

2023 PRESSESPIEGEL

Felbermayr delivers transformers for Nauders project

At the start of September 2022, Austria-headquartered Felbermayr undertook one of its most spectacular transport projects of the year.



Four transformers for the new Nauders substation of the **Austrian Power Grid (APG)** were transported to Tyrol from the Siemens Energy plant in Weiz, Styria.

“We have been working on this project since 2017,” said project manager **Michael Ertl** from **Felbermayr’s** international low-loader rail transport (ITB) business unit. The project entered an intensive planning phase two years ago. “As each consignment had a total weight of 420 tonnes, a feasibility study was required,” he said.

Among the critical points along the transport route were two bridge structures on the road between Landeck and Nauders. However, in close cooperation between all those involved and with the help of a civil engineer, all problems could be resolved.

To kick transport off, the four transformers (each weighing 155 tonnes) were loaded onto 20-axle railway wagons one-by-one and sent on their journey. “For safety reasons, the approximately 7 m-long transformers were lashed against slipping, taking into account the subsequent transport by road, as there were gradients of up to 10 percent,” noted Ertl. The 600 km journey to Landeck station in Tyrol took two days.



The transformers were then reloaded onto trailers for the final leg of the project. “In order to keep the traffic obstructions to a minimum, the stretches covered by road were carried out at night. The first stage began by driving through the Landec pedestrian zone. Including the tractor and pusher units, the heavy transport combination was 70 m long.

Weight distribution was monitored and adjusted along the route, and the loads were lifted and lowered in order to pass crash barriers and enter tunnels. Extensive traffic control measures – such as the dismantling of traffic lights or the temporary removal of traffic signs – was also necessary. In addition, steel plates had to be laid out on both the first and second day to make road shoulders passable. Due to a transport height of almost 5 m, power had to be cut in the overhead power lines on a 46-km stretch of road.

On arrival at the substation in Nauders, the transformer was fitted with rollers, freed from the longitudinal loading girders and brought into operating position using hoists on cross rails.



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

EDITION NEWS

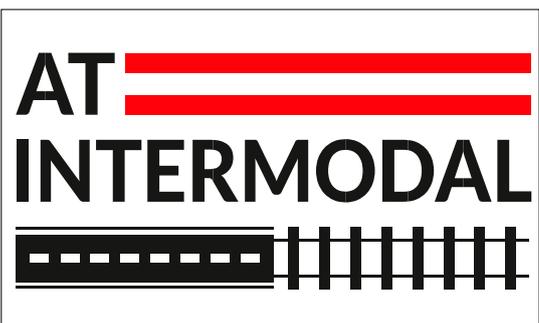
27. Februar 2023



VNL - CLEMENS FÖRST
KAPSCH TRAFFICOM
FELBERMAYR-WASSERBAU
GEBRÜDER WEISS
NEXXIOT
PSA ITALY
QATAR AIRWAYS CARGO

Bild: Felbermayr - Nusime

FELBERMAYR:
GROSSPROJEKT
IN BAYERN



Felbermayr-Wasserbau: Großprojekt in Bayern

Das Unternehmen macht zusammen mit Domarin die Donau auf einem knapp zehn Kilometer langen Abschnitt fit für Niedrigwasser.

Seit 2021 arbeiten Felbermayr-Wasserbau und die mehrheitlich zum Unternehmen gehörende Domarin Gruppe in einer Arbeitsgemeinschaft am Donauausbau zwischen Straubing und Bogen. Bis Mai werden bei diesem Projekt die Fahrrinne im freifließenden Bereich der Donau sowie im Schleusenkanal eingetieft.

„Wir liegen zeitlich im Plan“, stellt Bereichsleiter Hans Wolfsteiner vom Felbermayr-Wasserbau fest. „Das Projekt mit zwei Baulosen ist komplex. Wir führen hier Arbeiten in einer großen Vielfalt aus.“ 150.000 Kubikmeter Material fallen bei der Fahrinneneintiefung an. Damit werden Kolke

verfüllt und ökologische Ausgleichsmaßnahmen geschaffen.

Neben den Arbeiten an der Donau-Flusssohle besteht Bedarf für viele Erdarbeiten außerhalb der Fahrrinne im Uferbereich. So werden für den Hochwasserschutz verlandete Nebengerinne geöffnet und zusätzliche Retentionsflächen geschaffen sowie Böschungen und Sohlen mit 85.000 Tonnen Wasserbausteinen gesichert. Aktuell wird vom Felbermayr-Wasserbau die Fahrrinne auf Höhe des Hafens Sand durch Nassbaggerung um mindestens 20 Zentimeter eingetieft. ARGE-Partner Domarin setzt vor allem den Wasser- und den Erdbau im Uferbereich um. Felbermayr arbeitet mit der in Vilshofen ansässigen Unternehmensgruppe seit vielen Jahren erfolgreich zusammen und ist seit Mai 2022 deren Mehrheitseigentümer.



Bild: Felbermayr - Nusime

Arbeitsbühnen

für den gewerblichen Bereich im Überblