, argumentierten die Unternehmer. Dieses Risiko wollten die Wiener Linien nicht eingehen, weshalb der Baumchirurg Saller einsprang.

derstandard.at 02 2021

DEIN STANDARD

80 Jahre alter Baum wegen Errichtung der U5 umgesiedelt

VIDEO 16. Februar 2021, 12:40 302 Postings

Eine alte Wiener Platane musste umgepflanzt werden – damit der U-Bahn-Bau vorangehen kann. Dafür wurde eigens ein Baumchirurg bestellt

DAS ERSTE TÄGLICHE E-PAPER MIT NACHRICHTEN AUS DER WELT DER LOGISTIK

EDITION NEWS

19. Februar 2021

Bild: _Felbermayr - Bergmann

ATOS PRINZHORN GROUP
DECATHLON AUSTRIA
FELBERMAYR
DSV AIR & SEA
HEGELMANN GROUP
SEIFERT LOGISTICS
DB CARGO

FELBERMAYR HOLDING: PREMIERE FÜR 1.000-TONNEN-RAUPENKRAN

Bild: Felbermayr-Bergmann

Felbermayr Holding: Premiere für 1.000-Tonnen-Raupenkran

Für die Errichtung eines Gas- und Dampfkraftwerkes in Herne (D) brachte das österreichische Schwertransportunternehmen einen fabrikneuen LR 11000 von Liebherr zum Einsatz.

Großkomponenten mit Stückgewichten von bis zu 457 Tonnen sind auch Schwertransportunternehmen Felbermayr etwas Besonderes. Wenn dabei ein 1.000-Tonnen-Raupenkran erstmals zum Einsatz kommt, schwingt neben der Last auch die Spannung mit. So geschehen am Rhein-Herne-Kanal in der Metropolregion Rhein-Ruhr in Nordrhein-Westfalen.

Die Ausgangsorte für die insgesamt vier Großkomponenten waren in den Siemens-Werken Berlin, Mühlheim an der Ruhr sowie Nürnberg. „Die Transporte zum Umschlagplatz unweit der Baustelle wurden seitens Siemens und vom Hauptauftragnehmer Züst & Bachmeier Project GmbH vergeben und teils durch das Felbermayr-Tochterunternehmen Haeger & Schmidt auf dem Wasserweg durchgeführt“, berichtet Projektverantwortlicher Matthias Pichl, Leiter der Felbermayr-Niederlassung Nürnberg.

Von Züst & Bachmeier erhielt Felbermayr den Auftrag für den Umschlag einer Gasturbine mit 457 Tonnen, eines Generators mit 450 Tonnen, eines Transformators mit 425 Tonnen beziehungsweise einer Dampfturbine mit 145 Tonnen, sowie für deren Transport bis zur Kraftwerksbaustelle. Zuvor hatte der Logistiker Heizflächenmodule per Seefracht und Binnenschiffsnachlauf aus dem fernen China bis zum Umschlagplatz in Herne gebracht.

Zur eingesetzten Ausrüstung des LR 11000 von Liebherr gehörten ein 42 Meter langer Hauptmast mit Derrickausleger, 260 Tonnen Drehbühnenballast sowie 320 Tonnen Schwebeballast. Inklusive Hebegut brachte es der Kran so auf mehr als 1.000 Tonnen Gesamtgewicht. Ergänzend zum 1.000-Tonnen-Raupenkran wurden auch SPMTs (Self-Propelled Modular Transporter) und Tieflader groß aufgefahren.
Die Transporte auf dem Selbstfahrer zur etwa zwei Kilometer entfernten Kraftwerksbaustelle dauerten mehrere Stunden und wurden nachts durchgeführt. Mitte Februar wurde der Auftrag für Felbermayr mit dem Transport der Heizflächenmodule mit Stückgewichten von etwa 212 Tonnen abgeschlossen.

Die Fertigstellung des gasbefeuerten Kraftwerks mit Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) soll Ende kommenden Jahres erfolgen. Damit wird der Heizenergiebedarf von 250.000 Haushalten abgedeckt und zusätzlich umweltfreundlich Strom erzeugt.
Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels 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 Mio. Euro erwirtschaftet haben. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Sonder- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

www.mlpgroup.com **www.otto.at**

Schwerlasttransport für eine Wiener Herzensangelegenheit

Die Felbermayr-Niederlassung Lanzendorf hat Mitte Februar eine 22 Meter hohe und 12 Meter breite Platane übersiedelt.

Seit etwa 1940 schlug die inzwischen 22 Meter hohe Platane im achten Wiener Gemeindebezirk ihre Wurzeln. Jetzt, etwa 80 Jahre danach muss sie dem Bau einer U-Bahn-Station weichen. Aufgrund zahlreicher Interventionen von Naturliebhabern wurde der Baum in letzter Sekunde gerettet und hat einen neuen Platz bekommen.

Mit der Übersiedelung des ahornblättrigen Gewächses wurde nach einer europaweiten Ausschreibung die Felbermayr-Abteilung für Spezialtransporte in Lanzendorf bei Wien beauftragt. Da der schmucke Baum laut Gutachten in übersiedelungsfähigen Zustand rund 42 Tonnen auf die Waage bringen sollte, kamen dafür zwei stattliche Mobilkrane von Felbermayr zum Einsatz.

Rund drei Wochen dauerten die Vorbereitungen für den Großeinsatz zu nächtlicher Stunde, für den auch zahlreiche Genehmigungen nötig waren. Das größte Problem war die Höhe des Baumes. „Ein liegender Transport wäre einfach gewesen, kam aber nicht in Frage, da dabei zahlreiche Äste gebrochen wären“, erklärt Thomas Daxelmüller, der die Kranabteilung bei Felbermayr in Lanzendorf leitet.

Somit musste ein Konzept erarbeitet werden, um die Platane „erhobenen Hauptes“ zu ihrem neuen, etwa 350 Meter entfernten Standort zu übersiedeln. Transportfähig verpackt wurde der Baum, indem rund um den Wurzelbereich ein Spundwandkasten errichtet wurde. An diesem wurde er dann mittels Textilschlingen und einem Heberahmen an der Kranflasche angeschlagen.

„Inklusive dieser Stahlkonstruktion erreichte der Baum ein Gewicht von rund 55 Tonnen“, schildert Thomas Daxelmüller. Werden dann noch das Gewicht des Tiefladers und der Sattelzugmaschine hinzugerechnet, kommt man auf knapp 86 Tonnen.

„Damit waren wir statisch betrachtet sehr nah an der zulässigen Belastbarkeit der Fahrbahn“, verweist Thomas Daxelmüller auf die bestehende, nur 1,4 Meter unter der Fahrbahn liegende U-Bahn sowie auf die zahlreichen unterirdischen Leitungen unterhalb der Transportroute und der Kranstellplätze hin. Deshalb wurde aus Sicherheitsgründen auch ein Live-Monitoring im U-Bahn-Tunnel durchgeführt, um allfällig entstehende Veränderungen dokumentieren zu können.

Zu guter Letzt ist alles laut Plan gelaufen und die 80-jährige Platane erreichte noch vor dem Einsetzen des Frühverkehrs ihren neuen Standplatz im 1. Wiener Gemeindebezirk unweit des Justizpalastes. Für das Ausheben des Baumes war ein Mobilkran (LTM 1350-6.1 von Liebherr) mit 350 Tonnen maximaler Traglast und 100 Tonnen Ballast ausreichend.

Für das Einheben des Baumes am Zielort war mit etwa 23 Metern die benötigte Ausladung aber fast doppelt so weit. Deshalb ist dort ein LTM 1450-8.1 mit 134 Tonnen Ballast und einer maximalen Traglast von 450 Tonnen zum Einsatz gekommen.

Bild: Felbermayr

Hubkraft

Felbermayr zeigte im Einsatz, wozu der Liebherr-Raupenkran LR 11000 fähig ist.

Liebherr/Felbermayr

Das Kran und Schwerlastunternehmen Felbermayr hob mit seinem Liebherr-Raupenkran LR 11000 in Herne einen 450 Tonnen schweren Generator aus einem Binnenschiff und setzte die gewaltige Last auf SPMTs (Self-Propelled Modular Transporters) ab, die den Generator zum Erweiterungsbau brachten. Für den Schwerlasthub wurde der LR 11000 mit 42 Meter Hauptmast, Derrickausleger, 260-Tonnen-Drehbühnenballast und Schwebeballast-Palette aufgerüstet. 320 Tonnen Schwebeballast wurden nach Anschlagen des Generators mit einem Hilfskran aufgestapelt. Zum Ausheben und Abladen konnte der LR 11000 seine Stärken ausspielen, denn der Kran musste mit voller Last am Haken ca. 20 Meter rückwärts fahren, sodass sich zwei miteinander verbundene SPMTs vor den Kran bewegen konnten.

Expertise keeps alpine nations on path to prosperity

It has been a tough year for the project logistics industry, and the Austrian and Swiss markets are no exception. Nationwide lockdowns in both countries forced some of the world's most prominent logistics organisations to adapt their operations.

The alpine nations of Austria and Switzerland are known in the project cargo supply chain as the home of some of the leading forwarders and manufacturers. Both landlocked nations benefit from connections to the European hinterland, as well as to the continent's main transport hubs. However, a key trend in recent years has been the exodus of original equipment manufacturers to lower cost markets.

Heavy cargo volumes out of Austria and Switzerland may be declining, but there are commodities that cannot be taken away from the companies that base themselves there – expertise and experience. This was certainly a benefit during 2020, when Covid-19 disrupted global supply chains and placed enormous pressure on the international movement of goods.

Unprecedented demands

Fracht Group, based in Basel, Switzerland, "handled the unprecedented demands very well", said Dominik Keller, the company's head of global development/director. "We always found solutions to the presented problems and were able to mitigate the impacts of the unforeseen circumstance in many occasions."

2020 was described as the year of "unhappy surprises". When asked how companies can mitigate further risks to business, Keller said: "Prediction and foresight. This comes from experience, knowledge and proper planning. A minute spent in planning is an hour in operation."

Aside from the operational challenges that the pandemic imposed on the supply chain, Keller said that Fracht had problems with the monetisation of its efforts. "Accounts receivable control is even more important during these unstable times," he explained, "you need to agree everything in writing. Technical and operational excellence often gets forgotten when it comes to payment."

Christian Prangl, managing director of Vienna, Austria-based Prangl, said that 2020 started well for his company, "then Covid-19 came". The first lockdown in Austria came into force on March 16, bringing with it an abrupt fall in turnover. Now, however, his company has rebounded to reach 2019's level.

"We started home office working even before the Austrian government ordered it," said Prangl. "All our IT systems were prepared accordingly. Within one day we switched the whole group [in Austria as well as abroad] from regular business to home office. That, of course, is true for the office part of our services. The crane and platform rental as well as heavy-duty transportation and heavy lifting remained the same – taking into account all Covid needs and regulations."

Remote working also worked well for Fracht, with video conferencing proving to be a vital tool. With IT being thrust into the limelight throughout the past 12 months, Keller mused: "IT actually stands for information technology, but nowadays it could stand for innovation or intelligence technology – it is much, much more than what it used to be."

He warned: "What is valuable you have to protect. And what is valuable also gets the attention of the crooks, and some lunatics also. Cyber security is therefore more important than ever."

Highlights of 2020 for the Fracht Group included new projects in Africa, the USA and Brazil. The company also put its expertise to work transporting facemasks and supplying hospitals with medical supplies in the fight against Covid. Understandably, the company's "airfreight chartering teams and trading desks have been very busy over the past few months," said Keller.

> **What is valuable you have to protect. And what is valuable also gets the attention of the crooks... Cyber security is therefore more important than ever.**
>
> – Dominik Keller, Fracht Group

A highlight of 2020 for Austria-headquartered Felbermayr was the completion of one of the largest transport jobs in its history – the delivery of around 100 heavy cargoes from Belgium and Italy to a petrochemical project site in Hungary.

Challenging project

The plant is being built by Hungarian oil and gas group MOL on a greenfield site near the town of Tiszaújváros. The first step of the logistics scope was to plan and develop the necessary infrastructure, which included constructing a heavy-duty jetty on the River Tisa for inland waterway vessels and building a temporary access road from the transhipment point to the nearest public road.

Haeger & Schmidt, part of Felbermayr, transported the cargoes via the Belgian canal system, the Rhine, Main-Danube Canal and Danube, to the Felbermayr heavy lift terminal in Linz, Austria. There, some of the cargoes, including a 30 m-long column that tipped the scales at 200 tonnes, were stored temporarily.

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 while this might seem like a detour, it was necessary as transport by road would have been impossible due to the dimensions of the column; 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.

The components originating in Italy were transported to the port of Constanta,

Felbermayr has delivered around 100 heavy cargoes to a petrochemical project site in Hungary. Some of the cargoes were transhipped at the company's heavy lift terminal in Linz, Austria.

via the rivers Danube and Tisa, and on to the transhipment point in Tiszaújváros.

"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 Hebetechnik, 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," he said.

Logistical problems

Despite low water levels on the inland waterways and border closures as a result of the pandemic, 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.

In addition to executing this monumental project, Felbermayr also expanded its range of technical services for the heavy lift industry during 2020 and launched an engineered solutions division. 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 would 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.

Looking at the year ahead, Prangl said that nobody can tell how 2021 will develop. "Hopefully with vaccinations, better weather, etc, the second half will be prosperous again. One industry will definitely be a thriving factor: wind energy."

Wind energy was also highlighted by Keller, although he noted that these components are mostly shipped directly with the carriers. "They are the ones who benefit most," he said. "Freight forwarders are in direct competition with the truckers and installation companies for the inland scope, and then of course in the logistics of the spare parts. More and more wind projects are also offshore wind projects and in this segment you have very specialised players."

> **My goal is to expand the range of possible applications by combining the knowledge of the Felbermayr employees and the existing heavy-duty equipment.**
>
> — Kees Kompier, Felbermayr

Oil and gas question mark

The big question mark for the year ahead, Keller continued, is over the oil and gas players. "Will they invest in new projects? In their calculations, what oil price makes a project worthwhile for them?" He added: "We imagine that some deepwater projects need higher oil prices to be feasible, so at the best, they will be delayed."

But Keller is optimistic that there will be an influx of infrastructure and government projects as countries around the world pump money into the economies to try to limit the economic damage of the coronavirus. Another "interesting business field" is waste-to-energy, said Keller. This sector is growing and providing opportunities for Fracht.

HLPFI

450 t hängen am Haken des Liebherr LR 11000, der mit voller Last zum Entladen des Generators 20 m rückwärtsfährt. Im Hintergrund ist das Gas- und-Dampfturbinen-Kraftwerk mit Erweiterungsbau zu sehen.

LR 11000 von Felbermayr entlädt 450-t-Generator aus Binnenschiff

Das Kran- und Schwerlastunternehmen Felbermayr hob mit seinem Liebherr-Raupenkran LR 11000 in Herne einen 450 t schweren Generator aus einem Binnenschiff. Anschließend setzte der 1.000-Tonner die gewaltige Last auf SPMT (Self-Propelled Modular Transporters) ab, die den Generator zum Erweiterungsbau eines in der Nähe liegenden Kraftwerks brachten.

Felbermayr hatte seinen nagelneuen LR 11000 mit rund 19 Tiefladern und 30 Planenaufliegern zu seinem Ersteinsatz nach Herne, einer Großstadt in der Metropolregion Rhein-Ruhr in Nordrhein-Westfalen, gebracht und am Rhein-Herne-Kanal aufgebaut. Der Anfang des 19. Jahrhunderts gebaute 45 km lange Kanal ist eine wichtige Wasserstraße für zahllose Industriestandorte im Ruhrgebiet.

Die Aufgabe für den Liebherr-Raupenkran war das Entladen eines 450 t schweren Generators aus einem Binnenschiff, das den Stromerzeuger aus Mülheim an der Ruhr abgeholt hatte. Bestimmt war dieses gewaltige Bauteil für die Erweiterung eines Gas- und Dampfturbinen-Kraftwerks, das nur ca. 2 km von der Anlegestelle des Schiffs entfernt liegt. Auf zwei selbstfahrenden Transporteinheiten mit je 18 Achsen bewegte sich der Generator dann zu seinem späteren Einsatzort, wo er mit dem Maschinenhauskran entladen wurde.

Zwei SPMT mit je 18 Achsen bringen den Generator zu seinem Einsatzort.

Für den Schwerlasthub wurde der LR 11000 mit 42 m Hauptmast, Derrickausleger, 260 t Drehbühnenballast und Schwebeballast-Palette aufgerüstet. 320 t Schwebeballast wurden nach Anschlagen des Generators mit einem Hilfskran aufgestapelt.

Zum Ausheben aus dem Schiff und Abladen auf den SPMT konnte der LR 11000 seine Stärken als Raupenkran voll ausspielen, denn der Kran musste mit voller Last am Haken ca. 20 m rückwärtsfahren, so dass sich zwei miteinander verbundene SPMT vor den Kran bewegen konnten. Feinfühlig setzten die Kranwinden die wertvolle Last dann auf den Selbstfahrern ab.

Auch bei diesem Kranjob zeigte sich ein Merkmal, das bei Raupenkraneinsätzen gar nicht selten vorkommt: Der Auf- und Abbau des Krans dauert mehrere Tage, aber die eigentliche Hebeaufgabe ist schnell erledigt. Sofort nach Anlegen des Binnenschiffs im Hafen um 12 Uhr mittags wurde die Last angeschlagen und schon gegen 14:30 Uhr war mit dem Ablegen auf den SPMT für den LR 11000 alles erledigt.

www.liebherr.com | www.felbermayr.cc

Großgewachsen – die neue Firmenzentrale

NEUE UNTERNEHMENSZENTRALE DER FELBERMAYR VOR FERTIGSTELLUNG

Wels (A) **Im September 2019 begann Felbermayr mit der Errichtung seiner neuen Unternehmenszentrale in Wels-Oberthan. Die gesamten Baumeisterarbeiten wurden vom Unternehmen selbst durchgeführt, einschließlich der benötigten Transport- und Hebetechnikdienstleistungen. Derzeit läuft der Innenausbau auf Hochtouren, sodass von einer Fertigstellung im Juli dieses Jahres ausgegangen werden kann.**

Als die Spatenstichfeier im September 2019 über die Bühne ging, waren die Erdarbeiten auf dem zehn Hektar großen Baufeld schon voll im Gange. So wurden insgesamt etwa 215.000 Kubikmeter Material bewegt. Das entspricht etwa dem Volumen eines fußballfeldgroßen Rechtecks mit 50 Metern Höhe. Etwa 115.000 davon entfielen auf die rund 400 Fahrzeuge fassende Tiefgarage und die Kellerbereiche. Es folgten Arbeiten zur Bodenstabilisierung im Bereich der Hallen sowie eine Sicherung bestehender Hochspannungsmasten im Süden der Baustelle durch den Felbermayr-Spezialtiefbau. Im Oktober waren die Erdarbeiten schon wieder nahezu beendet.

Vom Tiefbau zum Hochbau

Als „sehr sportlich" kommentierte Bauleiter Christian Daxer vom Felbermayr-Hochbau zu Beginn der Bauaktivitäten den Zeitplan im November 2019, noch nicht wissend, mit welchen Hindernissen er und seine Mitarbeiter im Frühjahr des darauffolgenden Jahres noch konfrontiert werden würden. Doch noch ging es zügig voran; bereits im Dezember war die 11.000 Quadratmeter große Tiefgarage asphaltiert. Ebenso konnte im alten Jahr auch noch eine Vielzahl der insgesamt 352 Köcherfundamente für die Stützen zum Einbau der Betonfertigteile hergestellt werden. Einige dieser unter Einsatz der Felbermayr-Kran und Bühnenvermietung aufgestellten Steher ragten bis zu 15 Meter in die Höhe und wirkten von einem angrenzenden Erdhügel aus betrachtet wie Wolkenkratzer, die sich gegenseitig in ihrer Höhe übertreffen wollten. „Des Weiteren haben wir im Februar auch schon mit den Schalungs- und Betonierarbeiten für die Tiefgarage und das Kellergeschoß begonnen", erzählt Daxer. Ideale Voraussetzungen also, um das Gebäude zügig in die Höhe wachsen zu lassen.

Lockdown verzögert Bauarbeiten

Mitte März kam es dann zum Lockdown, ausgelöst durch eine Pandemie, deren Auswirkungen auch heute noch nicht absehbar sind – Corona hatte Österreich erreicht und dazu geführt, dass die Arbeiten für die mit mehr als 50 Millionen Euro bislang größte Einzelinvestition des Unternehmens für rund drei Wochen eingestellt werden mussten. „Zu dieser Zeit war es nicht vorhersehbar, wie es weitergehen wird", sagt Daxer und erinnert an geschlossene Grenzen und fehlenden Materialnachschub. Durch das Umsetzen geltender Verordnungen und eines entsprechenden Sicherheitskonzeptes sei es allerdings gelungen, die Arbeiten nach dem etwa dreiwöchigen Lockdown langsam wieder aufzunehmen. Doch ein durch Grenzschließungen eingeschränkter Personenverkehr und Quarantänebestimmungen machten auch die dringend benötigten Arbeiter auf der Baustelle rar. „Denn nur mit heimischen Mitarbeitern ist ein solches Projekt nicht zu stemmen", merkt Daxer an und fügt hinzu, dass für einige Wochen auch der Materialnachschub nahezu zum Erliegen gekommen war. Bis zum Sommer war es aber dann gelungen, einen Großteil der verlorenen Zeit wieder aufzuholen, sodass Mitte Juli eine Corona-bedingt reduzierte Gleichenfeier abgehalten werden konnte. Bis zum September waren die Rohbauarbeiten der drei Hallen für die operativen Bereiche sowie das 8.500 Quadratmeter umfassende Büro- und das Sozialgebäude mit Kinderbetreuungseinrichtung weitestgehend abgeschlossen, sodass mit dem Innenausbau und der Außengestaltung begonnen werden konnte. „Ich bin froh, dass ich das gemeinsam mit meinen Mitarbeitern noch so gut hinbekommen habe", freut sich Daxer und fügt schmunzelnd hinzu, dass es gut sei, jetzt die Außengestaltung an seinen Kollegen vom Tiefbau übergeben zu können, denn schließlich wolle er sich die Zufahrt zu seinem neuen Arbeitsplatz nicht auch noch selber machen.

ÖVZ

DAS ERSTE TÄGLICHE E-PAPER MIT NACHRICHTEN AUS DER WELT DER LOGISTIK

EDITION NEWS

02. März 2021

Bild: Felbermayr - Walter Breitwieser

LÄDERACH AG
TECHCO GROUP
FELBERMAYR
ÖBB RCG - HAFEN TRIEST
DHL INDUSTRIAL PROJECTS
EMIRATES
WKÖ - TRANSPORTEURE

ERÖFFNUNG DER NEUEN FELBERMAYR-ZENTRALE IN WELS RÜCKT NÄHER

Eröffnung der neuen Felbermayr-Zentrale in Wels rückt näher

Das Familienunternehmen beweist seit Jahrzehnten Dynamik in Transport- und Hebetechnik sowie im Bauwesen.

Die Bauarbeiten für die neue Felbermayr-Konzernzentrale in Wels-Oberthan schreiten zügig voran. Derzeit läuft der Innenausbau auf Hochtouren, sodass von einer Fertigstellung im Juli dieses Jahres ausgegangen werden kann.

Nach langjähriger Phase der Standortsuche hat der Bau der neuen Zentrale von Felbermayr im September 2019 begonnen. Der Rohbau, die Außenanlagen, sowie die Tiefbauarbeiten wurden intern durch die Felbermayr-Geschäftsfelder Bau, sowie Transport- und Hebetechnik realisiert. Auf einer Fläche von 100.000 m² werden 40.000 m² verbaut. Das Gesamtinvestment beträgt mehr als 50 Mio. Euro.

In den neuen Büros, Werkstätten und Hallen werden rund 700 Mitarbeitende ihren Arbeitsplatz finden. Im eigenen Sozialgebäude entstehen eine Kinderbetreuungseinrichtung, ein Fitnessbereich und ein Mitarbeiterrestaurant. Alle Bauteile sind durch die Tiefgarage, die Platz für 400 Pkw bietet, unterirdisch verbunden. Die Fertigstellung ist im 2. Quartal 2021 geplant.

Die Felbermayr Holding GmbH ist die Dachorganisation für 27 operative Tochtergesellschaften, deren Tätigkeitsschwerpunkte sich im Wesentlichen auf Transport- und Hebetechnik sowie Tief- und Hochbau konzentrieren. Mit 69 Standorten in 19 Ländern ist die Firmengruppe Felbermayr europaweit vertreten; das Produktangebot – speziell im Transportbereich – wird aber auch weltweit vertrieben.

Im Transportbereich liegt die Basis dafür in der Integration der drei Verkehrswege Straße, Schiene und Wasser. Zum umfassenden Dienstleistungsangebot zählen ferner die Verbringung von Großanlagen bis zur kompletten Fundamentstellung sowie der Hafenumschlag und die Lagerung von Schwerstgütern. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 2.700 Fachkräfte.

Mit Fokussierung auf die Bereiche Spezialtransport, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Hoch-, Tief- und Wasserbau erwirtschaftete die Felbermayr Holding 2019 einen konsolidierten Nettoumsatz von etwa 502 Mio. Euro. Ergänzt wird die Leistungspalette durch den lokalen Vertrieb von Kies sowie die Bereiche Bauschuttrecycling und Abfallwirtschaft.

Die vergangenen Jahre waren von kontinuierlichem Wachstum in allen Unternehmensbereichen geprägt. So konnte die Dienstleistungspalette weiter ausgebaut und mit neuen Angeboten ergänzt werden. Laufende, gezielte Großinvestitionen in den Bereichen Spezialfahrzeuge, Krane und technisches Equipment sichern die Zukunft des Unternehmens.

Bild: Felbermayr

DI Horst Felbermayr, Geschäftsführer der Felbermayr Holding GmbH.

www.felbermayr.cc

Das neue Felbermayr Hauptquartier ist kurz vor der Fertigstellung

Ho

WELS. Das Hauptquartier der Felbermayr Holding im Industrieg
man sich zu einem Neubau im Norden der Stadt. 2019 hat alles
Millionen Euro teuren Projekt fertig sein.

Für das Großprojekt im Industriepark Wels-Oberthan wurden 215.000 Kubikmeter Material bewegt. Die gesamten Baumeisterarbeiten wurden vom Unternehmen selbst durchgeführt, einschließlich der benötigten Transport- und Hebetechnikdienstleistungen. Derzeit läuft der Innenausbau auf Hochtouren, sodass von einer Fertigstellung im Juli dieses Jahres ausgegangen werden kann.

Alles lag im Zeitplan bei dem Mammutprojekt, ehe Corona alles ein bisschen komplizierter machte. Bauleiter Christian Daxer musste immer wieder umplanen, da es durch die Lockdowns zu Problemen beim Materialnachschub und Personal kam. Bis zum Sommer war es aber dann gelungen, einen Großteil der verlorenen Zeit wieder aufzuholen. Bis zum September waren die Rohbauarbeiten der drei Hallen für die operativen Bereiche sowie das 8.500 Quadratmeter umfassende Büro- und das Sozialgebäude mit Kinderbetreuungseinrichtung weitestgehend abgeschlossen, sodass mit dem Innenausbau und der Außengestaltung begonnen werden konnte.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Sitz in Wels 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.

Neue Zentrale

Im Juli soll der neue Firmensitz in Wels/Oberthan fertig sein. Foto: Felbermayr

Im September 2019 war der Spatenstich, im Juli 2021 soll das neue Prachtstück fertig sein. Die neue Unternehmenszentrale von Felbermayr in Wels-Oberthan wird auf zehn Hektar Grundfläche eine Tiefgarage für 400 Fahrzeuge, drei Hallen für die operativen Bereiche sowie ein 8500 qm großes Büro- und das Sozialgebäude mit Kinderbetreuungseinrichtung beherbergen.
Die Felbermayr Holding beschäftigt an 69 Standorten in 19 Ländern Europa rund 2700 Fachkräfte und erwirtschaftete 2019 rund 502 Mio. Euro Umsatz.

FELBERMAYR

DA STAUNT SOGAR DER TRANSPORT-PROFI!

Wüst mi pflanzen?

Nein, nein – oder doch? In Wien wurde jedenfalls kürzlich ein Baum verpflanzt: 350 Meter musste eine 80 Jahre alte Platane aufrecht auf einem Tieflader bewältigen ...

Seit etwa 1940 schlug die inzwischen 22 Meter hohe und 12 Meter breite Platane im achten Wiener Gemeindebezirk ihre Wurzeln. Mitte Februar, etwa 80 Jahre danach, musste sie dem Bau einer U-Bahn-Station weichen. Eine eigene Transportausschreibung brachte schließlich sehr teure Ergebnisse – eigentlich war die Verpflanzung schon abgehakt. Aufgrund zahlreicher Interventionen von Naturliebhabern sollte der Baum in letzter Sekunde doch noch gerettet werden und einen neuen Platz bekommen. Mit der Übersiedelung des ahornblättrigen Gewächses wurde schließlich die Felbermayr-Abteilung für Spezialtransporte in Lanzendorf bei Wien beauftragt. Und da der schmucke Baum laut Gutachten in übersiedelungsfähigen Zustand rund 42 Tonnen auf die Waage bringen sollte, kamen dafür zusätzlich zwei stattliche Mobilkrane von Felbermayr zum Einsatz.

Erhobenen Hauptes

Nur rund drei Wochen dauerten die Vorbereitungen für diesen Großeinsatz zu nächtlicher Stunde, für den auch zahlreiche Genehmigungen nötig waren. Das größte Problem war laut Thomas Daxelmuller die Höhe des Baumes gewesen: „Ein liegender Transport wäre einfach gewesen, kam aber nicht in Frage, da dabei zahlreiche Äste gebrochen wären", erklärt der

ANGEWURZELT Mittels Spundwandkasten konnte der Baum am Mobilkran angeschlagen werden.

Für das Ausheben der Platane kam ein Autokran mit 350 Tonnen Traglast zum Einsatz.

Leiter der Kranabteilung bei Felbermayr in Lanzendorf. Somit musste ein Konzept erarbeitet werden, um die Platane „erhobenen Hauptes" zu ihrem neuen, etwa 350 Meter entfernten Standort zu übersiedeln.

Enorme Fahrbahn-Belastung

Transportfähig verpackt wurde der Baum, indem rund um den Wurzelbereich ein Spundwandkasten errichtet wurde. An diesem wurde er dann mittels Textilschlingen und einem Heberahmen an der Kranflasche angeschlagen. „Inklusive dieser Stahlkonstruktion erreichte der Baum ein Gewicht von rund 55 Tonnen", schildert Daxelmüller. Werden dann noch das Gewicht des Tiefladers und der Sattelzugmaschine hinzugerechnet, kommt man auf knapp 86 Tonnen. „Damit waren wir statisch betrachtet sehr nah an der zulässigen Belastbarkeit der Fahrbahn", merkt Daxelmüller an und weist auf die bestehende, nur 1,4 Meter unter der Fahrbahn liegende U-Bahn sowie auf die zahlreichen unterirdischen Leitungen unterhalb der Transportroute und der Kranstellplätze hin. Deshalb wurde aus Sicherheitsgründen auch ein Live-Monitoring im U-Bahn-Tunnel durchgeführt, um allfällig entstehende Veränderungen dokumentieren zu können ...

23 Meter Ausladung

Zu guter Letzt sei aber alles laut Plan gelaufen und die 80-jährige Platane erreichte noch vor dem Einsetzen des Frühverkehrs ihren neuen Standplatz im 1. Wiener Gemeindebezirk, unweit des Justizpalastes. Für das Ausheben des Baumes war noch ein Mobilkran (LTM 1350-6.1 von Liebherr) mit 350 Tonnen maximaler Traglast und 100 Tonnen Ballast ausreichend. Für das Einheben des

AUFWÄNDIG Um mit dem Spezialtransport nicht ins Stocken zu geraten mussten Straßensperren errichtet werden. Rechtzeitig vor dem Einsetzen des Frühverkehrs erreichte die Platane ihr rettendes „Wurzelbett".

Baumes am Zielort war mit etwa 23 Metern die benötigte Ausladung aber fast doppelt so weit. „Deshalb ist dort ein LTM 1450-8.1 mit 134 Tonnen Ballast und einer maximalen Traglast von 450 Tonnen zum Einsatz gekommen", erklärt Daxelmüller.

Herzensangelegenheit

„Für die Wiener war der Umzug des Baumes eine Herzensangelegenheit", ist Daxelmüller überzeugt. Darum freut er sich auch, dass der minutiös geplante Umzug dieser symbolhaft übersiedelten Platane gelungen ist. Und das trotz zahlreicher Zweifler, die das nicht für möglich gehalten haben. Der Aufwand für den nächtlichen Spezialtransport war beträchtlich, denn es mussten ergänzend zu den schwierigen örtlichen Bedingungen rund 3.000 Anrainer schriftlich verständigt, Umleitungen und Straßensperren errichtet sowie „Polizeischutz" und ein Security-Team zum Freihalten der Straße beauftragt werden. „Standing Ovations von Passanten und nur mit Schlafrock bekleideter Menschen, die aus umliegenden Fenstern applaudierten, machten aber alle Anstrengung vergessen", sagt Daxelmüller abschließend. Bleibt nur zu hoffen, dass auch die Platane den Aufwand zu schätzen weiß und schon bald wieder Wurzeln schlagen wird ... ‹

INTERESSE Die „Baumrettung" mittels Schwertransportequipment war nicht nur ein mediales Ereignis, sondern auch eine Herzenssache so manchen Wieners.

MIT BEDACHT Um die 22 Meter hohe Platane nicht ins Schwanken zu bringen, musste ein abruptes Abbremsen unbedingt vermieden werden. Das Gesamttransportgewicht belief sich auf 86 Tonnen.

International Transport Journal 11-12 2021

Getting to Herne – thanks to an inland barge, a crane and an SPMT

More than 1,000 t

Gas and steam power stations are considered ecological, which is why one is now also coming up in Herne (Germany). Felbermayr transported the large Siemens components required. A Liebherr crane was at the heart of the operation.

The story of the transport of four large modules needed for a gas and steam power station in Herne (Germany) is related closely to the inland waterways. The transport route had already been tested in advance. Siemens' main contractor, Züst & Bachmeier, had already shifted 20 heating modules by sea freight and inland barge from China to the transfer site in Herne. In mid-February then the four major components, weighing as much as 457 t each, set off on their journey.

On the canals to the transfer site

The points of departure for the four major components were all in Siemens plants spread across Germany, located in Berlin, Mühlheim an der Ruhr and Nuremberg. As their final destination was located in the Rhein-Ruhr metropolitan region, in the North Rhine-Westphalia federal state, the consignments were shipped on the Rhine–Herne Canal.

Project manager Matthias Pichl, the cargo executive in charge of Felbermayr's Nuremberg branch, reported that "Felbermayr's subsidiary Haeger & Schmidt was in charge of getting the loads to the transfer point, not far from the power station construction site, on the inland waterways." Züst & Bachmeier had mandated Felbermayr with the order to handle the major components and to transport them to the building site.

The transfer station had to be fortified first, in preparation for the arrival of the heavylift consignments. "It wouldn't have been able to cope with the enormous pressures," Pichl pointed out, before describing the caterpillar crane's configuration. "The equipment deployed with the Liebherr LR 11000 included a 42 m main mast with a derrick boom, 260 t of turning table ballast, as well as 320 t of additional ballast, which was piled up with the support of an auxiliary crane. It represented the essential counterpoise." All in all the crane then weighed more than 1,000 t.

Planks from the red ironwood tree

The four main components – including a 457 t gas turbine, a 450 t generator, a 425 t transformer and the 145 t steam turbine – were in a league of their own. "The restricted space available at the transfer point means the crane couldn't pivot to the side once it had lifted the consignments," Pichl pointed out, "so a 50 m track had to be laid for the crane, with planks from the very robust red ironwood tree from Africa. This ensured that the caterpillar crane could reverse 20 m with its load, thus creating the necessary space for the SPMT.

The post-feedering leg saw the SPMT (with 18 axle lines with parallel coupling) in action. It covered the 2 km of road to the construction site at night. This route had been partially prepared with steel plates and saw a bridge-crossing system in action too. The transport task was completed by February. The power station itself is scheduled to commence operations at the end of 2022. It will supply 250,000 households. *Christian Doepgen*

The key moment of the transport was directly by the canal.

Photo: Felbermayr

Mitte Dezember 2020 übersiedelte Felbermayr im Hafen Duisburg einen rund 18 Meter hohen Portalkran | Bilder: Felbermayr

Felbermayr-Engineered Solutions übersiedelt Portalkran mit Selbstfahrer

Präzisionsarbeit bei H&S

Mitte Dezember übersiedelte Felbermayr im Hafen Duisburg einen rund 18 Meter hohen Portalkran bei Haeger & Schmidt. Dank einer Lösung des neuen Felbermayr-Bereiches Engineered Solutions wurde es möglich, den 300 Tonnen schweren Kran mittels Selbstfahrer in einem Stück zu verfahren. Dadurch entfielen zeit- und kostenaufwendige De- und Montagearbeiten.

Mitte November erhielt der im Oktober 2020 gegründete Felbermayr-Bereich Engineered Solutions den Auftrag zur Übersiedelung eines Portalkrans im Hafen Duisburg. Üblicherweise ist eine derartige Verlagerung mit großem Aufwand verbunden. Ein Aufwand, der sich auch mit Kosten in Bezug auf die Stehzeit des Krans nachteilig auswirkt. Durch eine Lösung von Felbermayr-Engineered Solutions konnte das jedoch verhindert werden. Somit dauerte die eigentliche Übersiedelung des Krans nur etwa zwei Stunden.

„Der Kern der Lösung war die Kombination von Selbstfahrern, sogenannten SPMTs (im Engl.: SPMT – Self-Propelled Modular Transporter), mit sogenannten Schwerlasttürmen", erklärt Bereichsleiter Kees Kompier. Diese Einsatzart kam bei Felbermayr erstmals zur Anwendung und erforderte eine akribische Vorbereitung in Bezug auf die wirkenden Kräfte. Dabei galt es, das Zusammenwirken der eingesetzten Technik durch Engineering-Know-how zu berücksichtigen. Nur so konnte ein sicheres Umsetzen des Krans gewährleistet werden.

Zum Einsatz kamen dafür zwei parallel geführte SPMTs mit jeweils zwölf Achslinien und einem Powerpack als Antrieb. Darauf standen vorne und hinten je zwei Schwerlasttürme mit parallel zum SPMT aufgesetzten Stahlträgern zum Anheben der Last. Diese waren mit je zwei horizontalen Stahlrohren oben und unten mit dem zweiten SPMT verbunden. Mit diagonal verspannten Stahlseilen wurde der Aufbau zusätzlich stabilisiert.

Die Transportkonfiguration erreichte somit die Außenabmessungen eines Quaders mit etwa 20 Metern Seitenlänge. „Die Tauglichkeit dieser Konfiguration zu berechnen war schon eine gewisse Challenge", merkt Kompier an und fügt hinzu, dass für die praktische Umsetzung aufgrund fehlender Befestigungspunkte auch das eingesetzte Schwerlastequipment modifiziert werden musste. Schlussendlich gelang es aber, damit unter das Portal des etwa 51 Meter breiten Kranes zu fahren und diesen hydraulisch mit den SPMTs anzuheben. Daraufhin setzten sich die Selbstfahrer mit der etwa 300 Tonnen schweren Last in Bewegung.

Die Fahrzeugkonfiguration mit den SPMTs wurde verwindungssteif gemacht

Da die neuen Gleise des Kranes etwa 170 Zentimeter über dem Geländeniveau liegen, wurde vorab noch eine temporäre Aufschüttung am neuen Kranstellplatz errichtet. Das Hochfahren mit der 300 Tonnen schweren Last stellte die Konfiguration nochmals auf eine Belastungsprobe, die dank korrektem Engineering aber perfekt gemeistert wurde. Somit erreichte der Kran seinen neuen „Arbeitsplatz" ohne auch nur eine Schraube am Hubgerät gelöst zu haben.

„Vom Anheben bis zum Absetzen auf dem neuen, etwa 700 Meter entfernten Gleis des Krans, waren nur rund zwei Stunden vergangen", freut sich Kompier und ist stolz auf die Leistung „seiner Jungs".

Notwendig wurde der im Auftrag des Hafens Duisport durchgeführte Einsatz aufgrund des Neubaus einer Lagerhalle des Felbermayr-Tochterunternehmens Haeger & Schmidt und einer dadurch veränderten Platzaufteilung. **Nu**

IN AKTION

Portalkran mit Selbstfahrer übersiedelt

Mitte Dezember 2020 übersiedelte Felbermayr im Hafen Duisburg einen rund 18 Meter hohen Portalkran.

Mitte Dezember wurde im Hafen Duisburg ein rund 18 Meter hoher Portalkran übersiedelt. Dank einer Lösung des neuen Felbermayr-Bereiches Engineered Solutions war es möglich, den 300 Tonnen schweren Kran mittels Selbstfahrer in einem Stück zu verfahren. Dadurch entfielen zeit- und kostenaufwendige De- und Montagearbeiten.

Mitte November erhielt der im Oktober vergangenen Jahres gegründete Felbermayr-Bereich Engineered Solutions den Auftrag zur Übersiedelung eines Portalkrans im Hafen Duisburg. Üblicherweise ist eine derartige Verlagerung mit großem Aufwand verbunden. Ein Aufwand, der sich auch mit Kosten in Bezug auf die Stehzeit des Krans nachteilig auswirkt. Durch eine Lösung von Felbermayr-Engineered Solutions konnte das jedoch verhindert werden. Somit dauerte die eigentliche Übersiedelung des Krans nur etwa zwei Stunden.

SPMTs und Schwerlasttürme in kombiniertem Einsatz

„Der Kern der Lösung war die Kombination von Selbstfahrern, sogenannten SPMTs (im Engl.: SPMT – Self-Propelled Modular Transporter), mit sogenannten Schwerlasttürmen", erklärt Bereichsleiter Kees Kompier. Diese Einsatzart kam bei Felbermayr erstmals zur Anwendung und erforderte eine akribische Vorbereitung in Bezug auf die wirkenden Kräfte. Dabei galt es, das Zusammenwirken der eingesetzten Technik durch Engineering-Know-how zu berücksichtigen. Nur so konnte ein sicheres Umsetzen des Krans gewährleistet werden.

Zum Einsatz kamen dafür zwei parallel geführte SPMTs mit jeweils zwölf Achslinien und einem Powerpack als Antrieb. Darauf standen vorne und hinten je zwei Schwerlasttürme mit parallel zum SPMT aufgesetzten Stahlträgern zum Anheben der Last. Diese waren mit je zwei horizontalen Stahlrohren oben und unten mit dem zweiten SPMT verbunden. Mit diagonal

verspannten Stahlseilen wurde der Aufbau zusätzlich stabilisiert. Die Transportkonfiguration erreichte somit die Außenabmessungen eines Quaders mit etwa 20 Metern Seitenlänge. „Die Tauglichkeit dieser Konfiguration zu berechnen war schon eine gewisse Challenge", merkt Kompier an und fügt hinzu, dass für die praktische Umsetzung aufgrund fehlender Befestigungspunkte auch das eingesetzte Schwerlastequipment modifiziert werden musste.

300 Tonnen in rund zwei Stunden 700 Meter umgesetzt

Schlussendlich gelang es aber, damit unter das Portal des etwa 51 Meter breiten Kranes zu fahren und diesen hydraulisch mit den SPMTs anzuheben. Daraufhin setzten sich die Selbstfahrer mit der etwa 300 Tonnen schweren Last in Bewegung. Da die neuen Gleise des Kranes etwa 170 Zentimeter über dem Geländeniveau liegen, wurde vorab noch eine temporäre Aufschüttung am neuen Kranstellplatz errichtet. Das Hochfahren mit der 300 Tonnen schweren Last stellte die Konfiguration nochmals auf eine Belastungsprobe, die dank korrektem Engineering aber problemlos gemeistert wurde. Somit erreichte der Kran seinen neuen „Arbeitsplatz" ohne auch nur eine Schraube am Hubgerät gelöst zu haben.

„Vom Anheben bis zum Absetzen auf dem neuen, etwa 700 Meter entfernten Gleis des Krans, waren nur rund zwei Stunden vergangen", freut sich Kompier und ist stolz auf die Leistung „seiner Jungs".

Notwendig wurde der im Auftrag des Hafens Duisport durchgeführte Einsatz aufgrund des Neubaus einer Lagerhalle des Felbermayr-Tochterunternehmens Haeger & Schmidt und einer dadurch veränderten Platzaufteilung.

Durch den Einsatz von Stahlrohren und Stahllitzen, wurde die Fahrzeugkonfiguration mit den SPMTs verwindungssteif gemacht.

Der Übersiedelung des Portalkrans gingen aufwendige statische Berechnungen voraus.

Das zentimetergenaue Absetzen des Fahrwerks auf der Schiene war dank SPMT in wenigen Minuten erledigt.

Mitte Dezember 2020 übersiedelte Felbermayr im Hafen Duisburg einen rund 18 Meter hohen Portalkran | Bilder: Felbermayr

Felbermayr-Engineered Solutions übersiedelt Portalkran mit Selbstfahrer

Präzisionsarbeit bei H&S

Mitte Dezember übersiedelte Felbermayr im Hafen Duisburg einen rund 18 Meter hohen Portalkran bei Haeger & Schmidt. Dank einer Lösung des neuen Felbermayr-Bereiches Engineered Solutions wurde es möglich, den 300 Tonnen schweren Kran mittels Selbstfahrer in einem Stück zu verfahren. Dadurch entfielen zeit- und kostenaufwendige De- und Montagearbeiten.

Mitte November erhielt der im Oktober 2020 gegründete Felbermayr-Bereich Engineered Solutions den Auftrag zur Übersiedelung eines Portalkrans im Hafen Duisburg. Üblicherweise ist eine derartige Verlagerung mit großem Aufwand verbunden. Ein Aufwand, der sich auch mit Kosten in Bezug auf die Stehzeit des Krans nachteilig auswirkt. Durch eine Lösung von Felbermayr-Engineered Solutions konnte das jedoch verhindert werden. Somit dauerte die eigentliche Übersiedelung des Krans nur etwa zwei Stunden.

„Der Kern der Lösung war die Kombination von Selbstfahrern, sogenannten SPMTs (im Engl.: SPMT – Self-Propelled Modular Transporter), mit sogenannten Schwerlasttürmen", erklärt Bereichsleiter Kees Kompier. Diese Einsatzart kam bei Felbermayr erstmals zur Anwendung und erforderte eine akribische Vorbereitung in Bezug auf die wirkenden Kräfte. Dabei galt es, das Zusammenwirken der eingesetzten Technik durch Engineering-Know-how zu berücksichtigen. Nur so konnte ein sicheres Umsetzen des Krans gewährleistet werden.

Zum Einsatz kamen dafür zwei parallel geführte SPMTs mit jeweils zwölf Achslinien und einem Powerpack als Antrieb. Darauf standen vorne und hinten je zwei Schwerlasttürme mit parallel zum SPMT aufgesetzten Stahlträgern zum Anheben der Last. Diese waren mit je zwei horizontalen Stahlrohren oben und unten mit dem zweiten SPMT verbunden. Mit diagonal verspannten Stahlseilen wurde der Aufbau zusätzlich stabilisiert.

Die Transportkonfiguration erreichte somit die Außenabmessungen eines Quaders mit etwa 20 Metern Seitenlänge. „Die Tauglichkeit dieser Konfiguration zu berechnen war schon eine gewisse Challenge", merkt Kompier an und fügt hinzu, dass für die praktische Umsetzung aufgrund fehlender Befestigungspunkte auch das eingesetzte Schwerlastequipment modifiziert werden musste. Schlussendlich gelang es aber, damit unter das Portal des etwa 51 Meter breiten Kranes zu fahren und diesen hydraulisch mit den SPMTs anzuheben. Daraufhin setzten sich die

Die Fahrzeugkonfiguration mit den SPMTs wurde verwindungssteif gemacht

Selbstfahrer mit der etwa 300 Tonnen schweren Last in Bewegung.

Da die neuen Gleise des Kranes etwa 170 Zentimeter über dem Geländeniveau liegen, wurde vorab noch eine temporäre Aufschüttung am neuen Kranstellplatz errichtet. Das Hochfahren mit der 300 Tonnen schweren Last stellte die Konfiguration nochmals auf eine Belastungsprobe, die dank korrektem Engineering aber perfekt gemeistert wurde. Somit erreichte der Kran seinen neuen „Arbeitsplatz" ohne auch nur eine Schraube am Hubgerät gelöst zu haben.

„Vom Anheben bis zum Absetzen auf dem neuen, etwa 700 Meter entfernten Gleis des Krans, waren nur rund zwei Stunden vergangen", freut sich Kompier und ist stolz auf die Leistung „seiner Jungs".

Notwendig wurde der im Auftrag des Hafens Duisport durchgeführte Einsatz aufgrund des Neubaus einer Lagerhalle des Felbermayr-Tochterunternehmens Haeger & Schmidt und einer dadurch veränderten Platzaufteilung. **Nu**

HOCH-GEHOBEN STATT ABGEBAUT

→ In Duisburg musste ein 300 Tonnen schwerer Portalkran an einen neuen Standort transportiert werden, rund 700 Meter entfernt vom alten. Statt den Kran in Einzelteile zu zerlegen, hat Felbermayr eine eigene Lösung entwickelt. „Der Kern der Lösung war die Kombination von Selbstfahrern, sogenannten SPMTs mit sogenannten Schwerlasttürmen", erklärt Bereichsleiter Kees Kompier. Zum Einsatz kamen dafür zwei parallel geführte SPMTs mit jeweils zwölf Achslinien und einem Powerpack als Antrieb. Darauf standen vorne und hinten je zwei Schwerlasttürme mit parallel zum SPMT aufgesetzten Stahlträgern zum Anheben der Last. Diese waren mit je zwei horizontalen Stahlrohren oben und unten mit dem zweiten SPMT verbunden. Mit diagonal verspannten Stahlseilen wurde der Aufbau zusätzlich stabilisiert. So dauerte der „Umzug" lediglich zwei Stunden. ■

Reuberger folgt auf Daxelmüller

Neubesetzung: Die Bühnenabteilung der Felbermayr-Niederlassung in Lanzendorf südlich von Wien steht seit wenigen Wochen unter neuer Leitung: Dieter Reuberger hat den Job von **Thomas Daxelmüller** übernommen, der künftig die Kranvermietung am selben Standort leiten wird. Obendrein ist Daxelmüller auch stellvertretender Niederlassungsleiter.

„Mit fast drei Jahrzehnten Erfahrung gehört Dieter Reuberger zu den erfahrensten Branchenkennern am österreichischen Baumaschinenmarkt", lässt das Unternehmen verlauten. Reuberger, 54, war über 20 Jahre lang als Niederlassungsleiter und später auch Prokurist beim österreichischen Arbeitsbühnenvermieter Maltech tätig, bevor er 2015 Geschäftsführer von Wolffkran Austria wurde.

Dieter Reuberger sagt zu seiner Rückkehr in die Welt der Arbeitsbühnen: „Es ist schön zu sehen, was sich in den vergangenen Jahren in der Höhenzugangstechnik getan hat. Da ist es mir natürlich eine Freude, für einen der ganz Großen wie Felbermayr tätig zu sein."

Dieter Reuberger

Aktuell verfügt die europaweit tätige Bühnenvermietung von Felbermayr über eine Mietflotte von mehr als 2.800 Arbeitsbühnen. Ebenso finden sich Gabel- und Teleskopstapler sowie Minikrane im Mietpark.

Felbermayr-Bühnenvermietung in Wien/Lanzendorf unter neuer Leitung

18.03.2021

Seit wenigen Wochen ist Dieter Reuberger neuer Leiter der Felbermayr-Bühnenvermietung am Standort in Wien/Lanzendorf. Damit folgt er Thomas Daxelmüller, der sich künftig der Kranvermietung am Standort widmet und ergänzend dazu auch als stellvertretender Niederlassungsleiter tätig ist.

Mit fast drei Jahrzehnten Erfahrung gehört Dieter Reuberger zu den erfahrensten Branchenkennern am österreichischen Baumaschinenmarkt. Im Speziellen kann Reuberger auch auf eine mehr als 20-jährige Erfahrung bei einem österreichischen Arbeitsbühnenvermieter verweisen. Dort war der heute 54-jährige auch als Prokurist tätig. Zuletzt war Reuberger als Geschäftsführer fünf Jahre für einen international tätigen Hersteller und Vermieter für Turmdrehkrane tätig.

Reuberger zu seiner Rückkehr in die Welt der Arbeitsbühnen: „Es ist schön zu sehen, was sich in den vergangenen Jahren in der Höhenzugangstechnik getan hat. Da ist es mir natürlich eine Freude, für einen der ganz Großen wie Felbermayr tätig zu sein." Nach eigenen Angaben seien es ergänzend zu technischem Know-how auch Handschlagqualität und die Fähigkeit, Mitarbeiter zu motivieren, welche seine berufliche Entwicklung im Baumaschinenmarkt zum Erfolg führten. Parallel dazu ist es aber auch die Begeisterung für technische Innovationen. Das führte dazu, dass Reuberger, wie bei seinem liebsten Hobby, dem Tennis, auch in der Höhenzugangstechnik immer am Ball blieb.

Dieter Reuberger.

Für seine Tätigkeit als Abteilungsleiter der Bühnenvermietung bei Felbermayr sieht Reuberger Potenzial in der Gewinnung von neuen Kunden und der Erschließung von neuen Märkten in der Baubranche. Damit wird er den erfolgreichen Weg des bisherigen Abteilungsleiters für Bühnenvermietung, Thomas Daxelmüller, fortführen – dieser widmet sich fortan der Kranvermietung und wir parallel dazu auch als stellvertretender Niederlassungsleiter in Lanzendorf bei Wien Verantwortung übernehmen.

Aktuell verfügt die europaweit tätige Bühnenvermietung von Felbermayr über eine Mietflotte von mehr als 2.800 Arbeitsbühnen mit Arbeitshöhen von mehr als 100 Metern. Optional erhältliche Ausstattungen wie Weißketten und Gummiraupenfahrwerke sind ebenso erhältlich und erlauben einen abriebfesten Einsatz im Indoor-Bereich. Weiters im Mietpark: Gabel- und Teleskopstapler sowie Minikrane.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 69 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 2.750 Fachkräfte, welche 2019 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 507,5 Millionen Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Der neue Unternehmenssitz von Felbermayr in Wels-Oberthan soll bereits im Juli fertiggestellt sein. Kosten: rund 50 Millionen Euro. Foto: Felbermayr

Felbermayr baut bis Juli die neue Firmenzentrale

WELS. Trotz Corona gehen die Arbeiten an der neuen Firmenzentrale von Felbermayr in Wels gut voran. Im September 2019 begann Felbermayr mit der Errichtung seiner neuen Unternehmenszentrale in Wels-Oberthan. Die gesamten Baumeisterarbeiten wurden vom Unternehmen selbst durchgeführt, einschließlich der benötigten Transport- und Hebetechnikdienstleistungen. Das Baufeld ist zehn Hektar groß. Insgesamt rund 215.000 Kubikmeter Material wurden bewegt. Das entspricht etwa dem Volumen eines fußballfeldgroßen Rechtecks mit 50 Metern Höhe. Derzeit läuft der Innenausbau auf Hochtouren, sodass von einer Fertigstellung im Juli ausgegangen werden kann. Mit mehr als 50 Millionen Euro ist es bislang die größte Einzelinvestition des Unternehmens.

Dieter Reuberger verstärkt die Felbermayr-Bühnenvermietung

Der Neuzugang am Standort Wien/Lanzendorf gilt als profunder Kenner des österreichischen Baumaschinenmarkts.

Seit wenigen Wochen ist Dieter Reuberger neuer Leiter der Felbermayr-Bühnenvermietung am Standort in Wien/Lanzendorf. Er folgt Thomas Daxelmüller, der sich künftig der Kranvermietung am Standort widmet und ergänzend dazu auch als stellvertretender Niederlassungsleiter tätig ist.

Mit fast drei Jahrzehnten Erfahrung gehört Dieter Reuberger zu den erfahrensten Branchenkennern am österreichischen Baumaschinenmarkt. Im Speziellen kann er auf eine mehr als 20-jährige Erfahrung bei einem österreichischen Arbeitsbühnenvermieter verweisen. Dort war der heute 54-Jährige auch als Prokurist tätig.

Zuletzt war Dieter Reuberger als Geschäftsführer fünf Jahre für einen international tätigen Hersteller und Vermieter für Turmdrehkrane tätig. Zu seiner Rückkehr in die Welt der Arbeitsbühnen sagt er: „Es ist schön zu sehen, was sich in den vergangenen Jahren in der Höhenzugangstechnik getan hat. Da ist es mir natürlich eine Freude, für einen der ganz Großen wie Felbermayr tätig zu sein."

Für seine Tätigkeit als Abteilungsleiter der Bühnenvermietung bei Felbermayr sieht Dieter Reuberger Potenzial in der Gewinnung von neuen Kunden und der Erschließung von neuen Märkten in der Baubranche. Damit wll er den erfolgreichen Weg des bisherigen Abteilungsleiters für Bühnenvermietung, Thomas Daxelmüller, fortführen.

Aktuell verfügt Felbermayr über eine Mietflotte von mehr als 2.800 Arbeitsbühnen mit Arbeitshöhen von mehr als 100 Metern für Einsätze in ganz Europa. Optional sind Ausstattungen wie Weißketten und Gummiraupenfahrwerke erhältlich. Darüber hinaus befinden sind Gabel- und Teleskopstapler sowie Minikrane im Mietpark.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels ist mit 69 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe rund 2.750 Fachkräfte, welche 2019 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 507.5 Mio. Euro erwirtschaftet haben. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylift Handling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Bild: Felbermayr

trend.
edition+
trend. edition+
Das große trend Ranking
DIE 300 BESTEN ARBEITGEBER ÖSTERREICHS 2021
20 Branchen
1.500 beurteilte Firmen
300 Sieger
220.000 Bewertungen
WAS DIE BESTEN AUSZEICHNET
43 COVER
Dem exklusiven Ranking der 300 besten Arbeitgeber des Landes in 20 Branchen liegen mehr als 220.000 Bewertungen zugrunde. Gesamtsieger ist Miele Österreich.
„Wir haben den Mitarbeitern in der Krise signalisiert, dass sie sich keine Sorgen machen müssen."
HORST FELBERMAYR
GESCHÄFTSFÜHRER FELBERMAYR HOLDING UND BRANCHENSIEGER
(IM BILD AUF DER HEBEBÜHNE)
ARBEITGEBER-RANKING
44 DIE STUDIE
Für das Ranking der 300 besten Arbeitgeber Österreichs in 20 Branchen hat trend in Kooperation mit Statista, kununu und Xing über 220.000 Bewertungen analysiert.
48 DIE TOP DREI
Die Siegerporträts von Miele, Ölz und Rauch.
54 DIE BRANCHENSIEGER
74 DIE METHODIK
Nach welchen Kriterien die Sieger ermittelt wurden.
75 DAS RANKING
Das Ranking der 300 Besten.
4 trend.EDITION 1 | 26. 3. 2021

RANG 1–50

	ARBEITGEBER	HAUPTSITZ	MITARBEITER in Ö.*	BRANCHE/BRANCHEN	SCORE**
1	Miele	Salzburg, Sbg.	668	Fertig- und Gebrauchsgüter	8,43
2	Ölz	Dornbirn, Vbg.	925	Lebens- und Genussmittel, sonstige Verbrauchsgüter	8,31
3	Rauch	Rankweil, Vbg.	920	Lebens- und Genussmittel, sonstige Verbrauchsgüter	8,26
4	Eduscho	Wien	1.100	Lebens- und Genussmittel, sonstige Verbrauchsgüter	8,26
5	Mercedes-Benz	Eugendorf, Sbg.	772	Automobil und Fahrzeugbau (Hersteller und Zulieferer)	8,25
6	Dynatrace	Linz, OÖ	600	Internet, Telekommunikation und IT	8,25
7	BMW Motoren Steyr	Steyr, OÖ	4.500	Automobil und Fahrzeugbau (Hersteller und Zulieferer)	8,19
8	dm drogerie markt	Wals, Sbg.	6.874	Einzelhandel, einzelhandelsnahe Dienstleistungen	8,18
9	Roche	Wien	400	Chemie und Pharma	8,16
10	Netzwerk Telekom Service (NTS)	Raaba-Grambach, Stmk.	340	Internet, Telekommunikation und IT	8,16
11	RADATZ	Wien	890	Lebens- und Genussmittel, sonstige Verbrauchsgüter	8,16
12	Kelly	Wien	356	Lebens- und Genussmittel, sonstige Verbrauchsgüter	8,15
13	OMICRON	Klaus, Vbg.	530	Elektronik und Elektrotechnik, medizinische Geräte	8,12
14	Energie Steiermark	Graz, Stmk.	1.854	Rohstoffe, Energie, Ver- und Entsorgung	8,10
15	BMD Systemhaus	Steyr, OÖ	600	Internet, Telekommunikation und IT	8,09
16	Institute of Science and Tech., Austria	Klosterneuburg, NÖ	595	Bildung und Forschung	8,09
17	Boehringer Ingelheim	Wien	2.097	Chemie und Pharma	8,06
18	Universität Innsbruck	Innsbruck, T	5.101	Bildung und Forschung	8,06
19	Felbermayr	Wels, OÖ	1.630	Bau	8,06
20	Red Bull	Fuschl am See, Sbg.	>200	Lebens- und Genussmittel, sonstige Verbrauchsgüter	8,04
21	Sparkasse Oberösterreich	Linz, OÖ	1.727	Banken und Finanzdienstleistungen	8,03
22	Schlotterer	Salzburg, Sbg.	500	Herstellung und Verarbeitung von Werk- und Baustoffen	8,02
23	Elk	Schrems, NÖ	1.200	Bau	8,02
24	Fröschl	Hall, T	1.385	Bau	8,02
25	Pfizer	Wien	500	Chemie und Pharma	8,01
26	SKF	Steyr, OÖ	1.350	Maschinen- und Anlagenbau	8,01
27	BearingPoint	Wien	500	Beratungen, Agenturen, Kanzleien und Wirtschaftsprüfung	8,01
28	Kotanyi	Wolkersdorf im Weinviertel, NÖ	600	Lebens- und Genussmittel, sonstige Verbrauchsgüter	8,00
29	BVAEB	Wien	3.500	Krankenkassen, Gesundheit und Soziales	7,98
30	Infineon	Villach, Ktn.	4.517	Elektronik und Elektrotechnik, medizinische Geräte	7,96
31	Innsbrucker Kommunalbetriebe (IKB)	Innsbruck, T	704	Rohstoffe, Energie, Ver- und Entsorgung	7,95
32	Mars	Wien	400	Lebens- und Genussmittel, sonstige Verbrauchsgüter	7,95
33	Hilti	Wien	450	Fertig- und Gebrauchsgüter	7,94
34	Haberkorn	Wolfurt, Vbg.	768	Großhandel	7,92
35	Bankhaus Spängler	Salzburg, Sbg.	250	Banken und Finanzdienstleistungen	7,91
36	Tiroler Versicherung	Innsbruck, T	330	Versicherungen	7,91
37	Microsoft	Wien	340	Internet, Telekommunikation und IT	7,89
38	SAP	Wien	426	Internet, Telekommunikation und IT	7,89
39	FH Oberösterreich	Wels, OÖ	905	Bildung und Forschung	7,87
40	Energie AG	Linz, OÖ	4.506	Rohstoffe, Energie, Ver- und Entsorgung	7,86
41	EBCONT group	Wien	470	Internet, Telekommunikation und IT	7,86
42	Niederösterreichische Versicherung	St. Pölten, NÖ	600	Versicherungen	7,86
43	Montanuniversität Leoben	Leoben, Stmk.	1.300	Bildung und Forschung	7,86
44	Hypo Oberösterreich	Linz, OÖ	426	Banken und Finanzdienstleistungen	7,85
45	Denzel	Wien	1.400	Einzelhandel, einzelhandelsnahe Dienstleistungen	7,84
46	KSV1870	Wien	380	Banken und Finanzdienstleistungen	7,84
47	KTM	Mattighofen, OÖ	3.452	Automobil und Fahrzeugbau (Hersteller und Zulieferer)	7,84
48	Akademie der bildenden Künste Wien	Wien	324	Bildung und Forschung	7,84
49	RedZac	Biedermannsdorf, NÖ	3.000	Einzelhandel, einzelhandelsnahe Dienstleistungen	7,84
50	Brau Union Österreich	Linz, OÖ	2.700	Lebens- und Genussmittel, sonstige Verbrauchsgüter	7,83

trend. TOP ARBEITGEBER 2021
VERKEHR UND LOGISTIK
IN KOOPERATION MIT kununu statista

VERKEHR UND LOGISTIK

HEBEN UND HEBEN LASSEN

Der oberösterreichische Kran- und Arbeitsbühnenvermieter FELBERMAYR schafft es auch nach einem Jahrzehnt starken Wachstums, seine Identität als Familienunternehmen zu bewahren – mit viel Gespür für den richtigen Umgang miteinander.

Beim trend-Fototermin stehen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Abteilungen des Hauses auf dem Gelände am Stammsitz im Wels-Pernau: Bau und HR, IT und Controlling, zentrale Werkstätte. Der Schmäh rennt, und er rennt unvermindert weiter, als die Chefs Horst und Andrea Felbermayr dazustoßen und sich auf eine Arbeitsbühne begeben. „Es ist alles sehr familiär hier", bringt die Buchhalterin Sandra Höflmaier das Grundgefühl auf den Punkt, Felbermayr-Mitarbeiterin zu sein.

Denn das Unternehmen, bekannt für seine blauen Mobilkräne, schafft es, den Spirit eines Familienunternehmens zu versprühen, obwohl es mit rund 500 Millionen Euro Umsatz und 2.700 Mitarbeitern an 69 Standorten in 19 Ländern längst zu einem Mittelständler mit professionellen Konzernstrukturen herangewachsen ist.

Für das gelungene Wir-Gefühl sind aber nicht etwa ausgeklügelte Betriebsklima-Programme verantwortlich, sondern organisch Gewachsenes: Weih-

FOTO: LUKAS ILGNER

FELBERMAYR HOLDING
HAUPTSITZ: Wals / NETTOUMSATZ: 485 Mio. € (2020, vorläufig) / MITARBEITER: 2.700
GESCHÄFTSFÜHRUNG: Horst und Andrea Felbermayr, Alfred Feldbauer / GESAMTRANKING: 19

nachtsfeier, Skitage oder der donnerstägliche Lauftreff, an dem auch die Chefs teilnehmen. Dazu ein fürsorglicher Umgang, in dem immer ein Ohr für private Sondersituationen offen ist. Motto: leben und leben lassen.

16 Lehrlinge gibt es derzeit allein in Wels, „und sie haben bei uns gute Aufstiegschancen", sagt Andrea Felbermayr, die fürs Personal zuständig ist. Eine Employer-Branding-Kampagne als „Team der Möglichkeiten" hat zuletzt den Aufwärtstrend unterstützt.

TRANSPORTWELTEN. Felbermayr-Mitarbeiter aus verschiedensten Unternehmensbereichen schätzen den fürsorglichen Umgang , den die beiden Chefs Horst und Andrea Felbermayr (auf der Hebebühne) pflegen. Buchhalterin Sandra Höflmaier (l.): „Es ist alles sehr familiär hier."

„Wir sind ein klassischer Familienbetrieb", fasst Horst Felbermayr die Stärken des Siegers in den Kategorien Bau sowie Verkehr und Logistik zusammen. Der Identifikationsgrad mit den Eigentümern ist sichtlich hoch: Überall in den Gebäuden des Hauses stehen trauerflorumrandete Bilder von Horst Felbermayr senior, der das Unternehmen nachhaltig geprägt hat und ausgerechnet am 13. März 2020 – zu Beginn des ersten Lockdowns – gestorben ist. Unter ihm ist der Aufstieg zu einem der top Kranvermieter Europas vollzogen worden. Wenn die Mitarbeiter sagen, in kaum einem anderen Unternehmen dieser Größe sei man „so nah an der Eigentümerfamilie", gibt es keinen Grund, daran zu zweifeln.

„Wir haben den Mitarbeitern in der Krise signalisiert, dass sie sich keine Sorgen machen müssen."
HORST FELBERMAYR
FELBERMAYR

Die Krise ist natürlich auch an der 1942 als Lastentransport-Unternehmen gegründeten Firma nicht spurlos vorüber gegangen: Das Volumen ging 2020 im Vergleich zum Vorjahr um sieben Prozent zurück. Der am Beginn der Corona-Maßnahmen kurzfristig schwächelnde Baubereich, der in Österreich und Deutschland ein gewichtiges Geschäftsfeld ist, erholte sich aber rasch. Und die Kurzarbeitsphase konnte kurz gehalten werden – sie betraf rund 350 Mitarbeiter. „Es ist deutlich besser gelaufen als befürchtet", rekapituliert der Chef.

Ab Sommer ging es wieder in Richtung Normalbetrieb, auch wenn der Eventsektor – Festivals wie Nova Rock und Frequency, aber auch Christkindlmärkte brauchen professionelle Bühnentechnik – quasi völlig ausfiel. Mit einem Corona-Krisenstab wurde die Akutphase der Krise außerordentlich ruhig gemanagt. „Wir haben den Mitarbeitern signalisiert, dass sie sich keine Sorgen machen müssen", sind die Felbermayrs überzeugt, mit ihrem Grundoptimismus auch Führungsqualitäten gezeigt zu haben.

Und natürlich punktet Felbermayr bei Kategorien wie Image und Wachstum – wer jemals einen Schwertransport in Aktion gesehen hat, kann die Begeisterung der Fan-Community verstehen. Es gibt Miniatur-Modelle von spektakulären Turbinen- oder Trafo-Transporten, die Techniker-, aber auch Mitarbeiteraugen leuchten lassen wie Kinderaugen unterm Christbaum.

Interessanterweise wird das Unternehmen, das 430 Mobilkräne sowie 2.800 Hebebühnen und Stapler besitzt, auf Bewertungsportalen aber auch stark mit Nachhaltigkeit assoziiert, obwohl es für CO_2-intensiven Schwerlastenverkehr steht und weitgehend auf Verbrennungsmotoren setzt. Explizite Klimaschutzziele gibt es nicht. Eine kleine Auszeichnung gab es vor mehr als zehn Jahren für die Einführung eine Flottensteuerungsmanagementsystems zur Optimierung der Fahrtstrecken und des Tankverhaltens. Dass die Kräne aber nun von Blau auf Grün umgefärbt werden, davon ist man weit entfernt.

„Nachhaltigkeit ist bei uns Kontinuität, Verlässlichkeit und Stabilität", ist Andrea Felbermayr überzeugt. Ihr Mann ergänzt, dass durch eine effiziente Kombination der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser ständig nach CO_2-Einsparpotenzial gefahndet werde. Ressourcenschonender Abbau im Kiesbereich stehe ohnehin schon lange auf der Tagesordnung. Dennoch ist Wachstum auch zukünftig ein Ziel, sowohl organisch als auch durch Zukäufe.

Dass der Zusammenhalt dann weiter so gut funktioniert, dazu soll auch die neue Firmenzentrale am anderen Stadtrand von Wels – im Stadtteil Oberthan – beitragen, wo die am derzeitigen Gelände in Pernau etwas zerspragelten Gebäude kompakt zusammen gefasst werden. In rund drei Monaten soll übersiedelt werden, dann gibt es Kinderbetreuungsangebote, Parkplätze, Kantine, Fitnessraum, Begegnungszonen, mehr Inhouse-Schulungen und vieles mehr – die gesamte Palette an Annehmlichkeiten also, die, wenn sie klug umgesetzt sind, gute Arbeitgeber in Rankings üblicherweise noch weiter aufsteigen lassen. Auf dass der Schmäh auch in Zukunft rennt. BECK

TOP VERKEHR

RANG	UNTERNEHMEN	SCORE	GESAMT-RANG
1	Felbermayr	8,06	19
2	ÖBB	7,79	57
3	Linz AG	7,75	66
4	TGW	7,67	88
5	Cargo-Partner	7,58	112
6	Austro Control	7,57	117
7	Schachinger Logistik	7,44	163
8	Knapp	7,37	177
9	Flughafen Wien	7,27	209
10	Rail Cargo Group	7,27	211

TOP BAU

RANG	UNTERNEHMEN	SCORE	GESAMT-RANG
1	Felbermayr	8,06	19
2	Elk	8,02	23
3	Fröschl	8,02	24
4	Swietelsky Bau	7,82	52
5	Asfinag	7,76	65
6	Leyrer + Graf	7,73	71
7	Rhomberg Bau	7,67	87
8	i+R Gruppe	7,64	97
9	Prefa	7,59	111
10	Porr	7,53	132

Felbermayr ist Österreichs bester Arbeitgeber in Verkehr und Bau

Die unabhängige Auszeichnung bestätigt die große Wertschätzung für Mitarbeiter bei der Felbermayr Holding GmbH.

Aus dem Arbeitgeberranking einer in Kooperation vom Wirtschaftsmagazin „trend“, Statista, Kununu und Xing durchgeführten Bewertung ging Felbermayr als Branchensieger hervor. Das Familienunternehmen erreichte 1. Platz in den beiden Kategorien Verkehr und Bau.

Für das Ranking der besten Arbeitgeber 2021 wurden mehr als 1.300 österreichische Unternehmen mit mindestens 200 Mitarbeitern in 20 Branchen bewertet und etwa 220.000 Urteile geprüft. Herzstück der Bewertung war laut Trend eine umfangreiche und unabhängige Befragung von Arbeitnehmern durch das Statistikportal Statista.

Abgesehen von Skitagen, Betriebsausflügen- und Fortbildungsmaßnahmen sowie wöchentlichen Lauftreffs gab es bei dem Kranspezialisten bisher keine Programme zur Mitarbeiterbindung. Auch auf einen aufwändig gestalteten Firmenauftritt auf den Social Media-Plattformen Kununu und Xing wurde bislang verzichtet.

Bild: Felbermayr

Umso so größer ist die Überraschung bei den Eigentümern Horst und Andrea Felbermayr über diese Auszeichnung: „Es freut uns, dass eine ehrliche und wertschätzende Haltung, wie wir Sie zusammen mit unseren Geschäftsführern und leitenden Mitarbeitern praktizieren Wirkung, zeigt,“ sind sich CEO Horst Felbermayr und seine Frau Andrea, in der Geschäftsführung für Personal verantwortlich, einig.

Groß ist die Freude vor allem, weil die Bewertung sozusagen unter erschwerten Bedingungen zustande gekommen ist. Am Standort der Firmenzentrale in Wels stößt das Unternehmen schon seit längerem an seine Grenzen. So sind es räumliche Einschränkungen welche die Zusammenarbeit der Kollegenschaft oftmals erschweren, aber auch in Bezug auf die vorhandene Infrastruktur konnte das Unternehmen mit mehr als 2.700 Mitarbeitern trotz großer Bemühungen nicht in allen Belangen mitwachsen.

„Umso erfreulicher ist es für uns, dass wir mit dem Neubau unserer Firmenzentrale in Wels/Oberthan jetzt unseren Mitarbeitern auch etwas zurückgeben können“, zeigen sich Horst und Andrea Felbermayr zufrieden. Denn dort ist beginnend mit einer modern ausgestatteten Werkstätte bis hin zur Werksküche mit angeschlossenem Mitarbeiterrestaurant sowie einer Kinderbetreuungseinrichtung und einer Fitnessarea vorgesorgt.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels ist mit 69 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 2.750 Fachkräfte, welche 2019 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 507,5 Mio. Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hebetechnik sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

www.felbermayr.cc **www.trend.at**

WELS

Felbermayr doppelt ausgezeichnet

Von OÖN 30. März 2021 00:04 Uhr

Der Welser Bau- und Schwertransportkonzern Felbermayr wurde in einem Ranking der besten Arbeitgeber Österreichs gleich zweifach ausgezeichnet:

In den Kategorien Verkehr und Bau erreichte das Familienunternehmen als Branchensieger den ersten Platz. Für das Ranking wurden in einer Kooperation des Wirtschaftsmagazins Trend und mehrerer Onlineplattformen mehr als 1300 österreichische Unternehmen bewertet. "Es freut uns, dass eine ehrliche und wertschätzende Haltung, wie wir sie praktizieren, Wirkung zeigt", sagen die Eigentümer Horst und Andrea Felbermayr über die Auszeichnung.

Kategorie Verkehr und Bau

Felbermayr als bester Arbeitgeber 2021

29. März 2021, 15:26 Uhr

Das Familienunternehmen Felbermayr wurde als bester Arbeitgeber 2021 im Bereich Verkehr und Bau ausgezeichnet. Foto: Felbermayr/Lackner
hochgeladen von Nadine Jakcubek

Im Arbeitgeberranking wurde das Familienunternehmen Felbermayr als bester Arbeitgeber 2021 in den beiden Kategorien ‚Verkehr und Bau' ausgezeichnet.

WELS. Damit ein Unternehmen attraktiv für seine Mitarbeiter bleibt, wird meist viel Wert auf die verschiedensten Angebote zur Mitarbeiterbindung gelegt. Bis auf Skitage, Betriebsausflüge und wöchentlichen Lauftreffs habe es da im Familienbetrieb Felbermayr nie viel Angebot gegeben. Umso überraschender kam für diese nun die Auszeichnung als bester Arbeitgeber 2021 in den Kategorien Verkehr und Bau: „Es freut uns, dass eine ehrliche und wertschätzende Haltung, wie wir sie zusammen mit unseren Geschäftsführern und leitenden Mitarbeitern praktizieren, Wirkung zeigt", zeigen sich die beiden Geschäftsführer Horst und Andrea Felbermayr einig.

Neubau der Firmenzentrale

Über die Bewertung zeigen sich beide erfreut, da diese unter erschwerten Bedingungen zustande kam: So sei die Zusammenarbeit der Kollegenschaft am Standort der Firmenzentrale Wels durch räumliche Einschränkung nur schwer möglich gewesen: „Umso erfreulicher ist es für uns, dass wir mit dem Neubau unserer Firmenzentrale in Wels/Oberthan jetzt unseren Mitarbeitern auch etwas zurückgeben können", so der Geschäftsführer. Dort stehen den Arbeitnehmern nun moderne Werkstätten, eine Werksküche mit angeschlossenem Mitarbeiterrestaurant, eine Kinderbetreuungseinrichtung sowie eine Fitnessarea zur Verfügung.

1.300 bewertete Unternehmen

Für das Ranking des besten Arbeitgebers 2021 wurden 1.300 österreichische Unternehmen mit mindestens 200 Mitarbeitern in zwanzig Branchen bewertet und rund 220.000 Urteile geprüft. Diese durchgeführte Bewertung fand in Kooperation zwischen dem Wirtschaftsmagazin Trend, Kununu und Xing statt. Die unabhängige Mitarbeiterbefragung geschah durch das Statistikportal Statista.

Das Shooting zum Arbeitgeber-Ranking: Noch wussten Horst und Andrea Felbermayr (im Bühnenkorb) nichts von ihrem Branchensieg in den Kategorien Verkehr und Bau.

FELBERMAYR ALS BESTER ARBEITGEBER IN DEN KATEGORIEN VERKEHR UND BAU AUSGEZEICHNET

Wels (A) **Im Arbeitgeberranking einer in Kooperation vom Wirtschaftsmagazin Trend, Statista, Kununu und Xing durchgeführten Bewertung wurde das Familienunternehmen Felbermayr Branchensieger. Und das gleich in doppeltem Sinn – in den Kategorien Verkehr und Bau.**

Historisch gewachsen, solide und bodenständig, so präsentiert sich das Welser Familienunternehmen Felbermayr nicht nur in den Geschäftsfeldern Transport- und Hebetechnik sowie Bau, sondern auch seinen Mitarbeitern gegenüber. Abgesehen von Skitagen, Betriebsausflügen- und Fortbildungsmaßnahmen sowie wöchentlichen Lauftreffs gab es bisher keine Programme zur Mitarbeiterbindung, schon gar nicht mit werblichem Charakter. Auch auf einen aufwändig gestalteten Firmenauftritt auf den Social Media-Plattformen Kununu und Xing wurde bislang verzichtet. Umso so größer ist die Überraschung bei den Eigentümern Horst und Andrea Felbermayr über diese Auszeichnung: Es freut uns, dass eine ehrliche und wertschätzende Haltung, wie wir Sie zusammen mit unseren Geschäftsführern und leitenden Mitarbeitern praktizieren Wirkung, zeigt," sind sich CEO Horst Felbermayr und seine, seitens der Geschäftsführung für Personal verantwortliche, Frau Andrea einig. Damit setzen Sie auch das Lebenswerk und die Intention des im Vorjahr verstorbenen Firmengründers und dem Vater von Horst Felbermayr fort. Dieser hat zusammen mit seiner Gattin Gisela das Unternehmen aufgebaut.

Große Wertschätzung für Mitarbeiter bei Felbermayr

Groß ist die Freude vor allem, weil die Bewertung sozusagen unter erschwerten Bedingungen zustande gekommen ist. Am Standort der Firmenzentrale in Wels stößt das Unternehmen schon seit längerem an seine Grenzen. So sind es räumliche Einschränkungen welche die Zusammenarbeit der Kollegenschaft oftmals erschweren, aber auch in Bezug auf die vorhandene Infrastruktur konnte das Unternehmen mit mehr als 2.700 Mitarbeitern trotz großer Bemühungen nicht in allen Belangen mitwachsen. „Umso erfreulicher ist es für uns, dass wir mit dem Neubau unserer Firmenzentrale in Wels/Oberthan jetzt unseren Mitarbeitern auch etwas zurückgeben können", zeigen sich Horst und Andrea Felbermayr zufrieden. Denn dort ist beginnend mit einer modernst ausgestatteten Werkstätte bis hin zur Werksküche mit angeschlossenem Mitarbeiterrestaurant sowie einer Kinderbetreuungseinrichtung und einer Fitnessarea für alle Eventualitäten und Individualitäten vorgesorgt. „Willkommen im Team der Möglichkeiten" kann man da nur noch sagen um auch den Slogan einer Kampagne zu bemühen der die Chancen der Mitarbeiterentwicklung bei Felbermayr auf den Punkt bringt.

Hunderte Arbeitnehmer-Urteile für seriöses Ergebnis

Für das Ranking der besten Arbeitgeber 2021 wurden mehr als 1.300 österreichische Unternehmen mit mindestens 200 Mitarbeitern in 20 Branchen bewertet und etwa 220.000 Urteile geprüft. Herzstück der Bewertung sei laut Trend eine umfangreiche und unabhängige Befragung von Arbeitnehmern durch das Statistikportal Statista gewesen.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 69 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 2.750 Fachkräfte, welche 2019 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 507,5 Millionen Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Kategorie Verkehr und Bau

Felbermayr als bester Arbeitgeber 2021

29. März 2021, 15:26 Uhr

Das Familienunternehmen Felbermayr wurde als bester Arbeitgeber 2021 im Bereich Verkehr und Bau ausgezeichnet. Foto: Felbermayr/Lackner
hochgeladen von Nadine Jakubek

Im Arbeitgeberranking wurde das Familienunternehmen Felbermayr als bester Arbeitgeber 2021 in den beiden Kategorien ‚Verkehr und Bau' ausgezeichnet.

WELS. Damit ein Unternehmen attraktiv für seine Mitarbeiter bleibt, wird meist viel Wert auf die verschiedensten Angebote zur Mitarbeiterbindung gelegt. Bis auf Skitage, Betriebsausflüge und wöchentlichen Lauftreffs habe es da im Familienbetrieb Felbermayr nie viel Angebot gegeben. Umso überraschender kam für diese nun die Auszeichnung als bester Arbeitgeber 2021 in den Kategorien Verkehr und Bau: „Es freut uns, dass eine ehrliche und wertschätzende Haltung, wie wir sie zusammen mit unseren Geschäftsführern und leitenden Mitarbeitern praktizieren, Wirkung zeigt", zeigen sich die beiden Geschäftsführer Horst und Andrea Felbermayr einig.

Große Wertschätzung für Mitarbeiter bei Felbermayr

Groß ist die Freude vor allem, weil die Bewertung sozusagen unter erschwerten Bedingungen zustande gekommen ist. Am Standort der Firmenzentrale in Wels stößt das Unternehmen schon seit längerem an seine Grenzen. So sind es räumliche Einschränkungen welche die Zusammenarbeit der Kollegenschaft oftmals erschweren, aber auch in Bezug auf die vorhandene Infrastruktur konnte das Unternehmen mit mehr als 2.700 Mitarbeitern trotz großer Bemühungen nicht in allen Belangen mitwachsen.

„Umso erfreulicher ist es für uns, dass wir mit dem Neubau unserer Firmenzentrale in Wels/Oberthan jetzt unseren Mitarbeitern auch etwas zurückgeben können", zeigen sich Horst und Andrea Felbermayr zufrieden. Denn dort ist beginnend mit einer modernst ausgestatteten Werkstätte bis hin zur Werksküche mit angeschlossenem Mitarbeiterrestaurant sowie einer Kinderbetreuungseinrichtung und einer Fitnessarea für alle Eventualitäten und Individualitäten vorgesorgt. „Willkommen im Team der Möglichkeiten" kann man da nur noch sagen um auch den Slogan einer Kampagne zu bemühen der die Chancen der Mitarbeiterentwicklung bei Felbermayr auf den Punkt bringt.

Hunderte Arbeitnehmer-Urteile für seriöses Ergebnis

Für das Ranking der besten Arbeitgeber 2021 wurden mehr als 1.300 österreichische Unternehmen mit mindestens 200 Mitarbeitern in 20 Branchen bewertet und etwa 220.000 Urteile geprüft. Herzstück der Bewertung sei laut Trend eine umfangreiche und unabhängige Befragung von Arbeitnehmern durch das Statistikportal Statista gewesen. (PM)

Mit rund 86 t Gesamttransportgewicht und unter großer Anteilnahme Schaulustiger ging der 80-jährige Baum auf die Reise.

FELBERMAYR

Spezialtransport zur Geisterstunde

Einen Auftrag mit Seltenheitswert meisterten die Mitarbeiter der Felbermayr-Niederlassung Lanzendorf bei Wien Mitte Februar. Dabei wurde eine 22 m hohe und 12 m breite Platane in der Wiener Innenstadt zu einem rund 350 m entfernten Standort per Spezialtransport übersiedelt.

Seit etwa 1940 schlug die inzwischen 22 m hohe Platane im achten Wiener Gemeindebezirk ihre Wurzeln. Jetzt, etwa 80 Jahre danach muss sie dem Bau einer U-Bahn-Station weichen. Im Vorjahr wurde eine europaweite Ausschreibung für die Übersiedelung durchgeführt, einige lehnten wegen Undurchführbarkeit ab, andere wiederum machten Angebote, die den Wiener Linien zu teuer waren. Doch aufgrund zahlreicher Interventionen von Naturliebhabern sollte der Baum in letzter Sekunde doch noch gerettet werden und einen neuen Platz bekommen. Mit der Übersiedelung dieses 22 m hohen ahornblättrigen Gewächses wurde die Felbermayr-Abteilung für Spezialtransporte in Lanzendorf bei Wien beauftragt. Und da der schmucke Baum laut Gutachten in übersiedelungsfähigem Zustand rund 42 t auf die Waage bringen sollte, kamen dafür zwei stattliche Mobilkrane von Felbermayr zum Einsatz.

Nur rund drei Wochen dauerten die Vorbereitungen für diesen Großeinsatz zu nächtlicher Stunde, für den auch zahlreiche Genehmigungen nötig waren. Das größte Problem sei laut Thomas Daxelmüller die Höhe des Baumes gewesen: „Ein liegender Transport wäre einfach gewesen, kam aber nicht in Frage, da dabei zahlreiche Äste gebrochen wären", erklärt Daxelmüller, der auch die Kranabteilung bei Felbermayr in Lanzendorf leitet. Somit musste ein Konzept erarbeitet werden, um die Platane „erhobenen Hauptes" zu ihrem neuen, etwa 350 m entfernten Standort zu übersiedeln.

Transportfähig verpackt wurde der Baum, indem rund um den Wurzelbereich ein Spundwandkasten errichtet wurde. An diesem wurde er dann mittels Textilschlingen und einem Heberahmen an der Kranflasche angeschlagen. „Inklusive dieser Stahlkonstruktion erreichte der Baum ein Gewicht von rund 55 t", schildert Daxelmüller. Werden dann noch das Gewicht des Tiefladers und der Sattelzugmaschine hinzugerechnet, kommt man auf knapp 86 t. „Damit waren wir statisch betrachtet sehr nah an der zulässigen Belastbarkeit der Fahrbahn", merkt Daxelmüller an und weist auf die bestehende, nur 1,4 m unter der Fahrbahn liegende U-Bahn sowie auf die zahlreichen unterirdischen Leitungen unterhalb der Transportroute und der Kranstellplätze hin. Deshalb wurde aus Sicherheitsgründen auch ein Live-Monitoring im U-Bahn-Tunnel durchgeführt, um allfällig entstehende Veränderungen dokumentieren zu können.

Zu guter Letzt sei aber alles laut Plan gelaufen und die 80-jährige Platane erreichte noch vor dem Einsetzen des Frühverkehrs ihren neuen Standplatz im 1. Wiener Gemeindebezirk unweit des Justizpalastes. Für das Ausheben des Baumes war noch ein Mobilkran (LTM 1350-6.1 von Liebherr) mit 350 t maximaler Traglast und 100 t Ballast ausreichend. Für das Einheben des Baumes am Zielort war mit etwa 23 m die benötigte Ausladung aber fast doppelt so weit. „Deshalb ist dort ein LTM 1450-8.1 mit 134 t Ballast und einer maximalen Traglast von 450 t zum Einsatz gekommen", erklärt Daxelmüller.

www.felbermayr.cc

Erfolg für Felbermayr

Das Unternehmen Felbermayer wurde als bester Arbeitgeber 2021 in zwei Kategorien ausgezeichnet.

WELS. Damit ein Unternehmen attraktiv für seine Mitarbeiter bleibt, wird meist viel Wert auf die verschiedensten Angebote zur Mitarbeiterbindung gelegt. Bis auf Skitage, Betriebsausflüge, Fortbildungsmaßnahmen und wöchentliche Lauftreffs habe es da im Familienbetrieb Felbermayr nie viel Angebot gegeben. Umso überraschender kam für diesen nun die Auszeichnung als bester Arbeitgeber 2021 in den beiden Kategorien ‚Verkehr und Bau': „Es freut uns, dass eine ehrliche und wertschätzende Haltung, wie wir sie zusammen mit unseren Geschäftsführern und leitenden Mitarbeitern praktizieren, Wirkung zeigt", zeigen sich die beiden Geschäftsführer Horst und Andrea Felbermayr einig.

Räumliche Einschränkung

Beide zeigen sich erfreut über die Bewertung, da diese unter erschwerten Bedingungen zustande kam: Denn aufgrund der räumlichen Einschränkung sei die Zusammenarbeit der Kollegenschaft oftmals nur schwer möglich gewesen. „Umso erfreulicher ist es für uns, dass wir mit dem Neubau unserer Firmenzentrale in Wels/Oberthan jetzt unseren Mitarbeitern auch etwas zurückgeben können", betont Horst Felbermayr. Denn dort stünden den Arbeitnehmern nun moderne Werkstätten, eine Werksküche mit angeschlossenem Mitarbeiterrestaurant, eine Kinderbetreuungseinrichtung sowie eine Fitnessarea zur Verfügung. Für das Ranking des besten Arbeitgebers 2021 wurden 1.300 österreichische Unternehmen mit mindestens 200 Mitarbeitern in zwanzig Branchen bewertet und rund 220.000 Urteile geprüft. Die Bewertung fand in Kooperation zwischen dem Wirtschaftsmagazin Trend, Kununu und Xing statt. Außerdem wurde eine unabhängige Mitarbeiterbefragung durch das Statistikportal Statista durchgeführt.

Die beiden Geschäftsführer Horst und Andrea Felbermayr zeigen sich über die Auszeichnung als bester Arbeitgeber 2021 erfreut. Foto: Felbermayr/Lackner

meinbezirk.at/wels-wels-land

Binnenschifffahrt 03 2021

ALLE ARBEITEN IN EIGENREGIE

Felbermayr beginnt Innenausbau der neuen Unternehmenszentrale

Auf einem 10 ha großen Areal nimmt die neue Unternehmenszentrale der Felbermayr-Gruppe im österreichischen Wels immer deutlichere Konturen an. Im Juli dieses Jahres soll der Komplex fertig sein, nach rund anderthalb Jahren Bauzeit beginnt jetzt der Innenausbau.

Als die Spatenstich im September 2019 offiziell gefeiert wurde, waren die Erdarbeiten bereits voll im Gange. So wurden insgesamt etwa 215.000 m³ Material bewegt. Das entspricht etwa dem Volumen eines fußballfeldgroßen Rechtecks mit 50 m Höhe. Etwa 115.000 m³ entfielen auf die rund 400 Fahrzeuge fassende Tiefgarage und die Kellerbereiche. Es folgten Arbeiten zur Bodenstabilisierung im Bereich der Hallen sowie eine Sicherung bestehender Hochspannungsmasten durch den Felbermayr-Spezialtiefbau. Im Oktober waren die Erdarbeiten nahezu beendet.

Durch den Lockdown im März in Folge der Corona-Pandemie mussten die Arbeiten für die mit mehr als 50 Mio. € bislang größte Einzelinvestition des Unternehmens für rund drei Wochen eingestellt werden. Zusätzlich fehlten durch die Grenzschließungen dringend benötigte Arbeiter auf der Baustelle, zudem kam der Materialnachschub nahezu zum Erliegen. Bis zum Sommer gelang es aber, einen Großteil der verlorenen Zeit wieder aufzuholen. Bis zum September waren die Rohbauarbeiten der drei Hallen für die operativen Bereiche sowie das 8.500 m² umfassende Büro- und das Sozialgebäude mit eigener Kita weitestgehend abgeschlossen.

© Felbermayr

Der Neubau-Komplex in Wels ist mit 50 Mio. € die größte Einzelinvestition in der Firmengeschichte

Die Felbermayr Holding mit Sitz in Wels (Österreich) ist mit 69 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Die Unternehmensgruppe beschäftigt rund 2.700 Mitarbeiter, die 2019 einen konsolidierten Nettoumsatz von 502 Mio. € erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylift-Handling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten. ■

Dieter Reuberger ist Abteilungsleiter der Felbermayr-Bühnenabteilung in Lanzendorf.

FELBERMAYR

Bühnenvermietung in Wien unter neuer Leitung

Seit wenigen Wochen ist Dieter Reuberger neuer Leiter der Felbermayr-Bühnenvermietung am Standort in Wien/Lanzendorf.

Mit fast drei Jahrzehnten Erfahrung gehört Dieter Reuberger zu den erfahrensten Branchenkennern am österreichischen Baumaschinenmarkt. Im Speziellen kann Reuberger auch auf eine mehr als 20-jährige Erfahrung bei einem österreichischen Arbeitsbühnenvermieter verweisen. Dort war der heute 54-jährige auch als Prokurist tätig. Zuletzt war Reuberger als Geschäftsführer fünf Jahre für einen international tätigen Hersteller und Vermieter für Turmdrehkrane tätig.

Reuberger zu seiner Rückkehr in die Welt der Arbeitsbühnen: „Es ist schön zu sehen, was sich in den vergangenen Jahren in der Höhenzugangstechnik getan hat. Da ist es mir natürlich eine Freude, für einen der ganz Großen wie Felbermayr tätig zu sein." Nach eigenen Angaben seien es ergänzend zu technischem Know-how auch Handschlagqualität und die Fähigkeit, Mitarbeiter zu motivieren, welche seine berufliche Entwicklung im Baumaschinenmarkt zum Erfolg führten. Parallel dazu ist es aber auch die Begeisterung für technische Innovationen. Das führte dazu, dass Reuberger, wie bei seinem liebsten Hobby, dem Tennis, auch in der Höhenzugangstechnik immer am Ball blieb.

Für seine Tätigkeit als Abteilungsleiter der Bühnenvermietung bei Felbermayr sieht Reuberger Potenzial in der Gewinnung von neuen Kunden und der Erschließung von neuen Märkten in der Baubranche. Damit wird er den erfolgreichen Weg des bisherigen Abteilungsleiters für Bühnenvermietung, Thomas Daxelmüller, fortführen – dieser widmet sich fortan der Kranvermietung und wir parallel dazu auch als stellvertretender Niederlassungsleiter in Lanzendorf bei Wien Verantwortung übernehmen.

Aktuell verfügt die europaweit tätige Bühnenvermietung von Felbermayr über eine Mietflotte von mehr als 2.800 Arbeitsbühnen mit Arbeitshöhen von mehr als 100 m. Optional erhältliche Ausstattungen wie Weißketten und Gummiraupenfahrwerke sind ebenso erhältlich und erlauben einen abriebfesten Einsatz im Indoor-Bereich. Weiters im Mietpark: Gabel- und Teleskopstapler sowie Minikrane.

www.felbermayr.cc

ÖSTERREICH 29.03.2021 08:16

Felbermayr als Top-Arbeitgeber ausgezeichnet

Im Arbeitgeberranking einer in Kooperation vom Wirtschaftsmagazin Trend, Statista, Kununu und Xing durchgeführten Bewertung wurde das Familienunternehmen Felbermayr Branchensieger. Und das gleich in doppeltem Sinn – in den Kategorien Verkehr und Bau.

Historisch gewachsen, solide und bodenständig, so präsentiert sich das Welser Familienunternehmen Felbermayr nicht nur in den Geschäftsfeldern Transport- und Hebetechnik sowie Bau, sondern auch seinen Mitarbeitern gegenüber. Abgesehen von Skitagen, Betriebsausflügen- und Fortbildungsmaßnahmen sowie wöchentlichen Lauftreffs gab es bisher keine Programme zur Mitarbeiterbindung, schon gar nicht mit werblichem Charakter.

Auch auf einen aufwändig gestalteten Firmenauftritt auf den Social Media-Plattformen Kununu und Xing wurde bislang verzichtet.

Umso größer ist die Überraschung bei den Eigentümern Horst und Andrea Felbermayr über diese Auszeichnung: "Es freut uns, dass eine ehrliche und wertschätzende Haltung, wie wir Sie zusammen mit unseren Geschäftsführern und leitenden Mitarbeitern praktizieren Wirkung, zeigt," sind sich CEO Horst Felbermayr und seine, seitens der Geschäftsführung für Personal verantwortliche, Frau Andrea einig. Damit setzen Sie auch das Lebenswerk und die Intention des im Vorjahr verstorbenen Firmengründers und dem Vater von Horst Felbermayr fort. Dieser hat zusammen mit seiner Gattin Gisela das Unternehmen aufgebaut.

Groß geworden: Die neue Firmenzentrale von Felbermayr

Felbermayr liegt mit der Errichtung seiner neuen Zentrale im Plan

Groß geworden

Im September 2019 begann Felbermayr mit der Errichtung seiner neuen Unternehmenszentrale in Wels-Oberthan. Die gesamten Baumeisterarbeiten wurden vom Unternehmen selbst durchgeführt, einschließlich der benötigten Transport- und Hebetechnikdienstleistungen. Derzeit läuft der Innenausbau auf Hochtouren, so dass von einer Fertigstellung im Juli dieses Jahres ausgegangen werden kann.

Als die Spatenstichfeier im September 2019 über die Bühne ging, waren die Erdarbeiten auf dem zehn Hektar großen Baufeld schon voll im Gange. So wurden insgesamt etwa 215.000 Kubikmeter Material bewegt. Das entspricht etwa dem Volumen eines fußballfeldgroßen Rechtecks mit 50 Metern Höhe. Etwa 115.000 davon entfielen auf die rund 400 Fahrzeuge fassende Tiefgarage und die Kellerbereiche. Es folgten Arbeiten zur Bodenstabilisierung im Bereich der Hallen sowie eine Sicherung bestehender Hochspannungsmasten im Süden der Baustelle durch den Felbermayr-Spezialtiefbau. Im Oktober waren die Erdarbeiten schon wieder nahezu beendet.

Als „sehr sportlich" kommentierte Bauleiter Christian Daxer vom Felbermayr-Hochbau zu Beginn der Bauaktivitäten den Zeitplan im November 2019, noch nicht wissend, mit welchen Hindernissen er und seine Mitarbeiter im Frühjahr des darauffolgenden Jahres noch konfrontiert werden würden. Doch noch ging es zügig voran; bereits im Dezember war die 11.000 Quadratmeter große Tiefgarage asphaltiert. Ebenso konnte im alten Jahr auch noch eine Vielzahl der insgesamt 352 Köcherfundamente für die Stützen zum Einbau der Betonfertigteile hergestellt werden. Einige dieser unter Einsatz der Felbermayr-Kran und Bühnenvermietung aufgestellten Steher ragten bis zu 15 Meter in die Höhe und wirkten von einem angrenzenden Erdhügel aus betrachtet wie Wolkenkratzer, die sich gegenseitig in ihrer Höhe übertreffen wollten. „Des Weiteren haben wir im Februar auch schon mit den Schalungs- und Betonierarbeiten für die Tiefgarage und das Kellergeschoß begonnen", erzählt Daxer. Ideale Voraussetzungen also, um das Gebäude zügig in die Höhe wachsen zu lassen.

Mitte März kam es dann zum Lockdown, ausgelöst durch eine Pandemie, deren Auswirkungen auch heute noch nicht absehbar sind – Corona hatte Österreich erreicht und dazu geführt, dass die Arbeiten für die mit mehr als 50 Millionen Euro bislang größte Einzelinvestition des Unternehmens für rund drei Wochen eingestellt werden mussten. „Zu dieser Zeit war es nicht vorhersehbar, wie es weitergehen wird", sagt Daxer und erinnert an geschlossene Grenzen und fehlenden Materialnachschub. Durch das Umsetzen geltender Verordnungen und eines entsprechenden Sicherheitskonzeptes sei es allerdings gelungen, die Arbeiten nach dem etwa dreiwöchigen Lockdown langsam wieder aufzunehmen. Doch ein durch Grenzschließungen eingeschränkter Personenverkehr und Quarantänebestimmungen machten auch die dringend benötigten Arbeiter auf der Baustelle rar. „Denn nur mit heimischen Mitarbeitern ist ein solches Projekt nicht zu stemmen", merkt Daxer an und fügt hinzu, dass für einige Wochen auch der Materialnachschub nahezu zum Erliegen gekommen war. Bis zum Sommer war es aber dann gelungen, einen Großteil der verlorenen Zeit wieder aufzuholen, sodass Mitte Juli eine Corona-bedingt reduzierte Gleichenfeier abgehalten werden konnte. Bis zum September waren die Rohbauarbeiten der drei Hallen für die operativen Bereiche sowie das 8.500 Quadratmeter umfassende Büro- und das Sozialgebäude mit Kinderbetreuungseinrichtung weitestgehend abgeschlossen, sodass mit dem Innenausbau und der Außengestaltung begonnen werden konnte. „Ich bin froh, dass ich das gemeinsam mit meinen Mitarbeitern noch so gut hinbekommen habe", freut sich Daxer und fügt schmunzelnd hinzu, dass es gut sei, jetzt die Außengestaltung an seinen Kollegen vom Tiefbau übergeben zu können, denn schließlich wolle er sich die Zufahrt zu seinem neuen Arbeitsplatz nicht auch noch selber machen.

Martin Heying

Am Beginn der Arbeiten standen gewaltige Materialbewegungen | Bilder: Felbermayr

„GRÜNE WELLE“ FÜR SPEZIALTRANSPORT

Einen Auftrag mit Seltenheitswert meisterten die Mitarbeiter der Felbermayr-Niederlassung Lanzendorf bei Wien Mitte Februar. Dabei wurde eine 22 Meter hohe und 12 Meter breite Platane in der Wiener Innenstadt zu einem rund 350 Meter entfernten Standort per Spezialtransport übersiedelt. Zum Einsatz kamen dafür zwei Mobilkrane und ein Tieflader mit Sattelzugmaschine.

Seit etwa 1940 schlug die inzwischen 22 Meter hohe Platane im achten Wiener Gemeindebezirk ihre Wurzeln. Jetzt, etwa 80 Jahre danach muss sie dem Bau einer U-Bahn-Station weichen. Im Vorjahr wurde eine europaweite Ausschreibung für die Übersiedelung durchgeführt, einige lehnten wegen Undurchführbarkeit ab, andere wiederum machten Angebote, die den Wiener Linien zu teuer waren. Doch aufgrund zahlreicher Interventionen von Naturliebhabern sollte der Baum in letzter Sekunde doch noch gerettet werden und einen neuen Platz bekommen. Mit der Übersiedelung dieses 22 Meter hohen ahornblättrigen Gewächses wurde die Felbermayr-Abteilung für Spezialtransporte in Lanzendorf bei Wien beauftragt. Und da der schmucke Baum laut Gutachten in übersiedelungsfähigen Zustand rund 42 Tonnen auf die Waage bringen sollte, kamen dafür zwei stattliche Mobilkrane von Felbermayr zum Einsatz.

Spezialtransport und Kraneinsatz zur Geisterstunde

Nur rund drei Wochen dauerten die Vorbereitungen für diesen Großeinsatz zu nächtlicher Stunde, für den auch zahlreiche Genehmigungen nötig waren. Das größte Problem sei laut Thomas Daxelmüller die Höhe des Baumes gewesen: „Ein liegender Transport wäre einfach gewesen, kam aber nicht in Frage, da dabei zahlreiche Äste gebrochen wären“, erklärt Daxelmüller, der auch die Kranabteilung bei Felbermayr in Lanzendorf leitet. Somit musste ein Konzept erarbeitet werden, um die Platane „erhobenen Hauptes“ zu ihrem neuen, etwa 350 Meter entfernten Standort zu übersiedeln.

Transportfähig verpackt wurde der Baum, indem rund um den Wurzelbereich ein Spundwandkasten errichtet wurde. An diesem wurde er dann mittels Textilschlingen und einem Heberahmen an der Kranflasche angeschlagen. „Inklusive dieser Stahlkonstruktion erreichte der Baum ein Gewicht von rund 55 Tonnen“, schildert Daxelmüller. Werden dann noch das Gewicht des Tiefladers und der Sattelzugmaschine hinzugerechnet, kommt man auf knapp 86 Tonnen. „Damit waren wir statisch betrachtet sehr nah an der zulässigen Belastbarkeit der Fahrbahn“, merkt Daxelmüller an und weist auf die bestehende, nur 1,4 Meter unter der Fahrbahn liegende U-Bahn sowie auf die zahlreichen unterirdischen Leitungen unterhalb der Transportroute und der Kranstellplätze hin. Deshalb wurde aus Sicherheitsgründen auch ein Live-Monitoring im U-Bahn-Tunnel durchgeführt, um allfällig entstehende Veränderungen dokumentieren zu können.

Zu guter Letzt sei aber alles laut Plan gelaufen und die 80-jährige Platane erreichte noch vor dem Einsetzen des Frühverkehrs ihren neuen Standplatz im 1. Wiener Gemeindebezirk unweit des Justizpalastes. Für das Ausheben des Baumes war noch ein Mobilkran (LTM 1350-6.1 von Liebherr) mit 350 Tonnen maximaler Traglast und 100 Tonnen Ballast ausreichend. Für das Einheben des Baumes am Zielort war mit etwa 23 Metern die benötigte Ausladung aber fast doppelt so weit. „Deshalb ist dort ein LTM 1450-8.1 mit 134 Tonnen Ballast und einer maximalen Traglast von 450 Tonnen zum Einsatz gekommen“, erklärt Daxelmüller.

Schwerlastequipment für Herzensangelegenheit

„Für die Wiener sei der Umzug des Baumes eine Herzensangelegenheit gewesen“, ist Daxelmüller überzeugt. Darum freut er sich auch, dass der minutiös geplante Umzug dieser symbolhaft übersiedelten Platane gelungen ist. Und das trotz zahlreicher Zweifler, die das nicht für möglich gehalten haben. Vergessen ist somit auch der hohe Aufwand für diesen

nächtlichen Spezialtransport, denn es mussten ergänzend zu den schwierigen örtlichen Bedingungen rund 3.000 Anrainer schriftlich verständigt, Umleitungen und Straßensperren errichtet sowie „Polizeischutz“ und ein Security-Team zum Freihalten der Straße beauftragt werden. „Standing Ovations von Passanten und nur mit Schlafrock bekleideter Menschen, die aus umliegenden Fenstern applaudierten, machten aber alle Anstrengung vergessen“, freut sich Daxelmüller und dankt allen Beteiligten. Bleibt nur zu hoffen, dass auch die Platane den Aufwand zu schätzen weiß und schon bald wieder Wurzeln schlagen wird. Doch auch daran wollen wir nicht zweifeln.

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.

GROSSGEWACHSEN – DIE NEUE FIRMENZENTRALE

Im September 2019 begann Felbermayr mit der Errichtung seiner neuen Unternehmenszentrale in Wels-Oberthan. Die gesamten Baumeisterarbeiten wurden vom Unternehmen selbst durchgeführt, einschließlich der benötigten Transport- und Hebetechnikdienstleistungen. Derzeit läuft der Innenausbau auf Hochtouren, sodass von einer Fertigstellung im Juli dieses Jahres ausgegangen werden kann.
Als die Spatenstichfeier im September 2019 über die Bühne ging, waren die Erdarbeiten auf dem zehn Hektar großen Baufeld schon voll im Gange. So wurden insgesamt etwa 215.000 Kubikmeter Material bewegt. Das entspricht etwa dem Volumen eines fußballfeldgroßen Rechtecks mit 50 Metern Höhe. Etwa 115.000 davon entfielen auf die rund 400 Fahrzeuge fassende Tiefgarage und die Kellerbereiche. Es folgten Arbeiten zur Bodenstabilisierung im Bereich der Hallen sowie eine Sicherung bestehender Hochspannungsmasten im Süden der Baustelle durch den Felbermayr-Spezialtiefbau. Im Oktober waren die Erdarbeiten schon wieder nahezu beendet.

Vom Tiefbau zum Hochbau
Als „sehr sportlich" kommentierte Bauleiter Christian Daxer vom Felbermayr-Hochbau zu Beginn der Bauaktivitäten den Zeitplan im November 2019, noch nicht wissend, mit welchen Hindernissen er und seine Mitarbeiter im Frühjahr des darauffolgenden Jahres noch konfrontiert werden würden. Doch noch ging es zügig voran; bereits im Dezember war die 11.000 Quadratmeter große Tiefgarage asphaltiert. Ebenso konnte im alten Jahr auch noch eine Vielzahl der insgesamt 352 Köcherfundamente für die Stützen zum Einbau der Betonfertigteile hergestellt werden. Einige dieser unter Einsatz der Felbermayr-Kran und Bühnenvermietung aufgestellten Steher ragten bis zu 15 Meter in die Höhe und wirkten von einem angrenzenden Erdhügel aus betrachtet wie Wolkenkratzer, die sich gegenseitig in ihrer Höhe übertreffen wollten. „Des Weiteren haben wir im Februar auch schon mit den Schalungs- und Betonierarbeiten für die Tiefgarage und das Kellergeschoß begonnen", erzählt Daxer. Ideale Voraussetzungen also, um das Gebäude zügig in die Höhe wachsen zu lassen.

Lockdown verzögert Bauarbeiten
Mitte März kam es dann zum Lockdown, ausgelöst durch eine Pandemie, deren Auswirkungen auch heute noch nicht absehbar sind – Corona hatte Österreich erreicht und dazu geführt, dass die Arbeiten für die mit mehr als 50 Millionen Euro bislang größte Einzelinvestition des Unternehmens für rund drei Wochen eingestellt werden mussten. „Zu dieser Zeit war es nicht vorhersehbar, wie es weitergehen wird", sagt Daxer und erinnert an geschlossene Grenzen und fehlenden Materialnachschub. Durch das Umsetzen geltender Verordnungen und eines entsprechenden Sicherheitskonzeptes sei es allerdings gelungen, die Arbeiten nach dem etwa dreiwöchigen Lockdown langsam wieder aufzunehmen. Doch ein durch Grenzschließungen eingeschränkter Personenverkehr und Quarantänebestimmungen machten auch die dringend benötigten Arbeiter auf der Baustelle rar. „Denn nur mit heimischen Mitarbeitern ist ein solches Projekt nicht zu stemmen", merkt Daxer an und fügt hinzu, dass für einige Wochen auch der Materialnachschub nahezu zum Erliegen gekommen war. Bis zum Sommer war es aber dann gelungen, einen Großteil der verlorenen Zeit wieder aufzuholen, sodass Mitte Juli eine Corona-bedingt reduzierte Gleichenfeier abgehalten werden konnte. Bis zum September waren die Rohbauarbeiten der drei Hallen für die operativen Bereiche sowie das 8.500 Quadratmeter umfassende Büro- und das Sozialgebäude mit Kinderbetreuungseinrichtung weitestgehend abgeschlossen, sodass mit dem Innenausbau und der Außengestaltung begonnen werden konnte.

„Ich bin froh, dass ich das gemeinsam mit meinen Mitarbeitern noch so gut hinbekommen habe", freut sich Daxer und fügt schmunzelnd hinzu, dass es gut sei, jetzt die Außengestaltung an seinen Kollegen vom Tiefbau übergeben zu können, denn schließlich wolle er sich die Zufahrt zu seinem neuen Arbeitsplatz nicht auch noch selber machen.

Transport in einem Stück

Es ist für jeden Projektingenieur ein Traum: eine komplexe Maschine als eine komplette Einheit zu transportieren. Genau das gelang Felbermayr beim Umsetzen einer Krananlage.

Im Sinne einer wirtschaftlichen Umsetzung von Aufträgen streben Projektabteilungen in der Logistikbranche immer an, unabhängig von ihrer Größe, die jeweiligen Objekte als eine komplette, geschlossene Einheit zu transportieren. Bei vielen Vorhaben ist das möglich, bei anderen aus den unterschiedlichen Gründen nicht. Sei es durch eine begrenzte Verkehrsfläche oder aber durch eine zu hohe Masse. Nicht zuletzt, um gerade solche anspruchsvollen Aufträge erfolgreich lösen zu können, hat der Schwerlastspezialist Felbermayr vor nicht allzu langer Zeit im eigenen Unternehmen den Bereich Engineered Solutions installiert, der auch für anspruchsvollste Transport- oder Hebeaufgaben wirtschaftliche Lösungen erarbeiten soll. So setzte man Ende vergangenen Jahres erfolgreich ein Konzept um, bei dem in Duisburg eine 300 t schwere Krananlage mittels Selbstfahrer in einem Stück verfahren wurde. Durch das Umsetzen des kompletten Krans entfielen zeit- und kostenaufwendige Montage- und Demontagearbeiten.

Kombination aus SPMT und Türmen. „Der Kern der Lösung war die Kombination von Selbstfahrern, sogenannten SPMT mit sogenannten Schwerlasttürmen“, erklärt Bereichsleiter Kees Kompier. Diese Einsatzart kam bei Felbermayr erstmals zur Anwendung und erforderte eine akribische Vorbereitung in Bezug auf die wirkenden Kräfte. Dabei galt es, das Zusammenwirken der eingesetzten Technik durch Engineering-Know-how zu berücksichtigen. Nur so konnte ein sicheres Umsetzen des Krans gewährleistet werden. Zum Einsatz kamen dafür zwei parallel geführte SPMTs mit jeweils zwölf Achslinien und einem Powerpack als Antrieb. Darauf standen vorne und hinten je zwei Schwerlasttürme mit parallel zum SPMT aufgesetzten Stahlträgern zum Anheben der Last. Diese waren mit je zwei horizontalen Stahlrohren oben und unten mit dem zweiten SPMT verbunden. Mit diagonal verspannten Stahlseilen wurde der Aufbau zusätzlich stabilisiert. Die Transportkonfiguration erreichte somit die Außenabmessungen eines Quaders mit etwa

Kurz vor dem Ziel: die Teichmann-Krananlage auf der SPMT-Turmkombination. Fotos: Felbermayr

20 m Seitenlänge. „Die Tauglichkeit dieser Konfiguration zu berechnen war schon eine gewisse Challenge“, merkt Kompier an und fügt hinzu, dass für die praktische Umsetzung aufgrund fehlender Befestigungspunkte auch das eingesetzte Schwerlastequipment modifiziert werden musste.

Keine Schraube am Kran gelöst. Schlussendlich gelang es aber, damit unter das Portal des etwa 51 m breiten Krans zu fahren und diesen hydraulisch mit den SPMTs anzuheben. Daraufhin setzten sich die Selbstfahrer mit der etwa 300 t schweren Last in Bewegung. Das Hochfahren mit der 300 t schweren Last stellte die Konfiguration nochmals auf eine Belastungsprobe, die dank korrektem Engineering aber perfekt gemeistert wurde. Somit erreichte der Kran seinen neuen Arbeitsplatz ohne auch nur eine Schraube am Hubgerät gelöst zu haben. „Vom Anheben bis zum Absetzen auf dem neuen, etwa 700 m entfernten Gleis des Krans, waren nur rund zwei Stunden vergangen“, freute sich Kompier und war gleichzeitig stolz auf die Leistung „seiner Jungs“.

Auszeichnung

Im Arbeitgeberranking einer in Kooperation vom Wirtschaftsmagazin Trend, Statista, Kununu und Xing durchgeführten Bewertung wurde das Familienunternehmen Felbermayr jetzt zum Branchensieger. Und das gleich in doppeltem Sinn – in den Kategorien Verkehr und Bau. Groß ist die Freude vor allem, weil die Bewertung sozusagen unter erschwerten Bedingungen zustande gekommen ist. Am Standort der Firmenzentrale in Wels stößt das Unternehmen schon seit Längerem an seine Grenzen. „Umso erfreulicher ist es für uns, dass wir mit dem Neubau unserer Firmenzentrale in Wels/Oberthan jetzt unseren Mitarbeitern auch etwas zurückgeben können“, zeigen sich Horst und Andrea Felbermayr zufrieden.

DI Horst Felbermayr und Reinhard Danner bei der Vertragsunterzeichnung.

FELBERMAYR BAU ÜBERNIMMT DANNER LANDSCHAFTSBAU

06. Mai 2021 | 16:35 Autor: Felbermayr Startseite, Oberösterreich

Wels (A) **Seit wenigen Wochen ist das Bauunternehmen Felbermayr um ein Gewerk reicher. Mit der Übernahme des traditionsreichen oberösterreichischen Unternehmens Danner hat sich ergänzend zum Hoch-, Tief- und dem Wasserbau jetzt auch die Landschaftsgestaltung in die Gewerke des Welser Unternehmens eingereiht.**

Seit mehr als 60 Jahren vollbringt Danner Landschaftsbau Großes im Einklang mit der Natur. Und es gibt wohl kaum jemanden, dem die Schilder mit dem grünen Schriftzug entlang der Autobahnen nicht bekannt sind. So ist Danner heute ein Synonym für die Begrünung von steilen Hängen, den Erosionsschutz, Landschaftsbau und die Gestaltung von Außenanlagen im Allgemeinen.

Im Zuge des Neubaus der Felbermayr-Zentrale in Wels/Oberthan und der dafür benötigten Außengestaltung liegt nun auch die Frage nahe, ob man denn dafür gleich eine Firma kaufen müsse. Firmenchef Horst Felbermayr antwortet darauf bestimmt, aber nicht minder amüsiert mit einem klaren "Nein". Vielmehr sei der Kauf aufgrund einer jahrzehntelangen Bekanntschaft zwischen den beiden Unternehmerfamilien Danner und Felbermayr zustande gekommen.

Logische Konsequenz im Sinne einer Nachfolgeregelung

Für den ehemaligen Eigentümer des Landschaftsbauunternehmens Reinhard Danner war der Verkauf an Felbermayr im Sinne der Nachfolgeregelung eine logische Konsequenz. Wenngleich Danner zuvor schon einige Angebote anderer Interessenten mangels Nachhaltigkeitskonzept ausgeschlagen hatte: "Beim Verkauf ging es mir vorrangig um den Erhalt der Arbeitsplätze meiner 20 Mitarbeiter, welche teils schon seit Jahrzehnten im Unternehmen sind und nicht um einen möglichst hohen Preis." Zudem ortet Danner auch Synergien. So zum Beispiel durch den Einsatz von Kranen bei Dachbepflanzungen oder durch die Notwendigkeit von Erdbauleistungen bei großen Landschaftsbauprojekten im Infrastrukturbau.

Horst Felbermayr teilt diese Argumente und sieht den Kauf als Win-win-Situation: "Das Thema Landschaftsgestaltung erweitert unsere bestehenden Gewerke ideal. Somit können wir jetzt unseren Kunden beispielsweise im Anschluss an die tiefbauorientierte Außengestaltung von Industrieanlagen auch die Begrünung anbieten. Zudem freue er sich auch über die naturnahen Techniken, die bei Danner nach wie vor eingesetzt werden und oftmals eine bewährte Alternative zum Einsatz von Beton und Stahl sind. So zum Beispiel die Errichtung von ingenieurbiologischen Verbauungen mittels Weidenflechtwerk im Wasserbau."

Danner bleibt operativ selbstständig

Operativ betrachtet bleibt das Unternehmen Danner selbstständig und behält auch seinen Namen. Dazu Horst Felbermayr: "Das Unternehmen funktioniert seit Jahrzehnten hervorragend, ich sehe keinen Grund, etwas zu ändern". Lediglich organisatorisch wird es in den "Tiefbau Österreich" eingegliedert. Geleitet wird der Danner Landschaftsbau von Roman Laßmann, ein jahrzehnte-langer Mitarbeiter der Firma Danner. Er wird gemeinsam mit dem Management die Integration der Danner-Kompetenzen und die Erarbeitung von Synergien und neuen Konzepten vorantreiben.

Für eine derartige Zusammenarbeit zwischen Danner und Felbermayr gibt es auch schon entsprechende Referenzen. So zum Beispiel die Errichtung des Kraftwerks Traunleiten in Thalheim bei Wels. Nach Abschluss der Bauarbeiten wurden dort seitens Danner im Natura-2000-Schutzgebiet Maßnahmen zur Schaffung eines Biotops für eine möglichst artenreiche Tier- und Pflanzenwelt geschaffen. Ohne grünen Daumen geht auch in der Bauindustrie nichts mehr. Und mit Danner kann Felbermayr noch besser seine Kunden bei der Umsetzung von Bauvorhaben mit höchster Umweltverträglichkeit unterstützen.

Felbermayr übernimmt Danner Landschaftsbau

Operativ betrachtet bleibt das Unternehmen Danner selbstständig und behält auch seinen Namen. Organisatorisch wird es in den „Tiefbau Österreich" des Bauunternehmens eingegliedert.

Foto: Felbermayr Holding

Der Verkauf an Felbermayr war für den ehemaligen Eigentümer des Landschaftsbauunternehmens Reinhard Danner im Sinne der Nachfolgeregelung eine logische Konsequenz. Ziel sei dabei, aber so Danner nicht ein möglichst hoher Verkaufspreis gewesen, sondern der Erhalt der Arbeitsplätze seiner 20 Mitarbeiter. Zudem ortet Danner durch den Verkauf an das Bauunternehmen Felbermayr auch Synergien. So zum Beispiel durch den Einsatz von Kranen bei Dachbepflanzungen oder durch die Notwendigkeit von Erdbauleistungen bei großen Landschaftsbauprojekten im Infrastrukturbau.

Geleitet wird der Danner Landschaftsbau von Roman Laßmann, ein langjähriger Mitarbeiter der Firma Danner. Gemeinsam mit dem Management wird Roman Laßmann die Integration der Danner-Kompetenzen und die Erarbeitung von Synergien und neuen Konzepten vorantreiben.

Mit der Errichtung des Krafwerks Traunleiten in Thalheim bei Wels gibt es bereits jetzt eine Referenz für die Zusammenarbeit zwischen Danner und Felbermayr. Danner hat hier nach Abschluss der Bauarbeiten im Natura-2000-Schutzgebiet Maßnahmen zur Schaffung eines Biotops für eine möglichst artenreiche Tier- und Pflanzenwelt geschaffen.

Die Felbermayr Holding mit Firmensitz in Wels ist mit 69 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe rund 2.750 Fachkräfte, welche 2019 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 507,5 Millionen Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Felbermayr als bester Arbeitgeber Österreichs in Verkehr und Bau ausgezeichnet

Im Arbeitgeberranking einer in Kooperation vom Wirtschaftsmagazin Trend, Statista, Kununu und Xing durchgeführten Bewertung wurde das Familienunternehmen Felbermayr Branchensieger. Und das gleich in doppeltem Sinn – in den Kategorien Verkehr und Bau.

Historisch gewachsen, solide und bodenständig, so präsentiert sich das Welser Familienunternehmen Felbermayr nicht nur in den Geschäftsfeldern Transport- und Hebetechnik sowie Bau, sondern auch seinen Mitarbeitern gegenüber. Abgesehen von Skitagen, Betriebsausflügen- und Fortbildungsmaßnahmen sowie wöchentlichen Lauftreffs gab es bisher keine Programme zur Mitarbeiterbindung, schon gar nicht mit werblichem Charakter. Auch auf einen aufwändig gestalteten Firmenauftritt auf den Social Media-Plattformen Kununu und Xing wurde bislang verzichtet. Umso so größer ist die Überraschung bei den Eigentümern Horst und Andrea Felbermayr über diese Auszeichnung: Es freut uns, dass eine ehrliche und wertschätzende Haltung, wie wir Sie zusammen mit unseren Geschäftsführern und leitenden Mitarbeitern praktizieren Wirkung, zeigt," sind sich CEO Horst Felbermayr und seine, seitens der Geschäftsführung für Personal verantwortliche, Frau Andrea einig. Damit setzen Sie auch das Lebenswerk und die Intention des im Vorjahr verstorbenen Firmengründers und dem Vater von Horst Felbermayr fort. Dieser hat zusammen mit seiner Gattin Gisela das Unternehmen aufgebaut.

Große Wertschätzung für Mitarbeiter bei Felbermayr

Groß ist die Freude vor allem, weil die Bewertung sozusagen unter erschwerten Bedingungen zustande gekommen ist. Am Standort der Firmenzentrale in Wels stößt das Unternehmen schon seit längerem an seine Grenzen. So sind es räumliche Einschränkungen welche die Zusammenarbeit der Kollegenschaft oftmals erschweren, aber auch in Bezug auf die vorhandene Infrastruktur konnte das Unternehmen mit mehr als 2.700 Mitarbeitern trotz großer Bemühungen nicht in allen Belangen mitwachsen. „Umso erfreulicher ist es für uns, dass wir mit dem Neubau unserer Firmenzentrale in Wels/Oberthan jetzt unseren Mitarbeitern auch etwas zurückgeben können", zeigen sich Horst und Andrea Felbermayr zufrieden. Denn dort ist beginnend mit einer modernst ausgestatteten Werkstätte bis hin zur Werksküche mit angeschlossenem Mitarbeiterrestaurant sowie einer Kinderbetreuungseinrichtung und einer Fitnessarea für alle Eventualitäten und Individualitäten vorgesorgt. „Willkommen im Team der Möglichkeiten" kann man da nur noch sagen um auch den Slogan einer Kampagne zu bemühen der die Chancen der Mitarbeiterentwicklung bei Felbermayr auf den Punkt bringt.

Hunderte Arbeitnehmer-Urteile für seriöses Ergebnis

Für das Ranking der besten Arbeitgeber 2021 wurden mehr als 1.300 österreichische Unternehmen mit mindestens 200 Mitarbeitern in 20 Branchen bewertet und etwa 220.000 Urteile geprüft. Herzstück der Bewertung sei laut Trend eine umfangreiche und unabhängige Befragung von Arbeitnehmern durch das Statistikportal Statista gewesen.

FELBERMAYR

Neue Firmenzentrale in Wels

Im September 2019 begann Felbermayr mit der Errichtung seiner neuen Unternehmenszentrale in Wels-Oberthan. Bereits im Dezember war die 11.000 Quadratmeter große Tiefgarage asphaltiert und wurde mit den Schalungs- und Betonierarbeiten begonnen. Ebenso konnte noch vor Corona auch eine Vielzahl der insgesamt 352 Köcherfundamente für die Stützen zum Einbau der Betonfertigteile hergestellt werden. Die gesamten Baumeisterarbeiten wurden vom Unternehmen selbst durchgeführt, einschließlich der benötigten Transport- und Hebetechnikdienstleistungen. Bis zum September waren die Rohbauarbeiten der drei Hallen für die operativen Bereiche sowie das 8.500 Quadratmeter umfassende Büro- und das Sozialgebäude mit Kinderbetreuungseinrichtung weitestgehend abgeschlossen, sodass mit dem Innenausbau und der Außengestaltung begonnen werden konnte. Derzeit läuft der Innenausbau auf Hochtouren, sodass von einer Fertigstellung im Juli dieses Jahres ausgegangen werden kann.

Der geplante Fertigstellungstermin im Juli kann eingehalten werden

Felbermayr kauft Danner

10. Mai 2021, 15:14 Uhr

Horst Felbermayr und Reinhard Danner bei der Vertragsunterzeichnung. Foto: Felbermayr hochgeladen von Mario Born

Das Bauunternehmen Felbermayr ist mit der Übernahme von Danner um ein Gewerk reicher.

WELS. Zum Hoch-, Tief- und dem Wasserbau kommt bei Felbermayr jetzt auch die Landschaftsgestaltung hinzu. Firmenchef Horst Felbermayr unterschrieb mit Reinhard Danner, Eigentümer des Landschaftsbauunternehmens, den Kaufvertrag. Für Danner ist der Verkauf im Sinne der Nachfolgeregelung eine logische Konsequenz. "Es ging mir vorrangig um den Erhalt der Arbeitsplätze meiner 20 Mitarbeiter, welche teils schon seit Jahrzehnten im Unternehmen sind und nicht um einen möglichst hohen Preis." Zudem ortet Danner auch Synergien, zum Beispiel durch den Einsatz von Kranen bei Dachbepflanzungen oder durch die Notwendigkeit von Erdbauleistungen bei großen Landschaftsbauprojekten im Infrastrukturbau.

Win-win-Situation

Horst Felbermayr teilt diese Argumente und sieht den Kauf als Win-win-Situation: „Das Thema Landschaftsgestaltung erweitert unsere bestehenden Gewerke ideal. Somit können wir jetzt unseren Kunden beispielsweise im Anschluss an die tiefbauorientierte Außengestaltung von Industrieanlagen auch die Begrünung anbieten. Zudem freue er sich auch über die naturnahen Techniken, die bei Danner nach wie vor eingesetzt werden."

Bleibt selbstständig

Operativ betrachtet bleibt das Unternehmen Danner selbstständig und behält auch seinen Namen. Dazu Horst Felbermayr: „Das Unternehmen funktioniert seit Jahrzehnten hervorragend, ich sehe keinen Grund, etwas zu ändern". Lediglich organisatorisch wird es in den „Tiefbau Österreich" eingegliedert. Geleitet wird der Danner Landschaftsbau von Roman Laßmann, ein jahrzehnte-langer Mitarbeiter der Firma Danner. Er wird gemeinsam mit dem Management die Integration der Danner-Kompetenzen und die Erarbeitung von Synergien und neuen Konzepten vorantreiben.

Zusammenarbeit

Übrigens, für eine Zusammenarbeit zwischen Danner und Felbermayr gibt es auch schon entsprechende Referenzen. So zum Beispiel die Errichtung des Kraftwerks Traunleiten in Thalheim bei Wels. Nach Abschluss der Bauarbeiten wurden dort seitens Danner im Natura-2000-Schutzgebiet Maßnahmen zur Schaffung eines Biotops für eine möglichst artenreiche Tier- und Pflanzenwelt geschaffen. Ohne grünen Daumen geht auch in der Bauindustrie nichts mehr.

Felbermayr Bau und Danner Landschaftsbau gehen gemeinsame Wege

Seit wenigen Wochen ist das Bauunternehmen Felbermayr um ein Gewerk reicher. Mit der Übernahme des Unternehmens Danner hat sich ergänzend zum Hoch-, Tief- und dem Wasserbau jetzt auch die Landschaftsgestaltung in das Leistungsangebot des Welser Unternehmens eingereiht.

© FELBERMAYR

Aufspritzbegrünung am Standort des neuen Mutterunternehmens von Danner Landschaftsbau.

Seit mehr als 60 Jahren arbeitet Danner Landschaftsbau im Einklang mit der Natur und beschäftigt sich mit der Begrünung von steilen Hängen, dem Erosionsschutz, Landschaftsbau und der Gestaltung von Außenanlagen im Allgemeinen. Im Zuge des Neubaus der Felbermayr-Zentrale in Wels/Oberthan und der dafür benötigten Außengestaltung kam es nun zur Übernahme. Laut Firmenchef Horst Felbermayr sei der Kauf aufgrund einer jahrzehntelangen Bekanntschaft zwischen den beiden Unternehmerfamilien Danner und Felbermayr zustande gekommen.

Für den ehemaligen Eigentümer des Landschaftsbauunternehmens Reinhard Danner war der Verkauf an Felbermayr im Sinne der Nachfolgeregelung eine logische Konsequenz: „Beim Verkauf ging es mir vorrangig um den Erhalt der Arbeitsplätze meiner 20 Mitarbeiter, die teils schon seit Jahrzehnten im Unternehmen sind und nicht um einen möglichst hohen Preis." Zudem ortet Danner auch Synergien. So zum Beispiel durch den Einsatz von Kranen bei Dachbepflanzungen oder durch die Notwendigkeit von Erdbauleistungen bei großen Landschaftsbauprojekten im Infrastrukturbau.

Kauf als Win-win-Situation

Felbermayr sieht den Kauf als Win-win-Situation: „Das Thema Landschaftsgestaltung erweitert unsere bestehenden Gewerke ideal. Somit können wir jetzt unseren Kunden beispielsweise im Anschluss an die tiefbauorientierte Außengestaltung von Industrieanlagen auch die Begrünung anbieten. Zudem freue er sich auch über die naturnahen Techniken, die bei Danner nach wie vor eingesetzt werden und oftmals eine bewährte Alternative zum Einsatz von Beton und Stahl sind. So zum Beispiel die Errichtung von ingenieurbiologischen Verbauungen mittels Weidenflechtwerk im Wasserbau.

Operativ betrachtet bleibt das Unternehmen Danner selbstständig und behält auch seinen Namen. Lediglich organisatorisch wird es in den „Tiefbau Österreich" eingegliedert. Geleitet wird der Danner Landschaftsbau von Roman Laßmann, ein jahrzehntelanger Mitarbeiter der Firma Danner. Er wird gemeinsam mit dem Management die Integration der Danner-Kompetenzen und die Erarbeitung von Synergien und neuen Konzepten vorantreiben.

Für eine derartige Zusammenarbeit zwischen Danner und Felbermayr gibt es auch schon entsprechende Referenzen. So zum Beispiel die Errichtung des Kraftwerks Traunleiten in Thalheim bei Wels. Nach Abschluss der Bauarbeiten wurden dort seitens Danner im Natura-2000-Schutzgebiet Maßnahmen zur Schaffung eines Biotops für eine möglichst artenreiche Tier- und Pflanzenwelt geschaffen.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels ist mit 69 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 2750 Fachkräfte, die 2019 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 507,5 Mio. Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Vorbeigeschrammt

SCHWERTRANSPORT: Die Corona-Pandemie, viele Regularien und die Digitalisierung haben es den Schwertransport-Logistikern 2020 nicht gerade leicht gemacht. Trotzdem hat sich die Branche nicht unterkriegen lassen. *Verkehr* hat bei drei Top-Schwertransport-Partnern genauer nachgefragt.

VON JOSEF MÜLLER

Infolge der Pandemie haben sich seit März des Vorjahres die Vorzeichen für die heimische Schwertransport-Logistikbranche gravierend verändert. Zahlreiche Veranstaltungen wie Festivals und Konzerte im großen Stil fanden nicht statt, weil das öffentliche Leben rigoros zurückgefahren wurde. Das bekamen die betroffenen Schwertransport-Unternehmen wirtschaftlich deutlich zu spüren, doch von einem Wehklagen ist die Branche weit entfernt.

FELBERMAYR

Zwar sind die Aufträge aus dem Veranstaltungsbereich fast zur Gänze auch bei dem oberösterreichischen Schwertransportunternehmen aus Wels weggebrochen, doch im Gegensatz dazu sind „unsere Aufträge im Baubereich gut gelaufen – uns ging es den Umständen entsprechend gut", so Peter Stöttinger, Geschäftsführer von Felbermayr Transport und Hebetechnik, zurück auf die Zeit von März 2020 bis März 2021: „Wir haben die angebotenen Unterstützungen wie Kurzarbeit genutzt in jenen Bereichen, wo es notwendig war, aber unsere Kapazitäten haben wir weiterhin aufrechterhalten." Schwertransporte abzuwickeln, verlangt viel Know-how und Vorarbeit: Bei der Planung setzt man bei Felbermayr daher auf Laseraufnahmen der Ist-Situation mit 3D-Simulation. So kann man den Kunden ein realistisches Bild der anstehenden Transporttätigkeiten liefern. Bei der Fahrzeugtechnik habe man die Hand am Puls der Zeit und entwickle eigene Konzepte in Zusammenarbeit mit langjährigen Lieferanten.

Problem: Infrastruktur

Nicht zufrieden ist Stöttinger mit der „kontinuierlichen Verschlechterung der Transport-Rahmenbedingungen auf der Straße" und meint damit in erster Linie den schlechten Zustand der Infrastruktur. Dies hänge zum einen damit zusammen, dass in vielen Ländern Europas die nach dem Zweiten Weltkrieg geschaffene Verkehrsinfrastruktur ihr Lebenszeitende erreicht hat und deren Erneuerung nur schleppend vorankommt. Zum anderen würde die europäische Verkehrspolitik oft auf die Nische Schwertransport vergessen, obwohl diese für die exportorientierten Industrien von großer Bedeutung ist. Straße, Schiene und Schiff sind für Schwertransporte durchaus gut geeignet, doch wo keine Binnenwasserwege vorhanden sind oder auf der Schiene wegen der technischen Einschränkungen keine Schwergüter transportiert werden können, bleibt die Straße als einzige Alternative übrig. Daher sollten Regeln mit Augenmaß getroffen werden, damit in Europa kein Wettbewerbsnachteil entsteht. Stöttinger: „Richtlinien werden für den Standard-Sattelzug im Ausmaß von 16,5 Metern gemacht; diese Vorschriften gelten aber für jeden Lkw jeder Länge und Größe, und der Schwertransport hat dann letztlich damit zu kämpfen." Grundsätzlich laufe die Zusammenarbeit mit den Behörden aber gut, wobei die Digitalisierungskonzepte im Bereich Schwertransportgenehmigungen für die Straße nicht in allen europäischen Ländern Verbesserungen für die Transporteure gebracht haben, sondern teilweise sogar Verschlechterungen, so die Wahrnehmung des Managers.

Regulierungswahnsinn

Felbermayr ist nicht nur auf Straße und Schiene angewiesen, sondern hat mit seinen Schwergutterminals an Rhein und Donau leistungsfähige Optionen geschaffen, um mit Transporten auf das Wasser auszuweichen. Stöttinger: „Sehr hilfreich wäre eine Harmonisierung der gesetzlichen Rahmenbedingungen, am besten nicht entlang des kleinsten gemeinsamen Nenners." So kann es in der Praxis vorkommen, dass man bei einem Transport mit nur einem deutschen Begleitfahrzeug bis zur österreichischen Grenze kommt und ab hier dann aber mit vier österreichischen weiterfahren muss. Hier könnte durch eine Harmonisierung im Zuge einer „best practise"-Prüfung unter Berücksichtigung von regionalen Besonderheiten der Schwertransport und damit auch der Warenaustausch zwischen den europäischen Ländern deutlich vereinfacht werden.

Angeregt durch die Investitionsförderungen der Bundesregierung wird Felbermayr in diesem Jahr umfangreiche Investitionen in die Erneuerung der Betriebsausstattung tätigen. „Unser Dienstleistungsportfolio haben wir durch die Gründung der Abteilung Felbermayr Engineered Solutions erweitert. Dort legen wir den Fokus auf die Entwicklung und Umsetzung hochkomplexer Lösungen für unsere Projektkunden", betont Stöttinger.

Landschaftsgestaltung

Bauunternehmen Felbermayr ist nach einem „friendly takeover“ um ein Gewerk reicher.

Mit der Übernahme des oberösterreichischen Unternehmens Danner hat sich ergänzend zum Hoch-, Tief- und dem Wasserbau jetzt auch die Landschaftsgestaltung in die Gewerke des Welser Unternehmens eingereiht. Der ehemalige Eigentümer Reinhard Danner hatte zuvor schon einige Kaufangebote ausgeschlagen, für ihn musst das Gesamtpaket passen: „Beim Verkauf ging es mir vorrangig um den Erhalt der Arbeitsplätze meiner 20 Mitarbeiter und nicht um einen möglichst hohen Preis.“ Horst Felbermayr sieht den Kauf als Win-win-Situation: „Das Thema Landschaftsgestaltung erweitert unsere bestehenden Gewerke ideal. Somit können wir jetzt unseren Kunden beispielsweise im Anschluss an die tiefbauorientierte Außengestaltung von Industrieanlagen auch die Begrünung anbieten.“ Operativ betrachtet, bleibt das Unternehmen Danner selbstständig und behält auch seinen Namen.

Felbermayr

V. l.: Stefan Hielle (GF Felbermayr Bau), Roman Laßmann (Danner Landschaftsbau) und Felbermayr-Bereichsleiter Bernhard Strasser.

Überraschende Auszeichnung

Für die Eigentümer selbst unerwartet wurde Felbermayr als Top-Arbeitgeber im Bereich Verkehr und Bau ausgezeichnet – denn mit Goodies und PR darauf hingearbeitet hat man nicht.

Abgesehen von Skitagen, Betriebsausflügen und Fortbildungsmaßnahmen sowie wöchentlichen Lauftreffs gab es bisher keine Programme zur Mitarbeiterbindung, schon gar nicht mit werblichem Charakter. Auch auf einen aufwendig gestalteten Firmenauftritt auf den Social-Media-Plattformen wurde bislang verzichtet.

„Es freut uns, dass eine ehrliche und wertschätzende Haltung, wie wir sie zusammen mit unseren Geschäftsführern und leitenden Mitarbeitern praktizieren, Wirkung zeigt," sind sich CEO Horst Felbermayr und seine, seitens der Geschäftsführung für Personal verantwortliche, Frau Andrea einig. Damit setzen Sie auch das Lebenswerk und die Intention des im Vorjahr verstorbenen Firmengründers und Vaters von Horst Felbermayr fort. Dieser hat zusammen mit seiner Gattin Gisela das Unternehmen aufgebaut.

© FELBERMAYR

Groß ist die Freude vor allem, weil die Bewertung sozusagen unter erschwerten Bedingungen zustande gekommen ist. Denn am Standort der Firmenzentrale in Wels stößt das Unternehmen schon seit längerem an seine räumlichen und infrastrukturellen Grenzen.

Von der Baulust gepackt

Die Arbeiten an der neuen Felbermayr-Unternehmenszentrale in Wels-Oberthan sollen im Juli dieses Jahres abgeschlossen sein.

Im September 2019 begann Felbermayr mit der Errichtung seiner neuen Unternehmenszentrale in Wels-Oberthan. Derzeit läuft der Innenausbau auf Hochtouren, sodass von einer Fertigstellung im Juli dieses Jahres ausgegangen werden kann. Als „sehr sportlich" kommentierte Bauleiter Christian Daxer vom Felbermayr-Hochbau zu Beginn der Bauaktivitäten den Zeitplan im November 2019, noch nicht wissend, mit welchen Hindernissen er und seine Mitarbeiter im Frühjahr des darauffolgenden Jahres noch konfrontiert werden würden. Doch noch ging es zügig voran; bereits im Dezember war die 11.000 Quadratmeter große Tiefgarage asphaltiert. Ebenso konnte im alten Jahr auch noch eine Vielzahl der insgesamt 352 Köcherfundamente für die Stützen zum Einbau der Betonfertigteile hergestellt werden.

Lockdown verzögerte Bauarbeiten

Mitte März 2020 kam es dann zum Lockdown. Corona hatte Österreich erreicht und dazu geführt, dass die Arbeiten für die mit mehr als 50 Millionen Euro bislang größte Einzelinvestition des Unternehmens für rund drei Wochen eingestellt werden mussten. „Zu dieser Zeit war es nicht vorhersehbar, wie es weitergehen wird", sagt Daxer und erinnert an geschlossene Grenzen und fehlenden Materialnachschub. Durch das Umsetzen geltender Verordnungen und eines entsprechenden Sicherheitskonzeptes sei es allerdings gelungen, die Arbeiten nach dem etwa dreiwöchigen Lockdown langsam wieder aufzunehmen. Doch ein durch Grenzschließungen eingeschränkter Personenverkehr und Quarantänebestimmungen machten auch die dringend benötigten Arbeiter auf der Baustelle rar. „Denn nur mit heimischen Mitarbeitern ist ein solches Projekt nicht zu stemmen", merkt Daxer an und fügt hinzu, dass für einige Wochen auch der Materialnachschub nahezu zum Erliegen gekommen war. Bis zum Sommer war es aber dann gelungen, einen Großteil der verlorenen Zeit wieder aufzuholen, sodass Mitte Juli eine coronabedingt reduzierte Gleichenfeier abgehalten werden konnte. Bis zum September waren die Rohbauarbeiten der drei Hallen für die operativen Bereiche sowie das 8.500 Quadratmeter umfassende Büro- und das Sozialgebäude mit Kinderbetreuungseinrichtung weitestgehend abgeschlossen, sodass mit dem Innenausbau und der Außengestaltung begonnen werden konnte. „Ich bin froh, dass wir das gemeinsam noch so gut hinbekommen haben", freut sich Daxer.

Jetzt noch mehr „Power“ bei der Felbermayr Gruppe

Für die schwierigsten Aufgaben des Transportgewerbes setzt der Spezialist für Schwer- und Sondertransporte auf die Kraft des Scania V8-Motors.

Die Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co KG (Wels) hat mit dem vierachsigen Scania 770 S weltweit die erste Schwerlast-Sattelzugmaschine der neuen Scania V8-Generation übernommen. Für das österreichische Schwertransportunternehmen ist der „King of the Road“ ein Aushängeschild für Innovationsfreude und Zukunftsorientierung.

„Natürlich ist bei uns die Leistung wichtig, da wir mit sehr schweren Lasten unterwegs sind. Da ist es notwendig, dass wir solche Fahrzeuge im Einsatz haben“, betont CEO Horst Felbermayr. Zuverlässigkeit und Leistungsstärke wie die des Scania 770 S wären für sein Unternehmen einfach notwendig, um die anspruchsvollsten Transportaufgaben und die verschiedensten Kundenwünsche bestens zu erfüllen.

Mit dem Neuzugang in den Felbermayr-Fuhrpark setzt das Unternehmen eine bereits seit 15 Jahren bestehende Partnerschaft mit Scania fort. In dieser Zeit hat das Transport- und Hebetechnikunternehmen an die 300 Fahrzeuge mit dem Greif im Signet eingesetzt.

Für Manfred Streit, Direktor Scania Österreich, ist die Auslieferung des Scania 770 S an die Firma Felbermayr ein weiterer Meilenstein, sowohl in der Kundenbeziehung als auch für Scania Österreich Ges.m.b.H., die 2021 das 50-jährige Firmenbestehen feiert. „Das Fahrzeug ist prädestiniert dafür, die kompliziertesten Aufgaben in der hochsensiblen Transport- und Logistikbranche zu lösen. Modernste Technik, modernstes Getriebe – einfach das stärkste Serienmodell am Markt“, konstatiert er.

Mit einem maximalen Drehmoment von 3.700 Newtonmetern verfügt der Scania 770 S A8x4/4NB über ein Gesamtzuggewicht von 175 Tonnen. Neben all der Kraft und Transportkapazität setzt der „King of the Road“ auch hinsichtlich des Verbrauchs und Fahrkomforts Maßstäbe. Der V8-Motor erhielt eine umfassende Überarbeitung und ist, je nach Version, drei bis sechs Prozent effizienter als die Vorgängergeneration.

In den Werkstätten von Felbermayr erfolgen noch spezielle Einbauten: So wird eine Zentralschmieranlage für die automatische Schmierung von beispielsweise Sattelkupplungen und Federbolzen bei den Achsaufhängungen eingebaut. Für die zahlreichen Sonderaufgaben dieses Fahrzeuges ist außerdem eine entsprechende Lichtausstattung für die Ausleuchtung von Arbeitsbereichen, etwa für das Be- und Entladen sowie in der Transportüberwachung, notwendig.

Horst Felbermayr, CEO Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co KG und Manfred Streit, Dirketor Scania Österreich.

Bild: Scania

www.felbermayr.cc **www.scania.com**

Bullish sentiment on recovery prospects

Project logistics work in support of the civil engineering sector is set to get a significant boost this year. Economic recovery will be stimulated by the resumption of developments delayed by Covid-19 and anticipated additional investment in infrastructure by many governments. *Phil Hastings* reports.

The scale of any anticipated upturn in civil engineering work looks likely to remain at least partially constrained by continuing uncertainty over how long the world will take to get Covid-19 under control and resume normal industrial activity, according to some project logistics providers.

There is also the related issue of how much finance will actually be available from cash-strapped governments and the private sector for investment in infrastructure projects.

The net result is that the current overall demand for global civil engineering project logistics services is patchy, with some industry markets and geographical areas doing better than others.

Austria-headquartered transportation group Felbermayr has 27 operational subsidiaries providing transport/lifting technology and civil/structural engineering for infrastructure projects throughout Europe and worldwide.

Reluctance to invest

Wolfgang Schellerer, the company's general manager, said: "There are some projects happening in the infrastructure sector but at the moment there is a reluctance to invest in private industry projects because people remain uncertain about the further impact of Covid-19."

There are some projects happening in the infrastructure sector but at the moment there is a reluctance to invest in private industry projects...

– Wolfgang Schellerer, Felbermayr

ÖVZ

DAS ERSTE TÄGLICHE E-PAPER MIT NACHRICHTEN AUS DER WELT DER LOGISTIK

EDITION NEWS

29.Juni 2021

Bild: Felbermayr - Besim Kasami

GROSS UND PRÄCHTIG: NEUE FIRMENZENTRALE DER FELBERMAYR GRUPPE

PHILORO EDELMETALLE
VARTA AG
FELBERMAYR GRUPPE
EU - BINNENSCHIFFFAHRT
WÜRFEL SPEDITION
DPDGROUP
HAPAG LLOYD TRADELENS

Bild: Felbermayr - Vogel AV

Groß und prächtig: Neue Firmenzentrale der Felbermayr Gruppe

Die mit mehr als 50 Mio. Euro bislang größte Einzelinvestition des Familienunternehmens wurde erfolgreich abgeschlossen.

Sechs Lkw waren in den vergangenen Tagen in Wels im Einsatz, um die Übersiedelung der Felbermayr Firmenzentrale von der Machstraße in die rund acht Kilometer entfernte Voralpenstaße zu gewährleisten. Rund 6.000 Umzugkartons mit Büromaterialien sind dabei durch die Hände von 40 Möbelpackern gegangen.

Beachtliches haben auch die Mitarbeitenden der Firmen Felbermayr Transport und Hebetechnik sowie Felbermayr Bau geleistet. So wurden parallel zum Tagesgeschäft Fuhrpark und Werkstätte übersiedelt. Sportlich ging es bei der IT-Inbetriebnahme zu. Von 14 Technikern wurden an einem Tag insgesamt 200 Kilometer im Gebäude absolviert – belegt durch Schrittzähler.

Nach langjähriger Phase der Standortsuche hat der Bau der neuen Felbermayr-Zentrale im September 2019 begonnen. Der Rohbau, die Außenanlagen, sowie die Tiefbauarbeiten wurden intern durch die Felbermayr-Geschäftsfelder Bau, sowie Transport- und Hebetechnik realisiert. Auf dem 100.000 m² großen Areal beträgt die verbaute Fläche 40.000 m².

In den neuen Büros, Werkstätten und Hallen finden rund 700 Mitarbeitende ihren Arbeitsplatz. Zum eigenen Sozialgebäude gehören eine Kinderbetreuungseinrichtung, ein Fitnessbereich und ein Mitarbeiterrestaurant. Alle Bauteile sind durch die Tiefgarage, die Platz für 400 Pkw bietet, unterirdisch verbunden.

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

www.felbermayr.cc

WERBUNG

TOP EXPERTEN

Immobilien

KURIER-Grafik: Künz, Eber

UNTERNEHMEN

3SI Immogroup GmbH
ARE Austrian Real Estate GmbH
Arnold Immobilien GmbH
ARWAG Holding AG
Bernegger GmbH
Bundesimmobiliengesellschaft
BUWOG Group GmbH
CA Immo AG
DWK Die Wohnkompanie GmbH
EHL Immobilien Management GmbH
Engel & Völkers Wien
Felbermayr Holding GmbH
GESIBA
GLORIT BAUSYSTEME GmbH
GOLDBECK RHOMBERG GmbH
HABAU
Handler Bau GmbH
Hefel Wohnbau AG
Hilti & Jehle GmbH
i+R Bau GmbH
IMMO-CONTRACT
IMMOFINANZ AG
Implenia AG
Innsbrucker Immobilien GmbH & CoKG
INVESTER – United Benefits GmbH
J & P Immobilienmakler GmbH
Kieninger GesmbH
Kollitsch-Bau GmbH
Leyrer + Graf Baugesellschaft m.b.H.
Lieb Bau Weiz GmbH & Co KG
Mischek Bauträger Service GmbH
Otto Immobilien GmbH
Pittel+Brausewetter Holding GmbH
Porr AG
Raiffeisen Immobilien Österreich
Re/Max Austria
Rhomberg Bau GmbH
Rubner Holzbau GmbH
S IMMO AG
Salzburg Wohnbau GmbH
SIGNA Holding
Spiegelfeld Immobilien GmbH
Steiner-Bau GesmbH
Strabag AG
STRABAG Real Estate GmbH
SÜBA Bau- und Baubetreuung
Swietelsky AG
Team Rauscher Immobilien GmbH
Unger Stahlbau Ges.m.b.H.
Value One Immobilien Management
WIEHAG GmbH
Wien 3420 Aspern Development AG
Wimberger Bau GmbH
ZIMA Holding AG

PSA Breakbulk and Felbermayr team up

1 July 2021

PSA Breakbulk and Felbermayr will jointly operate the 15-ha site beside Churchill Dock South at the port of Antwerp.

PSA Breakbulk secured the concession after the port launched a tender at the end of last year, requesting breakbulk activities.

Dennis Verbeeck, general manager PSA Breakbulk, said: "In addition to the focus on steel, we will work out a project cargo ecosystem together with **Felbermayr** (now a shareholder of PSA Breakbulk) with a logistics hub and one-stop-shop for large-scale project cargo. The planned crane with a lifting capacity of 750 tonnes will contribute to the realisation of the project."

The port authority added that with PSA Breakbulk and Felbermayr, it has consolidated Churchill Dock's position as one of the most important sites for breakbulk in Antwerp.

Jacques Vandermeiren, ceo at the port of Antwerp, said: "The joint project by these two firms (PSA Breakbulk and Felbermayr Holding), has been founded on concrete commitments, which are fully aligned with the intended concession objective. Breakbulk generates a high added value in our port's portfolio, so it's crucial that we continue to highlight these goods."

Übergabe des neuen Flaggschiffs: Horst Felbermayr (Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co. KG, l.) und Manfred Streit (Scania Österreich).

Neue Schwerlast-Generation

Die Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co. KG hat mit einem Scania 770 S weltweit die erste Schwerlast-Sattelzugmaschine der neuen Scania-V8-Generation übernommen.

Mit dem 770 PS starken Scania 770 S hat Felbermayr eine Weltpremiere in den Fuhrpark übernommen. Mit der Auslieferung des Vierachsers ist nicht nur der stärkste Serien-Lkw, sondern auch die weltweit erste Schwerlast-Sattelzugmaschine des neuen Modells im Einsatz. Für das österreichische Schwertransportunternehmen in Wels ist der „King of the Road“ nach Hersteller- und eigener Aussage ein Aushängeschild für Innovationsfreude und Zukunftsorientierung. „Natürlich ist bei uns die Leistung wichtig, da wir mit sehr schweren Lasten unterwegs sind. Da ist es notwendig, dass wir solche Fahrzeuge im Einsatz haben“, betont CEO Horst Felbermayr. Zuverlässigkeit und Leistungsstärke, wie die des Scania 770 S, wären für sein Unternehmen einfach notwendig, um die anspruchsvollsten Transportaufgaben und die verschiedensten Kundenwünsche bestens zu erfüllen. Mit dem Neuzugang im Felbermayr-Fuhrpark setzt das Unternehmen eine bereits seit 15 Jahren bestehende Partnerschaft mit Scania fort. In dieser Zeit hat der Transportspezialist an die 300 Fahrzeuge mit dem Greif im Signet erfolgreich eingesetzt.

Gesamtzuggewicht von 175 t.

Für Manfred Streit, Direktor Scania Österreich, ist die Auslieferung des Scania 770 S an die Firma Felbermayr ein weiterer Meilenstein, sowohl in der Kundenbeziehung als auch für Scania Österreich Ges. m. b. H., die 2021 das 50-jährige Firmenbestehen feiert. Mit einem maximalen Drehmoment von 3700 Nm verfügt der Scania 770 S A8x4/4NB über ein Gesamtzugge-

Weltpremiere in Wels: Der erste vierachsige Schwerlast-Scania 770 S der neuen Motorengeneration wartet auf die ersten Einsätze. Fotos: Scania

wicht von 175 t. Neben all der Kraft und Transportkapazität setzt der King of the Road auch hinsichtlich des Verbrauchs und Fahrkomforts Maßstäbe. Der V8-Motor erhielt eine umfassende Überarbeitung und ist, je nach Version, nach Herstellerangaben drei bis sechs Prozent effizienter als die Vorgängergeneration. Und auch im Innenraum will Scania den Fahrer*innen noch mehr Komfort bieten: Neben dem neuen Fahrerhaus-Design und der verbesserten Bedienung wird auch eine Wohlfühleinrichtung geboten wie etwa TV, Kühlschrank, Mikrowelle und Kaffeemaschine – fast alles ist möglich.

Branchenspezifische Ausstattung. In den Werkstätten von Felbermayr erfolgten für die anstehenden Schwerlasteinsätze noch maßgeschneiderte Einbauten: So ist eine Zentralschmieranlage für die automatische Schmierung von beispielsweise Sattelkupplungen und Federbolzen bei den Achsaufhängungen eingebaut. Darüber hinaus erfolgte eine entsprechende Lichtausstattung des Fahrzeugs für die Ausleuchtung von Arbeitsbereichen, etwa für das Be- und Entladen sowie in der Transportüberwachung. Schließlich muss für den anspruchsvollen Einsatz alles passen.

Fahrer Andreas Hintringer freut sich mit seinen 35 Jahren Berufserfahrung verständlicherweise, diese besondere Sattelzugmaschine als Erster fahren zu dürfen. Er war bisher mit einem Scania S 730 unterwegs, mit dem er 90.000 km pro Jahr absolviert hat und der ihn nie im Stich gelassen hat. Auf dem Felbermayr-Firmenareal fällt sein Urteil bereits nach wenigen Fahrmetern mit dem Scania 770 S eindeutig aus: „Eine Wucht! Das ist eine Klasse für sich.“

071 AZ 7500 St. Moritz
128. Jahrgang
Samstag, 19. Juni 2021

Engadiner Post
POSTA LADINA

Amtliches Publikationsorgan der Region Maloja und der Gemeinden Sils, Silvaplana, St. Moritz, Celerina, Pontresina, Samedan, Bever, La Punt Chamues-ch, Madulain, Zuoz, S-chanf, Zernez und Scuol. Informationsmedium der Regionen Bergell, Oberengadin, Engiadina Bassa, Samnaun und Val Müstair.

Stück für Stück zum neuen Hochspannungsmasten

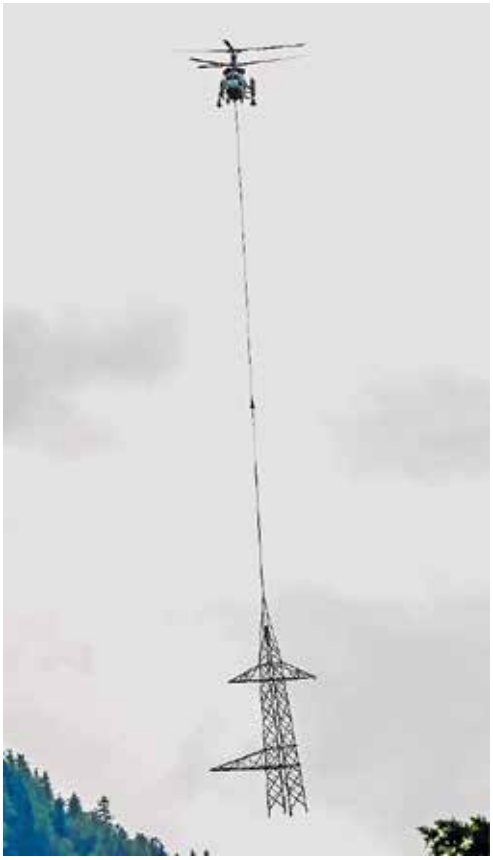
Foto: Jon Duschletta

Seite: 3

Swissgrid beseitigt Engadiner Stromengpass

Seit April laufen die Montagearbeiten an den Masten der 380 kV-Leitung zwischen Zernez und La Punt auf Hochtouren. Sobald 2022 auch der zweite Abschnitt von Zernez nach Pradella ausgebaut ist, verschwindet ein massgeblicher Verbindungsengpass im Leitungsnetz von Swissgrid.

JON DUSCHLETTA



Ein zweimotoriger Schwerlasthelikopter, Typ Kamov von Swiss Helicopter, fliegt eine Mastspitze zu Tal (links). Der Wiederaufbau erfolgt bei diesem Beispiel via Autokran und der wichtigen Arbeit des «Bodenpersonals». Den Bildern ist ein Video hinterlegt. Fotos: Jon Duschletta/Video: Swissgrid

Das bestehende Leitungstrassee der 380 kV-Höchstspannungsleitung von Swissgrid stellt zwischen Pradella bei Scuol und La Punt Chamues-ch einen eigentlichen Stromengpass dar. Auf diesem 50 Kilometer langen Leitungsabschnitt verläuft nur eine einzige dreiphasige 380 kV-Leitung, heisst, es ist nur die eine Seite der Masten belegt.

Mit dem Ausbau und der Verdoppelung der Kapazität kommt die schweizerische Netzbetreiberin Swissgrid ihrem Auftrag nach, für den Abtransport des von den Engadiner Kraftwerken AG produzierten Stroms zu sorgen, aber auch für stabile Netze, Sicherheit in der Stromversorgung und auch für genügend Transitkapazitäten im europäischen Stromaustausch zwischen der Schweiz, Österreich und Italien.

Um dies erreichen zu können, sind umfangreiche Arbeiten an der Höchstspannungsleitung vonnöten. Verteilt auf dem 50 Kilometer langen Leitungsabschnitt stehen 127 Masten von 50 und mehr als 80 Metern Höhe. 93 dieser bestehenden Masten müssen standortgebunden ersetzt, 32 verstärkt respektive erhöht und zwei im Gebiet von Pradella neu gebaut werden. Neben dem neuen Leitungsstrang werden auch die bestehenden, über 50-jährigen Leitungen durch neue ersetzt. Dies erfolgt, sobald der neue Leitungsstrang erstellt und in Betrieb genommen worden ist. Die Projektkosten betragen alleine für den Abschnitt zwischen Pradella und La Punt 120 Millionen Franken.

Aufgrund der Wichtigkeit der Stromleitung sind Swissgrid und die fünf am Ausbau beteiligten Firmen mit insgesamt über 120 Montagespezialisten an enge, sogenannte Abschaltfenster gebunden. Ein solches ist aktuell offen, während im Juli und August sowie über den Winter die Arbeiten ruhen müssen und die Leitung wieder in Betrieb genommen wird. Wie Swissgrid-Projektleiter Robert Widmer am Freitagvormittag bei einem Augenschein vor Ort in Zernez sagte, soll die neue Leitung bis Ende 2022 fertiggestellt sein. Im 2023 folgt dann noch der grüne Schutzanstrich der Masten zwischen Zernez und Pradella. Über das gesamte Projekt gesehen werden bis dahin 240 Sattelschlepper über 5000 Tonnen Stahl ins Engadin gebracht haben, 615 Kilometer neue Leiterseile und auch ein neues Erdseil mit 144 Glasfasern. In den Jahren 2017 bis 2019 wurden im Projektperimeter vorgängig die Fundamente der Masten verstärkt.

Diverse Folgeprojekte stehen an

Das Netzprojekt Pradella – La Punt ist Teil des Ausbaus des strategischen Netzes von Swissgrid – ein Grossprojekt mit diversen Einzelprojekten und Kosten von rund 2,5 Milliarden Franken. Christoph Fischer, Leiter Netzprojekte Schweiz, wies darauf hin, dass auf den Kanton Graubünden bezogen noch weitere Folgeprojekte nötig sind. So die Prüfung, ob im Bereich des Rutschhangs von Brienz die bestehende Leitung auf die andere Talseite verschoben oder gar verkabelt werden kann, dann der geplante Ersatz eines rund zehn Kilometer langen Leitungsabschnitts zwischen Marmorera und Tinizong und die Sanierung der bestehenden und ebenfalls in die Jahre gekommene Albulaleitung zwischen La Punt Chamues-ch und Sils im Domleschg.

So umweltschonend wie möglich

Zurück zu den aktuellen Arbeiten: In Sichtweite von Zernez wurden in den letzten Tagen alte Masten Stück für Stück demontiert und von Spezialhelikoptern von Suisse Helicopter auf vorbereitete Sammelplätze geflogen. Diese Stahlteile werden anschliessend dem Recycling zugeführt. Unmittelbar danach begannen die Montagespezialisten mit dem Aufbau der neuen Masten. Beispielsweise am Masten Nr. 70. Dieser wird rund 58 Meter hoch und ist damit einer der kleinsten Masten des Leitungsabschnitts. In schwindelerregender Höhe montieren an diesem Vormittag vier Arbeiter die per Autokran hochgehievten und teilweise schon vormontierten Stahlteile.

Dies alles geschieht ab einer provisorisch erstellten Baupiste, welche über die Wiese gelegt wurde. Christoph Fischer beruhigt: «Alle Baupisten werden selbstverständlich zurückgebaut, und die Landwirte werden für die Ernteausfälle entschädigt.» Die Bauarbeiten werden aber auch vom Bundesamt für Umwelt und dem Eidgenössischen Starkstrominspektorat ESTI begleitet und periodisch kontrolliert, letztmals vor zwei Wochen. «In Sachen Umwelt gehen wir aber noch weiter, wir haben ein Wildtierschutzkonzept ausarbeiten lassen, richten uns nach den Angaben von Umweltbaubegleitung und auch der bodenkundlichen Baubegleitung.» So fanden im Vorfeld mit Mitarbeitern der Vogelwarte Sempach ornithologische Begehungen statt und auch Spurentaxationen. «Auf dieser Basis wurden auch die zeitlichen Flugfenster für Transportflüge definiert. Immer ein bisschen Helikopterlärm wäre ganz schlimm gewesen, dafür konnte in den freigegebenen Flugzeiten intensiver geflogen werden», so Widmer.

Und das Netzprojekt Pradella–La Punt hat noch einen ganz anderen Umwelt- und Wirtschaftsaspekt zutage gefördert: Als Ersatzmassnahme für den Ausbau der Höchstspannungsleitung unterstützte Swissgrid die Erdverkabelung der früheren 110-kV-Freileitung durchs Engadin massgeblich. Im Zuge dieser werden rund 1100 Holzmasten aus dem Engadiner Landschaftsbild verschwinden, und gleichzeitig wird der Ausbau des Breitbandnetzes vorangetrieben werden können.

Weiterführende Informationen unter: www.swissgrid.ch Netzprojekte.

Von links: So zeigte sich das Bild der einseitig belegten Höchstspannungsleitung bis heute. Ein Mast ohne Leitungsstrang und ein demontierter Mast auf dem Sammelplatz.

Bild: PSA Breakbulk

Felbermayr Gruppe engagiert sich im Hafen Antwerpen

Der Welser High & Heavy-Spezialist, Haeger & Schmidt Logistics und PSA Antwerp bündeln ihre Kompetenzen im Gemeinschaftsunternehmen PSA Breakbulk NV.

Die österreichische Felbermayr Gruppe und Haeger & Schmidt Logistics investieren gemeinsam mit PSA Antwerp in den Terminalbetreiber PSA Breakbulk NV, der künftig als Joint Venture geführt wird. Diese nachhaltige Anlage untermauert die führende Position des Unternehmens im Breakbulk-Segment im Hafen Antwerpen und ermöglicht es, die Position im Markt für Projektladung und Schwergut zu stärken. Das Coil Terminal NV, an dem PSA Breakbulk NV bereits zuvor beteiligt war, wird künftig als Teil des Joint Ventures unter dem Namen PSA Breakbulk NV weitergeführt. Die beiden eng miteinander verflochtene Terminalbetreiber gehören zu den führenden Stahlhubs.

Offizieller Start für das Voint Venture ist der 14. Juli 2021. Zu diesem Datum treten der High & Heavy-Spezialist Felbermayr und Haeger & Schmidt Logistics neben dem Unternehmen PSA Antwerp dem Joint Venture PSA Breakbulk NV bei. Die beteiligten Parteien werden gemeinsam in das erforderliche Equipment und in die Organisation auf dem Churchill-Dock investieren, auf dessen Gelände PSA Breakbulk angesiedelt ist.

Das Engagement der Partner bei der PSA Breakbulk NV bestätigt die führende Position des Termialbetreibers beim Umschlag von Stückgut und Stahl im Hafen Antwerpen. Darüber hinaus ermöglicht die neue Gesellschafterstruktur dem Unternehmen, seine Position im Projektladungs- und Schwergut-

►

www.felbermayr.cc **www.haegerundschmidt.com** **www.psa-breakbulk.com**

markt zu stärken und damit eine Erweiterung und Optimierung der gesamten Wertschöpfungskette zu erreichen.

Horst Felbermayr, CEO der Unternehmensgruppe Felbermayr: „Dieser Zusammenschluss, Hand in Hand mit einem starken und erfahrenen Partner, ist ein sehr wichtiger Schritt in unserer künftigen Entwicklung im Hinblick auf die Erweiterung unserer Wertschöpfungskette. So können wir optimierte Lösungen für unsere Kunden schaffen und unsere gut etablierten Hinterlandterminals mit Antwerpen verbinden.“ Insbesondere eröffne dieses Engagement den Zugang zu einem internationalen Seehafen und unterstütze die Entwicklung von Felbermayr Engineered Solutions.

Jan Van Mossevelde, MD PSA Antwerp: „Wir freuen uns sehr über diese Partnerschaft mit Felbermayr, dem führenden europäischen Schwerguttransport- und Kranspezialisten. Im Laufe der Zeit werden wir einen Abstellbereich für den chemischen und petrochemischen Sektor für Schwergutteile schaffen. Wir führen neu das ‚Project Cargo Ecosystem Concept‘ ein, eine Dienstleistung, von der wir erwarten, dass sie dem Breakbulk-Segment neue Impulse geben wird."

Haeger & Schmidt Logistics mit Hauptsitz in Duisburg gehört seit 2013 zur Felbermayr Gruppe und zählt zu den führenden Logistikdienstleistern mit Fokus auf nachhaltige Transportkonzepte für Container, Stahlprodukte, Schwergut und Projektladung entlang des Rheinkorridors. Rund 200 Mitarbeitende sind in den Geschäftsbereichen Binnenschifffahrt, Projekte, Hafenlogistik, Intermodal, Spedition und Shortsea tätig.

PSA Breakbulk ist einer der führenden Stückgut-Terminalbetreiber im Hafen Antwerpen mit einem jährlichen wasserseitigen Umschlagvolumen von circa 2,4 Mio. Tonnen. Das Terminal (26 Hektar) am Churchill Dock Nord bietet 40.000 m² Lagerhallen, die mit Brückenkränen ausgestattet sind. Das eigene Schienennetz auf dem Gelände ermöglicht einen multimodalen Betrieb.

Bild: PSA Breakbulk

www.felbermayr.cc **www.haegerundschmidt.com** **www.psa-breakbulk.com**

THB
TÄGLICHER HAFENBERICHT

Freitag, 2. Juli 2021
C 6512
74. Jahrgang

№125

KREUZFAHRT MSC Cruises lobt Kiels Pragmatismus – Ostseehafen ist für italienische Reederei Top-Adresse ■ SEITE 3

FRACHTABSCHLÜSSE Bunge beschäftigt den 82.099-tdw-Capesizer „NBA Magritte" für 38.000 Dollar pro Tag ■ SEITE 5

KARRIERE UK Chamber of Shipping ernennt neue Chief Executive – Sarah Treseder folgt auf Bob Sanguinetti ■ SEITE 7

Foto: Hafen Antwerpen

Im Herzen des Antwerpener Hafens, auf dem rechten Scheldeufer gelegen: das Churchilldok. Es wurde 1966 eingeweiht und gilt als Zentrum für Breakbulk-Aktivitäten

Antwerpen stärkt die Breakbulk-Kompetenz

Österreichischer Schwergutspezialist beteiligt sich an PSA Breakbulk NV – 750-Tonnen-Kran wird beschafft

Die Antwerpener Hafenverwaltung hat nach eigener Bewertung eine bedeutende Weichenstellung zur erfolgreichen Weiterentwicklung des traditionell wichtigen Breakbulk-Segments vollzogen.

Sie betrifft einen historisch gewachsenen Hafenbereich auf dem rechten Scheldeufer, und zwar das Hafenbecken „Churchilldok". Es wurde 1966 in Betrieb genommen.

Im Rahmen einer im Herbst 2020 gestarteten Ausschreibung wurde für ein 15 Hektar großes Areal im Süd-Abschnitt des lang gestreckten Hafenbeckens nach einem geeigneten Investor gesucht.

Dieser Prozess konnte jetzt erfolgreich abgeschlossen werden, teilte der Hafen mit. Das Unternehmen PSA Breakbulk NV erhielt den Zuschlag für die entsprechende Konzession. Damit nicht genug: Die Firma holte sich als weiteren Partner für die in den kommenden Jahren zu verwirklichenden Pläne die im Schwergut- und Projektladungs-Geschäft international ausgerichtete österreichische Unternehmen Felbermayr Holding GmbH mit ins Boot. Sie beteiligte sich mit 50 Prozent an der PSA Breakbulk NV.

Der Port of Antwerp freut sich darüber, die beiden Unternehmen für Europas zweitgrößten Seehafen gewonnen zu haben. Hafen-CEO Jacques Vandermeiren erklärte unter anderem: „Breakbulk generiert eine hohe Wertschöpfung im Portfolio unseres Hafens." Für ihn es wichtig, dass sich die beiden Partner im Rahmen des Konzessionsvertrages zu klar nachvollziehbaren Zielen verpflichtet haben. Dazu gehören auch Investitionen in neue Suprastruktur. So will PSA Breakbulk zum Beispiel in einen neuen Schwerlastkran investieren, der bis zu 750 Tonnen aufnehmen kann. Dennis Verbeeck, General Manager bei PSA Breakbulk NV, betonte, dass künftig ein besonderer Fokus dem Stahl- und Eisenumschlag gelte. Zudem wolle man Projektladung mit besonders großen Stückgewichten und auch Abmessungen für Antwerpen gewinnen. Schon deshalb sei der geplante Schwerlastkran so wichtig. ■ *EHA*

rsönliche Ausgabe, Herr Sellner, Media Sell Verlagsvertretungen. WIEN, Kd.Nr.: 900007069, Abo-Nr. 542111. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.

Felbermayr und Haeger & Schmidt investieren in Antwerpen

24. Juni 2021

© PSA Antwerp

Felbermayr, Haeger & Schmidt Logistics und PSA Antwerp bündeln Kompetenzen in einem neuen Schwergut-Joint-Venture in Antwerpen.

Die österreichische Felbermayr Gruppe und Haeger & Schmidt Logistics investieren gemeinsam mit PSA Antwerp in den Terminalbetreiber PSA Breakbulk NV, der künftig als Joint Venture geführt wird. Damit soll die Position im Markt für Projektladung und Schwergut gestärkt werden, heißt es.

Das heutige Coil Terminal NV, an dem PSA Breakbulk NV bereits zuvor beteiligt war, wird künftig als Teil des Joint Ventures unter dem Namen PSA Breakbulk NV weitergeführt. Offizieller Start ist der 14. Juli. Die beteiligten Parteien werden gemeinsam in das erforderliche Equipment und in die Organisation auf dem Churchill-Dock investieren, auf dessen Gelände PSA Breakbulk angesiedelt ist.

»So können wir optimierte Lösungen für unsere Kunden schaffen und unsere gut etablierten Hinterlandterminals mit Antwerpen verbinden«, sagt Horst Felbermayr, CEO der Unternehmensgruppe Felbermayr. Insbesondere eröffne dieses Engagement den Zugang zu einem internationalen Seehafen.

Laut Jan Van Mossevelde, MD PSA Antwerp, soll ein Abstellbereich für den chemischen und petrochemischen Sektor für Schwergutteile geschaffen werden. Zudem werde das »Project Cargo Ecosystem Concept« neu eingeführt.

Felbermayr gehört zu den führenden europäischen Schwergut- und Kranspezialisten mit Hauptsitz in Wels, Österreich. Insgesamt umfasst die Unternehmensgruppe 54 Standorte in 16 Ländern Europas. Dazu gehören auch Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Generell ist die Gruppe in drei Geschäftsbereiche unterteilt: Transport- und Hebetechnik, Bau und Konstruktion sowie Maritime Logistikdienstleistungen. Haeger & Schmidt Logistics (HSL) ist seit 2013 eine Tochtergesellschaft von Felbermayr und verfügt über ein umfassendes Logistikportfolio für Container, Stahlprodukte, Schwergut und Projektladung entlang des Rheinkorridors.

PSA Breakbulk and Felbermayr team up

1 July 2021

PSA Breakbulk and Felbermayr will jointly operate the 15-ha site beside Churchill Dock South at the port of Antwerp.

PSA Breakbulk secured the concession after the port launched a tender at the end of last year, requesting breakbulk activities.

Dennis Verbeeck, general manager PSA Breakbulk, said: "In addition to the focus on steel, we will work out a project cargo ecosystem together with **Felbermayr** (now a shareholder of PSA Breakbulk) with a logistics hub and one-stop-shop for large-scale project cargo. The planned crane with a lifting capacity of 750 tonnes will contribute to the realisation of the project."

PSA Breakbulk secured the concession after the port launched a tender at the end of last year, requesting breakbulk activities.

Dennis Verbeeck, general manager PSA Breakbulk, said: "In addition to the focus on steel, we will work out a project cargo ecosystem together with **Felbermayr** (now a shareholder of PSA Breakbulk) with a logistics hub and one-stop-shop for large-scale project cargo. The planned crane with a lifting capacity of 750 tonnes will contribute to the realisation of the project."

The port authority added that with PSA Breakbulk and Felbermayr, it has consolidated Churchill Dock's position as one of the most important sites for breakbulk in Antwerp.

Jacques Vandermeiren, ceo at the port of Antwerp, said: "The joint project by these two firms (PSA Breakbulk and Felbermayr Holding), has been founded on concrete commitments, which are fully aligned with the intended concession objective. Breakbulk generates a high added value in our port's portfolio, so it's crucial that we continue to highlight these goods."

WIRTSCHAFTS|zeit
Hier informiert sich die Wirtschaft!

Bmstr. Ing. Reinhold Wersching (ehemals Eigentümer von WEST-ASPHALT) und DI Horst Felbermayr (CEO Felbermayr Holding) freuen sich über die partnerschaftliche Einigung.

FELBERMAYR ÜBERNIMMT WELSER BAUUNTERNEHMEN WEST-ASPHALT

13. Juli 2021 | 08:47 Autor: Felbermayr Startseite, Oberösterreich

Wels (A) **Mit Wirkung vom 22. Juni übernahm der Felbermayr-Bau das Welser Bauunternehmen West-Asphalt. Die Kernkompetenzen der Firma West-Asphalt sind bei Pflasterungsarbeiten und Natursteinverlegung angesiedelt. Die Firma bleibt operativ selbstständig; organisatorisch wird sie in den Felbermayr-Tiefbau eingegliedert.**

Das solide Unternehmen ist seit mehreren Jahrzehnten erfolgreich am Markt und stand aufgrund der Nachfolgeregelung des Gründers und Geschäftsführers Reinhold Wersching zum Verkauf: "Wir haben mehrere Angebote geprüft und sind letztendlich zum Schluss gekommen, dass Felbermayr die beste Option für uns ist." Für Wersching sei dies auch im Sinne seiner 40 Mitarbeiter die beste Lösung gewesen, das sehe man auch am jüngsten Beispiel der Übernahme des Landschaftsbauers Danner durch Felbermayr.

Mitarbeiter sind wichtigstes Asset

"West-Asphalt hat ausgezeichnete Mitarbeiter, das ist das wichtigste Asset", betont CEO Horst Felbermayr der Felbermayr Holding und fügt hinzu, dass Maschinen und Geräte eine untergeordnete Rolle bei der Übernahme zugekommen seien. So sei für Felbermayr die Qualität der Arbeit das wichtigste Argument für den Zuschlag gewesen. Zudem sind auch das Know-how bei der Platzgestaltung, der Errichtung von Natursteinmauern und Natursteinarbeiten sowie der Natursteinverlegung im Allgemeinen eine wertvolle Erweiterung des Angebots im Felbermayr Bau.

Von diesen Fähigkeiten kann man sich aktuell bei der Neugestaltung des Kaiser Josef Platzes in Wels überzeugen, die bereits eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Felbermayr Tiefbau darstellt. "Wir hätten die Pflasterungsarbeiten am Kaiser Josef Platz aufgrund fehlenden Know-hows nicht machen können und für West-Asphalt wäre das Bauprojekt aufgrund der Projektgröße nur schwer zu stemmen gewesen. Zusammen haben wir es aber geschafft", argumentiert Felbermayr Bau Geschäftsführer Stefan Hielle und fügt hinzu, dass für ihn vor allem das handwerkliche Können und die Empathie der Mitarbeiter in Bezug auf Bauherrenfragen ein wesentliches Argument für das voran treiben der Übernahme gewesen sei.

Für die 40 Mitarbeiter von West-Asphalt bedeutet die Übernahme durch Felbermayr einen gesicherten Arbeitsplatz in einem gewohnten Umfeld mit Sitz in der Welser Mitterfeldstraße. "So kann ich nach der vereinbarten Übergangsphase beruhigt in Pension gehen und weiß um die gesicherte Zukunft meiner Mitarbeiter", freut sich Wersching.

13.07.2021

Felbermayr übernimmt West-Asphalt

Übernahmen pflastern seinen Weg: Der österreichische Konzern Felbermayr hat vor Kurzem das Welser Bauunternehmen West-Asphalt erworben, einen Spezialisten für Pflasterungsarbeiten und Natursteinverlegung. Die Übernahme erfolgte mit Wirkung vom 22. Juni dieses Jahres. Über Details der Transaktion wurde nichts verlautbart. Bereits im Frühjahr hatte sich Felbermayr mit der Akquisition des Landschaftsbauers Danner verstärkt.

Die Firma mit rund 40 Mitarbeitern soll operativ selbstständig bleiben, wird allerdings organisatorisch in die Tiefbausparte des Konzerns eingegliedert. Zum Kauf bzw. Verkauf kam es, weil sich kein passender Nachfolger fand. So bot Gründer und Geschäftsführer **Reinhold Wersching** West-Asphalt zum Verkauf an, und letzten Endes entschied er sich für das Angebot der Firma Felbermayr.

„Wir haben mehrere Angebote geprüft und sind letztendlich zum Schluss gekommen, dass Felbermayr die beste Option für uns ist", sagt Wersching. Und was hat Felbermayr an dem Betrieb gereizt? „West-Asphalt hat ausgezeichnete Mitarbeiter, das ist das wichtigste Asset", so CEO **Horst Felbermayr** von der Felbermayr Holding und fügt hinzu, dass Maschinen und Geräte eine untergeordnete Rolle bei der Übernahme gespielt hätten. Zudem hob er die hohe Qualität der Arbeiten hervor. Er sieht darin „eine wertvolle Erweiterung des Angebots" im Konzern.

West-Asphalt-Gründer Reinhold Wersching (l.) mit Horst Felbermayr

best of Baumaschinen

Auch heuer hat der Bau & Immobilien Report wieder führende Baumaschinenhersteller nach spektakulären, herausfordernden oder einfach nur interessanten Einsatzberichten gefragt. Herausgekommen ist ein Sammelsurium nicht immer alltäglicher Einsätze.

BAUMASCHINEN

FELBERMAYR: PREMIERE FÜR 1000-TONNEN-RAUPENKRAN

Für die Errichtung eines Gas- und Dampfkraftwerkes in Herne (D) brachte das österreichische Schwertransportunternehmen Felbermayr einen fabrikneuen LR 11000 von Liebherr zum Einsatz. Ergänzend zu diesem 1000-Tonnen-Raupenkran sind dabei auch SPMTs (Self-Propelled Modular Transporter) und Tieflader groß aufgefahren.

Zur eingesetzten Ausrüstung des LR 11000 von Liebherr gehörten ein 42 Meter langer Hauptmast mit Derrickausleger, 260 Tonnen Drehbühnenballast sowie 320 Tonnen Schwebeballast. Inklusive Hebegut brachte es der Kran so auf mehr als 1000 Tonnen Gesamtgewicht. Unter den vier Hauptkomponenten befanden sich eine Gasturbine mit 457 Tonnen, ein Generator mit 450 Tonnen sowie ein Transformator mit 425 Tonnen und die Dampfturbine mit 145 Tonnen. Da der Kran aufgrund der eingeschränkten Raumgeometrie am Umschlagplatz nicht seitlich geschwenkt werden konnte, wurde eine etwa 50 Meter lange Fahrbahn aus Bongossihölzern für den Kran ausgelegt. So war gewährleistet, dass der Raupenkran unter Last etwa 20 Meter rückwärtsfahren konnte, um vor ihm Platz für den SPMT zu schaffen. Die Transporte auf dem Selbstfahrer zur etwa zwei Kilometer entfernten Kraftwerksbaustelle dauerten mehrere Stunden und wurden nachts durchgeführt. Der SPMT war dafür mit 18 parallel gekoppelten Achslinien und zwei Power-Pack-Units konfiguriert. An neuralgischen Punkten wie Bordsteinkanten wurden zudem Stahlplatten ausgelegt. Weiters kam zum Überfahren einer nicht ausreichend tragfähigen Brücke ein Brückenüberfahrsystem zum Einsatz.

Erstling: Auf die Leistung kommt es an

Neu im Fuhrpark von Felbermayr: der Scania 770S.

Mit dem 770 PS starken Scania 770S hat die Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co KG im Juni 2021 eine Weltpremiere in den Fuhrpark übernommen. Für die schwierigsten Aufgaben des Transportgewerbes setzt der weltweit renommierte Spezialist für Schwer- und Sondertransporte auf die legendäre Kraft des Scania V8-Motors.

Mit der Auslieferung des vierachsigen Scania 770S ist nicht nur der stärkste Serien-Lkw, sondern auch die weltweit erste Schwerlast-Sattelzugmaschine des neuen Modells im Einsatz. Für das österreichische Schwertransportunternehmen Felbermayr mit Sitz in Wels ist der „King of the Road" ein Aushängeschild für Innovationsfreude und Zukunftsorientierung.

Mit einem maximalen Drehmoment von 3.700 Newtonmetern verfügt der Scania 770S A8x4/4NB über ein Gesamtzuggewicht von 175 Tonnen. Neben all der Kraft und Transportkapazität setzt der „King of the Road" auch hinsichtlich des Verbrauchs und Fahrkomforts

Bei Felbermayr erfolgen noch spezielle Einbauten.

Fahrer Andreas Hintringer zeigte sich begeistert vom neuen Scania 770S.

Maßstäbe. Der V8-Motor erhielt eine umfassende Überarbeitung und ist, je nach Version, drei bis sechs Prozent effizienter als die Vorgängergeneration.

In den Werkstätten von Felbermayr erfolgen noch spezielle Einbauten: So wird eine Zentralschmieranlage für die automatische Schmierung von beispielsweise Sattelkupplungen und Federbolzen bei den Achsaufhängungen eingebaut. Für die zahlreichen Sonderaufgaben dieses Fahrzeuges ist außerdem eine entsprechende Lichtausstattung für die Ausleuchtung von Arbeitsbereichen, etwa für das Be- und Entladen sowie in der Transportüberwachung, notwendig. Schließlich muss für den anspruchsvollen Einsatz alles passen.

Auch im Innenraum bietet der Scania den Fahrerinnen und Fahrern noch mehr Komfort: Neben dem neuen Fahrerhaus-Design und der verbesserten Bedienung wird auch eine Wohlfühl-Einrichtung geboten wie etwa TV, Kühlschrank, Mikrowelle und Kaffeemaschine – fast alles ist möglich.

Fahrer Andreas Hintringer freut sich, diese besondere Sattelzugmaschine als Erster fahren zu dürfen. Er war bisher mit einem Scania S 730 unterwegs, mit dem er 90.000 Kilometer pro Jahr absolviert hat und der ihn nie im Stich gelassen hat.

Auf dem Felbermayr-Firmenareal fällt sein Urteil bereits nach wenigen Fahrmetern mit dem Scania 770S eindeutig aus: „Eine Wucht! Das ist eine Klasse für sich!"

ANGEPASST? AUFGEPASST!

Wie wirkt sich die Pandemie auf die größten Kran- und Bühnenvermieter in den D/A/CH-Märkten aus? Wenn sie das überhaupt tut ... Die neusten Daten und Zahlen präsentiert Kran&Bühne.

Ein Jahr Corona-Pandemie liegt hinter uns. Inwiefern hat das die Baubranche beeinträchtigt? Zeigte die Top 20 im vergangenen Jahr, zum Beginn der Pandemie mit den ersten Corona-Fällen im deutschsprachigen Raum, noch reichlich Unsicherheit in Bezug auf die Zukunft, so kann beim Betrachten der diesjährigen Zahlen eine Sofort-Entwarnung geben: alles halb so wild – zumindest was die Vermietflotten der größten Unternehmen in der Welt der Krane und Arbeitsbühne betrifft. Die meisten Vermieter haben ihre Flotten weiter ausgebaut, der ein oder andere Betrieb hat den Besitzer gewechselt, und vereinzelt wurde der Fuhrpark auch mal verringert. Doch insgesamt wächst der Markt, wenn man die gestiegenen Kapazitäten zugrunde legt. Zudem erfolgt im Mobilkranbereich eine Wachablösung an der Spitze der Top 20.

TOP 20 VERMIETER ARBEITSBÜHNEN

	FIRMA	GESAMTHUBHÖHE	BÜHNEN (GES.)	LKW-BÜHNEN	GRÖSSTES GERÄT	STANDORTE	MITARBEITER
1.	AVS Systemlift AG	290.192 m	20.728	1.971	90 m	116	1.320
2.	Mateco	248.160 m	15.640	1.235	90 m	60	1.100
3.	ABKS Partnerlift	155.968 m	11.631	1.001	75 m	120	1.224
4.	Collé	102.000 m	7.611	210	90 m	17	680
5.	Gerken Arbeitsbühnen**	67.900 m	4.478	250	103 m	35	320
6.	Felbermayr	50.090 m	2.911	107	103 m	48	172
7.	Kiloutou Deutschland*	40.082 m	2.838	230	58 m	15	310
8.	Prangl	38.600 m	2.754	60	50 m	16	85
9.	Paul Becker	38.590 m	1.936	224	72 m	10	161
10.	Beyer Mietservice	32.824 m	2.438	105	50 m	9	220
11.	Maltech (A)	28.734 m	2.261	64	65 m	9	137
12.	Roggenmaier**	27.580 m	2.005	95	90 m	10	140
13.	Riwal Deutschland	24.360 m	2.015	40	48 m	8	135
14.	Zeppelin Rental	20.500 m	2.000	50	28 m	120	90
15.	Peter Cramer**	20.280 m	1.365	69	57 m	1	120
16.	UP Group	20.200 m	1.300	81	57 m	40	110
17.	Schmidt Neu-Isenburg**	12.850 m**	988	188	88 m	3	69
18.	Buchtmann	12.063 m	935	45	54 m	3	52
19.	Maltech (CH)	10.586 m	693	218	70 m	31	121
20.	WS-Skywerker AG	8.868 m	822	55	54 m	7	23

*Angaben von 2020 **geschätzt

Für Umschlag und Fundamentstellung von bis zu 136 Tonnen schweren Behältern in einer Weizenstärkefabrik im niederösterreichischen Pischelsdorf setzte Felbermayr vier Krane ein, darunter einen Gittermastkran Liebherr LG 1750 mit 750 Tonnen und einen Grove GMK 5250L mit 250 Tonnen Traglast

Turmdrehkrane

Auffälligstes Sinnbild der Bautätigkeit für den Laien sind meist Krane im Stadtbild. Die drehen sich weiterhin unvermindert fleißig, von Ermüdungserscheinungen keine Spur. So sind die Flotten im Großen und Ganzen ähnlich umfangreich geblieben wie im Vorjahr. Die meisten großen Turmkranvermieter haben in geringem Maße erweitert, selbst im Corona-Jahr. Einige wie Wasel und Uperio haben stärker beim Einkauf zugeschlagen. Nur einige wenige haben ihr Engagement im TDK-Segment etwas zurückgefahren wie beispielsweise Trinac, das damit aus den Top 10 herausgerutscht ist. Genau andersherum macht es die Interkran AG aus der Schweiz: Sie hat massiv Kapazitäten aufgebaut und sichert sich damit Platz drei – direkt hinter Kran Kaufmann, einem weiteren Schweizer Anbieter. Uperio-Geschäftsführer Wilfried Nothacker sagt: „Wir schauen positiv in die Zukunft, sehen aber Probleme bei den Zulieferungen der Baustellen." Die Stirnimann AG, aktiv in Österreich in der Schweiz, sieht den Markt in beiden Alpenrepubliken positiv und meldet eine sehr hohe Nachfrage in Verkauf und Vermietung. Ob dies eine Schweizer Besonderheit ist, zumal die Einschränkungen in der Pandemie hier weit geringer ausfielen als in den meisten anderen europäischen Ländern, erfahren Sie im Länderfokus (S. 20). – Einer der Wermutstropfen in dem Bereich – eigentlich in allen hier aufgeführten Bereichen – ist der Fachkräftemangel.

Mobilkrane

Mit das Spannendste in den Top 20 Anno 21: Wechsel an der Spitze. Schmidbauer muss nach zwei Jahren an der Spitze seine Pole Position wieder an Felbermayr abgeben. Der österreichische Kran- und Schwerlastlogistiker war ab 2012 Alleinherrscher auf Platz 1. Zuvor, bis 2011, hatte allerdings Schmidbauer die Spitzenposition inne. Über die Jahre oder Jahrzehnte gesehen ist es also ein steter Zweikampf, der sich da abspielt. Und das bei hauchdünnem Vorsprung: Nur wenige hundert Hakenmeter trennen die beiden Schwergewichte – und das, obwohl Felbermayr knapp hundert Krane mehr betreibt als Schmidbauer. ↘

TOP 20

VERMIETER MOBILKRANE

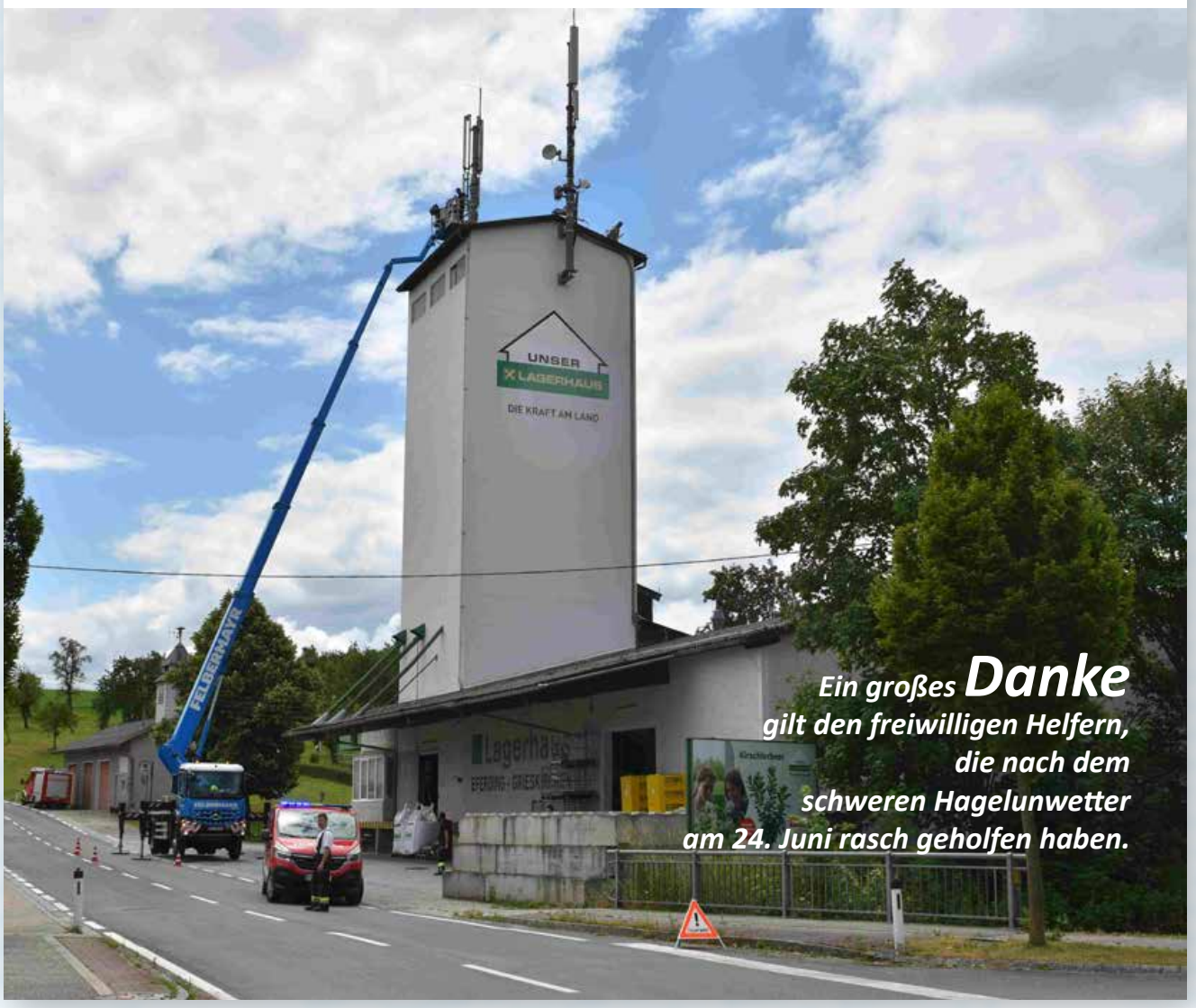
	FIRMA	HAKENHÖHE	GERÄTE (GES.)	RAUPENKRANE	GRÖSSTES GERÄT	STANDORTE	MITARBEITER
1.	Felbermayr	33.624 m	499	32	1.000 t	48	700
2.	Schmidbauer	33.170 m	406	18	1.350 t	30	670
3.	Franz Bracht	28.580 m	256	28	750 t	16	765
4.	Maxikraft Kran- und Schwerlastlogistik	22.870 m	210	19	1.300 t	23	495
5.	Wasel	16.300 m	210	20	1.000 t	15	480
6.	Prangl	15.800 m	210	13	1.000 t	16	312
7.	Hüffermann-Gruppe	12.680 m	164	6	750 t	7	302
8.	Ulferts & Wittrock	10.500 m	168	5	600 t	25	400
9.	BKL Baukran Logistik	8.860 m	116	0	700 t	6	300
10.	Steil Kranarbeiten	8.435 m	113	10	650 t	5	295
11.	Mammoet Deutschland	7.050 m	100	0	1.200 t	7	260
12.	Wiesbauer	5.957 m	90	12	1.000 t	5	140
13.	Scheipp Kran & Transport	5.135 m	79	2	700 t	6	205
14.	Schoch-Gruppe*	5.060 m	78	3	750 t	8	120
15.	Colonia	3.975 m	70	3	800 t	1	120
16.	MSG Krandienst	3.190 m	47	1	700 t	4	110
17.	Emil Egger AG	3.088 m	46	10	1.000 t	8	160
18.	Kasack	3.000 m	32	3	750 t	1	95
19.	Dornseiff	2.580 m	38	3	450 t	4	75
20.	Alfred Klug	2.452 m	39	0	500 t	8	95

* Angaben von 2020

THOMINGER
Gemeindenachrichten

www.sankt-thomas.at

Ausgabe 2
Juli I August 2021



Ein großes ***Danke***
gilt den freiwilligen Helfern,
die nach dem
schweren Hagelunwetter
am 24. Juni rasch geholfen haben.

FELBERMAYR ERWEITERT

Doppelte Raupenpower

An die Kette gelegt: Die Felbermayr Transport- und Hebetechnik erweitert ihre Mietflotte um zwei Raupenarbeitsbühnen von Hinowa. Dabei hat Felbermayr sich für zwei Extreme entschieden: eine Lightlift 15.70 Performance IIIS Lithium-Ionen mit 15 Meter Arbeitshöhe, die kleinste Maschine der Serie, und eine Lightlift 33.17 Performance IIIS Bi-Energy mit 33 Meter Arbeitshöhe. Sie ist das Flaggschiff in der Performance-Baureihe des italienischen Herstellers, das Gerät mit der größten Arbeitshöhe. Während die kleinere Raupenbühne an Roger Beck, Niederlassungsleiter in Liechtenstein, übergeben wurde (Foto), kommt das größere Modell in und um Graz zum Einsatz. ■

Luftbild des PSA Breakbulk Terminal das am Churchill-Dock an seeschiffstiefem Wasser gelegen ist | Bilder: PSA Breakbulk

Felbermayr, Haeger & Schmidt Logistics und PSA Antwerp bündeln Kompetenzen

PSA Breakbulk NV übernimmt Coil Terminal NV

Die österreichische Felbermayr Gruppe und Haeger & Schmidt Logistics investieren gemeinsam mit PSA Antwerp in den Terminalbetreiber PSA Breakbulk NV, der künftig als Joint Venture geführt wird. Diese nachhaltige Anlage untermauert die führende Position des Unternehmens im Breakbulk-Segment im Hafen Antwerpen und ermöglicht es, die Position im Markt für Projektladung und Schwergut zu stärken. Das Coil Terminal NV, an dem PSA Breakbulk NV bereits zuvor beteiligt war, wird künftig als Teil des Joint Ventures unter dem Namen PSA Breakbulk NV weitergeführt. Die beiden eng miteinander verflochtenen Terminalbetreiber gehören zu den führenden Stahlhubs.

Offizieller Start war der 14. Juli 2021. Zu diesem Datum traten Felbermayr und Haeger & Schmidt Logistics neben dem Unternehmen PSA Antwerp dem Joint Venture PSA Breakbulk NV bei. Die beteiligten Parteien werden gemeinsam in das erforderliche Equipment und in die Organisation auf dem Churchill-Dock investieren, auf dessen Gelände PSA Breakbulk angesiedelt ist. Damit untermauern die Partner ihre Absicht einer langfristigen Zusammenarbeit. Dieses umfassende Engagement zeigt auch, dass die Joint-Venture-Partner fest von der Zukunft des Breakbulk-Segments im Hafen Antwerpen überzeugt sind.

Neben Breakbulk auch Projektladung und Schwergut

Das gemeinsame Interesse der Partner an dem Ausbau von PSA Breakbulk NV bestätigt die führende Position des Terminalbetreibers beim Umschlag von Stückgut und Stahl im Hafen Antwerpen. Darüber hinaus ermöglicht diese erneuerte Aktionärsstruktur dem Unternehmen, seine Position im Projektladungs- und Schwergutmarkt zu stärken und damit eine Erweiterung und Optimierung der gesamten Wertschöpfungskette zu erreichen.

Horst Felbermayr, CEO der Unternehmensgruppe Felbermayr: „Dieser Zusammenschluss, Hand in Hand mit einem starken und erfahrenen Partner, ist ein sehr wichtiger Schritt in unserer künftigen Entwicklung im Hinblick auf die Erweiterung unserer Wertschöpfungskette. So können wir optimierte Lösungen für unsere Kunden schaffen und unsere gut etablierten Hinterlandterminals mit Antwerpen verbinden. Insbesondere eröffnet dieses Engagement den Zugang zu einem internationalen Seehafen und unterstützt die Entwicklung von Felbermayr Engineered Solutions."

Jan Van Mossevelde, MD PSA Antwerp: „Wir freuen uns sehr über diese Partnerschaft mit Felbermayr, dem führenden europäischen Schwerguttransport- und Kranspezialisten. Im Laufe der Zeit werden wir einen Abstellbereich für den chemischen und petrochemischen Sektor für Schwergutteile schaffen. Wir führen neu das ‚Project Cargo Ecosystem Concept' ein, eine Dienstleistung, von der wir erwarten, dass sie dem Breakbulk-Segment neue Impulse geben wird."

Für das Handling von Seeschiffen stehen leistungsfähige Mobilkrane von Liebherr und Mantsinnen zur Verfügung

Dennis Verbeeck, General Manager PSA Breakbulk: „Die Verwirklichung des Zusammenschlusses von Coil Terminal und PSA Breakbulk ist ein wichtiger Meilenstein in unserem Entwicklungsprozess, ein Komplett-Dienstleister für unsere Kunden zu werden. Unser Ziel ist es, den Marktanteil bei Projektladungen und bei der

Binnenschiffsbeladung mit Stahlcoils und Flachstahl

Unterstützung der industriellen Entwicklung weiter auszubauen, während wir gleichzeitig unsere derzeitigen volumengetriebenen Kernaktivitäten im Stahlgeschäft beibehalten."

Die Felbermayr Holding GmbH gehört zu den führenden europäischen Schwergut- und Kranspezialisten mit Hauptsitz in Wels, Österreich. Insgesamt umfasst die Unternehmensgruppe 54 Standorte in 16 Ländern Europas. Dazu gehören auch Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Die Gruppe ist in drei Geschäftsbereiche unterteilt: Transport- und Hebetechnik, Bau und Konstruktion sowie Maritime Logistikdienstleistungen.

Haeger & Schmidt Logistics mit Hauptsitz in Duisburg ist ein führender Logistikdienstleister mit Fokus auf nachhaltige Transportkonzepte für Container, Stahlprodukte, Schwergut und Projektladung entlang des Rheinkorridors. Rund 200 Mitarbeiter sind in den Geschäftsbereichen Binnenschifffahrt, Projekte, Hafenlogistik, Intermodal, Spedition und Shortsea tätig. Seit 2013 ist die Gruppe Teil des österreichischen Familienunternehmens Felbermayr.

Port of Antwerp vergibt Breakbulk-Konzession an PSA Breakbulk

Ende letzten Jahres startete Port of Antwerp eine Ausschreibung für ein 15 ha großes Hafengelände am Churchilldok South, mit der ausdrücklichen Vorgabe, dass auf dem Gelände „Breakbulk"-Aktivitäten stattfinden sollen. In der Zwischenzeit ist die Ausschreibung abgeschlossen und die Vertragsverhandlungen sind beendet. PSA Breakbulk NV wird der neue Konzessionär sein. Im Rahmen des neuen Projektladungs-Ökosystems, das PSA Breakbulk NV auf dem Gelände entwickeln wird, ist das Unternehmen einen Zusammenschluss mit dem österreichischen Unternehmen Felbermayr Holding GmbH eingegangen, das auf Schwerlastaktivitäten spezialisiert ist und 50% der Anteile von PSA Breakbulk NV erworben hat.

Das Gebiet um das Churchill-Dock hat sich historisch zu einem der wichtigsten Orte für Breakbulk-Terminals im Hafen entwickelt, was durch die Wahl dieses Konzessionärs nochmals bestätigt wird. Port of Antwerp möchte neuen Projekten im Breakbulk- und Projektladungssegment so viel Atemluft wie möglich geben und glaubt an ihre Entwicklung. Das ist auch der Grund, warum die organisierte Ausschreibung explizit das Vorhandensein von Breakbulk-Aktivitäten forderte.

Port of Antwerp freut sich über dieses neue Projekt und damit über die Stärkung seiner Position als Breakbulk-Hafen in Europa. Das Breakbulk-Segment verzeichnete in Q1 dieses Jahres das beste Quartal seit dem zweiten Quartal 2019. Der Umschlag von Eisen und Stahl, der wichtigsten Warengruppe in diesem Segment, erhöhte sich um 18,2 %, was auf einen Angebotsschub bei Stahl zurückzuführen ist, der auch durch die neuen Importquoten erklärt werden kann, die am 1. April in Kraft traten.

Jacques Vandermeiren, CEO Port of Antwerp: „Das gemeinsame Projekt dieser beiden Unternehmen (PSA Breakbulk NV und Felbermayr Holding GmbH) wurde durch konkrete Verpflichtungen untermauert, die voll und ganz mit dem erklärten Konzessionsziel übereinstimmen. Breakbulk generiert eine hohe Wertschöpfung im Portfolio unseres Hafens, daher ist es wichtig, dass wir das Bewusstsein für diese Güter weiter schärfen."

Dennis Verbeeck, General Manager PSA Breakbulk NV: „Neben dem Fokus auf Stahl werden wir gemeinsam mit dem neuen Anteilseigner von PSA Breakbulk NV, der österreichischen Felbermayr Holding, ein Projektladungs-Ökosystem mit einem Logistik-Hub und One-Stop-Shop für große Projektladungen erarbeiten. Der geplante Kran mit einer Hubkapazität von 750 Tonnen wird zur Realisierung des Projekts beitragen."

Hans-Wilhelm Dünner

PSA Antwerp ist das zweite Flaggschiff innerhalb der PSA-Gruppe und betreibt drei Containerterminals im Hafen Antwerpen: Noordzee und Europa Terminals, sowie das MSC PSA European Terminal (MPET), ein Joint-Venture mit TIL. Außerdem ist PSA Antwerp im Stückgutumschlag auf dem PSA Breakbulk Terminal aktiv. PSA Antwerp verfügt über eine talentierte und erfahrene Belegschaft von rund 3.000 Mitarbeitern.

PSA Breakbulk ist einer der führenden Stückgut-Terminalbetreiber im Hafen Antwerpen mit einem jährlichen wasserseitigen Umschlagvolumen von ca. 2,4 Mio. t. Das Terminal (26ha) am Churchill Dock Nord bietet 40.000 qm Lagerhallen, die mit Brückenkränen ausgestattet sind, um einen Top-Hub-Umschlag zu gewährleisten. Das Terminal verfügt über ein eigenes Schienennetz auf dem Gelände, das es ermöglicht, ein einzigartiges multimodal verbundenes Terminal anzubieten, das täglich für Stahlprodukte genutzt wird. Darüber hinaus hat PSA Breakbulk in den vergangenen Jahren in ein komplettes Top-Lifting-Konzept investiert, um höchste Umschlagstandards für Stahlcoils zu gewährleisten.

Hans-Wilhelm Dünner

„GRÜNE WELLE“ FÜR SPEZIALTRANSPORT

Einen Auftrag mit Seltenheitswert meisterten die Mitarbeiter der Felbermayr-Niederlassung Lanzendorf bei Wien Mitte Februar. Dabei wurde eine 22 Meter hohe und 12 Meter breite Platane in der Wiener Innenstadt zu einem rund 350 Meter entfernten Standort per Spezialtransport übersiedelt. Zum Einsatz kamen dafür zwei Mobilkrane und ein Tieflader mit Sattelzugmaschine.

Seit etwa 1940 schlug die inzwischen 22 Meter hohe Platane im achten Wiener Gemeindebezirk ihre Wurzeln. Jetzt, etwa 80 Jahre danach muss sie dem Bau einer U-Bahn-Station weichen. Im Vorjahr wurde eine europaweite Ausschreibung für die Übersiedelung durchgeführt, einige lehnten wegen Undurchführbarkeit ab, andere wiederum machten Angebote, die den Wiener Linien zu teuer waren. Doch aufgrund zahlreicher Interventionen von Naturliebhabern sollte der Baum in letzter Sekunde doch noch gerettet werden und einen neuen Platz bekommen. Mit der Übersiedelung dieses 22 Meter hohen ahornblättrigen Gewächses wurde die Felbermayr-Abteilung für Spezialtransporte in Lanzendorf bei Wien beauftragt. Und da der schmucke Baum laut Gutachten in übersiedelungsfähigen Zustand rund 42 Tonnen auf die Waage bringen sollte, kamen dafür zwei stattliche Mobilkrane von Felbermayr zum Einsatz.

Spezialtransport und Kraneinsatz zur Geisterstunde

Nur rund drei Wochen dauerten die Vorbereitungen für diesen Großeinsatz zu nächtlicher Stunde, für den auch zahlreiche Genehmigungen nötig waren. Das größte Problem sei laut Thomas Daxelmüller die Höhe des Baumes gewesen: „Ein liegender Transport wäre einfach gewesen, kam aber nicht in Frage, da dabei zahlreiche Äste gebrochen wären“, erklärt Daxelmüller, der auch die Kranabteilung bei Felbermayr in Lanzendorf leitet. Somit musste ein Konzept erarbeitet werden, um die Platane „erhobenen Hauptes“ zu ihrem neuen, etwa 350 Meter entfernten Standort zu übersiedeln.

Transportfähig verpackt wurde der Baum, indem rund um den Wurzelbereich ein Spundwandkasten errichtet wurde. An diesem wurde er dann mittels Textilschlingen und einem Heberahmen an der Kranflasche angeschlagen. „Inklusive dieser Stahlkonstruktion erreichte der Baum ein Gewicht von rund 55 Tonnen“, schildert Daxelmüller. Werden dann noch das Gewicht des Tiefladers und der Sattelzugmaschine hinzugerechnet, kommt man auf knapp 86 Tonnen. „Damit waren wir statisch betrachtet sehr nah an der zulässigen Belastbarkeit der Fahrbahn“, merkt Daxelmüller an und weist auf die bestehende, nur 1,4 Meter unter der Fahrbahn liegende U-Bahn sowie auf die zahlreichen unterirdischen Leitungen unterhalb der Transportroute und der Kranstellplätze hin. Deshalb wurde aus Sicherheitsgründen auch ein Live-Monitoring im U-Bahn-Tunnel durchgeführt, um allfällig entstehende Veränderungen dokumentieren zu können.

Zu guter Letzt sei aber alles laut Plan gelaufen und die 80-jährige Platane erreichte noch vor dem Einsetzen des Frühverkehrs ihren neuen Standplatz im 1. Wiener Gemeindebezirk unweit des Justizpalastes. Für das Ausheben des Baumes war noch ein Mobilkran (LTM 1350-6.1 von Liebherr) mit 350 Tonnen maximaler Traglast und 100 Tonnen Ballast ausreichend. Für das Einheben des Baumes am Zielort war mit etwa 23 Metern die benötigte Ausladung aber fast doppelt so weit. „Deshalb ist dort ein LTM 1450-8.1 mit 134 Tonnen Ballast und einer maximalen Traglast von 450 Tonnen zum Einsatz gekommen“, erklärt Daxelmüller.

Schwerlastequipment für Herzensangelegenheit

„Für die Wiener sei der Umzug des Baumes eine Herzensangelegenheit gewesen“, ist Daxelmüller überzeugt. Darum freut er sich auch, dass der minutiös geplante Umzug dieser symbolhaft übersiedelten Platane gelungen ist. Und das trotz zahlreicher Zweifler, die das nicht für möglich gehalten haben. Vergessen ist somit auch der hohe Aufwand für diesen

nächtlichen Spezialtransport, denn es mussten ergänzend zu den schwierigen örtlichen Bedingungen rund 3.000 Anrainer schriftlich verständigt, Umleitungen und Straßensperren errichtet sowie „Polizeischutz“ und ein Security-Team zum Freihalten der Straße beauftragt werden. „Standing Ovations von Passanten und nur mit Schlafrock bekleideter Menschen, die aus umliegenden Fenstern applaudierten, machten aber alle Anstrengung vergessen“, freut sich Daxelmüller und dankt allen Beteiligten. Bleibt nur zu hoffen, dass auch die Platane den Aufwand zu schätzen weiß und schon bald wieder Wurzeln schlagen wird. Doch auch daran wollen wir nicht zweifeln.

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, Heavyliftinghandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Felbermayr als bester Arbeitgeber Österreichs in Verkehr und Bau ausgezeichnet

Im Arbeitgeberranking einer in Kooperation vom Wirtschaftsmagazin Trend, Statista, Kununu und Xing durchgeführten Bewertung wurde das Familienunternehmen Felbermayr Branchensieger. Und das gleich in doppeltem Sinn – in den Kategorien Verkehr und Bau.

Historisch gewachsen, solide und bodenständig, so präsentiert sich das Welser Familienunternehmen Felbermayr nicht nur in den Geschäftsfeldern Transport- und Hebetechnik sowie Bau, sondern auch seinen Mitarbeitern gegenüber. Abgesehen von Skitagen, Betriebsausflügen- und Fortbildungsmaßnahmen sowie wöchentlichen Lauftreffs gab es bisher keine Programme zur Mitarbeiterbindung, schon gar nicht mit werblichem Charakter. Auch auf einen aufwändig gestalteten Firmenauftritt auf den Social Media-Plattformen Kununu und Xing wurde bislang verzichtet. Umso so größer ist die Überraschung bei den Eigentümern Horst und Andrea Felbermayr über diese Auszeichnung: Es freut uns, dass eine ehrliche und wertschätzende Haltung, wie wir Sie zusammen mit unseren Geschäftsführern und leitenden Mitarbeitern praktizieren Wirkung, zeigt," sind sich CEO Horst Felbermayr und seine, seitens der Geschäftsführung für Personal verantwortliche, Frau Andrea einig. Damit setzen Sie auch das Lebenswerk und die Intention des im Vorjahr verstorbenen Firmengründers und dem Vater von Horst Felbermayr fort. Dieser hat zusammen mit seiner Gattin Gisela das Unternehmen aufgebaut.

Große Wertschätzung für Mitarbeiter bei Felbermayr

Groß ist die Freude vor allem, weil die Bewertung sozusagen unter erschwerten Bedingungen zustande gekommen ist. Am Standort der Firmenzentrale in Wels stößt das Unternehmen schon seit längerem an seine Grenzen. So sind es räumliche Einschränkungen welche die Zusammenarbeit der Kollegenschaft oftmals erschweren, aber auch in Bezug auf die vorhandene Infrastruktur konnte das Unternehmen mit mehr als 2.700 Mitarbeitern trotz großer Bemühungen nicht in allen Belangen mitwachsen. „Umso erfreulicher ist es für uns, dass wir mit dem Neubau unserer Firmenzentrale in Wels/Oberthan jetzt unseren Mitarbeitern auch etwas zurückgeben können", zeigen sich Horst und Andrea Felbermayr zufrieden. Denn dort ist beginnend mit einer modernst ausgestatteten Werkstätte bis hin zur Werksküche mit angeschlossenem Mitarbeiterrestaurant sowie einer Kinderbetreuungseinrichtung und einer Fitnessarea für alle Eventualitäten und Individualitäten vorgesorgt. „Willkommen im Team der Möglichkeiten" kann man da nur noch sagen um auch den Slogan einer Kampagne zu bemühen der die Chancen der Mitarbeiterentwicklung bei Felbermayr auf den Punkt bringt.

Hunderte Arbeitnehmer-Urteile für seriöses Ergebnis

Für das Ranking der besten Arbeitgeber 2021 wurden mehr als 1.300 österreichische Unternehmen mit mindestens 200 Mitarbeitern in 20 Branchen bewertet und etwa 220.000 Urteile geprüft. Herzstück der Bewertung sei laut Trend eine umfangreiche und unabhängige Befragung von Arbeitnehmern durch das Statistikportal Statista gewesen.

Radaranlage am Kolomansberg erneuert

Hightek im Flachgau erneuert

Der Ab- und Wiederaufbau der Radaranlage gestaltete sich nicht ganz so einfach.

Veröffentlicht: 28. Juli 2021 09:44 Uhr

Die Radaranlage auf dem Flachgauer Kolomansberg wurde ab- und wieder neu aufgebaut. Die Arbeiten gestalteten sich nicht ganz so einfach.

Die fast 20 Jahre alte und etwa 20 Meter hohe Radaranalage auf dem Kolomansberg im Grenzgebiet zwischen dem Salzburger Flachgau und Oberösterreich hat ausgedient. Das seit 2002 bestehende Radar wird durch eine zeitgemäße und bereits fertiggestellte Anlage ersetzt, wie das Militärkommando Salzburg informierte. Am Dienstag wurde die alte Radarkuppel, genannt Radom, von einer Spezialfirma mit einem 30 Meter hohen Kran entfernt. Die alten Teile werden nun fachgerecht entsorgt.

Radaranlage abgebaut

Der Abbau der Kuppel, die geschätzte 15 Tonnen schwer ist, ging bei gutem Wetter über die Bühne. Die Windstärke durfte nicht mehr als zehn Knoten betragen, wie der Kommandant des Radarbataillons, Thomas Burgstaller, im APA-Gespräch berichtete. Die neue Radaranlage wurde bereits im vergangenen November aufgebaut. Alle drei ortsfesten Radarstationen des militärischen Luftraumüberwachungssystems "Goldhaube" in Österreich erhalten ein technisches Upgrade. Das Projekt wurde im Vorjahr gestartet. Im nächsten Jahr sollen auch die Radarstationen auf dem Großen Speikkogel in Kärnten und auf dem Steinmandl in Niederösterreich modernisiert sein.

Was ist ein Radom?

Ein Radom, auch Radarkuppel genannt, ist eine geschlossene Schutzhülle, die Antennen für Messungen oder für Datenübertragungen vor äußeren mechanischen und chemischen Einflüssen wie Wind oder Regen schützt. Die ortsfesten Radarstationen bilden das Rückgrat der passiven Luftraumüberwachung. Sie werden - mit Ausnahme von Wartungsereignissen - das ganze Jahr über durchgehend betrieben und liefern die Grundlage für die Identifizierung und Klassifizierung sämtlicher Luftfahrzeuge im österreichischen Luftraum.

Alle drei Stationen verfügen über ein Long-Range-Radarsystem, das in mehreren Staaten weltweit im Einsatz ist. Die Stationen weisen ein hohes Maß an Autarkie auf. Sie sind das ganze Jahr über erreichbar, auch wenn die exponierte Lage witterungsbedingt sehr unterschiedliche Transportmittel wie geländegängige Fahrzeuge erfordert.

Mit einer Fläche von 100.000 Quadratmetern nimmt die neue Firmenzentrale die Größe von rund 14 Fußballfeldern ein

"ES IST VOLLBRACHT!" - FELBERMAYR BEZIEHT NEUE FIRMENZENTRALE

17. August 2021 | 16:43 Autor: Felbermayr Startseite, Oberösterreich

Wels (A) **Rund 18 Monate sind vom Spatenstich bis zur Fertigstellung der neuen Felbermayr-Firmenzentrale in Wels/Oberthan vergangen. Mittlerweile sind die Mitarbeiter übersiedelt und das Objekt mit einer Nutzfläche von etwa 28.000 Quadratmetern wurde seiner Bestimmung übergeben.**

"Wir sind gut angekommen", freut sich CEO Horst Felbermayr, der sich als Firmenchef auch für eine möglichst frühe Baufertigstellung einsetzte. Coronabedingt habe man dabei aber schon auch eine Verzögerung von rund sechs Wochen hinnehmen müssen. "Ich freue mich aber sehr, dass nunmehr auch die Übersiedlung erfolgreich abgeschlossen ist", sagt Felbermayr und streut den leitenden Mitarbeitern des Projektteams Benedikt Linimayr, Thomas Schimpfhuber und Dieter Svoboda Rosen: "Was hier unter Einbezug unserer Mitarbeiter der Transport- und Hebetechnik sowie der Baubereiche vollbracht wurde, kann ich kaum in Worte fassen." Der Dank gelte aber selbstverständlich auch den Lieferanten externer Gewerke sowie dem für Architektur und Generalplanung zuständigem Welser Unternehmen "benesch, stögmüller architekten".

18.000 Quadratmeter Hallenfläche

Der gewerbliche Bereich umfasst insgesamt drei Hallen mit einer Gesamtfläche von etwa 18.000 Quadratmetern. In der westlich gelegenen Halle 1 ist die Transport- und Hebetechnik untergebracht. Dort ist auch einer von insgesamt zehn Hallenkranen mit Traglasten von bis zu 30 Tonnen untergebracht.

Die mittlere Halle ist für die zentrale Werkstätte optimiert und verfügt über eine Gesamtfläche von 9.000 Quadratmeter. Dort werden Wartungs- und Servicearbeiten am Fuhrpark durchgeführt. Zur Optimierung der Arbeitsabläufe gehört eine Ausstattung mit Scherenhubtischen und Hebebühnen zum Inventar. Damit können beispielsweise ganze Schwerlastzugmaschinen hochgehoben werden. "Das erleichtert beispielsweise das Reifenwechseln", erklärt Benedikt Linimayr, der während der Bauphase als Eigentümervertreter fungierte. Im ersten und zweiten Stock sind mit einem Schwerlastlift erreichbare Lagerflächen untergebracht. Im Sinne von 'State of the Art' präsentiert sich die Werkstätte auch mit einer Fußbodenheizung.

Die technische Ausstattung im Sinne der Vereinfachung von Arbeitsabläufen spiegelt sich auch bei der Konzeption der 181 Laufmeter umfassenden Montagegruben wider. So wurden bei diesen allein schon durch die Länge beeindruckenden Dimensionen auch noch sogenannte Energiesäulen stationiert. "Dort können die Techniker in der Grube benötigte Servicemittel wie beispielsweise Motor- und Hydrauliköl oder Druckluft direkt entnehmen", erklärt Linimayr und weist auf die damit einhergehende Arbeitserleichterung hin.

Halle 3 ist, so wie Halle 1 auch, etwa 4.500 Quadratmeter groß und beherbergt vorwiegend eine Waschbox und Waschstraße für Lkw sowie eine Lackieranlage. Weiters steht auch ein überbreiter und "schwerlasttauglicher" Bremsenprüfstand zur Verfügung.

Ein fußballfeldgroßes Freilager mit Abstellplatz wird den Fuhrpark beherbergen. Ergänzend dazu gibt es noch ein Baulager.

"Erwähnenswert ist auch noch die Tankstelle mit zehn Zapfstellen", so Linimayr und argumentiert, "dass damit auch die Staus beim Treibstofffassen der Vergangenheit angehören."

Büro- und Sozialgebäude mit 9.000 Quadratmetern

Nahezu fußballfeldgroß präsentieren sich mit insgesamt 9.000 Quadratmetern das Büro- und Sozialgebäude. "Der Bürokomplex umfasst drei Stockwerke mit insgesamt 8.300 Quadratmetern und bietet Platz für etwa 250 Büroarbeitsplätze", zählt Linimayr auf. Für die Mitarbeiter gibt es in jedem Stockwerk eine Begegnungszone mit Teeküche. Das Sozialgebäude ist über einen – durch die 400 Pkw fassende Tiefgarage führenden – Verbindungsgang erreichbar. Dieses ist einzeln situiert und beherbergt eine Frischküche sowie ein Mitarbeiterrestaurant mit etwa 120 Sitzplätzen. Im ersten Stock ist eine Kinderbetreuungseinrichtung untergebracht. Dazu gehört auch ein 360 Quadratmeter großer Spielplatz am Dach des Objektes. Ein Bewegungsraum für Kraft- und Ausdauertraining steht den Mitarbeitern ebenso zur Verfügung.

Im Sinne einer energietechnischen Optimierung wurde bei der Planung des Neubaus auch eine Photovoltaikanlage berücksichtigt. Diese wird auf dem Dach der Werkstätte platziert und besteht aus 1.400 Modulen mit jeweils 350 Watt. "Damit können wir jährlich etwa 500.000 Kilowattstunden Strom produzieren", erklärt Linimayr. Das entspricht etwa dem Stromverbrauch von 150 Haushalten. Geheizt und gekühlt wird energiefreundlich mittels Wärmepumpe. Somit steht den Mitarbeitern Sommer wie Winter ein angenehmes Raumklima zur Verfügung. Die beste Basis also auch für ein gutes Arbeitsklima. Aber das war bei Felbermayr schon immer gut und wird wohl am neuen Standort nur noch besser werden.

Striking a balance

What has been the impact of Covid-19 on Germany's flow of heavy lift and project cargo? *Felicity Landon* finds the industry in a surprisingly positive mood with its attention focused on a broad range of other issues.

Depending on who you ask about the effects of Covid-19 on heavy lift and project cargo in Germany, there has been a slight hiatus – or none at all. All seem to have a positive outlook. Notably, those at the sharp end seem more concerned with other issues – poor infrastructure, permitting problems, the shift away from coal, oil and gas to renewable energy, rocketing shipping rates and the increasing pressure on forwarders when it comes to contract negotiations.

"When Covid started here in Europe in March 2020, suddenly there was a big hole which we all fell into, and millions went into short working [where employees work reduced hours]," said Eduard Dubbers-Albrecht, managing director of Ipsen Logistics. "Factories were closed – not just the small ones, but the really large automotive manufacturers. We just ran against a wall.

"However, even though the pandemic became more serious in the second half of 2020, business life in terms of industrial output and manufacturing rebounded. Today the manufacturing side, including project business, is doing rather well."

The period of 'no economic activity' was too short to really hit projects, said Dubbers-Albrecht. "When we had the financial crisis, existing orders were still executed and immediately after the crisis they continued in 2009-10. Then the project business was hit in 2010-11. I do not see that happening this time, people are busy.

"Of course, we are also in a state of change – the big question is what will happen with oil and gas. However, that does not mean logistics business and projects will die down, because they are being replaced by renewables, including solar and wind energy. Wind power plays a huge role in demand for worldwide transport. There are incredible orders out there, which means activity for the project logistics business – including transformers, which are moving in large numbers. So we are not suffering from a gap, and we need not expect it."

The big question is what will happen with oil and gas. However, that does not mean logistics business and projects will die down, because they are being replaced by renewables.

– Eduard Dubbers-Albrecht, Ipsen Logistics

Positive outlook

Wolfgang Schellerer, general manager at Felbermayr Transport and Hebetechnik, said that there had been a gap when some projects were postponed, "but we hope that these projects will start soon".

"The project and heavy lift business was already weakening before Covid-19 and that did not get any better in the pandemic," he said. "Because we are broadly positioned and operate in many industries, we were able to retain all employees. We have compensated for the lack of orders by using equalisation hours and old vacation balances [for staff], as

The plant construction sector is a important business for Felbermayr.

well as short-time work in some areas, and have seen an upward trend since March 2021. We were very happy that the construction industry has worked through almost without Covid-19 interruptions."

Within the EU, Felbermayr sees additional demands for wind repowering projects and there are also a number of projects in the plant construction sector," said Schellerer. "In the automotive industry, we hope to see significant investments in the e-mobility sector, as with Tesla in Berlin."

Felbermayr acquired Poland's Daher Projects last year and moves into its new headquarters in Wels-Oberthan this summer. "Felbermayr has grown continuously over the last 30 years and the current location has been expanded again and again," said Schellerer. "Compromises had to be made in the processes. Among other things, the commercial and operational units have been housed in different office buildings, which definitely creates disadvantages.

Fresh start

"In addition, there were no expansion possibilities at the current location. Therefore, it was the best decision for us to be able to design a plan according to our needs on a free site without any restrictions."

BLG Cargo Logistics, at Neustadt port, Bremen, had expected project business to enter a weak phase with a time lag of several months, said Sven Riekers, managing director. "This phase has been noticeable since the beginning of the year. However, we expect this market to pick up again in the second half of the year.

"We do not anticipate any lasting changes [in project cargo]. As mentioned, the expected gap has occurred. However, numerous stimulus packages and an overall healthy global economy will, in our opinion, mean that the market will not change permanently."

Terminal operations were not affected at any time, he said – the measures taken to protect personnel were effective and had no impact on operational capability.

"In recent years, the Neustadt port in Bremen has become the most important German port for handling onshore wind turbines, both for imports and exports. The

port's inland geographic location, close to production for wind farm sites and excellent transport links, has resulted in strong volumes. The global fight against climate change and the strong German wind energy industry will continue to have a significant impact on project cargo volumes at the port of Neustadt in the coming years."

He added: "We expect that global economic stimulus programmes will continue to have a positive impact on the project cargo market."

Heavy lift, project and breakbulk cargo scarcely make up 1 percent of total volumes handled through the port of Hamburg these days – but nevertheless, the port still has three specialist terminals, and there is a steady flow and wide variety coming through – including generators, transformers, gas turbines, railway building equipment and track-laying machines, mining trucks, brewery equipment and ship propellers.

Breakbulk uncertainties

Everything that can go into containers does so, said Axel Mattern, ceo of Hamburg Port Marketing. However, he said it was difficult to say what would happen with the transport of breakbulk in the next two to three years.

"Coal mining and coal energy production is going to close very soon. Meanwhile, you have a lot of activities in setting up factories – for example, battery factories are in the planning stages or being built already, so it is a complete change."

He added: "A year-and-a-half ago you maybe paid USD1,000 for a container from China to Poland. Now we are close to USD14,000-15,000. What we have seen first is industries such as furniture – because furniture is space consuming – looking to move production to Romania, Poland, Hungary and Bulgaria [from low-cost manufacturing regions]. It might be a little bit more expensive but you are very close to your markets and, in addition to that, quality control is much easier." Near-shore supply chains are also more resilient to disruption.

He expects this relocation to be a continuing trend, and one that will spark demand for new factories and therefore potential for project cargoes associated with construction.

Meanwhile, the craziness in the container sector has its impact on projects where large units are traditionally accompanied by smaller components in containers.

Dubbers-Albrecht said this was contributing to pressure on forwarders where contracts imposed by many shippers are already "extremely tough".

BLG says the Neustadt port in Bremen has become the most important German port for handling onshore wind turbines both for imports and exports.

"The clauses that the EPC or manufacturer imposes on his logistics partner are really hard to live with, including liability," he said. "Our business rules include limits of liability, which make a lot of sense when you think about moving a container full of laptops – the freight you receive and the benefit as a forwarder may be in the hundreds of euros, so you cannot be liable for millions. Shippers have marine and transport insurance which covers the value, but the forwarder has cover for his mistakes. However, shippers are insisting on unlimited liability. The terms become tougher and tougher, and you are confronted by voluminous contracts, because the EPCs are afraid of liability issues themselves."

After disasters such as the Deepwater Horizon oil spill, no one wants to be liable, said Dubbers-Albrecht. "So these are tough negotiations."

The project and heavy lift business was already weakening before Covid-19, and that did not get any better in the pandemic.

– Wolfgang Schellerer, Felbermayr

Price problems

Price is the other challenge as the imbalance in terms of containers and availability of space has a knock-on effect on the project business. "A project with a load of 250-300 tonne pieces also tends to consist of container shipments, so the cost of shipping has increased for everybody by hundreds of percent. For example, a major project from India to Algeria with 2,000 containers could see a USD16 million difference in cost. This has also happened in airfreight, often used for time-critical pieces. But with the air schedules nowhere close to what we had in 2019, airfreight rates are high. Overall, the cost of transport, whether normal, oversize or project, has increased tremendously."

Who pays? Nobody can afford to lose that USD16 million, he said. "Basically, you go into negotiations. It can get difficult because the shipper says you signed a contract for that price. But at the end of the day, the shippers must swallow the difference. Of course, it can [partly] go against our margin – we try to compromise."

He agreed that the push back against globalisation, a desire to reshore for sustainability/resilience reasons, and the high

container rates are driving a shift of production back to Europe, and he expects more development in this direction.

As far as heavy cargo is concerned, this sentiment could lead to lower volumes on long distances, he said, but the issues remain the same because in the project business, the actual shipping part is generally the easiest. "Once a transformer is loaded and secured on the vessel, it is fine for the next 20 days or however long it is on the voyage. On the road it is very different – basically every corner is difficult and you might have to remove cables, traffic lights, etc."

So-called 'short moves' are therefore often more complicated, he said, especially due to lack of investment in infrastructure. "For example, Liebherr's crane manufacturing site in Ehingen is 700 km from Bremerhaven, which handles a lot of ro-ro. But in order to get there, they have to drive 1,200 km because so many bridges can no longer handle the weights and they have to take detours."

Importance of canals

At Hamburg Port Marketing, press officer Bengt van Beuningen emphasised the importance of canals for project cargo heading to and from the port. "We talk to the producers of heavy equipment and it is a problem in Europe because the infrastructure must be modernised," he said. "For example, several bridges in western Germany are blocked for heavy truck loads. For the industry, that is sometimes a signal to look for other production places worldwide – to shift production to other regions."

Mattern added: "Heavy lift and project cargo can still be transported without any limits by barge and at the end of the day it is the only transport mode left that is easy to be used for the big items."

Another road-related challenge in Germany arrived at the start of this year, when new rules came into force for VEMAGS, the online system for applying for road permits for abnormal loads and heavy transport in all 16 federal states. The system has caused controversy both nationally (especially because of price rises) and among international companies, who are experiencing a disadvantage when it comes to applying for permits.

The reforms have had a major impact on Felbermayr and its customers, said Schellerer. "It is becoming more and more difficult to move oversize goods from A to B and it brings another significant disadvantage for producers in the domestic market due to the price increases," he said. "Many producers are considering relocating their production to places from where their goods can be transported under good conditions."

The strong German wind energy industry will continue to have a significant impact on project cargo volumes at the port of Neustadt in the coming years.

The VEMAGS system requires a lot of paperwork and it can be a major task to get a route approved, requiring staff time and experience, said Dubbers-Albrecht. "If one authority is under-staffed, suddenly you do not get the permit. Also, permits are only valid for a certain period of time, so if one takes too long, permits that have been agreed might have expired again. Digitalisation? Let us call it antique – we are not as far ahead as we should be. There is a lot of red tape and paperwork to be done to get these permits to use the road system and that indeed is a major obstacle."

On the other hand, of course public safety is paramount, he said. "You do not want to see a bridge collapse under a 250-tonne generator. There is an effort to facilitate things by digitalisation and standardisation – there is a lot of talk between shippers and the authorities to try to make things easier."

Germany as an industrial location depends on a functioning infrastructure that can handle transports to and from the ports quickly and reliably.

– Sven Riekers, BLG Cargo Logistics

Role of VEMAGS

However, the experience of Riekers at BLG is more positive. "Germany as an industrial location depends on a functioning infrastructure that can handle transports to and from the ports quickly and reliably. This also includes fast and digital ways of transport approval, which VEMAGS is designed to enable in principle," he said. "The authorities in Bremen and Bremerhaven have been able to adapt to the changes in good time, so that the short response times further contribute to the competitiveness of Bremen's ports."

Meanwhile, the Czech Republic and Poland have always been important markets for project cargo. "Both countries are well connected to the German ports via roads and waterways, and we have not noticed any changes in cargo flows here," said Riekers.

BLG regularly loads project cargo for customers in the industrial engineering sector to various destinations. "The largest volumes come from the wind energy sector, which also ships to changing, worldwide regions," said Riekers.

"In addition, we continue to offer our customers the option of carrying out assembly or module construction directly on the quay. This option is regularly used by customers from the oil and gas industry and manufacturers of large-volume conveyor systems."

Felbermayrs neue Heimat – von Generationen für Generationen

By Lars Herhacker — 2 Tagen ago

– Share on Twitter – Share on Facebook

14 Fussballfelder in der neuen Firmenzentrale

Vom Spatenstich bis zur Fertigstellung der neuen Felbermayr-Firmenzentrale in Wels/Oberthan vergingen rund 18 Monate Bauzeit und eine mehrwöchige Corona-Pause.

Auf einer Gesamtfläche von 100.000 Quadratmetern bewegte man ganze 215.000 Kubikmeter Material. Dabei wurden 26.000 Kubikmeter Beton verarbeitet und erstaunliche 300 Kilometer Kabel verlegt. Am Dach erzeugt das Familienunternehmen nun umweltfreundlichen Strom durch eine Photovoltaikanlage mit 500 Kilowatt Peak, bestehend aus 1400 Modulen.

Firmenchef und CEO Horst Felbermayr freut sich über die erfolgreiche Baufertigstellung und den vollbrachten Umzug. Der international tätige Unternehmer lobt begeistert die leitenden Mitarbeiter des Projektteams Benedikt Linimayr, Thomas Schimpfhuber und Dieter Svoboda: „Was hier unter Einbezug unserer Mitarbeiter der Transport- und Hebetechnik sowie der Baubereiche vollbracht wurde, kann ich kaum in Worte fassen." Dieses Lob erweitert Horst Felbermayr auch für die Lieferanten externer Gewerke.

Bald werden die rund 700 Mitarbeiter in den neuen Büros, Werkstätten und Hallen sich wieder wie zuhause fühlen. Das eigene Sozialgebäude mit Kinderbetreuungs-Einrichtung, Fitnessbereich und Mitarbeiter-Restaurant sowie die geniale Tiefgarage werden sie noch lange an das Jahr 2021 erinnern.

Details: https://www.felbermayr.cc/presse/es-ist-vollbracht-neue-firmenzentrale-bezogen

Die neue Firmenzentrale in Wels-Oberthan,
Fotocredit: Felbermayr

Neue Firmenzentrale

So sieht die neue Firmenzentrale von Felbermayr aus. Foto: Felbermayr

Nach 18 Monaten Bauzeit wurde nun die neue Firmenzentrale des Bau- und Fuhrunternehmen Felbermayr in Wels/Oberthan fertiggestellt. Nach eigenen Angaben wurden die Mitarbeiter bereits auf das 28.000 Quadratmeter große Areal übersiedelt.Der gewerbliche Bereich, also Werkstätte, Waschbox und Transport- und Hebetechnik, umfasst drei Hallen mit einer Gesamtfläche von etwa 18.000 Quadratmetern. Nahezu fußballfeldgroß ist das 9.000 Quadratmetern das Büro- und Sozialgebäude, in dem 250 Arbeitsplätze sowie ein Mitarbeiterrestaurant Platz finden.

Port of Antwerp vergibt Breakbulk-Konzession

Breakbulk- und Projektladungs-Segmente bekamen neues Leben eingehaucht

Ende letzten Jahres startete Port of Antwerp eine Ausschreibung für ein 15 ha großes Hafengelände am Churchilldok South, mit der ausdrücklichen Vorgabe, dass auf dem Gelände „Breakbulk"-Aktivitäten stattfinden sollen. In der Zwischenzeit ist die Ausschreibung abgeschlossen und die Vertragsverhandlungen sind beendet. PSA Breakbulk NV wird der neue Konzessionär sein. Im Rahmen des neuen Projektladungs-Ökosystems, das PSA Breakbulk NV auf dem Gelände entwickeln wird, ist das Unternehmen einen Zusammenschluss mit dem österreichischen Unternehmen Felbermayr Holding GmbH eingegangen, das auf Schwerlastaktivitäten spezialisiert ist und 50 % der Anteile von PSA Breakbulk NV erworben hat.

Das Gebiet um das Churchill-Dock hat sich historisch zu einem der wichtigsten Orte für Breakbulk-Terminals im Hafen entwickelt, was durch die Wahl dieses Konzessionärs noch einmals bestätigt wird. Port of Antwerp möchte neuen Projekten im Breakbulk- und Projektladungssegment so viel Atemluft wie möglich geben und glaubt an ihre Entwicklung. Das ist auch der Grund, warum die organisierte Ausschreibung explizit das Vorhandensein von Breakbulk-Aktivitäten forderte.

Port of Antwerp freut sich über dieses neue Projekt und damit über die Stärkung seiner Position als Breakbulk-Hafen in Europa. Das Breakbulk-Segment verzeichnete in Q1 dieses Jahres das beste Quartal seit dem zweiten Quartal 2019. Der Umschlag von Eisen und Stahl, der wichtigsten Warengruppe in diesem Segment, erhöhte sich um 18,2 %, was auf einen Angebotsschub bei Stahl zurückzuführen ist, der auch durch die neuen Importquoten erklärt werden kann, die am 1. April in Kraft traten.

Jacques Vandermeiren, CEO Port of Antwerp:

„Das gemeinsame Projekt dieser beiden Unternehmen (PSA Breakbulk NV und Felbermayr Holding GmbH) wurde durch konkrete Verpflichtungen untermauert, die voll und ganz mit dem erklärten Konzessionsziel übereinstimmen. Breakbulk generiert eine hohe Wertschöpfung im Portfolio unseres Hafens, daher ist es wichtig, dass wir das Bewusstsein für diese Güter weiter schärfen."

Hafenschöffin Annick De Ridder:

„Antwerpen ist seit vielen Jahrhunderten der Breakbulk-Hafen schlechthin in Europa. Dadurch verfügen wir über die nötige Qualität, Erfahrung und Flexibilität, um auf die Bedürfnisse des Kunden zugeschnittene Lösungen anzubieten. Die Wachstumszahlen im letzten Quartal sind der beste Beweis dafür. Die Vergabe dieser Konzession an einen Breakbulk-Anbieter bestätigt, dass dieses Segment für unseren Hafen weiterhin absolute Priorität hat und wir unseren Breakbulk-Markt auch weiterhin unterstützen werden."

Dennis Verbeeck, General Manager PSA Breakbulk NV:

„Neben dem Fokus auf Stahl werden wir gemeinsam mit Felbermayr (jetzt Anteilseigner von PSA Breakbulk NV) ein Projektladungs-Ökosystem mit einem Logistik-Hub und One-Stop-Shop für große Projektladungen erarbeiten. Der geplante Kran mit einer Hubkapazität von 750 Tonnen wird zur Realisierung des Projekts beitragen."

Über PSA International

PSA International (PSA) ist eine führende Hafengruppe und ein vertrauenswürdiger Partner für Cargo-Akteure. Neben den Hauptniederlassungen in Singapur und Antwerpen umfasst das globale Netzwerk von PSA mehr als 50 Standorte in 26 Ländern der Welt.

Das Portfolio der Gruppe umfasst mehr als 60 Tiefsee-, Bahn- und Binnenterminals sowie verbundene Betriebe in den Bereichen Distriparks, Lagerhäuser und maritime Dienstleistungen. Basierend auf dem fundierten Fachwissen und der Erfahrung eines facettenreichen globalen Teams arbeitet PSA aktiv mit seinen Kunden und Partnern zusammen, um erstklassige Hafendienstleistungen zu liefern, innovative Frachtlösungen zu entwickeln und gemeinsam ein Internet der Logistik zu schaffen. www.globalpsa.com

Über die Felbermayr Holding GmbH („Felbermayr")

Felbermayr gehört zu den führenden europäischen Spezialisten für Schwertransporte und Kräne und hat seinen Hauptsitz in Wels, Österreich. Insgesamt hat die Gruppe 54 Niederlassungen in 16 Ländern in Europa. Dazu gehören auch Tochterunternehmen und assoziierte Unternehmen. Im Allgemeinen ist der Konzern in drei Geschäftsbereiche unterteilt: Transport und Hebetechnik, Bau und Konstruktion und Maritime Logistikdienstleistungen. Das Tochterunternehmen Haeger & Schmidt Logistics (H&S), welches ausschließlich von Felbermayr kontrolliert wird, bietet ein umfassendes Logistikportfolio

Logistik

Felbermayr bezieht neue Firmenzentrale

20. August 2021

Rund 18 Monate nach dem Spatenstich ist die neue Felbermayr-Firmenzentrale in Wels/Oberthan fertiggestellt worden. Mittlerweile sind alle Mitarbeiter an den rund 28.000 m² großen Standort umgezogen.

Der gewerbliche Bereich umfasst insgesamt drei Hallen mit einer Gesamtfläche von etwa 18.000 m². In der westlich gelegenen Halle 1 ist die Transport- und Hebetechnik untergebracht. Dort befindet sich auch einer von insgesamt zehn Hallenkranen mit Traglasten von bis zu 30 t.

Die mittlere Halle ist laut Felbermayr für die zentrale Werkstätte optimiert und verfügt über eine Gesamtfläche von 9.000 m². Dort werden Wartungs- und Servicearbeiten am Fuhrpark durchgeführt. Zur Optimierung der Arbeitsabläufe gehört eine Ausstattung mit Scherenhubtischen und Hebebühnen zum Inventar. Damit können beispielsweise ganze Schwerlastzugmaschinen hochgehoben werden, so das Unternehmen.

Die technische Ausstattung im Sinne der Vereinfachung von Arbeitsabläufen spiegele sich auch bei der Konzeption der 181 Laufmeter umfassenden Montagegruben wider. Diese erhielten auch sogenannte Energiesäulen. Daran können die Techniker in der Grube benötigte Servicemittel wie beispielsweise Motor- und Hydrauliköl oder Druckluft direkt entnehmen.

Halle 3 ist, so wie Halle 1 auch, etwa 4.500 m² groß und beherbergt insbesondere eine Waschbox und Waschstraße für Lkw sowie eine Lackieranlage. Des Weiteren steht auch ein überbreiter und »schwerlasttauglicher« Bremsenprüfstand sowie ein Freilager mit Abstellplatz für den Fuhrpark zur Verfügung. Ergänzend dazu gibt es noch ein Baulager.

Büro- und Sozialgebäude

Insgesamt 9.000 m² umfasst das Büro- und Sozialgebäude. Der Bürokomplex umfasst drei Stockwerke mit rund 8.300 m² und bietet Platz für etwa 250 Büroarbeitsplätze, so das Unternehmen. Für die Mitarbeiter gebe es in jedem Stockwerk eine Begegnungszone mit Teeküche. Darin befinden sich außerdem eine Frischküche, ein Mitarbeiterrestaurant, eine Kinderbetreuungseinrichtung sowie ein Bewegungsraum für Kraft- und Ausdauertraining.

Im Sinne einer energietechnischen Optimierung wurde außerdem bei der Planung des Neubaus eine Photovoltaikanlage berücksichtigt. Diese ist auf dem Dach der Werkstätte platziert und besteht aus 1.400 Modulen mit jeweils 350 Watt. Damit könnten jährlich etwa 500.000 Kilowattstunden Strom produziert werden.

«Wir sind gut angekommen«, sagt CEO Horst Felbermayr anlässlich des Umzugs. Er habe sich als Firmenchef auch für «eine möglichst frühe Baufertigstellung eingesetzt». Coronabedingt habe man dennoch eine Verzögerung von rund sechs Wochen hinnehmen müssen.

18.000 m² Hallenfläche in der neuen Felbermayr-Zentrale

Bau der Superlative: Rund 18 Monate sind vom Spatenstich bis zur Fertigstellung des Großprojekts in Wels/Oberthan vergangen.

In knapp eineinhalb Jahren Bauzeit ist in Wels-Oberthan die neue Firmenzentrale der Felbermayr Holding entstanden. Anfang Sommer 2021 zogen die rund 700 Mitarbeitenden vom derzeitigen Standort im Welser Industriegebiet in die Voralpenstraße, ins nur wenige Kilometer entfernte Wels-Oberthan. Knapp 50 Mio. Euro ließ sich das Unternehmen den Neubau kosten.

Rund 100.000 m² umfasste der Bauplatz, was ungefähr der Fläche von 14 Fußballfeldern entspricht; die verbaute Fläche beträgt circa 40.000 m². Zum Gebäudeensemble gehören neben dem neuen Büro- und Verwaltungsgebäude auch umfangreiche Lagerhallen mit 18.000 m² Fläche, ein 9.000 m² großes Werkstattgebäude samt Lackierkabinen für den eigenen Fuhrpark sowie mehrere Waschboxen, ein spezieller Bremsenprüfstand für Lkw und eine eigene Betriebstankstelle.

Für die 700 Beschäftigten am Standort steht ein eigenes Sozialgebäude bereit, das neben einem Restaurant auch einen firmeneigenen Betriebskindergarten sowie ein Fitness-Studio für die Mitarbeitenden beherbergt. Der gesamte Tiefbau, die Rohbauarbeiten sowie die Außenanlagen wurden in Eigenregie durch die Felbermayr Geschäftsfelder Bau sowie die Transport- und Hebetechnik ausgeführt – dies gestützt auf die Technik aus dem Hause Schröck, wie zum Beispiel im Bereich der Betondecken.

Für die Planung zeichnete das ortsansässige Architekturbüro benesch, stögmüller architekten verantwortlich. Das großzügige Umfahren der Gebäude mit langen Lkw-Zügen und Spezialtransportern war eine der wesentlichen Planungsparameter im Zuge des Gesamtentwurfs. „Der gesamte Entwurf ist exakt abgestimmt auf die Bewegungsabläufe der größten Fahrzeuge, die das Firmengelände verlassen“, erklärt Architekt Harald Benesch.

Eines der ausschlaggebendsten Argumente für den neuen Standort war die neue Autobahnauf- und -abfahrt in Wimpassing (OÖ), die Ende 2019 für den Verkehr freigegeben wurde. Nur einen halben Kilometer vom neuen Betriebsgelände entfernt bietet sie dem Unternehmen einen idealen Anschluss an das überregionale Verkehrsnetz.

Felbermayr hat sich vor allem als Fullservice-Dienstleister für Spezialtransport auf Straße, Schiene und zu Wasser einen Namen gemacht. Mit aktuell knapp 2.800 Mitarbeitenden, verteilt auf 72 Standorte in 19 Ländern, zählt der Familienbetrieb zu den führenden Bau- und Transportunternehmen Europas.

Bild: Felbermayr

www.felbermayr.cc www.schoeck.com

Felbermayr zieht nach Wels

LOGISTIKIMMOBILIEN: Rund 18 Monate sind vom Spatenstich bis zur Fertigstellung der neuen Zentrale in Wels/Oberthan vergangen. Die Mitarbeiter sind übersiedelt und das Objekt mit einer Nutzfläche von etwa 28.000 m² wurde seiner Bestimmung übergeben.

„Wir sind gut angekommen", freut sich CEO Horst Felbermayr, der sich als Firmenchef auch für eine möglichst frühe Baufertigstellung einsetzte. Coronabedingt habe man dabei aber schon auch eine Verzögerung von rund sechs Wochen hinnehmen müssen. „Ich freue mich aber sehr, dass nunmehr auch die Übersiedlung erfolgreich abgeschlossen ist", sagt Felbermayr und streut den leitenden Mitarbeitern des Projektteams Benedikt Linimayr, Thomas Schimpfhuber und Dieter Svoboda Rosen: „Was hier unter Einbezug unserer Mitarbeiter der Transport- und Hebetechnik sowie der Baubereiche vollbracht wurde, kann ich kaum in Worte fassen." Der Dank gelte aber selbstverständlich auch den Lieferanten externer Gewerke, bei deren Auswahl man offensichtlich auch Kompetenz bewiesen hat.

18.000 m² Hallenfläche

Der gewerbliche Bereich umfasst insgesamt drei Hallen mit einer Gesamtfläche von etwa 18.000 m². In der westlich gelegenen Halle 1 ist die Transport- und Hebetechnik untergebracht. Dort befindet sich auch einer von insgesamt zehn Hallenkränen mit Traglasten von bis zu 30 Tonnen. Die mittlere Halle ist für die zentrale Werkstätte optimiert und verfügt über eine Gesamtfläche von 9.000 m². Dort werden Wartungs- und Servicearbeiten am Fuhrpark durchgeführt. Zur Optimierung der Arbeitsabläufe gehört eine Ausstattung mit Scherenhubtischen und Hebebühnen zum Inventar. Damit können beispielsweise ganze Schwerlastzugmaschinen hochgehoben werden. „Das erleichtert beispielsweise das Reifenwechseln", erklärt Benedikt Linimayr, der während der Bauphase als Eigentümervertreter fungierte.

Im ersten und zweiten Stock sind mit einem Schwerlastlift erreichbare Lagerflächen installiert. Dem „State of the Art" entsprechend wurde in der Werkstätte auch eine Fußbodenheizung verlegt.
Die technische Ausstattung im Sinne der Vereinfachung von Arbeitsabläufen spiegelt sich auch bei der Konzeption der 181 Laufmeter umfassenden Montagegruben wider. So wurden bei diesen allein schon durch die Länge beeindruckenden Dimensionen auch noch sogenannte Energiesäulen stationiert. „Dort können die Techniker in der Grube benötigte Servicemittel, wie beispielsweise Motor- und Hydrauliköl oder Druckluft, direkt entnehmen", erklärt Linimayr und verweist auf die damit einhergehende Arbeitserleichterung.

Bürogebäude

Nahezu fußballfeldgroß präsentiert sich mit insgesamt 9.000 m² das Büro- und Sozialgebäude. „Der Bürokomplex umfasst drei Stockwerke mit insgesamt 8.300 m² und bietet Platz für etwa 250 Büroarbeitsplätze", so Linimayr. Für die Mitarbeiter gibt es in jedem Stockwerk eine Begegnungszone mit Teeküche. Das über einen Verbindungsgang erreichbare Sozialgebäude ist einzeln situiert und beherbergt eine Frischküche sowie ein Mitarbeiterrestaurant mit etwa 120 Sitzplätzen. Im ersten Stock ist eine Kinderbetreuungseinrichtung untergebracht. Dazu gehört auch ein 360 m² großer Spielplatz am Dach des Objekts. Zudem steht den Mitarbeitern ein Bewegungsraum für Kraft- und Ausdauertraining zur Verfügung.

oberösterreichisches volksBLATT

CHRONIK › REGIONALES

Kinderbetreuung wird für immer mehr Betriebe ein wichtiger Wettbewerbsfaktor

OÖ Familienbund läuft mit Betreuungsangeboten offene Türen bei Unternehmen ein

Online seit: 25. August 2021

Auch die Firma Felbermayr (im Bild Horst und Andrea Felbermayr mit Familienbundobmann Bernhard Baier v. l.) bietet Kinderbetreuung an.
© OÖ Familienbund

LINZ – Die Frage nach Betreuungsmöglichkeiten für Kinder stellt sich nicht nur für Eltern. Auch viele Betriebe haben mittlerweile erkannt, dass sie mit einem derartigen Betreuungsangebot ihre Mitarbeiter unterstützen und entlasten können und damit auch – in Zeiten des sich zunehmend verschärfenden Fachkräftemangels – einen wichtigen Wettbewerbsvorteil anbieten können. Unterstützung erhalten sie dabei vom OÖ Familienbund. Der hat im Jahr 2013 damit begonnen, die Betriebe in dieser Frage zu betreuen. Und damit offenbar offene Türen eingerannt. Mittlerweile nützen bereits 44 Firmen in Oberösterreich die Angebote des Familienbundes in Form von Tagesstätten, Krabbelstunden, Nachmittags- oder Ferienbetreuungen. 1400 Kinder werden dort betreut. „Die Unternehmen schaffen damit einen Mehrwert, der den Betrieb für Mitarbeiter besonders attraktiv macht", erklärte Landesobmann Bernhard Baier am Mittwoch in einer Pressekonferenz.

Auch die Firma Felbermayr, die soeben ihre neue Firmenzentrale in Wels bezogen hat, nützt das Angebot: Ab September stehen dafür zwei eigene Räume sowie ein Spielplatz samt Kräutergarten auf der Dachterrasse des neuen Sozialgebäudes zur Verfügung. „Wir starten mit fünf Kindern und zwei Betreuerinnen", so Andreas und Horst Felbermayr. Das Angebot soll laufend an die Nachfrage und den Bedarf angepasst werden.

ÖVZ

DAS ERSTE TÄGLICHE E-PAPER MIT NACHRICHTEN AUS DER WELT DER LOGISTIK

EDITION NEWS

3.September 2021

Bild: Waltraud Winkler

HOCHWASSERSCHUTZTOR „SCHWEBT" IN DEN HAFEN ALBERN

PIPELIFE AUSTRIA
METRO ÖSTERREICH
HAFEN ALBERN
LAND SALZBURG
GW - SPEDITION LODE
HAFEN ROSTOCK
DEUTSCHE POST DHL GROUP

Hochwasserschutztor „schwebt" in den Hafen Albern

Das neue Hafentor ist Teil des laufenden Hochwasserschutz-Projektes das mit einer Gesamtinvestition von rund 22 Mio. Euro umgesetzt wird.

Die Arbeiten am riesigen Hafentor, das den Hafen Albern künftig vor Hochwasser schützen wird, gehen in die Finalphase. Am 2. September wurde das 30 Meter lange, 14,25 Meter hohe und rund 250 Tonnen schwere Stahltor eingebracht. Durch das Hochwasserschutztor wird der Getreide- und Baustoffhafen hochwassersicher gemacht und dadurch wird zukünftig auch bei Hochwasser ein ungestörter Warenumschlag im Hafen Albern ermöglicht.

Das Tor wurde zuvor in zwei Elementen angeliefert. Gefertigt wurde der stählerne Riese im Auftrag von Andritz Hydro GmbH in der Nähe der türkischen Großstadt Istanbul. Von dort aus wurde er dann auf seine rund 1.500 Kilometer lange Reise geschickt. Die Spedition Weiss zeichnete für den Transport verantwortlich. Auf dem Wasserweg gelangte das Hafentor vom Hochseehafen Derince-Kocaeli in der Türkei nach Konstanza. Mittels Binnenschiff ging die Reise über die Donau weiter zum Zielhafen Albern, wo im Schwergutzentrum Albern ein riesiger Kran für den Umschlag bereitstand.

„Im Schwergutzentrum direkt im Hafen Albern können Lasten bis 450 Tonnen im Regelbetrieb umgeschlagen werden", erklärt Fritz Lehr, kaufmännischer Geschäftsführer des Hafen Wien. „Die Fläche von rund 4.000 m² und das hochmoderne Equipment des High & Heavy Spezialisten Felbermayr erlauben besonders schwere Hübe und damit auch den Umschlag von überdimensionalen Lasten. Das ist perfekt für den mächtigen Stahlriesen, das Hafentor ist 250 Tonnen schwer - so schwer wie vier Blauwale", so Fritz Lehr.

„Das Hafentor arbeitet nach dem Prinzip eines Schiebetores: Noch bevor ein heranziehendes Hochwasser die Stadtgrenze von Wien erreicht, wird das Hafentor geschlossen. Je nach lokalem Wasserstand dauert es 20 bis 30 Minuten, bis das mächtige Tor den Hafen dichtmacht. Den Wasserstand innerhalb des geschützten Hafenbeckens regelt danach ein eigenes Pumpwerk. Drei große Tauchpumpen ermöglichen ein Abpumpen von rund zwei Kubikmeter Wasser pro Sekunde", erklärt Doris Pulker-Rohrhofer, technische Geschäftsführerin des Hafen Wien.

Der neue Hochwasserschutz ist für ein so genanntes Jahrhundert-Hochwasser mit einer Durchflussmenge der Donau von 14.000 Kubikmeter Wasser pro Sekunde ausgelegt. Ohne Hafentor und ohne Abdichtung des Hafendammes würde bei einer solchen Naturkatastrophe der Hafen bis zu drei Meter unter Wasser stehen. Um dem riesigen Druck, der mit dem Hochwasser verbunden ist, Stand zu halten, hat der Stahlkörper eine Stärke von 2,1 Metern.

Die Arbeiten im Alberner Hafenbecken, um den Hochwasserschutz fertig zu stellen, laufen noch bis Ende Jänner 2022. Bei dem Projekt werden insgesamt rund 22 Mio. Euro investiert. Diese werden durch EU Fördermittel (rund 4 Mio. Euro), sowie einer Kostenbeteiligung durch den Bund (11 Mio. Euro) und durch die Stadt Wien (rund 7 Mio. Euro) ermöglicht.

Bild: David Bohmann

v.l.n.r. Kurt Gollowitzer (GF Wien Holding), Peter Hanke (Wirtschaftsstadtrat), Magnus Brunner (Umweltstaatssekretär)

OÖ Familienbund - betriebliche Kinderbetreuung bei Felbermayr

DI Horst Felbermayr, Andrea Felbermayr, OÖ Familienbund-Landesobmann Mag. Bernhard BaierFoto: OÖ Familienbund

Tips Lena Brandstätter, Tips Jugendredaktion, 25.08.2021 15:49 Uhr

Vorlesen

LINZ. Seit 2013 unterstützt der OÖ Familienbund mit seinen bedarfsorientierten, betrieblichen Kinderbetreuungsangeboten Eltern dabei ihr Familien- und Arbeitsleben unter einen Hut zu bekommen. Diese Familienfreundlichkeit bringt auch Wettbewerbsvorteile und stärkt den Wirtschaftsstandort.

„Familienfreundlichkeit ist längst nicht mehr nur eine Frage des sozialen Engagements, sondern mittlerweile auch elementarer Baustein für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort", betont OÖ Familienbund-Landesobmann Bernhard Baier, „schließlich braucht es familienfreundliche Betreuungsangebote damit beide Elternteile Familie und Beruf unter einen Hut bekommen", sagt Baier.

Qualitativ hochwertige und flexible Kinderbetreuungsangebote sind ein wesentlicher Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg der Region, denn familienfreundliche Unternehmen haben weniger mit Fehlzeiten zu kämpfen. Außerdem wird Frauen der Wiedereinstieg in den Beruf deutlich erleichtert.

Das Felbermayr Familienunternehmen positioniert sich kinderfreundlich, so die beiden Geschäftsführer der Felbermayr Holding Horst und Andrea Febermayr: „Als Familienunternehmen hatte es für uns schon immer eine hohe Priorität am neuen Standort auch die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ideal zu ermöglichen".

Mit Anlehnung an den Claim des Unternehmens „Power in motion" wird das Betreuungsangebot intern kommuniziert. „Unter dem Slogan Motion Kids laden wir alle unsere Mitarbeiter mit Bedarf ein, das Angebot unserer Krabbelstube und der Kinderbetreuung, für eine gesunde körperliche und geistige Entwicklung ihrer Kids, zu nutzen", sagt Andrea Felbermayr.

Per Binnenschiff, Hebekran und SPMT bis Herne

Mehr als 1000 t

Gas- und Dampfkraftwerke gelten als ökologisch, und so wird auch eins in Herne gebaut. In Deutschland transportierte Felbermayr die hierfür bestimmten notwendigen Gross-Komponenten von Siemens. Den Dreh- und Angelpunkt bildete ein Liebherr-Kran.

Die Geschichte des Transports der vier Grossmodule für ein Gas- und Dampfkraftwerk in Herne, Deutschland, hat viel mit den Binnenwasserstrassen zu tun. Der Transportweg war im Vorfeld erprobt worden. So hatte der Hauptauftragnehmer von Siemens, Züst & Bachmeier, bereits 20 Heizflächenmodule per Seefracht und Binnenschiff von China bis zum Umschlagplatz in Herne gebracht, bevor Mitte Februar die vier Grosskomponenten von bis zu 457 t Stückgewicht auf die Reise gingen.

Über Kanäle bis zum Umschlagplatz

Die Ausgangsorte für die insgesamt vier Grosskomponenten lagen in den Siemens-Werken Berlin, Mühlheim an der Ruhr sowie Nürnberg. Da der Zielort in der Metropolregion Rhein-Ruhr in Nordrhein-Westfalen liegt, wurde der Rhein-Herne-Kanal genutzt.

«Die Transporte zum Umschlagplatz unweit der Baustelle wurden durch das Felbermayr-Tochterunternehmen Haeger & Schmidt auf dem Wasserweg durchgeführt», berichtet Projektleiter Matthias Pichl, welcher auch die Felbermayr-Niederlassung Nürnberg leitet. Von Züst & Bachmeier hatte Felbermayr den Auftrag für den Umschlag dieser Grosskomponenten und den Transport bis zur Baustelle des Kraftwerks erhalten.

Feinarbeit und Grossgerät

Für den Umschlag des Schwerguts musste der Umschlagplatz zunächst entsprechend vorbereitet werden. «Andernfalls hätte er dem enormen Druck nicht standgehalten», berichtet Pichl und beschreibt die Konfiguration des Raupenkrans: «Zur eingesetzten Ausrüstung des LR 11000 von Liebherr gehörten ein 42 m langer Hauptmast mit Derrickausleger, 260 t Drehbühnenballast sowie 320 t Schwebeballast, der mit einem Hilfskran aufgestapelt wurde und als notwendiges Gegengewicht diente.» Inklusive Hebegut brachte es der Kran somit auf mehr als 1000 t Gesamtgewicht.

Auch die vier Hauptkomponenten hatten es in sich, befanden sich doch darunter eine Gasturbine mit 457 t, ein Generator mit 450 t, ein Transformator mit 425 t sowie die Dampfturbine mit 145 t. «Aufgrund der eingeschränkten Raumgeometrie am Umschlagplatz konnte der Kran nach der Lastaufnahmen nicht seitlich geschwenkt werden», merkt Pichl an, so dass deshalb eine ca. 50 m lange Fahrbahn aus Bongossihölzern, d.h. aus dem robusten roten Eisenholz, für den Kran ausgelegt worden sei. So war gewährleistet, dass der Raupenkran unter Last etwa 20 m rückwärtsfahren konnte, um ihm Platz für den SPMT zu schaffen.

Der Nachlauf auf diesem SPMT mit 18 parallel gekoppelten Achslinien über 2 km Strasse bis zur Baustelle erfolgte bei Nacht. Die Strecke war z.T. mit Stahlplatten präpariert, auch ein Brückenüberfahrsystem kam zum Einsatz. Mitte Februar war der Transportauftrag abgeschlossen. Das Kraftwerk soll bereits Ende 2022 ans Netz gehen und 250000 Haushalte versorgen.

Christian Doepgen

Der heikelste Moment des Transports direkt am Kanal.

Foto: Felbermayr

Das Areal der neuen Felbermayr-Zentrale in Wels-Oberthan ist rund 14 Fußballfelder groß. Fotos: Felbermayr (4)/Weihbold

Zehn Hektar, drei Hallen, bessere Abläufe: Felbermayrs neue Zentrale

Welser Bau- und Transportunternehmen übersiedelte – 55 Millionen Euro investiert

Drei große Hallen, ein Bürokomplex, Sozialgebäude, Lagerflächen, Tankstelle, insgesamt 28.000 Quadratmeter Nutzfläche auf einem 100.000 Quadratmeter großen Areal: Die neue Firmenzentrale des Welser Bau- und Transportunternehmens Felbermayr ist ein markanter Punkt in der Landschaft im Nordwesten von Wels – nahe an der Welser Autobahn bzw. Innkreisautobahn.

18 Monate dauerte es vom Spatenstich bis zur Fertigstellung, nun sind die Mitarbeiter übersiedelt. Eine rasche Umsetzung war Firmenchef Horst Felbermayr wichtig, rund sechs Wochen Verzögerung verursachte die Corona-Pandemie.

Der gewerbliche Bereich des neuen Standorts in Wels-Oberthan besteht aus drei Hallen.

In der westlich gelegenen Halle eins befindet sich die Transport- und Hebetechnik – mit einem von insgesamt zehn Hallenkranen mit Traglasten von bis zu 30 Tonnen.

Die zentrale Werkstätte ist in der mit Fußbodenheizung ausgestatteten mittleren Halle untergebracht, dort werden Wartungs- und Servicearbeiten am Fuhrpark durchgeführt. Dank Scherenhubtischen und Hebebühnen können ganze Schwerlastzugmaschinen hochgehoben werden, was beispielsweise das „Reifenwechseln erleichtert", wie Benedikt Linimayr vom Projektteam erklärt. Auch die 181 Laufmeter langen Montagegruben sollen die Arbeitsabläufe vereinfachen.

In Halle drei sind Waschbox und Waschstraße für Lkw sowie Lackieranlage und Bremsenprüfstand untergebracht.

Der Fuhrpark befindet sich auf einem fußballfeldgroßen Freilager mit Abstellplatz. Außerdem gibt es ein Baulager und eine Tankstelle mit zehn Zapfstellen. „Damit gehören die Staus beim Treibstoff-Fassen der Vergangenheit an", sagt Linimayr.

„Wir sind gut angekommen. Mit dem Umzug wurden drei Büroobjekte auf eines reduziert."

Horst Felbermayr, Firmenchef

DAS UNTERNEHMEN

Die Felbermayr Holding hat 72 Standorte in 19 europäischen Ländern, beschäftigt 2750 Mitarbeiter (700 in Wels gemeldet, 200 permanent am Standort tätig) und setzte im Vorjahr 492 Millionen Euro um. Felbermayr bietet Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran-/Arbeitsbühnenvermietung, Schwergutumschlag sowie Tief- und Hochbautätigkeiten an.

Kinderbetreuung möglich

Der Bürokomplex hat drei Stockwerke mit Begegnungszonen und Teeküchen und Raum für rund 250 Arbeitsplätze. Im Sozialgebäude, das über einen Verbindungsgang in der 400 Parkplätze umfassenden Tiefgarage erreichbar ist, gibt es eine Frischküche und ein Restaurant mit 120 Sitzplätzen.

Auch eine Kinderbetreuungseinrichtung im ersten Stock und ein Spielplatz auf dem Dach des Objekts stehen zur Verfügung, ebenso ein Fitnessraum. Zudem wurde die gesamte IT-Infrastruktur mit dem Umzug auf den neuesten Stand gebracht.

Auf dem Dach der Werkstätte ist eine Photovoltaikanlage mit 1400 Modulen mit je 350 Watt montiert. Damit könne man „jährlich etwa 500.000 Kilowattstunden Strom produzieren", sagt Linimayr. Das entspricht dem Stromverbrauch von rund 150 Haushalten. Geheizt und gekühlt wird mit Wärmepumpe.

„Wir sind gut angekommen", sagt Firmenchef Horst Felbermayr – auch dank der leitenden Mitarbeiter des Projektteams Linimayr, Thomas Schimpfhuber und Dieter Svoboda, der Lieferanten externer Gewerke und dem Büro Benesch/Stögmüller Architekten.

Insgesamt wurden 55 Millionen Euro in das Projekt investiert, davon entfielen 20 Millionen auf Leistungen der Felbermayr-Gruppe selbst. Drei Hektar stehen für künftige Erweiterungen noch zur Verfügung.

Das Areal des alten Standorts im Welser Industriegebiet ist etwa sechs Hektar groß und bereits überwiegend an andere Firmen verpachtet. Zum Verkauf steht es nicht.

„Mit dem Umzug haben wir es unter anderem geschafft, drei Büroobjekte auf eines zu reduzieren", sagt Felbermayr. *(az)*

Werkstätte mit modernen Geräten und viel Platz

Büros: Begegnungszonen und Verbindungswege

Photovoltaikanlage auf der Werkstättenhalle

Felbermayr's epic transformer transport

6 September 2021

Felbermayr is in the process of delivering four transformers in Switzerland, as part of a modernisation programme at a power plant in the Grimsel region.

Siemens Trafowerk Linz tasked **Felbermayr** with the transport of the 95-tonne transformers, while **Kraftwerke Oberhasli** ordered the removal of the four old units.

The transport phase commenced at the end of July 2021. Two of the transformers were picked up at the Felbermayr warehouse in Linz and transported over the Brünig Pass to Meiringen, a town located in the Swiss canton of Bern.

Ingo Müller, project manager at Bau-Trans – a Felbermayr subsidiary – said the items are then moved 30 km via the Aareschlucht gorge to the Gerstenegg portal and then via a very narrow access tunnel to the planned destination – the powerhouse of the Grimsel power plant. There, the two transformers were unloaded with powerhouse cranes.

Ingo Müller, project manager at Bau-Trans – a Felbermayr subsidiary – said the items are then moved 30 km via the Aareschlucht gorge to the Gerstenegg portal and then via a very narrow access tunnel to the planned destination – the powerhouse of the Grimsel power plant. There, the two transformers were unloaded with powerhouse cranes.

The first of the old transformers was then loaded and transported down into the valley to Innerkirchen to the headquarters of Kraftwerke Oberhasli. There, it will be dismantled and scrapped.

"Particularly challenging with this order was managing the planned transport route," Müller explained. The transport with the 10-axle low loaders in particularly over the Brünig Pass posed a great difficulty, he said, due to the inclines, declines and tight curves both on the ascent and descent, with a total weight of about 250 tonnes.

www.felbermayr.com

MITTWOCH, 8. SEPTEMBER 2021 Salzburger Nachrichten

Hochwasserschutz für Alberner Hafen

Der Alberner Hafen in Wien ist nun durch ein riesiges Tor vor Hochwasser geschützt. Die gewaltige Schiebetür ist laut Wien Holding 30 Meter lang, 14,25 Meter hoch, gut zwei Meter dick und rund 250 Tonnen schwer. Der Stahlkoloss wurde dieser Tage mit einem Kran eingehoben (Bild). Gefertigt wurde das Hafentor im Auftrag von Andritz Hydro GmbH in der Nähe von Istanbul. Von dort wurde es ins rumänische Konstanza verschifft und dann mit einem Binnenschiff über die Donau direkt zum Zielhafen Albern transportiert. Das Hochwasserschutzprojekt kostet insgesamt rund 22 Millionen Euro.

BILD: SN/APA/HANS PUNZ

FELBERMAYR ÜBERNIMMT WEST-ASPHALT

„Ausgezeichnete Mitarbeiter"

Felbermayr hat vor Kurzem das Welser Bauunternehmen West-Asphalt erworben, einen Spezialisten für Pflasterungsarbeiten und Natursteinverlegung. Die Firma mit rund 40 Mitarbeitern soll operativ selbstständig bleiben, wird allerdings organisatorisch in die Tiefbausparte des Konzerns eingegliedert. Gründer und Geschäftsführer Reinhold Wersching von West-Asphalt: „Wir haben mehrere Angebote geprüft und sind letztendlich zum Schluss gekommen, dass Felbermayr die beste Option für uns ist." Horst Felbermayr von der Felbermayr Holding meint zum Kauf: „West-Asphalt hat ausgezeichnete Mitarbeiter, das ist das wichtigste Asset."

DIE NEUE FIRMEN-ZENTRALE BEEINDRUCKT

Rund 18 Monate sind vom Spatenstich bis zur Fertigstellung der neuen Felbermayr-Firmenzentrale in Wels/Oberthan vergangen. Mittlerweile sind die Mitarbeiter übersiedelt und das Objekt mit einer Nutzfläche von etwa 28.000 Quadratmetern wurde seiner Bestimmung übergeben.

Mit einer Fläche von 100.000 Quadratmetern nimmt die neue Firmenzentrale die Größe von rund 14 Fußballfeldern ein.

Elisabeth Felbermayr-Schierl, MBA (Prok. Felbermayr GmbH), Gisela Felbermayr (Seniorchefin und Aufsichtsrätin), DI Horst Felbermayr (GF Felbermayr Holding), Andrea Felbermayr (GF Felbermayr Holding).

„Wir sind gut angekommen", freut sich CEO Horst Felbermayr, der sich als Firmenchef auch für eine möglichst frühe Baufertigstellung einsetzte. Coronabedingt habe man dabei aber schon auch eine Verzögerung von rund sechs Wochen hinnehmen müssen. „Ich freue mich aber sehr, dass nunmehr auch die Übersiedlung erfolgreich abgeschlossen ist", sagt Felbermayr und freut sich über die Leistungen des leitenden Projektteams mit Benedikt Linimayr, Thomas Schimpfhuber und Dieter Svoboda: „Was hier unter Einbezug unserer Mitarbeiter der Transport- und Hebetechnik sowie der Baubereiche vollbracht wurde, kann ich kaum in Worte fassen."
Der Dank gelte aber selbstverständlich auch den Lieferanten externer Gewerke sowie dem für Architektur und Generalplanung zuständigem Welser Unternehmen „benesch, stögmüller architekten".

18.000 Quadratmeter Hallenfläche

Der gewerbliche Bereich umfasst insgesamt drei Hallen mit einer Gesamtfläche von etwa 18.000 Quadratmetern. In der westlich gelegenen Halle 1 ist die Transport- und Hebetechnik, mit einem von insgesamt zehn Hallenkranen, untergebracht. Die Krane verfügen über Traglasten von bis zu 30 Tonnen.
Die mittlere Halle ist für die zentrale Werkstätte optimiert und verfügt über eine Gesamtfläche von 9.000 Quadratmeter. Dort werden Wartungs- und Servicearbeiten am Fuhrpark durchgeführt. Ausgestattet ist die Halle mit Scherenhubtischen und Hebebühnen um ganze Schwerlastzugmaschinen hochzuheben. „Das erleichtert beispielsweise das Reifenwechseln", erklärt Benedikt Linimayr, der während der Bauphase als Eigentümervertreter fungierte. Im ersten und zweiten Stock sind mit einem Schwerlastlift erreichbare Lagerflächen untergebracht. Im Sinne von „State of the Art" präsentiert sich die Werkstätte auch mit einer Fußbodenheizung.
Die technische Ausstattung im Sinne der Vereinfachung von Arbeits-

Der zweiteilige Bürotrakt, das Sozialgebäude und die Tankstelle dominieren das äußere Erscheinungsbild der neuen Felbermayr-Firmenzentrale.

Mit Begegnungszonen und großzügigen Verbindungswegen ist der viergeschossige Bürokomplex sehr kommunikationsfreundlich.

Die Photovoltaikanlage ist über dem Werkstättengebäude angelegt und produziert jährlich etwa 500.000 Kilowattstunden Strom.

Die zentrale Werkstätte ist modernst ausgestattet und verfügt mit über 9.000 Quadratmetern Fläche über ein großzügiges Platzangebot.

FOTOS: FELBERMAYR

abläufen spiegelt sich auch bei der Konzeption der 181 Laufmeter umfassenden Montagegruben wider. So wurden sogenannte Energiesäulen stationiert. „So können die Techniker in der Grube benötigte Servicemittel wie Motor- und Hydrauliköl oder Druckluft direkt entnehmen", erklärt Linimayr und weist auf die damit einhergehende Arbeitserleichterung hin.
Halle 3 ist wie auch Halle 1 etwa 4.500 Quadratmeter groß und beherbergt vorwiegend eine Waschbox und Waschstraße für Lkw sowie eine Lackieranlage. Weiters steht auch ein überbreiter und „schwerlasttauglicher" Bremsenprüfstand zur Verfügung. Ein fußballfeldgroßes Freilager mit Abstellplatz wird den Fuhrpark beherbergen, dazu gibt es ein Baulager und eine Tankstelle mit zehn Zapfstellen. „Damit gehören Staus beim Treibstofffassen der Vergangenheit an", argumentiert Linimayr.

Büro- und Sozialgebäude mit 9.000 Quadratmeter

Nahezu fußballfeldgroß präsentieren sich mit insgesamt 9.000 Quadratmetern das Büro- und Sozialgebäude. „Der Bürokomplex umfasst drei Stockwerke mit insgesamt 8.300 Quadratmetern und bietet Platz für etwa 250 Büroarbeitsplätze", zählt Linimayr auf. Für die Mitarbeiter gibt es in jedem Stockwerk eine Begegnungszone mit Teeküche. Das Sozialgebäude ist einzeln situiert und beherbergt eine Frischküche sowie ein Mitarbeiterrestaurant mit etwa 120 Sitzplätzen. Im ersten Stock ist eine Kinderbetreuungseinrichtung untergebracht und ein 360 Quadratmeter großer Spielplatz am Dach des Objektes. Ein Bewegungsraum für Kraft- und Ausdauertraining steht den Mitarbeitern ebenso zur Verfügung.
Im Sinne einer energietechnischen Optimierung gibt es natürlich eine Photovoltaikanlage, diese besteht aus 1.400 Modulen mit jeweils 350 Watt. „Damit können wir jährlich etwa 500.000 Kilowattstunden Strom produzieren", erklärt Linimayr. Geheizt und gekühlt wird energiefreundlich mittels Wärmepumpe, also garantiert angenehmes Raumklima ein gutes Arbeitsklima. Aber das war bei Felbermayr schon immer gut und wird wohl am neuen Standort nun noch besser werden. ■

Felbermayr Holding GmbH
mit Firmensitz in Wels/Österreich
Tel.: +43/50695-0
Voralpenstraße 4, 4600 Wels
72 Standorte in 19 Ländern Europas
rund 2.750 Fachkräfte
rund 492 Millionen Euro Nettoumsatz 2020
Spezial- und Schwertransporte
Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung
Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten
www.felbermayr.cc

Imposanter Schwerlasttransport für das APG-Umspannwerk Zaya

Austrian Power Grid (APG) steuert und verantwortet mit 600 Spezialisten das überregionale Stromtransportnetz in Österreich.

Anfang September ist der dritte Großtransformator im derzeit entstehenden Umspannwerk Zaya des Netzbetreibers Austrian Power Grid (APG) eingetroffen. Der 300 Tonnen schwere Umspanner ist Teil der neuen Stromleitung durch das Weinviertel, die planmäßig im Sommer 2022 in Betrieb geht.

APG investiert insgesamt rund 200 Mio. Euro in die nachhaltige Energiezukunft in der Region. Teil des Megaprojekts sind die drei Transformatoren um insgesamt 16 Mio. Euro. Der größte davon, ein 380/220-kV-Trafo um acht Millionen Euro, wurde bereits im Frühjahr in drei Einzelteilen angeliefert. Er dient unter anderem dazu, das österreichweite APG-Netz an das europäische Verbundnetz anzubinden.

Im Juli und Anfang September wurden die beiden „kleineren" 380/110-kV-Trafos mit einer Länge von etwa 13 Meter und einer Höhe von knapp 10 Meter geliefert. Per Bahntransport gelangten die jeweils rund 300 Tonnen schweren Riesentrafos vom Siemenswerk in Weiz nach Hohenau an der March. Vom Bahnhof ging es die letzten rund zehn Kilometer per Sondertransport auf der Straße in das APG-Umspannwerk in Neusiedl an der Zaya.

Innerhalb eines halben Tages wurden die Trafos anschließend abgeladen und mithilfe von Führungsschienen Millimeter für Millimeter auf ihre Fundamente gezogen. Die Montage bis zur endgültigen Inbetriebnahme dauert mehrere Monate.

APG-Projektleiter Andreas Pischel beschreibt die Funktion der Umspanner mit einer Leistung von je 300 Megavoltampere: „Die leistungsstarken Transformatoren verbinden künftig das regionale Stromnetz der EVN-Tochter Netz Niederösterreich mit dem überregionalen Netz der APG. Sie sind sozusagen das Herzstück im Umspannwerk Zaya und stellen sicher, dass der im Weinviertel produzierte Windstrom verteilt und verbraucht werden kann – sowohl in der Region, als auch in ganz Österreich."
Das Investitionsprogramm im Weinviertel leistet einen wesentlichen Beitrag für das Gelingen der Energiewende sowie für die Elektrifizierung von Industrie, Wirtschaft und Gesellschaft. Darüber hinaus werden die hochmodernen Anlagen entscheidend zur sicheren Stromversorgung Österreichs und Niederösterreichs beitragen. Bundesweit investiert APG alleine 2021 rund 357 Mio. Euro in das heimische Stromsystem.

Bild: APG - Maximilian Lang

www.apg.at

Kraftwerk Landfraß:

Der Beton wird per Hubschrauber geliefert

14. September 2021, 18:08 Uhr

Machten sich gemeinsam ein Bild: Jury, Landsiedler, Elbischger, Wirnsberger, Gfrerer, Richtig und Mair. Foto: RMK hochgeladen von Thomas Dorfer

Gmünd: Bauarbeiten für Klein-Wasser-Kraft-Werk Landfraß im Plan. Beton für Tiroler Wehr kommt per Hubschrauber.

GMÜND. In der Stadtgemeinde Gmünd sind die Arbeiten für das (Klein-)Wasser-Kraftwerk Landfraß voll im Gange. Aktuell befindet sich das Projekt in Baustufe II. Nach Fertigstellung Ende Juni 2022 wird das Kraft-Werk pro Jahr circa 1 Million Mega Watt Strom liefern. Damit können 200 Haushalte im Lieser und Maltatal mit elektrischer Energie versorgt werden. Die Kosten: 1,3 Millionen Euro.

Status quo

Die Arbeiten für das Kraftwerk Landfraß sind im Plan. Von der Lieser bzw. vom künftigen Krafthaus bis zur Trefflinger Straße sind die Gussrohre bereits auf einer Strecke von 1,2 Kilometer vergraben. Aktuell werden die fünf Meter langen Rohrteile mit einem Innendurchmesser von 300 Millimeter von Mitarbeitern der Firma Felbermayr im Schrottengraben verlegt. 500 Meter fehlen bis zum Ziel - dem künftigen Einlaufwerk bei der letzten Talsperre des Landfraßbaches auf 1.100 Meter Seehöhe.

Hubschrauber-Einsatz

Dann wartet die Errichtung der Tiroler Wehr mit Einlauffassung, wie Bürgermeister Josef Jury weiß. Sie dient der Wasserentnahme und Weiterleitung an die Turbine der Wasserkraftanlage. Der Bau der Wehr wird für die Crew übrigens eine Herausforderung: Da, das Gebiet schwer zugänglich ist, muss der Großteil des benötigten Betons (60 Kubik) mit dem Hubschrauber angeliefert werden.

WIEN HOLDING

Hochwasserschutz: Hafentor sichert den Hafen Albern

Die Arbeiten am riesigen Hafentor, das den Hafen Albern künftig vor Hochwasser schützen wird, gehen in die Finalphase. Anfang September wurde der Stahlkoloss, der in zwei Elementen angeliefert worden war, montiert.

Es geht schnell voran in Sachen Hochwasserschutz im Hafen Albern. Nach dem Spatenstich vor gut einem Jahr folgt nun der nächste Meilenstein auf der Porr Großbaustelle: Das 30 m lange, 14,25 m hohe und ca. 250 t schwere Stahltor wurde eingebracht. Durch das Hochwasserschutztor wird der Getreide- und Baustoffhafen hochwassersicher gemacht und dadurch wird zukünftig auch bei Hochwasser ein ungestörter Warenumschlag im Hafen Albern ermöglicht.

Gefertigt wurde der stählerne Riese im Auftrag von Andritz Hydro GmbH in der Nähe der türkischen Großstadt Istanbul. Von dort aus wurde er dann auf seine rund 1.500 km lange Reise geschickt, die Spedition Weiss zeichnete für den reibungslosen Transport verantwortlich. Auf dem Wasserweg gelangte das Hafentor, welches aus zwei Teilen besteht, vom Hochseehafen Derince-Kocaeli / Türkei nach Konstanza. Mittels Binnenschiff ging die Reise über die Donau weiter zum Zielhafen Albern, wo im Schwergutzentrum Albern bereits ein riesiger Kran für den Umschlag bereitsteht.

„Im Schwergutzentrum direkt im Hafen Albern können Lasten bis 450 t im Regelbetrieb umgeschlagen werden", erklärt Fritz Lehr, kaufmännischer Geschäftsführer des Hafen Wien. „Die Fläche von rund 4.000 m² und das hochmoderne Equipment des High & Heavy Spezialisten Felbermayr erlauben besonders schwere Hübe und damit auch den Umschlag von überdimensionalen Lasten", so Lehr.

„Das Hafentor arbeitet nach dem Prinzip eines Schiebetores: Noch bevor ein heranziehendes Hochwasser die Stadtgrenze von Wien erreicht, wird das Hafentor geschlossen. Je nach lokalem Wasserstand dauert es 20 bis 30 Minuten, bis das mächtige Tor den Hafen dichtmacht. Den Wasserstand innerhalb des geschützten Hafenbeckens regelt danach ein eigenes Pumpwerk. Drei große Tauchpumpen ermöglichen ein Abpumpen von rund 2 m³ Wasser pro Sekunde", so Doris Pulker-Rohrhofer, technische Geschäftsführerin des Hafen Wien.

Der neue Hochwasserschutz ist für ein so genanntes Jahrhundert-Hochwasser mit einer Durchflussmenge der Donau von 14.000 m³ Wasser pro Sekunde ausgelegt. Ohne Hafentor und ohne Abdichtung des Hafendammes würde bei einer solchen Naturkatastrophe der Hafen bis zu 3 m unter Wasser stehen. Um dem riesigen Druck, der mit dem Hochwasser verbunden ist, Stand zu halten, hat der Stahlkörper eine Stärke von 2,1 m.

Um den Hochwasserschutz fertig zu stellen, laufen die Arbeiten im Alberner Hafenbecken noch bis Ende Jänner 2022. Bei dem Projekt werden insgesamt rund 22 Mio. Euro investiert. Diese werden durch EU Fördermittel (rund 4 Mio. Euro), sowie einer Kostenbeteiligung durch den Bund (11 Mio. Euro) und durch die Stadt Wien (rund 7 Mio. Euro) ermöglicht.

www.hafenwien.com

Von links: Wien Holding-Chef Kurt Gollowitzer, Wirtschaftsstadtrat Peter Hanke und Magnus Brunner (Staatssekretär im Umweltministerium).

Der Weg des Windrades

Der Transport von Windrädern ist eine Herausforderung und verlangt logistische Höchstleistungen.

LEHRLINGS RUNDSCHAU
meinbezirk.at/lehrling-ooe

WELS. Hinter Windrädern steckt eine faszinierende Technologie. Sie fangen umweltfreundlich die Energie des Windes ein und wandeln sie in saubere elektrische Energie um. Fast jeder ist schon einmal staunend vor einem Windrad gestanden. Doch meist macht man sich dabei keine großen Gedanken, was hinter dem Transport steckt. Ein Windrad besteht aus vielen verschiedenen Einzelteilen. Dazu gehören die Turmteile, das Maschinenhaus, der Generator, die Turbine und die Rotorblätter. Der Transport jedes Einzelteiles stellt eine Herausforderung dar, da jedes dieser Teile einen eigenen Transport benötigt. Grund dafür sei, dass die Normalgröße einer Ladung um ein Vielfaches überschritten werde. Dafür werden spezielle Lkw-Auflieger benötigt.

Genehmigungen nötig

Die Verfrachtung der Windräder ist sehr anspruchsvoll. Dafür sind Genehmigungen von den Behörden nötig, oftmals sogar Polizeibegleitungen. Die größte Herausforderung stellen die Überlängen und Überbreiten der Ladung, die oftmals zu Straßensperren führen, dar. Bestimmte Einzelteile werden in Drittländern produziert und häufig verschifft. Da die meisten Häfen im Norden Europas zu finden sind, müssen diese Einzelteile dort abgeholt und über lange Strecken zu den Windparks im Osten Österreichs gebracht werden.

Die Transporte der Windradrotoren stellen eine besondere logistische und technische Herausforderung dar. Foto: Felbermayr Transport und Hebetechnik GmbH

Am Windpark

Sobald die Einzelteile des Windrads im Windpark angekommen sind, werden sie zum Stellplatz gebracht. Dort gibt es oftmals keine befestigten Straßen, da viele Anlagen auf Hügeln errichtet werden. Die Transporter der Windradflügel erreichen eine Gesamtlänge von mehr als 70 Metern, was das Fahren im Windpark zusätzlich erschwert. Der Zusammenbau der Einzelteile erfolgt dann letztlich mit Hilfe von speziellen Kränen.

Von unserem Lehrlingsredakteur Yannick Atzlinger

ES IST VOLLBRACHT – NEUE FIRMENZENTRALE BEZOGEN

Rund 18 Monate sind vom Spatenstich bis zur Fertigstellung der neuen Felbermayr-Firmenzentrale in Wels/Oberthan vergangen. Mittlerweile sind die Mitarbeiter übersiedelt und das Objekt mit einer Nutzfläche von etwa 28.000 Quadratmetern wurde seiner Bestimmung übergeben.

Mit einer Fläche von 100.000 Quadratmetern nimmt die neue Firmenzentrale die Größe von rund 14 Fußballfeldern ein.

Wir sind gut angekommen", freut sich CEO Horst Felbermayr, der sich als Firmenchef auch für eine möglichst frühe Baufertigstellung einsetzte. Coronabedingt habe man dabei aber schon auch eine Verzögerung von rund sechs Wochen hinnehmen müssen. „Ich freue mich aber sehr, dass nunmehr auch die Übersiedlung erfolgreich abgeschlossen ist", sagt Felbermayr und streut den leitenden Mitarbeitern des Projektteams Benedikt Linimayr, Thomas Schimpfhuber und Dieter Svoboda Rosen: „Was hier unter Einbezug unserer Mitarbeiter der Transport- und Hebetechnik sowie der Baubereiche vollbracht wurde, kann ich kaum in Worte fassen." Der Dank gelte aber selbstverständlich auch den Lieferanten externer Gewerke sowie dem für Architektur und Generalplanung zuständigem Welser Unternehmen „benesch, stögmüller architekten".

18.000 Quadratmeter Hallenfläche

Der gewerbliche Bereich umfasst insgesamt drei Hallen mit einer Gesamtfläche von etwa 18.000 Quadratmetern. In der westlich gelegenen Halle 1 ist die Transport- und Hebetechnik untergebracht. Dort ist auch einer von insgesamt zehn Hallenkranen mit Traglasten von bis zu 30 Tonnen untergebracht.

Die mittlere Halle ist für die zentrale Werkstätte optimiert und verfügt über eine Gesamtfläche von 9.000 Quadratmeter. Dort werden Wartungs- und Servicearbeiten am Fuhrpark durchgeführt. Zur Optimierung der Arbeitsabläufe gehört eine Ausstattung mit Scherenhubtischen und Hebebühnen zum Inventar. Damit können beispielsweise ganze Schwerlastzugmaschinen hochgehoben werden. „Das erleichtert beispielsweise das Reifenwechseln", erklärt Benedikt Linimayr, der während der Bauphase als Eigentümervertreter fungierte. Im ersten und zweiten Stock sind mit einem Schwerlastlift erreichbare Lagerflächen untergebracht. Im Sinne von „State of the Art" präsentiert sich die Werkstätte auch mit einer Fußbodenheizung.

Die technische Ausstattung im Sinne der Vereinfachung von Arbeitsabläufen spiegelt sich auch bei der Konzeption der 181 Laufmeter umfassenden Montagegruben wider. So wurden bei diesen allein schon durch die Länge beeindruckenden Dimensionen auch noch sogenannte Energiesäulen stationiert. „Dort können die Techniker in der Grube benötigte Servicemittel wie beispielsweise Motor- und Hydrauliköl oder Druckluft direkt entnehmen", erklärt Linimayr und weist auf die damit einhergehende Arbeitserleichterung hin.

Halle 3 ist, so wie Halle 1 auch, etwa 4.500 Quadratmeter groß und beherbergt vorwiegend eine Waschbox und Waschstraße für Lkw sowie eine Lackieranlage. Weiters steht auch ein überbreiter und „schwerlasttauglicher" Bremsenprüfstand zur Verfügung. Ein fußballfeldgroßes Freilager mit Abstellplatz wird den Fuhrpark beherbergen. Ergänzend dazu gibt es noch ein Baulager. „Erwähnenswert ist auch noch die Tankstelle mit zehn Zapfstellen", so Linimayr und argumentiert, „dass damit auch die Staus beim Treibstofffassen der Vergangenheit angehören."

Mit Begegnungszonen und großzügigen Verbindungswegen ist der viergeschossige Bürokomplex sehr kommunikationsfreundlich.

Büro- und Sozialgebäude mit 9.000 Quadratmetern

Nahezu fußballfeldgroß präsentieren sich mit insgesamt 9.000 Quadratmetern das Büro- und Sozialgebäude. „Der Bürokomplex umfasst drei Stockwerke mit insgesamt 8.300 Quadratmetern und bietet Platz für etwa 250 Büroarbeitsplätze", zählt Linimayr auf. Für die Mitarbeiter gibt es in jedem Stockwerk eine Begegnungszone mit Teeküche. Das Sozialgebäude ist über einen – durch die 400 Pkw fassende Tiefgarage führenden – Verbindungsgang erreichbar. Dieses ist einzeln situiert und beherbergt eine Frischküche sowie ein Mitarbeiterrestaurant mit etwa 120 Sitzplätzen.

Im ersten Stock ist eine Kinderbetreuungseinrichtung untergebracht. Dazu gehört auch ein 360 Quadratmeter großer Spielplatz am Dach des Objektes. Ein Bewegungsraum für Kraft- und Ausdauertraining steht den Mitarbeitern ebenso zur Verfügung.
Im Sinne einer energietechnischen Optimierung wurde bei der Planung des Neubaus auch eine Photovoltaikanlage berücksichtigt. Diese ist auf dem Dach der Werkstätte platziert und besteht aus 1.400 Modulen mit jeweils 350 Watt. „Damit können wir jährlich etwa 500.000 Kilowattstunden Strom produzieren", erklärt Linimayr. Das entspricht etwa dem Stromverbrauch von 150 Haushalten. Geheizt und gekühlt wird energiefreundlich

Die zentrale Werkstätte ist modernst ausgestattet und verfügt mit über 9.000 Quadratmetern Fläche über ein großzügiges Platzangebot.

Die Photovoltaikanlage ist über dem Werkstättengebäude angelegt und produziert jährlich etwa 500.000 Kilowattstunden Strom.

mittels Wärmepumpe. Somit steht den Mitarbeitern Sommer wie Winter ein angenehmes Raumklima zur Verfügung. Die beste Basis also auch für ein gutes Arbeitsklima. Aber das war bei Felbermayr schon immer gut und wird wohl am neuen Standort nur noch besser werden.
Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 72 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 2.750 Fachkräfte, welche 2020 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 492 Millionen Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

TRANSPORT/LOGISTIK

CO_2-Reduktion ist die DNA der Donaulogistik

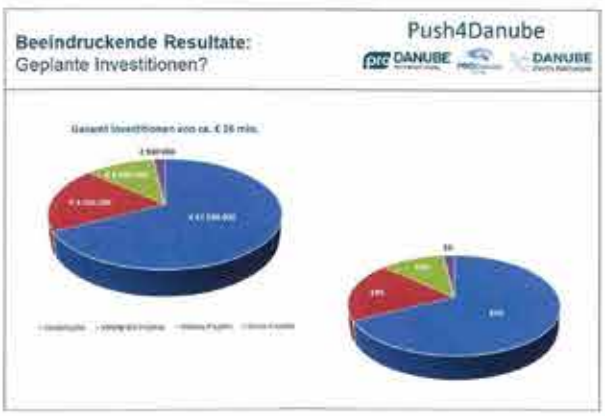
Im Hinblick auf den Klimawandel ist die Binnenschifffahrt vorerst Teil der Lösung – und nicht des Problems. Es müssen aber gezielte und wirksame Maßnahmen umgesetzt werden. Von 2005 bis 2020 ist der Güterverkehr auf der Donau gesunken, speziell im Import und Transit. Doch der Klimawandel wird eine Trendwende einleiten.

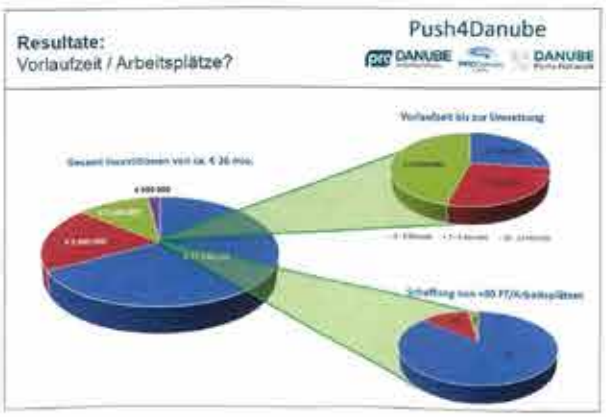
Auch die diesjährige PDA-Mitgliederversammlung war von interessanten Vorträgen und regen Diskussionen geprägt.

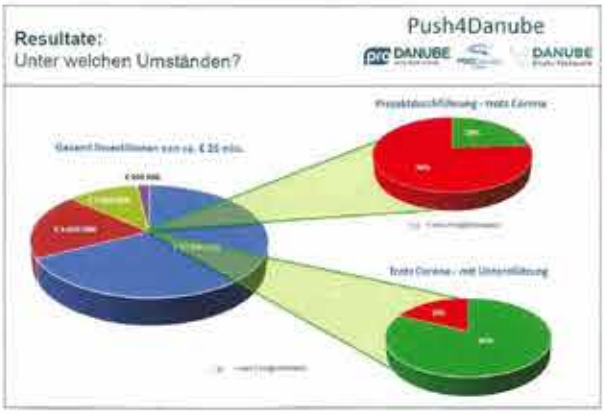
WIEN. Push4Danube ist eine Initiative von Pro Danube International (PDI), Pro Danube Austria (PDA) und Danube Ports Network zur Bündelung und effizienten Förderung der Donau-Binnenschifffahrt nach der Krise. Ihre Verantwortlichen haben in den vergangenen Monaten in einer Umfrage die Pläne der Donaulogistiker evaluiert. Demnach stehen auf der Wasserstraße rund 26 Mio. Euro direkte Investments zur Disposition, davon 20,5 Mio. Euro landseitig und 4 Mio. Euro wasserseitig. Die Vorlaufzeit für die erwogenen Maßnahmen liegt im Spektrum zwischen vier Monaten und einem Jahr. Damit würden 87 Arbeitsplätze geschaffen.

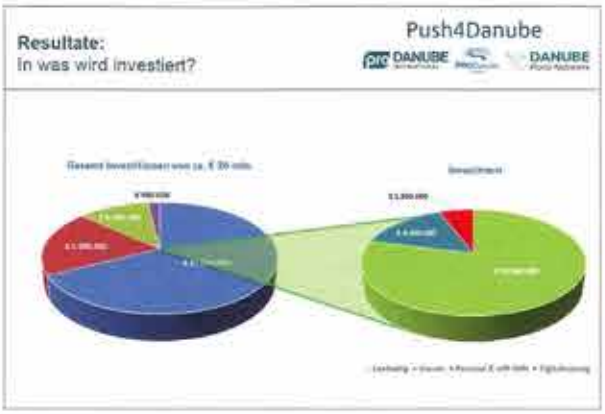
Jedoch hat die Frachtschifffahrt vor allem im Bestreben, die Stage V Motorenumrüstung zu bewerkstelligen, sehr wenig Visionen, wie Zero-Emission zu erfüllen sein wird. Auch Digitalisierung hat im traditionellen wasserseitigen Reedereibetrieb nur zweite oder dritte Priorität, während sie landseitig schon beträchtlich angestoßen wurde. „Aufgrund der unsicheren Lage bedarf es der Unterstützung durch die Politik", forderte PDI-Präsident Herfried Leitner bei der PDA-Mitgliederversammlung.

Grundsätzlich müssten die Industrie, Infrastrukturbetreiber und die Binnenreedereien die Maßnahmen zur Ankurbelung der Binnenschifffahrt gemeinsam voranbringen. Das erfordere „Port Services on Demand" und wetterunabhängige Umschlagtätigkeiten – gemeinsam mit 250 Zentimeter Abladetiefe entlang der Wasserstraße. Ferner betonte Herfried Leitner die Bedeutung von gesicherten Wassertiefen bei Einfahrten in Häfen und Hafenbecken. Die Binnenschifffahrtsunternehmen müssten den Sprung zu Stage V schaffen und stärker in multimodale Transportketten eingebunden werden.









Die Donaulogistik kann ihre Stärken bei großen Mengen auf langen Strecken ausspielen. Trotzdem hat sie in den letzten Jahren Transportmengen verloren. Sie muss folglich auch neue Gütersegmente erschließen. Bisher gab es Initiativen der viadonau für High & Heavy (Fokus Windkraftanlagen), nachwachsende Rohstoffe, Recyclingprodukte, Baustoffe und petrochemische Produkte mit dem Binnenschiff.

„Es ist aber auch wichtig, dass aus unseren kleinen Initiativen tatsächliche Transporte entstehen", betonte viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler bei der PDA-Mitgliederversammlung. Daher startet sein Team eine neue Initiative für intermodale und rollende Ladung mit dem Binnenschiff. Sie wird begleitet von einem Programm zur Verlagerung von weiteren High & Heavy-Transporten auf die Donau. Eines unserer Ziele ist es, auch den Transitverkehr auf die Wasserstraße zu bekommen, ließ Hans-Peter Hasenbichler durchblicken. Auch damit soll die Binnenschifffahrt ein unverzichtbarer Bestandteil des European Green Deal werden.

Foto: PDA - Luger

Für DI Judith Engel, Sektionsleiterin IV/Verkehr im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, ist die Binnenschifffahrt ein unverzichtbarer Bestandteil des European Green Deal. Damit das so bleibt, muss sie ihren Modal Split, der im österreichischen Donaukorridor aktuell 9 Prozent beträgt, deutlich erhöhen und von fossilen zu klimafreundlichen Kraftstoffen umgestellt werden.

Im Mobilitätsmasterplan der Bundesregierung geht es darum, Verkehr zu vermeiden, Transport zu verlagern und neue Akzente zu setzen. „Dafür muss man in der Infrastruktur etwas tun, Binnenschiffe modernisieren und die Umschläge besser gestalten. Auch die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt in Logistiknetzwerken erachtet Judith Engel als ein wichtiges Kriterium. Dafür plant das BMK gerade ein mit 3,5 Mio. Euro dotiertes Förderprogramm von 2022-2026, damit die Binnenschifffahrt aus den fossilen Energieträgern herauskommt.

Binnenschifffahrt vor dem Hintergrund des Green Deal

- Im Hinblick auf den Klimawandel und die diesbezüglichen politischen Zielsetzungen soll auch die Binnenschifffahrt ihren Beitrag zur Erreichung einer Klimaneutralität des Verkehrssystems leisten, d.h.:

  – ihren Anteil am Modal Split deutlich erhöhen
  – klimaneutrale Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien einsetzen

- Dafür müssen gezielte und im internationalen Kontext abgestimmte Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden

Geplantes Förderprogramm des BMK – Ziele und Inhalte

Ziele:
- Binnenschifffahrt technologieoffen klima- und umweltverträglicher gestalten
- Verlagerung auf das Binnenschiff erzielen

Inhalte:
- Emissionsreduktion: Verbrennungsmotoren (besser als vorgeschriebene Emissionswerte), Elektroantriebe, Brennstoffzellen, Diesel-(Gas-)elektrisch, bordseitig Energieerzeugung (Solar, Wind), Abgasnachbehandlung
- Steigerung Energieeffizienz (-10%) durch z.B. Hydrodynamik, Propulsion
- Digitalisierung & Automatisierung (insb. Assistenzsysteme)
- Niederwasseroptimierung (min. 15 cm geringerer Tiefgang)
- Adaptionen zur Generierung neuer Güter

Geplantes Förderprogramm des BMK – Finanzielles und Abwicklung

- Antragsberechtigte: gewerbliche Schifffahrt auf Seen und Donau, min. 10 Fahrten in AT/Jahr
- Förderraten laut AGVO bzw. de-minimis 30-60% der Mehrkosten
- Pro Schiff max. EUR 300.000,-
- Budget: 3,5 Mio. (2022-2026) > 700.000/Jahr
- 2 Calls / Jahr
- Abwicklung (Beratung, Förderempfehlung, Vertragsentwurf, Abrechnung, Dokumentation) durch viadonau – wie bei vorhergehenden Programmen
- Förderentscheidung BMK
- Geplanter Start: Anfang 2022

TRANSPORT/LOGISTIK

„Ohne den Wasserweg wird es in Zukunft nicht gehen!"

Für die Unternehmensgruppe Felbermayr führt schon lange kein Weg mehr an der Binnenschifffahrt vorbei. Deshalb betreibt der Spezialist für Schwerlast- und Sondertransporte eigene trimodale Standorte in Österreich und Deutschland. Derzeit ist man mit den Arbeiten zur Ertüchtigung der bayerischen Donau beschäftigt.

Foto: Felbermayr

Im Schwerlasthafen Linz betreut die Unternehmensgruppe Felbermayer Top-Kunden aus der österreichischen Industrie.

WELS. Sie belegt eine Fläche von zehn Fußballfeldern und umfasst alles, was ein maßgeblicher Anbieter von Gesamtkonzepten für die Transport- und Hebetechnik heute benötigt. Man übertreibt wohl nicht, wenn man der neuen Zentrale der Unternehmensgruppe Felbermayr das Attribut „imposant" verpasst. Etwa 700 Fachkräfte gehen hier in den Büros sowie in den Lager-, Werkstätten-, Service- und Sozialbereichen sowie als Chauffeure und im Außendienst ihrer Tätigkeit nach. Jeder Beschäftigte hat seinen eigenen Arbeitsplatz. Desktop-Sharing ist im Unternehmen kein Thema. „Das ist unser Zugang zu der modernen Arbeitswelt. Bei uns hat jeder Mitarbeiter seinen eigenen Arbeitsplatz", bemerkt CEO Horst Felbermayr im Gespräch mit der Zeitschrift *Pro Danube Austria aktuell*.

Dafür, dass die bald 80 Jahre alte Unternehmensgruppe gerade die Corona-Pandemie und das mit 60 rund 55 Mio. Euro Projektvolumen größte Investment in der Firmengeschichte hinter sich gebracht hat, wirkt Horst Felbermayr bewundernswert ruhig, man möchte fast sagen tiefenentspannt. Was er selber nie ansprechen würde, aber jedem halbwegs aufmerksamen Beobachter auffällt, ist seine Führungskompetenz. Anstatt sich mit Details zu befassen, konzentriert er sich auf das Große und Ganze. Die Tür zu seinem Büro steht für jeden Mitarbeiter offen, denn Kommunikation ist dem CEO ganz wichtig. Das bekräftigen unter anderem die zahlreichen Begegnungszonen in der neuen Firmenzentrale.

Natürlich könnte Horst Felbermayr einiges zum neuen Joint Venture von Haeger & Schmidt und PSA Breakbulk erzählen. „Aber Mag. Peter Stöttinger, Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetechnik, weiß über die Details viel besser Bescheid", relativiert der Unternehmer. Seine Augen leuchten, wenn er über den „Wind Carrier" spricht. Diese Innovation des Fahrzeugherstellers Goldhofer kann die aktuellste Rotorblattgeneration der Windkraftindustrie befördern. Sie tut das in nahezu senkrechter Form und kann so auch Streckenabschnitte mit engen Kurvenradien passieren. Trotzdem werde es im Marktsegment der Schwerlast- und Sondertransporte in Zukunft ohne den Wasserweg nicht gehen, streicht der Unternehmer hervor.

Felbermayr greift bei jedem Transportprojekt auf den am besten geeigneten Verkehrsträger zurück. „Das tun wir schon seit den 1990er Jahren", verkündet der Firmenchef mit Stolz und unterstreicht damit auch den strategischen Weitblick des Unternehmens. Er sieht sich in der „3-Verkehrswege-Strategie", bestätigt. Einerseits werden die Transportgüter immer länger, breiter, höher und schwerer. Dafür gilt es die geeigneten Logistikkonzepte zu entwickeln. Allerdings sinkt in bestimmten Teilen Europas die Qualität der Straßeninfrastruktur – ganz zu schweigen von den Tragfähigkeiten der Brückenbauwerke. Andererseits wächst die Komplexität der Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Schwer- und Sondertransporten im grenzüberschreitenden Verkehr.

Damit man dem etwas entgegen halten kann, hat die Unternehmensgruppe Felbermayr frühzeitig eigene trimodale Standorte im Schwerlasthafen Linz, im Hafen Wien Albern und in Krefeld etabliert. Hier können die Kunden ihre Anlagen gegebenenfalls vorfertigen, bevor sie auf das Binnenschiff oder auf die Bahn verladen werden. Weitere trimodale Standorte sind für Horst Felbermayr vorläufig kein Thema. Dafür leistet sein Unternehmen im Geschäftsfeld Bau gerade einen Beitrag zur Entschärfung der Situation auf dem Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen. Durch Ausbaggerungen und Arbeiten am Hochwasserschutz werden die Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt verbessert. Je geringer die Gefahr von Niederwasser ist, umso besser kommt die Donaulogistik zur Geltung. Daran arbeitet die Felbermayr-Organisation mit aller ihr zur Verfügung stehenden Kraft.

JOACHIM HORVATH

PDA Aktuell

Foto: Felbermayr

DI Horst Felbermayr setzt sich als PDA-Präsidiumsmitglied konsequent für die Binnenschifffahrt ein.

Felbermayr puts Liebherr crane to work

Austria's Felbermayr has taken delivery of its third Liebherr LR 11000 crawler crane and put it to work on a wind farm repowering project in Burgenland.

The 1,000-tonne crane, which features a 168 m lattice boom, is being used to replace older and smaller wind turbines with more powerful units. A total of 10 turbines, with rotor diameters of 138 m, are being installed.

The heaviest components are the stator and rotor, with a gross load of around 88 tonnes on the crane hook.

The crawler crane was supplied with all the latest features, including the VarioTray detachable suspended ballast and the V-Frame hydraulically adjustable folding frame. Felbermayr has already placed an order for another large Liebherr crane in the form of an LR 1800-1.0, which will be delivered shortly.

Drittes Liebherr-Muskelpaket für Felbermayr

- **Dritter Liebherr-Raupenkran LR 11000 an Felbermayr ausgeliefert**
- **Kranbolide baut Windpark im Osten Österreichs**
- **Neuerwerb mit allen Innovationen der Raupenkrantechnologie ausgestattet**

Ein blau lackierter Liebherr-Raupenkran vom Typ LR 11000 hat in diesem Frühsommer die Werkshallen in Ehingen verlassen. Sein Ziel: Österreich. Sein Job: Windkraft-Bau. Sein neuer Besitzer: Die Felbermayr Holding GmbH. Es ist bereits der Dritte dieser modernen 1000-Tonnen-Krane, die der europaweit tätige Familienbetrieb nun in Dienst gestellt hat. Der hubstarke Raupenkran wurde mit allen modernen Features geliefert: darunter der teilbare Schwebe-Ballast VarioTray und der hydraulisch verstellbare Klapprahmen V-Frame. Felbermayr hat mit einem LR 1800-1.0 bereits einen weiteren Liebherr-Großkran bestellt. Die Auslieferung steht kurz bevor.

Zukunftsfähig: Der neue Raupenkran LR 11000 von Felbermayr überzeugt im Windpark.

Im österreichischen Burgenland wird derzeit am Repowering eines bestehenden Windparks gearbeitet. Auf den weitläufigen Feldern an der Grenze zur Slowakei werden alte, kleinere Windenergieanlagen demontiert, um Platz für modernere Anlagen zu schaffen. Am Bau der neuen, bedeutend mächtigeren Windräder arbeitet seit Juli der fabrikneue Liebherr-Raupenkran LR 11000 von Felbermayr. Dabei werden insgesamt zehn Anlagen mit einem Rotordurchmesser von 138 Metern und einer Leistung von 4,2 Megawatt aufgestellt.

Ausgestattet ist der nagelneue 1000-Tonnen-Kran mit einem 168 Meter langen Gittermast, einem Derrickausleger und der für Montagen im Windpark prädestinierten F2-Spitze – 15 Meter lang und leicht abgewinkelt. Damit lassen sich die oberen Komponenten der Windräder mit ihren beachtlichen Nabenhöhen von 160 Metern mit ausreichend Raum zum Manövrieren der einzelnen Bauteile sicher montieren.

Aufwärts: Die Nabe geht am Kranhaken des LR 11000 nach oben. In 160 Metern Höhe wird das Bauteil montiert. Die drei Rotorblätter liegen schon auf dem Baufeld bereit.

Die schwersten Komponenten und somit die größten Lastfälle für den LR 11000 stellen der Stator und auch der Rotor dar, aus welchen der Generator zusammengesetzt wird. Rund 88 Tonnen Bruttolast hängen bei den Montagen dieser Teile jeweils am Kranhaken. Für ausreichend Standfestigkeit des Raupenkrans bei diesen Lasten, einer Hubhöhe von 160 Metern und einer erforderlichen Ausladung von rund 32 Metern sorgen insgesamt 380 Tonnen Zentral-, Schwebe- und Drehbühnenballast. Weitere 450 Tonnen stehen auf der Baustelle bereit. Sie werden jedoch nur zum Aufrichten oder Ablegen des gewaltigen Gitterauslegers benötigt und können innerhalb weniger Minuten mit der Schwebeballast-Palette verbolzt werden.

Kompakt, modern, stark: Der neue LR 11000 von Felbermayr ist mit allen innovativen Features ausgestattet. VarioTray und V-Frame sparen der Kranmannschaft viel Zeit beim Arbeiten.

Nur sechs Tage für Umzug zu neuem Baufeld

Wenn das Wetter mitspielt, erledigen Kranmannschaft und Montageteam den Aufbau einer Windenergieanlage auf den bereits erstellten 85 Meter hohen Grundturm in etwa vier Tagen. Anschließend wird der LR 11000 abgebaut und zur nächsten Baustelle im Windpark transportiert. Das von Liebherr stets weiterentwickelte Handling beim Rüsten seiner Raupenkrane macht sich beim Umzug des 1000-Tonnen-Raupenkrans deutlich bemerkbar: Nur etwa sechs Tage vergehen nach der Montage des letzten Rotorblatts bis der Raupenkran wieder fertig gerüstet auf dem neuen Baufeld zugbereit steht.

Durchdacht: Die 15 Meter lange Gitterspitze am 168 Meter langen Ausleger ermöglicht ein sicheres Hantieren mit den oberen Bauteilen der Windenergieanlage bei der Montage. Unser Bild zeigt den Einbau der Nabe.

Der Liebherr LR 11000 ist für Felbermayr sowohl für Jobs in Windparks als auch bei Industrie-Einsätzen ein inzwischen nicht mehr wegzudenkendes Werkzeug. Es stellt das stärkste Hebezeug im beeindruckend großen Kranpark des Unternehmens. Im Sommer 2014 wurde eines der ersten Exemplare davon an die österreichische Firmengruppe ausgeliefert. Auch war der traglaststeigernde Doppelausleger „Power-Boom" erstmals an einem blauen LR 11000 von Felbermayr zu sehen. Damals hing ein knapp 200 Tonnen schweres Maschinenhaus am Haken und einer der damals gewaltigsten Flügelsterne mit einem Durchmesser von 152 Metern wurde am Stück von dem Raupenkran montiert.

Schwerlast, Megatransporte, gewaltige Infrastruktur- und Spezial-Projekte – all das und noch viel mehr findet sich im Portfolio der Firmengruppe Felbermayr, deren Krane und Maschinen mit der markant blauen Firmenlackierung in Österreich häufig anzutreffen sind. Vor allem in die Länder Osteuropas hat sich das Unternehmen in den vergangenen 30 Jahren stark ausgedehnt. Europaweit gehören aktuell insgesamt 72 Standorte in 19 Ländern zum Familienunternehmen Felbermayr.

Bild: Felbermayr

Das Terminal von PSA Breakbulk im Hafen Antwerpen wird in den kommenden Monaten um 14 Hektar Fläche erweitert.

Antwerpen bekommt einen neuen One Stop Shop für Projekte

Mit der 50%igen Beteiligung am Joint Venture PSA Breakbulk in Antwerpen stärkt die Unternehmensgruppe Felbermayr ihre Position in der interkontinentalen Projekt- und Schwerlastlogistik. Am Churchill Dock entsteht in den nächsten Monaten ein Hub für besonders anspruchsvolle Aufgaben.

WELS. Seit 25 Jahren verfolgt die Unternehmensgruppe Felbermayr konsequent den Weg der drei Verkehrsträger. So erhält jeder Kunde aus dem Maschinen- und Anlagenbau sowie aus den Branchen Stahl, Chemie, Petrochemie und Energiewirtschaft die für ihn am besten geeigneten Lösungen für den Transport, die Lagerung und den Umschlag von High & Heavy Cargo. Dadurch dass der Spezialist für Schwergut-/Spezialtransporte und Projekte alles im eigenen Haus produziert, sinkt die Gefahr der Bevorzugung eines bestimmten Verkehrsträgers.

Bei den Auftraggebern besteht eine Tendenz hin zu immer größeren und schwereren Bauteilen und Komponenten. Das reduziert den kostspieligen Montageaufwand an den Zielorten, erfordert aber immer leistungsfähigere Logistikkonzepte.

Darauf hat sich die Felbermayr Transport- und Hebetechnik eingestellt. Das Unternehmen mit derzeit 1.800 Mitarbeitenden und circa 390 Mio. Euro Jahresumsatz betreibt eigene Hafenanlagen in Krefeld, Linz und in Wien Albern. Dazu kommt das kürzlich erweiterte trimodale Stahlterminal der Tochtergesellschaft Haeger & Schmidt in Duisburg. Was dafür als Gegenstück noch fehlte, war ein leistungsfähiges Terminal in einem der maßgeblichen europäischen Seehäfen für Breakbulk. Zwar hielt Felbermayr über die Tochtergesellschaft Haeger & Schmidt seit dem Jahr 2013 eine 50%ige Beteiligung an einem Terminal in Antwerpen. Jedoch dreht sich in dieser Anlage alles um die Abwicklung von Stahlcoils. Das benachbarte Steel Terminal stand bisher zu 100 Prozent im Eigentum von PSA Breakbulk.

Im Juli 2021 haben PSA Breakbulk und die Unternehmensgruppe Felbermayr ihre Aktivitäten im Hafen Antwerpen auf eine neue Basis gestellt. Dafür wurden das Coil Terminal und das Steel Terminal in der Gesellschaft PSA Breakbulk fusioniert. Ihr Stammkapital teilen sich der in Singapur ansässige Hafenlogistiker PSA International und der Welser High & Heavy-Spezialist Felbermayr. Die genannten Terminals befinden sich an der Nordseite des Breakbulk-Kompetenzzentrums am Churchill Dock. Hier werden Frachten mit bis zu 60 Tonnen Stückgewicht abgefertigt. Doch die Zahl der Großprojekte steigt – und damit der Bedarf an leistungsfähigeren Anlagen sowohl für den Empfang als auch für den weltweiten Versand von Projektladungen.

Damit man auch hier am Puls der Zeit agieren kann, hat PSA Breakbulk an der Ausschreibung für die Konzession für das 14 Hektar große Areal an der Südseite der Hafenanlage im Churchill Dock teilgenommen – und den Zuschlag erhalten. „Wir werden hier in den nächsten Monaten ein Projekt-Hub" für besonders anspruchsvolle Aufgabenstellungen realisieren", sagt Mag. Peter Stöttinger, Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co KG. Dafür soll neben zahlreichem anderen Spezialequipment ein 750 Tonnen Raupenkran sorgen.

▶

Vom Felbermayr Schwerlasthafen in Linz aus bestehen gute Anschlüsse auf dem Wasserweg in Richtung Nordsee und Schwarzes Meer.

Damit dringt PSA Breakbulk in eine neue Dimension vor. Man kann künftig anspruchsvollste Projekte betreuen, solange sie technisch machbar sind.

Dafür haben die Spezialisten des Joint Venture Unternehmens insbesondere die Industriezweige Chemie, Petrochemie und Energiewirtschaft als Kernbranchen bestimmt. Bei ihren führenden Industrieunternehmen besteht ein steigender Bedarf für hochwertige Lösungen rund um den Empfang, die Lagerung, Konsolidierung, Vorfertigung, Verpackung und Weiterleitung (per Lkw, Bahn, Binnen- und Hochseeschiff) von High & Heavy Cargo. „An diese Kundenkreise richtet sich das Angebot der neuen Hafenanlage", bemerkt Peter Stöttinger. Die ersten Großprojekte und Schwergut-umschläge sollen im Februar 2022 starten. Bis dahin wird die Hafenanlage am Churchill Dock schrittweise erweitert und modernisiert.

Sowohl der Bahnanschluss als auch die Liegeplätze für die Binnenschifffahrt stehen von Anfang an in vollem Umfang zur Verfügung. „Damit können wir von Duisburg, Krefeld, Linz und Wien Albern ausgehend durchgängige Logistikkonzepte für Schwertransporte und Projekte auf dem Wasserweg konzipieren und umsetzen", stellt Peter Stöttinger fest. Für ihn zählt Antwerpen zu den leistungsstärksten Breakbulk-Drehscheiben in Europa. Freilich bezieht die Unternehmensgruppe Felbermayr auch andere Seehäfen in ihre Logistikketten mit ein. Zuletzt wurde das in der Türkei gefertigte Hafentor für den Hochwasserschutz im Hafen Wien Albern in Constanza auf ein Binnenschiff verladen und auf der Donau bergwärts nach Österreich verbracht.

JOACHIM HORVATH

Dritter Liebherr-Megakran für Felbermayr

Im Burgenland wird derzeit am Repowering eines bestehenden Windparks gearbeitet. Auf den weitläufigen Feldern an der Grenze zur Slowakei werden alte, kleinere Windenergieanlagen demontiert, um Platz für modernere Anlagen zu schaffen.

Am Bau der neuen, bedeutend mächtigeren Windräder arbeitet seit Juli der fabrikneue Liebherr-Raupenkran LR 11000 von Felbermayr. Dabei werden insgesamt zehn Anlagen mit einem Rotordurchmesser von 138 Metern und einer Leistung von 4,2 Megawatt aufgestellt.

Das Welser Unternehmen hat mit einem LR 1800-1.0 bereits einen weiteren Liebherr-Großkran bestellt - die Auslieferung steht kurz bevor.

Ausgestattet ist der nagelneue 1.000-Tonnen-Kran mit einem 168 Meter langen Gittermast, einem Derrickausleger und der für Montagen im Windpark prädestinierten F2-Spitze – 15 Meter lang und leicht abgewinkelt. Damit lassen sich die oberen Komponenten der Windräder mit ihren Nabenhöhen von 160 Metern mit ausreichend Raum zum Manövrieren der einzelnen Bauteile sicher montieren.

Die schwersten Komponenten und somit die größten Lastfälle für den LR 11000 stellen der Stator und auch der Rotor dar, aus welchen der Generator zusammengesetzt wird. Rund 88 Tonnen Bruttolast hängen bei den Montagen dieser Teile jeweils am Kranhaken.

Für ausreichend Standfestigkeit des Raupenkrans bei diesen Lasten, einer Hubhöhe von 160 Metern und einer erforderlichen Ausladung von rund 32 Metern sorgen insgesamt 380 Tonnen Zentral-, Schwebe- und Drehbühnenballast. Weitere 450 Tonnen stehen auf der Baustelle bereit. Sie werden jedoch nur zum Aufrichten oder Ablegen des gewaltigen Gitterauslegers benötigt.

Wenn das Wetter mitspielt, erledigen Kranmannschaft und Montageteam den Aufbau einer Windenergieanlage auf den bereits erstellten 85 Meter hohen Grundturm in etwa vier Tagen. Anschließend wird der LR 11000 abgebaut und zur nächsten Baustelle im Windpark transportiert.

Das von Liebherr stets weiterentwickelte Handling beim Rüsten seiner Raupenkrane macht sich beim Umzug des 1.000-Tonnen-Raupenkrans deutlich bemerkbar. Etwa sechs Tage vergehen nach der Montage des letzten Rotorblatts bis der Raupenkran wieder fertig gerüstet auf dem neuen Baufeld zugbereit steht.

Der Liebherr LR 11000 ist für Felbermayr sowohl für Jobs in Windparks als auch bei Industrie-Einsätzen ein inzwischen nicht mehr wegzudenkendes Werkzeug. Er stellt das stärkste Hebezeug im Kranpark des Unternehmens dar. Im Sommer 2014 wurde eines der ersten Exemplare davon an die österreichische Firmengruppe ausgeliefert.

HAFEN 03.09.2021 13:40

Hafen Albern hat nun ein gigantisches Hafentor

Die Arbeiten am riesigen Hafentor, das den Hafen Albern künftig vor Hochwasser schützen soll, gehen in die Finalphase: Der Stahlkoloss, der in zwei Elementen angeliefert worden war, wurde montiert.

Am Hafen Albern wurde nun nach dem Spatenstich vor einem Jahr wurde nun das 30 Meter lange, 14,25 Meter hohe und ca. 250 Tonnen schwere Stahltor eingebracht. Durch das Hochwasserschutztor wird der Getreide- und Baustoffhafen hochwassersicher gemacht und dadurch wird zukünftig auch bei Hochwasser ein ungestörter Warenumschlag im Hafen Albern ermöglicht.

Gefertigt wurde der stählerne Riese im Auftrag von Andritz Hydro GmbH in der Nähe der türkischen Großstadt Istanbul. Von dort aus wurde er dann auf seine rund 1.500 Kilometer lange Reise geschickt, die Spedition Weiss zeichnete für den reibungslosen Transport verantwortlich. Auf dem Wasserweg gelangte das Hafentor, welches aus zwei Teilen besteht, vom Hochseehafen Derince-Kocaeli / Türkei nach Konstanza. Mittels Binnenschiff ging die Reise über die Donau weiter zum Zielhafen Albern, wo im Schwergutzentrum Albern bereits ein riesiger Kran für den Umschlag bereitsteht.

„Im Schwergutzentrum direkt im Hafen Albern können Lasten bis 450 Tonnen im Regelbetrieb umgeschlagen werden“, erklärt Fritz Lehr, kaufmännischer Geschäftsführer des Hafen Wien. „Die Fläche von rund 4.000 Quadratmetern und das hochmoderne Equipment des High & Heavy Spezialisten Felbermayr erlauben besonders schwere Hübe und damit auch den Umschlag von überdimensionalen Lasten. Das ist perfekt für den mächtigen Stahlriesen, das Hafentor ist 250 Tonnen schwer, so schwer wie vier Blauwale“, so Lehr.

„Der Hafen Wien ist eines der größten und wichtigsten Logistikzentren an der Donau. Er spielt nicht nur für den Schiffsverkehr eine Schlüsselrolle, die zentrale Lage des Hafengeländes eröffnet auch exzellente Perspektiven als Basis für die Citylogistik. Dabei dient der Getreide- und Baustoffhafen Albern als wichtiger Anknüpfungspunkt. Vom neuen Hochwasserschutztor profitieren der Hafen Wien und die dort angesiedelten rund 20 Unternehmen. Die Hochwasser-Ereignisse der vergangenen Wochen haben gezeigt: Jeder in den Hochwasserschutz investierte Euro ist mehr als sinnvoll“, so Magnus Brunner, Staatssekretär im Umweltministerium.

„In den letzten zehn Jahren wurde bereits konsequent in den Hafenausbau, die Digitalisierung und in die Modernisierung der Umschlagseinrichtungen investiert. Der Hafen Wien mit dem Hafen Freudenau, dem Ölhafen Lobau und dem Hafen Albern, ist jetzt schon zentrale Drehscheibe, wesentlicher Logistikknotenpunkt für den Großraum Wien und ein attraktiver Standort für rund 100 angesiedelte Unternehmen mit deren 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Mit der Errichtung des Hafentors im Bereich Albern erreichen wir nun den nächsten Meilenstein. Vom Hochwasserschutztor profitiert nicht nur der Hafen Wien selbst, sondern auch die rund 20 Unternehmen mit ihren etwa 100 Beschäftigten, die sich derzeit im Hafen Albern angesiedelt haben“, berichtet Wien Holding-Chef Kurt Gollowitzer.

Hafentor im Hafen Albern installiert

3. September 2021

Neues Hafentor wird installiert © David-Bohmann

Die Arbeiten am Hafentor, das den Hafen Albern künftig vor Hochwasser schützen soll, gehen in die Finalphase. Wie die Wien Holding mitteilt, wurde gestern das Stahltor in zwei Elementen angeliefert und montiert.

Nach dem Spatenstich vor knapp einem Jahr wurde das 30 m lange, 14,25 m hohe und ca. 250 t schwere Stahltor eingebracht. Durch das Hochwasserschutztor soll der Getreide- und Baustoffhafen hochwassersicher gemacht und dadurch auch bei Hochwasser ein ungestörter Warenumschlag im Hafen Albern ermöglicht werden.

Gefertigt wurde das Tor im Auftrag von Andritz Hydro in der Nähe von Istanbul. Von dort aus wurde von der Spedition Weiss transportiert. Auf dem Wasserweg gelangte das zweiteilige Hafentor vom Hochseehafen Derince-Kocaeli nach Konstanza. Per Binnenschiff ging die Reise über die Donau weiter zum Zielhafen Albern, wo im Schwergutzentrum Albern bereits ein Kran für den Umschlag bereitsteht.

»Im Schwergutzentrum direkt im Hafen Albern können Lasten bis 450 t im Regelbetrieb umgeschlagen werden«, erklärt Fritz Lehr, kaufmännischer Geschäftsführer des Hafen Wien. »Die Fläche von rund 4.000 m^2 und das hochmoderne Equipment des High & Heavy Spezialisten Felbermayr erlauben besonders schwere Hübe und damit auch den Umschlag von überdimensionalen Lasten«, so Lehr weiter.

14.000 Kubikmeter Wasser pro Sekunde

»Das Hafentor arbeitet nach dem Prinzip eines Schiebetores: Noch bevor ein heranziehendes Hochwasser die Stadtgrenze von Wien erreicht, wird das Hafentor geschlossen. Je nach lokalem Wasserstand dauert es 20 bis 30 Minuten, bis das mächtige Tor den Hafen dichtmacht. Den Wasserstand innerhalb des geschützten Hafenbeckens regelt danach ein eigenes Pumpwerk. Drei große Tauchpumpen ermöglichen ein Abpumpen von rund zwei Kubikmeter Wasser pro Sekunde«, erklärt Doris Pulker-Rohrhofer, technische Geschäftsführerin des Hafen Wien.

Der neue Hochwasserschutz ist für ein so genanntes »Jahrhundert-Hochwasser« mit einer Durchflussmenge der Donau von 14.000 m^3 Wasser pro Sekunde ausgelegt. Ohne Hafentor und ohne Abdichtung des Hafendammes würde bei einer solchen Naturkatastrophe der Hafen bis zu drei Meter unter Wasser stehen, heißt es in der Mitteilung der Wien Holding. Um dem Druck, der mit dem Hochwasser verbunden ist, Stand zu halten, hat der Stahlkörper eine Stärke von 2,1 m.

Die Arbeiten im Alberner Hafenbecken, um den Hochwasserschutz fertig zu stellen, laufen noch bis Ende Januar 2022. Bei dem Projekt werden insgesamt rund 22 Mio. € investiert. Diese werden durch EU Fördermittel (rund 4 Mio. €), sowie einer Kostenbeteiligung durch den Bund (11 Mio. €) und durch die Stadt Wien (rund 7 Mio. €) ermöglicht.

Österreichische Bauzeitung 11 2021

Blickfang HEILIGENSTÄDTER BRÜCKE. WIEN

PID/VOTAVA

Im Zuge der aktuellen Gesamtinstandsetzung der Heiligenstädter Brücke in Wien wird neben der Brücke ein vollständig eigenes Tragwerk errichtet, über das während der Bauphase der Verkehr umgeleitet wird. Die Übergangs-Brücke bleibt auch nach der Sanierung als Rad- und Fußverbindung erhalten.

Riesiges Stahltor sichert Alberner Hafen

Ein wahrer Koloss soll den Alberner Hafen künftig vor Hochwasser schützen. Ein Kran hob am Donnerstag die beiden Teile eines riesigen Stahltores ein. Geschlossen soll es Hafen und umgebendes Hafengelände vor Millionenschäden bewahren.

2. September 2021, 17.56 Uhr Teilen

30 Meter lang, 14,25 Meter hoch, 2,1 Meter dick, rund 250 Tonnen schwer: Das Stahltor wurde in der Türkei gefertigt und auf dem Wasserweg bis nach Rumänien gebracht. Von Konstanza aus kamen die beiden Teile per Binnenschiff über die Donau direkt bis zum Alberner Hafen.

30 Minuten für das Schließen

Laut Wiener Hafen arbeitet das neue Portal nach dem Prinzip eines Schiebetores. Noch bevor ein heranziehendes Hochwasser die Stadtgrenze von Wien erreicht, wird es geschlossen. Das Prozedere dauert bis zu 30 Minuten. Den Wasserstand innerhalb des geschützten Hafenbeckens regelt danach ein eigenes Pumpwerk.

Der Schutz ist für ein „Jahrhunderthochwasser" mit einer Durchflussmenge der Donau von 14.000 Kubikmeter Wasser pro Sekunde ausgelegt. Ohne Tor und ohne Abdichtung des Hafendammes würde bei einer solchen Naturkatastrophe der Hafen bis zu drei Meter unter Wasser stehen, hieß es. Um dem Druck durch das Wasser standzuhalten, hat der Stahlkörper eine Stärke von 2,1 Metern.

Millionenschäden sollen verhindert werden

Das Stahltor ist aber nur ein Teil eines umfassenderen Hochwasserschutzes. Auch der Getreide- und Baustoffhafen Albern wird noch hochwassersicher gemacht. Bund und Stadt investieren dafür rund 22 Millionen Euro. Am Ende sollen Szenarien wie in den Jahren 2002 und 2013 vermieden werden, wo das Hafengelände in Albern bis zu über einen Meter unter Wasser stand. Die Schäden gingen damals in die Millionen. Zudem profitieren auch die im Hafengelände angesiedelten rund 20 Unternehmen vom Hochwasserschutz.

Ein Riesen-Stahltor für den Alberner Hafen

- Der 30 Meter breite und mehr als 14 Meter hohe Koloss soll vor Hochwasser schützen.

vom 02.09.2021, 18:08 Uhr | Update: 02.09.2021, 18:15 Uhr

Das neue Hafentor wiegt rund 250 Tonnen.
© apa / Hans Punz

Empfehlen 4 Kommentieren 2 Teilen mit Bild ohne Bild

Es ist mehr als bloß ein repräsentativer Eingang: Das risige Tor, das nu am Alberner Hafen montiert wurde, soll slebigen auch vor Hochwasser schützen. 30 Meter lang, 14,25 Meter hoch und rund 250 Tonnen schwer ist der stählerne Koloss laut Wien Holding. Das neue Portal wurde in zwei Elementen angeliefert und mit einem Kran eingehoben.

Gefertigt wurde das Hafentor im Auftrag von Andritz Hydro GmbH in der Nähe von Istanbul. Von dort gelangte die schwere Fracht auf dem Wasserweg ins rumänische Konstanza. Mittels Binnenschiff ging die Reise über die Donau weiter direkt zum Zielhafen Albern.

"Nach dem ersten Streich, dem Bau des Hochwasserschutztores im Hafen Freudenau folgt nun gewissermaßen der zweite finale Streich: die hochwassersichere Befestigung des Getreide- und Baustoffhafens Albern. Bei diesem Hochwasserschutz-Projekt investieren wir gemeinsam mit dem Bund rund 22 Mio. Euro. Durch diese Investition können Szenarien wie beim Hochwasser 2002 und 2013, wo das Hafengelände in Albern bis zu über einem Meter unter Wasser stand, zukünftig vermieden werden, genauso wie die damit verbundenen Schäden in Millionenhöhe", sagte Wirtschaftsstadtrat Peter Hanke (SPÖ).

Umweltstaatssekretär Magnus Brunner (ÖVP) hob in diesem Zusammenhang die besondere Rolle des Wiener Hafens hervor. Dieser spiele nicht nur für den Schiffsverkehr eine Schlüsselrolle, die zentrale Lage des Hafengeländes eröffne auch exzellente Perspektiven als Basis für die Citylogistik, betont er. Vom neuen Hochwasserschutztor würden der Hafen und auch die dort angesiedelten rund 20 Unternehmen profitieren.

Laut Wiener Hafen arbeitet das neue Portal nach dem Prinzip eines Schiebetores. Noch bevor ein heranziehendes Hochwasser die Stadtgrenze von Wien erreicht, wird es geschlossen. Das Prozedere dauert bis zu 30 Minuten. Den Wasserstand innerhalb des geschützten Hafenbeckens regelt danach ein eigenes Pumpwerk.

Der Schutz ist für ein sogenanntes Jahrhundert-Hochwasser mit einer Durchflussmenge der Donau von 14.000 Kubikmeter Wasser pro Sekunde ausgelegt. Ohne Tor und ohne Abdichtung des Hafendammes würde bei einer solchen Naturkatastrophe der Hafen bis zu drei Meter unter Wasser stehen, hieß es. Um dem Druck durch das Wasser standzuhalten, hat der Stahlkörper eine Stärke von 2,1 Metern.

Die Arbeiten am großen Hafentor, das den Hafen Albern vor Hochwasser schützen wird, sind fast fertig gestellt | Bilder: Hafen Wien

Wien Holding: Gigantisches Hafentor im Hafen Albern eingebracht

Hafentor installiert

Die Arbeiten am riesigen Hafentor, das den Hafen Albern künftig vor Hochwasser schützen wird, gehen in die Finalphase. Anfang September, wurde der Stahlkoloss, der in zwei Elementen angeliefert worden war, montiert. Nach dem Spatenstich vor gut einem Jahr, folgte nun der nächste Meilenstein auf der Großbaustelle: Das Bauunternehmen Porr brachte das 30 m lange, 14,25 m hohe und ca. 250 t schwere Stahltor zusammen mit dem Schwergutspezialisten Felbermayr ein. Durch das Hochwasserschutztor soll der Getreide- und Baustoffhafen hochwassersicher gemacht werden, um dadurch zukünftig auch bei Hochwasser einen ungestörten Warenumschlag im Hafen Albern zu ermöglichen.

Nach dem Bau des Hochwasserschutztores im Hafen Freudenau folgt nun die hochwassersichere Befestigung des Getreide- und Baustoffhafens Albern. „Durch diese Investition können Szenarien wie beim Hochwasser 2002 und 2013, wo das Hafengelände in Albern bis zu über einem Meter unter Wasser stand, zukünftig vermieden werden, genauso wie die damit verbundenen Schäden in Millionenhöhe", freut sich Peter Hanke, Stadtrat für Finanzen, Wirtschaft, Arbeit, Internationales und Wiener Stadtwerke. In den letzten zehn Jahren wurde bereits konsequent in den Hafenausbau, die Digitalisierung und in die Modernisierung der Umschlagseinrichtungen investiert.

Der Hafen Wien ist mit dem Hafen Freudenau, dem Ölhafen Lobau und dem Hafen Albern ein Standort für rund 100 angesiedelte Unternehmen mit 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie sind eine zentrale Drehscheibe und wesentlicher Logistikknotenpunkt für den Großraum Wien.

„Mit der Errichtung des Hafentors im Bereich Albern erreichen wir nun den nächsten Meilenstein. Vom Hochwasserschutztor profitiert nicht nur der Hafen Wien selbst, sondern auch die rund

Der Hafen Wien ist Umschlagplatz für viele verschiedene Güter aller Art

20 Unternehmen mit ihren etwa 100 Beschäftigten, die sich derzeit im Hafen Albern angesiedelt haben", betonen Magnus Brunner, Staatssekretär im Bundesministerium für Klimaschutz, Um-

v.l.n.r. Kurt Gollowitzer (Wien Holding), Magnus Brunner (Umweltstaatssekretär), Peter Hanke (WirtschaftsStR), Doris Pulker-Rohrhofer und Fritz Lehr (Hafen Wien) | Bild: David Bohl

welt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und Wien Holding-Chef Kurt Gollowitzer.

Kein alltägliches Unterfangen

Die Eckdaten des Stahlriesen sind beeindruckend: Ganze 30 Meter lang, 14,25 m hoch und 250 t schwer ist das aus Stahl gefertigte Teil. Gefertigt wurde der stählerne Riese im Auftrag der Andritz Hydro GmbH in der Nähe der türkischen Großstadt Istanbul. Von dort aus wurde er dann auf seine rund 1.500 km lange Reise geschickt. Die Spedition Gebr. Weiss zeichnete für den reibungslosen Transport verantwortlich. Auf dem Wasserweg gelangte das Hafentor, welches aus zwei Teilen besteht, vom Hochseehafen Derince-Kocaeli/Türkei nach Konstanza. Mittels Binnenschiff ging die Reise über die Donau weiter zum Zielhafen Albern, wo im Schwergutzentrum Albern bereits ein riesiger Kran für den Umschlag bereitsteht.

Umschlag im Schwergutzentrum

Im Schwergutzentrum direkt im Hafen Albern können Lasten bis 450 t im Regelbetrieb umgeschlagen werden. Die Fläche von rund 4.000 qm und das hochmoderne Equipment des High & Heavy Spezialisten Felbermayr erlauben besonders schwere Hübe und damit auch den Umschlag von überdimensionalen Lasten. Das waren perfekte Bedingungen für den Umschlag des 250 t schweren Hafentors. Das Hafentor arbeitet nach dem Prinzip eines Schiebetores: Noch bevor ein heranziehendes Hochwasser die Stadtgrenze von Wien erreicht, wird das Hafentor geschlossen. Je nach lokalem Wasserstand dauert es 20 bis 30 Minuten, bis das mächtige Tor den Hafen dicht macht. Den Wasserstand innerhalb des geschützten Hafenbeckens regelt danach ein eigenes Pumpwerk. Drei große Tauchpumpen ermöglichen ein Abpumpen von rund zwei Kubikmeter Wasser pro Sekunde. Der neue Hochwasserschutz ist für ein so genanntes Jahrhundert-Hochwasser mit einer Durchflussmenge der Donau von 14.000 Kubikmeter Wasser pro Sekunde ausgelegt. Ohne Hafentor und ohne Abdichtung des Hafendammes würde bei einer solchen Naturkatastrophe der Hafen bis zu drei Meter unter Wasser stehen. Um dem riesigen Druck, der mit dem Hochwasser verbunden ist, Stand zu halten, hat der Stahlkörper eine Stärke von 2,10 m.

Beladung im Hafen Wien

EU gefördert

Der Donauhochwasserschutz wurde in den letzten Jahren in Wien bereits massiv ausgebaut und verdichtet. Da aufgrund des vorherrschenden Klimawandels starke Hochwasserereignisse künftig häufiger vorkommen werden, ist nun mit der Errichtung des Hafentors im Bereich Albern die letzte Lücke geschlossen.
Die Arbeiten im Alberner Hafenbecken, um den Hochwasserschutz fertig zu stellen, laufen noch bis Ende Mai 2022. Bei dem Projekt werden insgesamt rund 22 Millionen Euro investiert. Diese werden durch EU-Fördermittel (rund 4 Mio. Euro), sowie einer Kostenbeteiligung durch den Bund (11 Mio. Euro) und durch die Stadt Wien (rund 7 Mio. Euro) ermöglicht. **Martin Heying**

Hafen Wien

Der Hafen Wien ist als Tochter der Wien Holding ein Unternehmen der Stadt Wien. Der Hafen ist das größte Logistikzentrum Ostösterreichs. Er ist optimal an die Straßen-, Schienen- und Wasserinfrastruktur angeschlossen.
Mit einer Fläche von drei Millionen Quadratmetern fungiert er mit seinen drei Häfen, Freudenau, Albern und dem Ölhafen Lobau, als trimodale Logistikdrehscheibe.
Mit rund 100 angesiedelten Unternehmen und bis zu 5.000 Arbeitsplätzen am Standort ist der Hafen Wien ein wichtiger Arbeitgeber. Mit seiner Lage an den drei Ten-T-Korridoren ist er einer der wichtigsten Hinterland-Hubs Europas, vor allem für die großen Nordseehäfen und die adriatischen Häfen.
www.hafenwien.com **hey**

ÖVZ

DAS ERSTE TÄGLICHE E-PAPER MIT NACHRICHTEN AUS DER WELT DER LOGISTIK

EDITION NEWS

3. September 2021

Bild: Waltraud Winkler

HOCHWASSERSCHUTZTOR „SCHWEBT" IN DEN HAFEN ALBERN

PIPELIFE AUSTRIA
METRO ÖSTERREICH
HAFEN ALBERN
LAND SALZBURG
GW - SPEDITION LODE
HAFEN ROSTOCK
DEUTSCHE POST DHL GROUP

Hochwasserschutztor „schwebt" in den Hafen Albern

Das neue Hafentor ist Teil des laufenden Hochwasserschutz-Projektes das mit einer Gesamtinvestition von rund 22 Mio. Euro umgesetzt wird.

Die Arbeiten am riesigen Hafentor, das den Hafen Albern künftig vor Hochwasser schützen wird, gehen in die Finalphase. Am 2. September wurde das 30 Meter lange, 14,25 Meter hohe und rund 250 Tonnen schwere Stahltor eingebracht. Durch das Hochwasserschutztor wird der Getreide- und Baustoffhafen hochwassersicher gemacht und dadurch wird zukünftig auch bei Hochwasser ein ungestörter Warenumschlag im Hafen Albern ermöglicht.

Das Tor wurde zuvor in zwei Elementen angeliefert. Gefertigt wurde der stählerne Riese im Auftrag von Andritz Hydro GmbH in der Nähe der türkischen Großstadt Istanbul. Von dort aus wurde er dann auf seine rund 1.500 Kilometer lange Reise geschickt. Die Spedition Weiss zeichnete für den Transport verantwortlich. Auf dem Wasserweg gelangte das Hafentor vom Hochseehafen Derince-Kocaeli in der Türkei nach Konstanza. Mittels Binnenschiff ging die Reise über die Donau weiter zum Zielhafen Albern, wo im Schwergutzentrum Albern ein riesiger Kran für den Umschlag bereitstand.

„Im Schwergutzentrum direkt im Hafen Albern können Lasten bis 450 Tonnen im Regelbetrieb umgeschlagen werden", erklärt Fritz Lehr, kaufmännischer Geschäftsführer des Hafen Wien. „Die Fläche von rund 4.000 m² und das hochmoderne Equipment des High & Heavy Spezialisten Felbermayr erlauben besonders schwere Hübe und damit auch den Umschlag von überdimensionalen Lasten. Das ist perfekt für den mächtigen Stahlriesen, das Hafentor ist 250 Tonnen schwer - so schwer wie vier Blauwale", so Fritz Lehr.

„Das Hafentor arbeitet nach dem Prinzip eines Schiebetores: Noch bevor ein heranziehendes Hochwasser die Stadtgrenze von Wien erreicht, wird das Hafentor geschlossen. Je nach lokalem Wasserstand dauert es 20 bis 30 Minuten, bis das mächtige Tor den Hafen dichtmacht. Den Wasserstand innerhalb des geschützten Hafenbeckens regelt danach ein eigenes Pumpwerk. Drei große Tauchpumpen ermöglichen ein Abpumpen von rund zwei Kubikmeter Wasser pro Sekunde", erklärt Doris Pulker-Rohrhofer, technische Geschäftsführerin des Hafen Wien.

Der neue Hochwasserschutz ist für ein so genanntes Jahrhundert-Hochwasser mit einer Durchflussmenge der Donau von 14.000 Kubikmeter Wasser pro Sekunde ausgelegt. Ohne Hafentor und ohne Abdichtung des Hafendammes würde bei einer solchen Naturkatastrophe der Hafen bis zu drei Meter unter Wasser stehen. Um dem riesigen Druck, der mit dem Hochwasser verbunden ist, Stand zu halten, hat der Stahlkörper eine Stärke von 2,1 Metern.

Die Arbeiten im Alberner Hafenbecken, um den Hochwasserschutz fertig zu stellen, laufen noch bis Ende Jänner 2022. Bei dem Projekt werden insgesamt rund 22 Mio. Euro investiert. Diese werden durch EU Fördermittel (rund 4 Mio. Euro), sowie einer Kostenbeteiligung durch den Bund (11 Mio. Euro) und durch die Stadt Wien (rund 7 Mio. Euro) ermöglicht.

Bild: David Bohmann

v.l.n.r. Kurt Gollowitzer (GF Wien Holding), Peter Hanke (Wirtschaftsstadtrat), Magnus Brunner (Umweltstaatssekretär)

GLS / FELBERMAYR

Im Zuge der aktuellen Gesamtinstandsetzung der Heiligenstädter Brücke in Wien wurde von der Firma GLS neben der Brücke ein vollständig eigenes Tragwerk errichtet, über das während der Bauphase der Verkehr umgeleitet wird. Nach dem Abschluss der Arbeiten bleibt die neue Brücke als attraktive Rad- und Fußverbindung erhalten.

Tandemhub für das Ersatztragwerk der Heiligenstädter Brücke in Wien

Nach präzisen Planungen und intensiven Vorbereitungen wurde am Vormittag des 31. Oktober 2021 das 180 t schwere Ersatztragwerk für die Heiligenstädter Brücke eingehoben. Um die Beeinträchtigung so gering wie möglich zu halten, wurde das Feiertagswochenende für die Einhebung genutzt.
Das Strahltragwerk wurde in den Tagen vor dem Tandemhub in zwei Teilen mit Schwertransportern angeliefert, in unmittelbarer Nähe zur Brücke zusammengebaut und mittels mehrerer selbstfahrender Schwertransport-Geräte (SPMT) vom Lagerplatz auf die Heiligenstädter Brücke gefahren. Nach abschließenden Arbeiten am Stahltragwerk und der Montage von Gerüsten wurde das Tragwerk schließlich eingehoben. „Dieses Bauvorhaben ist technisch und logistisch eine große Herausforderung. Mit dem Einhub wird durch großes Geschick und Anstrengung aller Beteiligten ein wichtiger Zwischentermin eingehalten", so Nikolaus Hejda, Leiter der Bauabwicklung der Abteilung Brückenbau und Grundbau.

Während der Bauphase auf der Heiligenstädter Brücke kann der Verkehr über das neue Tragwerk umgeleitet werden. Wesentlich erhöht wird durch die

SR DI Hermann Papouschek (Leiter der Abteilung Brückenbau und Grundbau) verfolgte die Arbeiten vor Ort.

Trennung des Rad- und Fußweges vom motorisierten Verkehr auch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. „Durch umsichtige und vorausschauende Planung wurde eine gesamtwirtschaftlich und technisch gute Lösung gefunden. Wir freuen uns, dass wir auch hier für die bautechnischen Herausforderungen, die besonders bei städtischen Brückenbauten bewältigt werden müssen, eine tolle Lösung gefunden haben", so SR DI Hermann Papouschek, Leiter der Abteilung Brückenbau und Grundbau, der sich beim gesamten Team für die Leistung bedankte.

Durchgeführt wurde der Tandemhub durch die Firma Felbermayr mit zwei Mobilkranen der Firma Liebherr. Die Mobilkrane wurden in der Nacht von Linz nach Wien transportiert, aufgebaut

Projektleiter Berat Ibraimi (Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co KG) ist mit dem Verlauf des Tandemhubs sehr zufrieden.

Das neue Tragwerk wird bis März 2022 fertiggestellt.

und mit Gegengewichten ballastiert. Zum Einsatz kam ein Liebherr LG 1750/9.1 mit einer maximalen Traglast von 750 t und 124 t Gegengewicht. Auf dem anderen Ufer des Donaukanals war ein Liebherr Mobilkran LTM 1500/8.1 mit einer maximalen Traglast von 500 t und mit 165 t Ballast sowie Teleskopausleger-Abspannung positioniert. Der Hebevorgang selbst wurde im Vorfeld mit Hilfe von 3D-Technik geplant und simuliert. Die beiden Mobilkrane hoben das Tragwerk von der bestehenden Brücke, positionierten es über den neuen Fundamenten und senkten es entsprechend der Funk-Anweisungen des GLS-Teams millimetergenau ab.

Im Zuge der Errichtung der neuen Brücke übernimmt die Firma GLS die Stahlbaufertigung und den Betonbau. Das Stahltragwerk selbst wurde von einem Subunternehmen gefertigt. Für GLS Bauleiterin DI Stefanie Besenbäck rückt nach der erfolgreichen Einhebung des Tragwerks nun die Fertigstellung der Stahl- und Betonkonstruktionen in den Mittelpunkt. Auch die Rampen für die Fuß- und Radwege werden von der Firma GLS gefertigt, denn auf beiden Seiten des Donaukanals wird es künftig attraktive Abfahrtsrampen geben. Damit wird die Verbindung zwischen Döbling und Brigittenau für Radfahrer und Fußgänger verbessert und eine barrierefreie Anbindung an den Donaukanal ermöglicht. Die Rampen haben eine Nutzbreite von 3,50 m und werden jeweils rund 132 m lang sein, die Rad- und Gehwege werden 4,5 m. Das neue Tragwerk wird bis März 2022 fertiggestellt. Dann beginnt die Instandsetzung der Heiligenstädter Brücke. Die Fertigstellung des Fuß- und Radwegsteges mit der barrierefreien Anbindung an den Donaukanal ist für 2023 geplant.

Bauleiterin DI Stefanie Besenbäck (GLS Bau und Montage G.M.B.H.) und ihr Team sorgten für einen reibungslosen Ablauf.

Der erfahrene GLS Profi Gerold Palme koordinierte über Funk das exakte Absenken des Tragwerks auf die Fundamente.

Ein 26-Tonnen-Bagger schwebt über der Fischergasse

LINDAU (cf) – Ein Spektakel für Insulaner und viele andere Neugierige spielt sich hier vor der Zufahrt zur Hinteren Fischergasse ab: Ein 150-Tonnen-Kran hebt einen 26 Tonnen schweren Bagger vom Platz vor der Alten Post in die Hintere Fischergasse. Da die Zufahrt viel zu eng und winkelig ist, gab es nur wenige Möglichkeiten, den Bagger dort hinzubekommen. Übers Wasser schied aus, der niedrige Wasserstand und der archäologisch geschützte Seegrund ließen das nicht zu, daher blieb nur der Luftweg. Das trieb Martin Schäfler zwar so manche Schweißperle auf die Stirn, als er seinen Bagger via Funk nach hinten einwies. Der Vorarlberger Kranführer aber war die Ruhe selbst und ließ den Bagger zentimetergenau über die Alte Post schweben und setzte den Bagger gefühlvoll an einer nicht wirklich breiten Stelle in die Hintere Fischergasse ab. Da waren noch gut 20 Zentimeter Platz oben an den Dachrinnen, viel mehr aber nicht. Der Bagger wird übrigens dort benötigt, um ein Gebäude abzureißen, das nicht unter Denkmalschutz steht, dafür auch kein Schmuckstück mehr war. An seiner Stelle kommt ein neues Wohnhaus hin, das laut Bauleiter Denis Akok fünf Wohnungen beinhalten wird – keine Ferienwohnungen – und von der Grundfläche nicht mehr Platz beanspruchen wird als das bisherige, das im Lauf der Zeit durch Anbauten gewachsen war. Der Garten und der Seezugang werden also bleiben. Foto: Christian Flemming

Hochwasserschutztor „schwebt" in den Hafen Albern

Das neue Hafentor ist Teil des laufenden Hochwasserschutz-Projektes, das mit einer Gesamtinvestition von rund 22 Mio. Euro umgesetzt wird.

Die Arbeiten am riesigen Hafentor, das den Hafen Albern künftig vor Hochwasser schützen wird, gehen in die Finalphase. Am 2. September wurde das 30 Meter lange, 14,25 Meter hohe und rund 250 Tonnen schwere Stahltor eingebracht. Durch das Hochwasserschutztor wird der Getreide- und Baustoffhafen hochwassersicher gemacht und dadurch wird zukünftig auch bei Hochwasser ein ungestörter Warenumschlag im Hafen Albern ermöglicht.

Das Tor wurde zuvor in zwei Elementen angeliefert. Gefertigt wurde der stählerne Riese im Auftrag von Andritz Hydro GmbH in der Nähe der türkischen Großstadt Istanbul. Von dort aus wurde er dann auf seine rund 1.500 Kilometer lange Reise geschickt. Die Spedition Weiss zeichnete für den Transport verantwortlich. Auf dem Wasserweg gelangte das Hafentor vom Hochseehafen Derince-Kocaeli in der Türkei nach Konstanza. Mittels Binnenschiff ging die Reise über die Donau weiter zum Zielhafen Albern, wo im Schwergutzentrum Albern ein riesiger Kran für den Umschlag bereitstand.

„Im Schwergutzentrum direkt im Hafen Albern können Lasten bis 450 Tonnen im Regelbetrieb umgeschlagen werden", erklärt Fritz Lehr, kaufmännischer Geschäftsführer des Hafen Wien. „Die Fläche von rund 4.000 m² und das hochmoderne Equipment des High & Heavy Spezialisten Felbermayr erlauben besonders schwere Hübe und damit auch den Umschlag von überdimensionalen Lasten. Das ist perfekt für den mächtigen Stahlriesen, das Hafentor ist 250 Tonnen schwer – so schwer wie vier Blauwale", so Fritz Lehr.

„Das Hafentor arbeitet nach dem Prinzip eines Schiebetores: Noch bevor ein heranziehendes Hochwasser die Stadtgrenze von Wien erreicht, wird das Hafentor geschlossen. Je nach lokalem Wasserstand dauert es 20 bis 30 Minuten, bis das mächtige Tor den Hafen dichtmacht. Den Wasserstand innerhalb des geschützten Hafenbeckens regelt danach ein eigenes Pumpwerk. Drei große Tauchpumpen ermöglichen ein Abpumpen von rund zwei Kubikmeter Wasser pro Sekunde", erklärt Doris Pulker-Rohrhofer, technische Geschäftsführerin des Hafen Wien.

Foto: David Bohmann

von links: Kurt Gollowitzer (GF Wien Holding), Peter Hanke (Wirtschaftsstadtrat), Magnus Brunner (Umweltstaatssekretär)

Der neue Hochwasserschutz ist für ein so genanntes Jahrhundert-Hochwasser mit einer Durchflussmenge der Donau von 14.000 Kubikmetern Wasser pro Sekunde ausgelegt. Ohne Hafentor und ohne Abdichtung des Hafendammes würde bei einer solchen Naturkatastrophe der Hafen bis zu drei Meter unter Wasser stehen. Um dem riesigen Druck, der mit dem Hochwasser verbunden ist, Stand zu halten, hat der Stahlkörper eine Stärke von 2,1 Metern.

Die Arbeiten im Albener Hafenbecken, um den Hochwasserschutz fertig zu stellen, laufen noch bis Ende Jänner 2022. Bei dem Projekt werden insgesamt rund 22 Mio. Euro investiert. Diese werden durch EU-Fördermittel (rund 4 Mio. Euro), sowie eine Kostenbeteiligung durch den Bund (11 Mio. Euro) und durch die Stadt Wien (rund 7 Mio. Euro) ermöglicht.

Kran&Bühne 11 2021

FELBERMAYR UMGEZOGEN
„Gut angekommen“

Auf 100.000 Quadratmetern ist in rund 18 Monaten Bauzeit die neue Felbermayr-Firmenzentrale mit 28.000 Quadratmetern Nutzfläche in Wels/Oberthan errichtet worden. Im Sommer sind die Mitarbeiter eingezogen. „Wir sind gut angekommen“, freut sich CEO Horst Felbermayr. Der gewerbliche Bereich umfasst insgesamt drei Hallen; in der westlich gelegenen Halle 1 ist die Transport- und Hebetechnik untergebracht. Dort ist auch einer von insgesamt zehn Hallenkranen mit Traglasten von bis zu 30 Tonnen montiert. Eine Photovoltaikanlage über dem Werkstattgebäude soll jährlich etwa 500.000 Kilowattstunden Strom liefern. Die Werkstätten selbst sind mit Fußbodenheizung ausgestattet. „Der Bürokomplex umfasst drei Stockwerke mit insgesamt 8.300 Quadratmetern und bietet Platz für etwa 250 Büroarbeitsplätze“, erzählt Projektleiter Benedikt Linimayr.

A3 Bau 11 2021

LIEBHERR
Innovative Raupenkrantechnologie

Ein blau lackierter Liebherr-Raupenkran vom Typ LR 11000 hat in diesem Frühsommer die Werkshallen in Ehingen verlassen. Sein Ziel: Österreich. Sein Job: Windkraft-Bau. Sein neuer Besitzer: die Felbermayr Holding GmbH. Es ist bereits der Dritte dieser modernen 1.000-Tonnen-Krane, die der europaweit tätige Familienbetrieb nun in Dienst gestellt hat. Der hubstarke Raupenkran wurde mit allen modernen Features geliefert: darunter der teilbare Schwebeballast VarioTray und der hydraulisch verstellbare Klapprahmen V-Frame. Felbermayr hat mit einem LR 1800-1.0 bereits einen weiteren Liebherr-Großkran bestellt. Die Auslieferung steht kurz bevor.

Ausgestattet ist der nagelneue 1.000-Tonnen-Kran mit einem 168 Meter langen Gittermast, einem Derrickausleger und der für Montagen im Windpark prädestinierten F2-Spitze – 15 Meter lang und leicht abgewinkelt. Damit lassen sich die oberen Komponenten der Windräder mit ihren beachtlichen Nabenhöhen von 160 Metern mit ausreichend Raum zum Manövrieren der einzelnen Bauteile sicher montieren.

Die Nabe geht am Kranhaken des LR 11000 nach oben und wird in 160 Metern Höhe montiert

Digando-Geschäftsführer Alexander Höss (links) und Christoph Nüßler, einer der drei Geschäftsführer von Felbermayr Transport- und Hebetechnik.

Felbermayr Gruppe beteiligt sich an der Digando GmbH

Digitaler Marktplatz für die Baumaschinenmiete plant die Akquise weiterer Partner in Österreich, sowie die Expansion nach Deutschland.

Über 10.000 Bagger, Anbaugeräte, Lader, Verdichter, Anhänger und Siebanlagen stehen auf dem digitalen Marktplatz Digando österreichweit online zur Miete bereit. „Durch den Beitritt von Felbermayr Transport- und Hebetechnik können wir jetzt auch Arbeitsbühnen im ganzen Bundesgebiet anbieten“, freut sich Digando-Geschäftsführer Alexander Höss.

Das Welser Familienunternehmen bietet bei Digando an 12 Mietstationen Scheren-, Mast-, Gelenkteleskop-, Teleskop- und Lkw-Arbeitsbühnen sowie Teleskopstapler an. „Wir wollen unsere Produkte flächendeckend auf dieser modernen Plattform speziell für Neukunden zur Verfügung stellen. Diese haben den Vorteil der permanenten Verfügbarkeit der Geräte – und wir erhoffen uns zusätzliche Auslastung“, sagt Geschäftsführer Wolfgang Schellerer.

Mit 2.750 Mitarbeitenden, 73 Standorten in 19 Ländern und einem Umsatz von fast 500 Mio. Euro ist die Felbermayr Gruppe eine feste Größe in der Bauwirtschaft. Die Arbeitsbühnen und Teleskopstapler des Unternehmens können ab sofort bei Digando gebucht werden. Darüber hinaus steigt die Felbermayr Transport- und Hebetechnik auch als Gesellschafter bei der Digando GmbH ein.

Factbox Digando GmbH

Digitaler Marktplatz für die Baumaschinenmiete
Go-Live: 2019
Firmensitz: Dornbirn
Sortiment: über 10.000 Bagger, Anbaugeräte, Lader, Dumper, Arbeitsbühnen, Verdichter, Anhänger und Siebanlagen in Österreich
Partner-Stationen: 43 in Österreich
Partner: Felbermayr Transport- und Hebetechnik, Kuhn Baumaschinen, Huppenkothen Baumaschinen, Kleinheider Baumaschinenhandel, Humer Anhänger, Wepper Baumaschinen, BVB Baumaschinen, Messner Arbeitsbühnen

www.digando.com **www.felbermayr.cc**

Digando hebt mit Felbermayr ab

Baumaschinenvermieter Digando erweitert Angebot.

DORNBIRN, WELS Die Felbermayr Transport- und Hebetechnik beteiligt sich am in Dornbirn beheimateten Vermieter für Baumaschinen Digando. Damit werden Arbeitsbühnen österreichweit verfügbar und das Start-up-Unternehmen bekommt einen neuen strategischen Partner.

Mit 2750 Mitarbeitern, 73 Standorten in 19 Ländern und einem Umsatz von fast einer halben Milliarde Euro ist die Felbermayr-Gruppe eine feste Größe in der Bauwirtschaft. Die Arbeitsbühnen und Teleskopstapler von Felbermayr können ab sofort bei Digando gebucht

Digando-Chef Alexander Höss (li.) und Felbermayr-Boss Christoph Nüßler. FA

werden und sind an zwölf Standorten in ganz Österreich verfügbar. Darüber hinaus steigt die Felbermayr Transport- und Hebetechnik auch als Gesellschafter bei der Digando GmbH ein.

Über 10.000 Bagger, Anbaugeräte, Lader, Verdichter, Anhänger und Siebanlagen können auf dem digitalen Marktplatz Digando österreichweit online gemietet werden. „Durch den Beitritt von Felbermayr können wir jetzt auch Arbeitsbühnen im ganzen Bundesgebiet anbieten", informiert Digando-Geschäftsführer Alexander Höss. Dabei handelt es sich um eine wesentliche Angebotserweiterung. Digando ist nun der Anbieter mit den meisten Mietstationen in Österreich. Felbermayr wird nicht nur seine Produkte über Digando anbieten, sondern sich auch mit drei Prozent als Gesellschafter an der Digando GmbH beteiligen. 97 Prozent hält die Huppenkothen GmbH.

Das neue Stahlzentrum (links im Bild) ist eng in die Hallen und Freiflächen von Haeger & Schmidt Logistics auf der Stahlinsel im Hafen Duisburg eingebunden | Bild: Autoren

SUT-Interview mit Heiko Brückner, CEO Haeger & Schmidt Logistics

Auch Schwergut & Break Bulk im intermodalen Logistikportfolio

In der mehr als 130-jährigen Firmengeschichte hat sich die Unternehmensgruppe Haeger & Schmidt Logistics immer wieder neuen Marktherausforderungen gestellt. Mit der Verpflichtung neuer Mitarbeiter, Investitionen in weitere Firmenbeteiligungen und moderne Umschlagtechnik sowie die konsequente Ausrichtung der Prozessabläufe in Richtung Klimaneutralität verfolgt Haeger & Schmidt Logistics CEO Heiko Brückner im Interview mit SUT-Herausgeber Hans-Wilhelm Dünner die Erschließung neuer Marktsegmente und die Vorbereitung seiner Unternehmen auf künftige Marktchancen.

Die Firmengeschichte von Haeger & Schmidt ist schon immer geprägt von stetigem strukturellem Wandel. In enger Zusammenarbeit mit der Muttergesellschaft Felbermayr Holding konnten in den letzten Jahren viele neue Märkte in den Bereichen Intermodal, Projektlogistik, Schwergut und Break Bulk erschlossen werden.

Im 130. Geschäftsjahr wurde aus der Haeger & Schmidt International GmbH 2017 die Haeger & Schmidt Logistics GmbH. Unter der neuen Marke wurden die zuvor eigenständig geführten Containeraktivitäten wieder in das Unternehmen integriert. Die Kernkompetenzen der Gruppe werden bei der Haeger & Schmidt Logistics GmbH mit Sitz in Duisburg in den Divisionen Inland Navigation, Projects, Intermodal und Port Logistics gebündelt.

Heute bietet die Unternehmensgruppe Haeger & Schmidt mit den Firmen Haeger & Schmidt Logistics, HSW Logistics (beide Duisburg), PSA Breakbulk NV (Antwerpen), Haeger & Schmidt Logistics Belgium NV (Antwerpen), Haeger & Schmidt Logistics BV (Ridderkerk), ETK Euro Terminal Kehl und Best Logistics Sp.z o.o (Stettin) ein umfassendes Logistikportfolio.

Neues ‚steel-warehouse' in Duisburg

Weitere wichtige Meilensteine prägten die Jahre 2020 und 2021. „Mit der Erfahrung aus 135 Jahren Logistik erweitern wir mit dem Bau eines modernen Logistikzentrums unsere Leistungen um maßgeschneiderte Lösungen für qualitativ hochwertige Stahlprodukte. Durch den Bau einer beheizten Lagerhalle auf der Stahlinsel im Duisburger Hafen bieten wir unseren Kunden im Export und Import von Stahlprodukten umfassende Unterstützung entlang der gesamten Logistikkette mit allen Transportmodi – inkl. erster und letzter Meile mit dem Lkw", erläutert Brückner das in die Zukunft gerichtete Projekt: „Auch wenn der Stahl-Produktionsstandort Duisburg eher rückläufige Tendenzen ausweist, wird das Medium Stahl für die deutsche Industrie in der Rhein-Ruhr Region auch künftig eine große Bedeutung haben. Schon heute importieren

wir hochwertige Stahlprodukte über die Rheinmündungsseehäfen aus weltweiter Produktion. Der Fokus liegt stark auf „Grüner Stahl", der in unserer Region verarbeitet wird – ein Geschäft, auf das wir uns mit qualitativ hochwertigen Logistik- und Lagerdienstleistungen und einer hochmodernen ‚state oft the art'-Anlage vorbereiten." Traditionell werden am Standort Duisburg nicht nur Stahl sondern auch andere Güter umgeschlagen. Container-Stuffing erweitert die Dienstleistungspalette.

Heiko Brückner | Bilder: duo Verbewegt.cc GmbH

Neuer Schwergutkran für PSA Breakbulk in Antwerpen

Eine enge Verbindung der neuen Möglichkeiten in Duisburg sieht Brückner daher auch zu dem Mitte Juli geschlossenen Joint Venture der Felbermayr Gruppe, Haeger & Schmidt Logistics und PSA Antwerp über den gemeinsamen Betrieb von PSA Breakbulk in Antwerpen: „Neben Breakbulk, Projektladung und Schwergut geht es hier auch um eine neue Qualität intermodaler Lagerdienstleistungen. Unser Gesellschafter Felbermayr wird in einen 750 t Schwergutkran am Kai 410 im Hafen Antwerpen investieren. Dies ermöglicht uns nicht nur neue Dienstleistungen bei Projektladung und Schwergut, sondern wir bieten unseren Kunden neue ‚Cargo Solutions' gemeinsam mit PSA Breakbulk an. Diese Dienstleistungen können in den dafür speziell ausgerüsteten Hallen in Antwerpen oder Duisburg durchgeführt werden, denn dank der engen Vernetzung und Anbindung beider Standorte per Schiff, Bahn und Straße bieten wir für unser logistisches Gesamtpaket ein Höchstmaß an Flexibilität und Zuverlässigkeit."

Neues trimodales Terminal am Oberrhein

Auch für das dritte Großprojekt der Haeger & Schmidt-Gruppe in diesem Jahr konnte Heiko Brückner namhafte Partner gewinnen: „Im Juni startete in Lauterburg am französischen Oberrhein ein neues trimodales Terminal mit einer Umschlagskapazität von 80.000 TEU jährlich für den Aufbau von multimodalen Logistikketten. Zusätzlich sind dort auch Schwergutverladungen möglich. An der Betreibergesellschaft Lauterbourg Rhine Terminal (LRT) sind neben Haeger & Schmidt Logistics mit den Firmen Paris Terminal, Compagnie Fluviale de Transport und Port Autonome de Strasbourg drei namhafte französische Intermodal-Akteure beteiligt. Das modern ausgebaute Terminal verfügt über ideale Voraussetzungen für den trimodalen Umschlag und ist eine strategische Erweiterung unser Präsenz in der Oberrhein-Region." Das Terminal wird in die bestehenden Liniendienste von Haeger & Schmidt Logistics per Binnenschiff und Bahn zwischen den Oberrhein-Häfen und den Westhäfen eingebunden. „Mit einem wirtschaftlich starken Hinterland in Deutschland und im Elsass stellt der nördlich gelegene Standort eine gute Ergänzung zu ETK Euro Terminal Kehl und den Rhine Europe Terminals in Straßburg dar", bewertet Brückner das neue Engagement im KV-Geschäft und ergänzt: „Weiter ist es für uns interessant, dort zusätzlich zum Containerumschlag auch das Heavy Lift Geschäft zu entwickeln, beides Kernkompetenzen unseres Unternehmens." Dieser Standort ergänzt die gemeinsamen Aktivitäten mit Felbermayr in Weil am Rhein, wo in einem gemeinsam betriebenen Büro inzwischen drei Experten im Projekt-Geschäft aktiv sind.

Marktführer im Short-Sea Geschäft in Duisburg

Das 2014 aus dem Bereich Short-Sea der Haeger & Schmidt und der deutschen Niederlassung der norwegischen Wilson-Gruppe entstandene Joint Venture der Unternehmen Haeger & Schmidt Logistics GmbH und Wilson EuroCarriers AS hat sich mit verlässlichen Linienverkehren in hoher Frequenz von der Rheinschiene nach Norwegen und Großbritannien sowie anderen europäischen Häfen zum Marktführer im Short-Sea Geschäft in Duisburg entwickelt. „Unser Anspruch besteht darin, für unsere Kunden termintreu, sicher und kostengünstig zu agieren und bewährte Leistungen zu bündeln und neue Dienstleistungsspektren zu entwickeln. Die Klimapolitik erschließt uns künftig neue Wachstumspotenziale, die wir durch Verkehrsverlagerungen auch in Kombination mit unseren Kombiverkehren im Hinterland der Seehäfen erschließen wollen", kündigt Heiko Brückner an. „Duisburg muss wieder stärker in den Fokus als Hub für Short-Sea-Linienverkehre nach UK und Norwegen rücken."

Wachstumspotenziale sieht Heiko Brückner daher auch im Geschäftsbereich Inland Navigation: „Die Niedrigwasserperioden der vergangenen Jahre haben deutlich gemacht, dass wir im Container- als auch im Massengutverkehr mittelfristig eine von den bisherigen Standards abweichende Schiffstechnik benötigen, die

SUT INTERVIEW

Seit Mitte des Jahres betreibt das Joint Venture Felbermayr-Gruppe, Haeger & Schmidt Logistics und PSA Antwerp gemeinsam das PSA Breakbulk Terminal im Hafen Antwerpen | Bild: PSA Breakbulk

SUT-Interview zum Joint Venture PSA Breakbulk im Hafen Antwerpen

Bereit für Projekt- & Schwergut

Die Felbermayr-Gruppe, Haeger & Schmidt Logistics und PSA Antwerp haben am 14. Juli 2021 ein Joint Venture über den gemeinsamen Betrieb von PSA Breakbulk in Antwerpen geschlossen. Über Ziele, das Business-Konzept und Investitionen sprechen Dennis Verbeeck, Geschäftsführer von PSA Breakbulk, und HSL-Geschäftsführer Heiko Brückner im SUT-Interview.

SUT: Vier Monate ist das Joint Venture PSA Breakbulk jung. Was ist seither geschehen?
Verbeeck: Nach einem Covid-bedingt sehr ruhigen Jahr 2020 wächst das Stahlvolumen an unserem Terminal in Antwerpen rasant. Wir rechnen mit einem Plus von ungefähr 60 % für 2021. Abseits des herausfordernden täglichen Geschäfts haben wir gemeinsam mit unseren Joint Venture-Partnern Felbermayr und HSL unsere kommerzielle und infrastrukturelle Strategie entwickelt. Ich persönlich freue mich sehr, ein Mitglied der Felbermayr/HSL-Familie zu sein und mit den Gesellschaften der Felbermayr-Gruppe noch stärker zusammenzuarbeiten.

SUT: Wie haben Sie den Start in das Joint Venture erlebt?
Brückner: Unser größter Trumpf sind die gemeinsamen Werte, die wir alle in das Joint Venture einbringen. Unsere Zusammenarbeit fußt auf Vertrauen, Stärke und dem Erfahrungsschatz der beteiligten Partner. Wir kennen uns alle schon lange und wertschätzen die jeweilige Kompetenz der Unternehmen in den sich ergänzenden Geschäftsfeldern. Unsere Kunden und Partner können sich darauf verlassen, dass wir das Joint Venture gemeinsam mit dem starken Management von PSA Breakbulk vorantreiben werden.

SUT: Welche Ziele haben Sie sich für das Joint Venture gesteckt?
Verbeeck: PSA Breakbulk ist historisch auf der rechten Seite des Churchill-Terminals beheimatet und unterhält dort das Steel Terminal und das vormalige Coil Terminal, die beide in dem Joint Venture aufgegangen sind. Beide Terminals waren bisher traditionell stark auf den Export von Stahl fokussiert, was das Geschäftsmodell anfällig für globale Marktveränderungen und politische Einflüsse machte. Das Joint Venture versetzt uns in die Lage, die Ladung und unseren Kundenstamm zu diversifizieren und integrierte Frachtlösungen zu entwickeln. Durch die Bündelung von Umschlagkompetenzen im Seehafen, der starken Präsenz im Hinterland und dem Equipment für Schwergutumschlag können wir künftig ganzheitliche Transportkonzepte für Projektladung aufbauen, die wir unter dem Produktnamen „Project Cargo Ecosystem" vermarkten wollen.

SUT: Was waren die Beweggründe für Felbermayr/HSL, sich an dem Joint Venture PSA Breakbulk zu beteiligen?
Brückner: Wir haben bereits gemeinsam das Coil Terminal gemanagt. Aus dieser Erfahrung heraus haben wir schon seit einiger Zeit die Möglichkeiten von Synergien gesehen, die wir durch die Bündelung der Aktivitäten des Coil Terminals und Steel Terminals erreichen können. Durch das Joint Venture heben wir dieses Potenzial und gehören somit zu den führenden Stahlhubs in Antwerpen. Jeder der Partner bringt sein Know-how ein, wodurch wir für die Verlader interessante und zukunftsweisende Lösungen abbilden können. Es ist eine Win-Win-Win Situation: Durch PSA Breakbulk Antwerp erhalten wir einen direkten Zugang zu einem internationalen Seehafen. Im Gegenzug werden wir gemeinsam mit dem Bereich Felbermayr Engineered Solutions die Position im Projektladungs- und Schwergutmarkt im Hafen Antwerpen weiter ausbauen und unser Hinterlandnetzwerk für integrierte Frachtlösungen zur Verfügung stellen.

SUT: Über welche Kapazität verfügt das Joint Venture und welches Volumen wird an den Terminals umgeschlagen?
Verbeeck: Unser Stahlterminal im Norden des Churchill-Docks umfasst eine Fläche von 26 ha und eine Kailänge von 1,5 km. Dort erwarten wir für 2021 einen wasserseitigen Umschlag von mehr als 2,3 Mio. t. Im Zuge des Joint Ventures haben wir im Süden des Churchill-Docks eine Konzession für eine zusätzliche Terminalfläche mit 14 ha und ungefähr 600 m Kailänge erworben, die vorrangig für Projekt- und Schwergutladung bestimmt ist.

SUT: Sie haben in die Ausrüstung und in die Organisation des Churchill-Docks investiert, wo PSA Breakbulk angesiedelt ist. Was bedeutet das konkret?
Verbeeck: In den vergangenen Jahren haben wir bereits in ein Krankonzept investiert, um den Umschlag von Stahlcoils so weit wie möglich zu automatisieren und so die Qualität und Produktivi-

Dennis Verbeeck | Bild: PSA Breakbulk

tät weiter zu steigern. Für das neue Schwergutterminal am südlichen Churchill-Dock planen wir Investitionen von etwa 11 Mio. EUR in das Konzept „Project-Cargo-Ecosystem". Dazu gehören ein Schwergutkran mit einer Kapazität von 750 t, 20.000 qm Lagerhallen und eine Schwergutplatte sowie Investitionen in Sicherheit und nachhaltige Energie.

SUT: Welche neuen Zusatzleistungen können Verlader in Zukunft erwarten?

Verbeeck: Unsere integrierten Transportlösungen im Bereich Stahl und Schwergut richten sich an die Industrie im Hinterland und wir zielen außerdem auf das Trampgeschäft ab. Außerdem sind unsere Dienstleistungen interessant für die nahegelegene petrochemische Industrie in Antwerpen, die das zweitgrößte Cluster der Welt ist. Neben dem neuen Geschäftssegment Projektladung werden wir den Stahlimport und die dazugehörige Hub-Funktion weiter ausbauen, die nahtlos in die Hinterland-Aktivitäten von HSL greifen.

SUT: Was verändert sich für die Kunden von Felbermayr/HSL durch die Beteiligung an PSA Breakbulk?

Brückner: Mit PSA Breakbulk können wir die Transportkette für Stahl- und Schwergutverladungen aus einer Hand anbieten. Diese umfasst den Umschlag im Seehafen, trimodale Anbindung im Vor- und Nachlauf per Schiff, Bahn und Lkw sowie umfangreiche Value-Added-Services und Lagermöglichkeiten in unserem neuen beheizbaren Steel-Warehouse (nähere Informationen auf steel-warehouse.com) auf der Stahlinsel in Duisburg, das Anfang Januar 2022 den Betrieb aufnimmt. Das dortige multifunktionale Terminal fungiert als Hub für Verlader in Nordrhein-Westfalen und ist optimal über die Wasserstraße sowie die Schiene mit PSA Breakbulk verbunden.

Heiko Brückner | Bild: Haeger & Schmidt Logistics

SUT: Inwieweit gibt es bereits konkrete neue Projektladungen oder Spezialverladungen?

Verbeeck: Im Moment arbeiten wir an einigen Großprojekten. Bei einem fungieren wir als Logistik-Drehscheibe für das Oosterweel-Projekt, ein Straßeninfrastruktur-Bauvorhaben in Antwerpen, das auf die kommenden zehn Jahre angelegt ist. Brücken- und Tunnelteile werden am kürzlich erworbenen Terminal Churchill-South umgeschlagen. Der Hafen von Antwerpen und damit die gesamte Region Antwerpen befinden sich in einer gewaltigen Umbruchphase. Daher wird PSA Breakbulk mit Sicherheit einen wichtigen Beitrag zur groß angelegten Hafen-, Industrie- und Infrastrukturentwicklung leisten.

SUT: Wie bewerten Sie den Standort Antwerpen für das Stahlgeschäft perspektivisch?

Brückner: Antwerpen ist der führende Standort für das Stahlgeschäft in Europa. Es ist klar erkennbar, dass der belgische Seehafen diese Position weiter ausbaut und festigt. In den kommenden Jahren wird Antwerpen das Geschäft mit seinen Kunden und Partnern weiterentwickeln. Deswegen ist das Engagement in PSA Breakbulk für uns als Gesellschafter eine gemeinsame Investition in die Zukunft.

SUT: Herr Verbeeck, Herr Brückner, wir danken für das Gespräch. **Hans-Wilhelm Dünner**

News

13. Dezember 2021

Felbermayr: Sondertransport für ein Fernheizkraftwerk

Die Felbermayr-Niederlassung Nürnberg hat in Kooperation mit Haeger & Schmidt sowie Felbermayr Österreich den Sondertransport von zwei Heizkesseln mit einer Höhe von jeweils 4,4 Metern und 90 Tonnen Gewicht abgewickelt.

Foto: Felbermayr / dualpixel / Martin Seifried

Der Transport von Gunzenhausen in Mittelfranken bis zum Heizkraftwerk der Wels Strom in Wels führte über die Häfen Roth und Linz. Der Transport von Gunzenhausen nach Roth erfolgte mittels eines elfachsigen Semitiefladers mit 5,35 Metern Transportgesamthöhe und 150 Tonnen Gesamtgewicht. Zudem kam ein weiterer zehnachsiger Semitieflader für den zweiten Heizkessel zum Einsatz. Am Hafen Roth angekommen wechselten die Ladungen den Verkehrsträger – die zwei Heizkessel wurden mit einem 400-Tonnen-Mobilkran von den Tiefladern ins Binnenschiff umgeschlagen. Der weitere Transport nach Linz erfolgte auf der Donau und dauerte etwa vier Tage. Im Hafen Linz wurde der Verkehrsträger gewechselt. Dieser Umschlag vom Binnenschiff auf zwei zwölfachsige Kesselbrücken mit Schwerlastzugmaschine wurde durch einen Portalkran umgesetzt.

Anschließend wurden die beiden Heizkessel zum finalen Zielort – dem Heizkraftwerk in Wels – transportiert. Am Endziel angekommen erfolgte aus Platzgründen die Entladung vor dem Heizkraftwerk durch einen Felbermayr-Mobilkran mit maximaler Traglast von 500 Tonnen. Dabei wurden die Kessel um 90 Grad gedreht und auf einen achtachsigen Selbstfahrer umgeladen. Damit konnten die beiden Behälter bis vor das Kesselhaus transportiert werden. Die Entladung vom Selbstfahrer auf die Verschubbahn erfolgte mittels Hubgerüst.

ÖVZ

DAS ERSTE TÄGLICHE E-PAPER MIT NACHRICHTEN AUS DER WELT DER LOGISTIK

EDITION NEWS

14. Dezember 2021

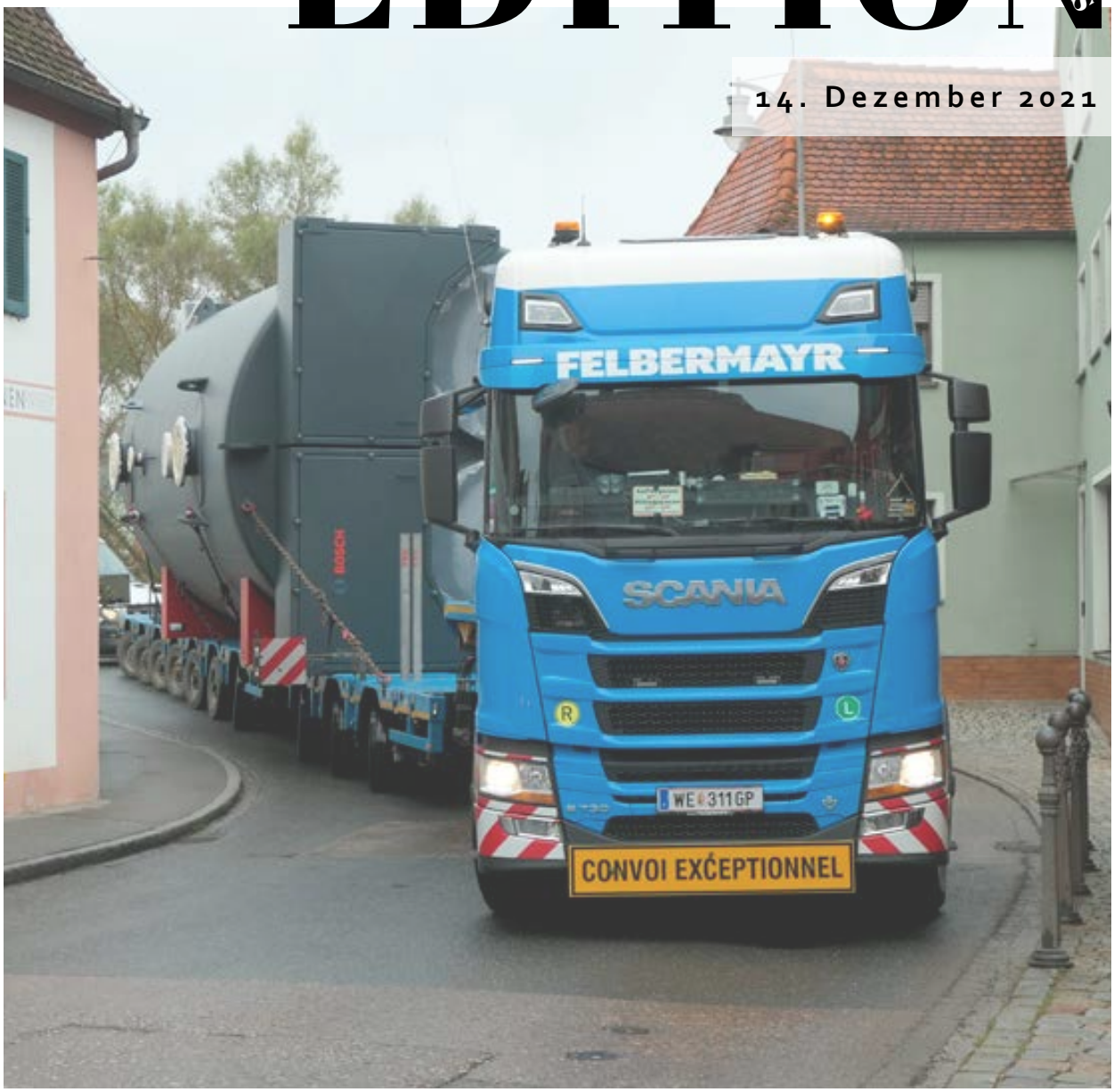


Bild: Felbermayr, Pichl

FELBERMAYR GRUPPE BEWEIST ERNEUT MULTIMODALE KOMPETENZ

SEVEN SENDERS
STEYR AUTOMOTIVE
FELBERMAYR
RHEINCARGO
SPÖ - LKW-MAUT
DHL - FORMEL 1
HAFEN HAMBURG

Bild: dualpixel, Martin Seifried

Felbermayr beweist erneut multimodale Kompetenz

Sondertransport von zwei 90 Tonnen schweren Heizkesseln absolviert die Reise nach Oberösterreich mit dem Binnenschiff.

Die Felbermayr-Niederlassung Nürnberg hat in Kooperation mit Haeger & Schmidt sowie Felbermayr Österreich im Oktober den Sondertransport von zwei Heizkesseln mit einer Höhe von jeweils 4,4 Metern und 90 Tonnen Gewicht abgewickelt. Der Transportweg erstreckte sich von Gunzenhausen in Mittelfranken über die Häfen Roth und Linz nach Wels.

„Die Planung und Abwicklung von Sondertransporten gehört für uns zwar zum Tagesgeschäft. Dennoch ist es immer wieder spannend, wenn Aufträge mit kurzer Vorbereitungszeit und unterschiedlichen Verkehrsträgern zusammen mit anderen Felbermayr-Bereichen abgewickelt werden“, bemerkt Matthias Pichl, Projektverantwortlicher und Niederlassungsleiter seitens Felbermayr Nürnberg.

Der Transport von Gunzenhausen in Mittelfranken bis zum Heizkraftwerk der Wels Strom in Wels führte über die Häfen Roth und Linz. Der Transport von Gunzenhausen nach Roth erfolgte mittels eines elfachsigen Semitiefladers mit 5,35 Metern Transportgesamthöhe und 150 Tonnen Gesamtgewicht. Zudem kam ein weiterer zehnachsiger Semitieflader für den zweiten Heizkessel zum Einsatz.

Am Hafen Roth angekommen wechselten die Ladungen den Verkehrsträger – die zwei Heizkessel wurden mit einem 400-Tonnen-Mobilkran von den Tiefladern ins Binnenschiff umgeschlagen. Der weitere Transport nach Linz erfolgte auf der Donau und dauerte etwa vier Tage. Im Hafen Linz wurde der Verkehrsträger gewechselt. Dieser Umschlag vom Binnen-

▶

schiff auf zwei zwölfachsige Kesselbrücken mit Schwerlastzugmaschine wurde durch einen Portalkran umgesetzt.

Anschließend wurden die beiden Heizkessel zum finalen Zielort – dem Heizkraftwerk in Wels – transportiert. Am Endziel erfolgte aus Platzgründen die Entladung vor dem Heizkraftwerk durch einen Felbermayr-Mobilkran mit maximaler Traglast von 500 Tonnen. Dabei wurden die Kessel um 90 Grad gedreht und auf einen achtachsigen Selbstfahrer umgeladen.

Damit konnten die beiden Behälter bis vor das Kesselhaus transportiert werden. Die Entladung vom Selbstfahrer auf die Verschubbahn erfolgte mittels Hubgerüst. „Das und die finale Fundamentstellung im Kesselhaus wurden durch Mitarbeiter vom Bereich Einbringung der Niederlassung Linz durchgeführt“, fügt Pichl hinzu.

Ursprünglich sollte der gesamte Transport auf der Straße abgewickelt werden. Aufgrund von Terminverschiebungen und Baustellen musste jedoch kurzfristig eine multimodale Lösung ausgearbeitet werden. „Die Durchführung von Transporten mit dem Wechsel zwischen den Verkehrsträgern Straße und Wasser ist eine der Stärken der Felbermayr-Gruppe. In diesem Fall war es auch der Schlüssel für eine erfolgreiche Abwicklung“, erläutert Matthias Pichl.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 73 Standorten in 19 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 2.750 Fachkräfte, welche 2020 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 492 Millionen Euro erwirtschaftet haben. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Bild: dualpixel, Martin Seifried

Felbermayr vermietet über Digando

Felbermayr Transport- und Hebetechnik beteiligt sich am digitalen Marktplatz für Baumaschinen Digando. Damit werden Arbeitsbühnen österreichweit verfügbar.

Felbermayr

Digando.com

PARTNERSCHAFT Digando-Geschäftsführer Alexander Höss (l.) und Christoph Nüßler, einer der drei Geschäftsführer von Felbermayr Transport- und Hebetechnik, haben die neue Partnerschaft Mitte November besiegelt.

ONLINE Die Arbeitsbühnen und Teleskopstapler von Felbermayr sind ab sofort bei Digando buchbar.

Michael Thaller

» Wir wollen auch neuen Kunden unsere Produkte flächendeckend und permanent auf Digando.com zur Verfügung stellen.

WOLFGANG SCHELLERER, GF FELBERMAYR TRANSPORT- UND HEBETECHNIK

Mit 2-750 Mitarbeitern, 73 Standorten in 19 Ländern und einem Umsatz von fast einer halben Milliarde Euro ist die Felbermayr-Gruppe eine feste Größe in der Bauwirtschaft. Die Arbeitsbühnen und Teleskopstapler von Felbermayr können ab sofort bei Digando gebucht werden und sind an zwölf Standorten in ganz Österreich verfügbar. Darüber hinaus steigt die Felbermayr Transport- und Hebetechnik auch als Gesellschafter bei der Digando GmbH ein.

Über 10.000 Bagger, Anbaugeräte, Lader, Verdichter, Anhänger und Siebanlagen können auf dem digitalen Marktplatz Digando österreichweit online gemietet werden. „Durch den Beitritt von Felbermayr können wir jetzt auch Arbeitsbühnen im ganzen Bundesgebiet anbieten", freut sich Digando-Geschäftsführer Alexander Höss. Dabei handelt es sich um eine wesentliche Angebotserweiterung, weil sich Arbeitsbühnen einer hohen Nachfrage erfreuen. Erst im Frühjahr 2021 ging Digando mit den Arbeitsbühnenvermietern BVB Baumaschinen, Messner Arbeitsbühnen und Wepper Baumaschinen eine Partnerschaft ein.

Mit 43 Partner-Stationen ist Digando nun der Anbieter mit den meisten Mietstationen in ganz Österreich.

Potenter Partner für weitere Expansion

Die Felbermayr Transport- und Hebetechnik bietet bei Digando aktuell an zwölf Mietstationen Scheren-, Mast-, Gelenkteleskop-, Teleskop- und Lkw-Arbeitsbühnen sowie Teleskopstapler an. „Wir wollen unsere Produkte flächendeckend auf dieser modernen Plattform speziell für Neukunden zur Verfügung stellen", beschreibt Geschäftsführer Wolfgang Schellerer die dahinterliegende Strategie. „Die Kunden haben den Vorteil der permanenten Verfügbarkeit der Geräte, und wir erhoffen uns zusätzliche Auslastung."

Dabei wird die Felbermayr Transport- und Hebetechnik nicht nur ihre Produkte über Digando anbieten, sondern sich auch mit einem kleinen Prozentsatz als Gesellschafter an der Digando GmbH beteiligen. „Dadurch können wir unsere Position als händlerübergreifender Partner für die gesamte Bauwirtschaft weiter untermauern und gemeinsam die Digitalisierung am Bau vorantreiben", freut sich Digando-Geschäftsführer Alexander Höss.

Auf der To-do-Liste des Digando-Geschäftsführers stehen neben der stetigen Ausweitung des verfügbaren Sortiments die Akquise weiterer Partner in Österreich sowie die Expansion nach Deutschland. ■

| PARTNERSCHAFT Mit 2750 Mitarbeitern, 73 Standorten in 19 Ländern und einem Umsatz von fast einer halben Milliarde Euro ist die Felbermayr-Gruppe eine feste Größe in der Bauwirtschaft. Die Arbeitsbühnen und Teleskopstapler von Felbermayr können ab sofort bei Digando gebucht werden und sind an zwölf Standorten in ganz Österreich verfügbar. Darüber hinaus steigt die Felbermayr Transport- und Hebetechnik auch als Gesellschafter bei der Digando GmbH ein. Über 10.000 Bagger, Anbaugeräte, Lader, Verdichter, Anhänger und Siebanlagen können auf dem digitalen Marktplatz Digando österreichweit online gemietet werden. „Durch den Beitritt von Felbermayr können wir jetzt auch Arbeitsbühnen im ganzen Bundesgebiet anbieten", freut sich Digando-Geschäftsführer Alexander Höss. Dabei handelt es sich um eine wesentliche Angebotserweiterung, weil sich Arbeitsbühnen einer hohen Nachfrage erfreuen. Digando ist nun der Anbieter mit den meisten Mietstationen in Österreich. Foto: Felbermayr

ONLINE-BAUMASCHINENMIETE

Felbermayr vermietet über Digando

Felbermayr Transport- und Hebetechnik beteiligt sich am digitalen Marktplatz für Baumaschinen Digando. Damit werden Arbeitsbühnen österreichweit verfügbar und das Start-up-Unternehmen bekommt einen neuen strategischen Partner. Die Felbermayr Transport- und Hebetechnik bietet bei Digando an zwölf Mietstationen Scheren-, Mast-, Gelenkteleskop-, Teleskop- und Lkw-Arbeitsbühnen sowie Teleskopstapler an. „Wir wollen unsere Produkte flächendeckend auf dieser modernen Plattform speziell für Neukunden zur Verfügung stellen. Die Kunden haben den Vorteil der permanenten Verfügbarkeit der Geräte und wir erhoffen uns zusätzliche Auslastung", heißt es dazu aus der Geschäftsleitung von Felbermayr.

Die Felbermayr Transport- und Hebetechnik wird nicht nur ihre Produkte über Digando anbieten, sondern sich auch mit einem kleinen Prozentsatz als Gesellschafter an der Digando GmbH beteiligen. „Dadurch können wir unsere Position als händlerübergreifender Partner für die gesamte Bauwirtschaft weiter untermauern und gemeinsam die Digitalisierung am Bau vorantreiben", freut sich Alexander Höss.

Digando-GF Alexander Höss (li.) und Christoph Nüßler, einer der drei Geschäftsführer von Felbermayr, haben die neue Partnerschaft Mitte November besiegelt

PANORAMA

DRITTES MUSKELPAKET

LR 11000 für Felbermayr

Ein blau lackierter Liebherr-Raupenkran vom Typ LR 11000 hat im Frühsommer dieses Jahres die Werkshallen in Ehingen verlassen. Sein Ziel: Österreich. Sein Job: Windkraft-Bau. Sein neuer Besitzer: Felbermayr. Es ist bereits der dritte 1.000-Tonnen-Kran dieses Typs, den der österreichische Familienbetrieb nun in Dienst gestellt hat. Als Features an Bord hat der LR 11000 den teilbaren Schwebe-Ballast *VarioTray* und den hydraulisch verstellbaren Klapprahmen *V-Frame*. Im österreichischen Burgenland wird der Neuzugang derzeit beim Repowering eines bestehenden Windparks eingesetzt. Dabei werden insgesamt zehn Anlagen mit einem Rotordurchmesser von 138 Metern und einer Leistung von 4,2 Megawatt aufgestellt. Ausgestattet ist der 1.000-Tonnen-Kran mit einem 168 Meter langen Gittermast, einem Derrickausleger und der für Montagen im Windpark prädestinierten F2-Spitze – 15 Meter lang und leicht abgewinkelt. Damit lassen sich die oberen Komponenten der Windräder mit ihren Nabenhöhen von 160 Metern sicher montieren bei ausreichend Raum zum Manövrieren der einzelnen Bauteile. ■

Alexander Höss (Digando, l.) und Christoph Nüßler (Felbermayr) (Werk)

Felbermayr kooperiert mit Digando

WELS. Auf der Online-Mietplattform Digando können ab sofort auch Arbeitsbühnen und Teleskopstapler von Felbermayr Transport- und Hebetechnik gemietet werden. Das wurde gestern per Aussendung bekannt gegeben. Felbermayr beteiligt sich zudem mit einem kleinen Prozentsatz als Gesellschaft an Digando.

Felbermayr bietet bei Digando an zwölf Mietstationen seine Maschinen an. Man wolle speziell Neukunden ansprechen, sagt Geschäftsführer Wolfgang Schellerer: „Die Kunden haben den Vorteil der permanenten Verfügbarkeit der Geräte und wir erhoffen uns zusätzliche Auslastung."

Bei Digando mit Sitz in Dornbirn können mehr als 10.000 Bagger, Anbaugeräte, Lader, Anhänger und weitere Produkte für die Bauwirtschaft gemietet werden. Die Nachfrage nach Arbeitsbühnen sei groß, die Angebotserweiterung daher wichtig, so Digando-Geschäftsführer Alexander Höss.

Ohlsdorf versorgt Region seit mehr als 50 Jahren mit Strom

Felbermayr baut Schaltwerk in Ohlsdorf zu einem leistungsfähigen Umspannwerk aus

Der Bereich Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau von Felbermayr-Bau Wels ist seit Ende August mit den Baumeisterarbeiten beim Ausbau des Schaltwerkes der Netz Oberösterreich zum vollständigen Umspannwerk in Ohlsdorf bei Gmunden beauftragt. Das Projekt wird nach mehrmonatiger Bauzeit voraussichtlich Mitte 2022 abgeschlossen.

Die Arbeiten laufen auf Hochtouren, ab Mitte 2022 wird das neue Umspannwerk in Ohlsdorf eine leistungsfähige, sichere Stromversorgung garantieren.

Sichere Stromversorgung

„Mit der dynamischen Entwicklung in der Region stiegen auch die Anforderungen an die Stromversorgung. Um den Strombedarf weiterhin erfolgreich decken zu können, wird das Schaltwerk jetzt zu einem vollständigen Umspannwerk ausgebaut“, erklärt Felbermayr-Bauleiter Christian Daxer.

Das erneuerte Umspannwerk befindet sich genau zwischen den Umspannwerken Regau, Gmunden, Traunfall und Vorchdorf. Dort werden durch den Ausbau wesentliche Kapazitäten frei, die Energieversorgung rund um Ohlsdorf wird wesentlich verbessert.

Felbermayr als starker Partner

„Die von Felbermayr vor Ort durchgeführten Baumeisterarbeiten beinhalten den Erd- und Betonbau. Zimmerei- und Spenglerarbeiten sowie die Arbeiten an der Fassade werden von Sub-Lieferanten übernommen“, erläutert Christian Daxer.

Die abschließenden Asphaltierungsarbeiten der Außenanlagen werden im März beziehungsweise April kommenden Jahres von den Spezialisten der Felbermayr-Abteilung für Straßenbau durchgeführt. Das dafür benötigte Mischgut wird vom Felbermayr-Mischwerk in Haag am Hausruck beigestellt.

Anzeige

Vom Schaltwerk zum Umspannwerk

Seit den 1970er-Jahren werden Ohlsdorf und die umliegenden Gemeinden von einem Schaltwerk in der Gemeinde versorgt. Bis Ende der 1980er-Jahre erfolgte der schrittweise Ausbau bis zum heutigen Stand.

2015 wurde bereits das Schalthaus neu errichtet, gleichzeitig wurde die gesamte Sekundärtechnik erneuert. Beim Ausbau des Schaltwerkes zum Umspannwerk wird jetzt zu den bestehenden Anlagen ein zusätzlicher 110-/30-kV-Transformator installiert. Dazu wird eine neue Trafobox errichtet und die bestehende 110-kV-Schaltanlage erweitert. In Summe führt das zu einer zuverlässigeren Versorgung auf den untergeordneten Spannungsebenen, über die Unternehmen, Betriebe und Haushalte versorgt werden. Die für den Ausbau erforderlichen Baumaßnahmen erfolgen überwiegend im Inneren des bestehenden Schalthauses. Sie werden Mitte 2022 abgeschlossen sein.

In das Ausbauprojekt investiert die Netz Oberösterreich GmbH insgesamt 4,5 Millionen Euro.

Die Arbeitsbühnen und Teleskopstapler von Felbermayr – im Bild die Firmenzentrale in Wels – sind ab sofort bei Digando buchbar.

DIGANDO / FELBERMAYR

Felbermayr vermietet jetzt über Digando

Felbermayr Transport- und Hebetechnik beteiligt sich am digitalen Marktplatz für Baumaschinen Digando. Damit werden Arbeitsbühnen österreichweit verfügbar und das Start-up-Unternehmen bekommt einen neuen strategischen Partner.

Digando-Geschäftsführer Alexander Höss (links) und Christoph Nüßler, einer der drei Geschäftsführer von Felbermayr Transport- und Hebetechnik, haben die neue Partnerschaft Mitte November besiegelt.

„Wir wollen auch neuen Kunden unsere Produkte auf Digando.com zur Verfügung stellen", sagt Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetechnik.

Mit 2.750 Mitarbeitern, 73 Standorten in 19 Ländern und einem Umsatz von fast einer halben Milliarde Euro ist die Felbermayr-Gruppe eine feste Größe in der Bauwirtschaft. Die Arbeitsbühnen und Teleskopstapler von Felbermayr können ab sofort bei Digando gebucht werden und sind an 12 Standorten in ganz Österreich verfügbar. Darüber hinaus steigt die Felbermayr Transport- und Hebetechnik auch als Gesellschafter bei der Digando GmbH ein.

Über 10.000 Bagger, Anbaugeräte, Lader, Verdichter, Anhänger und Siebanlagen können auf dem digitalen Marktplatz Digando österreichweit online gemietet werden. „Durch den Beitritt von Felbermayr können wir jetzt auch Arbeitsbühnen im ganzen Bundesgebiet anbieten", freut sich Digando-Geschäftsführer Alexander Höss. Dabei handelt es sich um

DATEN & FAKTEN

Felbermayr Transport- und Hebetechnik:

Gründung:	1967
Firmensitz:	Wels
Mietstationen:	12 in Österreich
Kategorien bei Digando:	Scherenarbeitsbühnen, Mastarbeitsbühnen, Gelenkteleskoparbeitsbühnen, Teleskoparbeitsbühnen, Lkw-Arbeitsbühnen, Teleskopstapler

Digando
Digitaler Marktplatz für die Baumaschinenmiete

Go-Live:	2019
Firmensitz:	Dornbirn
Sortiment:	über 10.000 Bagger, Anbaugeräte, Lader, Dumper, Arbeitsbühnen, Verdichter, Anhänger und Siebanlagen in Österreich
Partner-Stationen:	43 in Österreich
Partner:	Felbermayr Transport- und Hebetechnik, Kuhn Baumaschinen, Huppenkothen Baumaschinen, Kleinheider Baumaschinenhandel, Humer Anhänger, Wepper Baumaschinen, BVB Baumaschinen, Messner Arbeitsbühnen

Bei Digando sind 10.000 Bagger, Anbaugeräte, Lader, Dumper, Arbeitsbühnen, Verdichter, Anhänger und Siebanlagen rund um die Uhr österreichweit buchbar.

Die Arbeitsbühnen und Teleskopstapler von Felbermayr sind ab sofort bei Digando buchbar.

eine wesentliche Angebotserweiterung, weil sich Arbeitsbühnen einer hohen Nachfrage erfreuen. Digando ist nun der Anbieter mit den meisten Mietstationen in Österreich.

Die Felbermayr Transport- und Hebetechnik bietet bei Digando an 12 Mietstationen Scheren-, Mast-, Gelenkteleskop-, Teleskop- und Lkw-Arbeitsbühnen sowie Teleskopstapler an. „Wir wollen unsere Produkte flächendeckend auf dieser modernen Plattform speziell für Neukunden zur Verfügung stellen. Die Kunden haben den Vorteil der permanenten Verfügbarkeit der Geräte und wir erhoffen uns zusätzliche Auslastung", sagt Geschäftsführer Wolfgang Schellerer.

Die Felbermayr Transport- und Hebetechnik wird nicht nur ihre Produkte über Digando anbieten, sondern sich auch mit einem kleinen Prozentsatz als Gesellschafter an der Digando GmbH beteiligen. „Dadurch können wir unsere Position als händlerübergreifender Partner für die gesamte Bauwirtschaft weiter untermauern und gemeinsam die Digitalisierung am Bau vorantreiben", freut sich Alexander Höss. Auf der To-do-Liste des Digando-Geschäftsführers stehen die Ausweitung des Sortiments, die Akquise weiterer Partner in Österreich sowie die Expansion nach Deutschland.

www.digando.com | www.felbermayr.cc

90.000 Kilo bringt ein Kessel auf die Waage, von dem im Heizkraftwerk in Wels zuletzt gleich zwei Stück eingebaut wurden. Vom Hersteller in Gunzenhausen in Deutschland wurden die Schwergewichte nach Oberösterreich transportiert – zum Teil per Schiff und zum Teil mittels Schwerlaster auf der Straße. Die Fracht forderte den von Horst Felbermayr geführten Spezialisten für Bau, Transport und Hebetechnik aus Wels, der aktuell 2750 Mitarbeiter beschäftigt. Das Firmen-Netzwerk ist dabei auf insgesamt 73 Standorte in 19 europäischen Ländern verteilt.

Fotos: Felbermayr Holding GmbH (2) Markus Wenzel

Felbermayr Holding GmbH
Voralpenstraße 4
A-4600 Wels
Tel.: +43 5 0695-0
E-Mail: office@felbermayr.cc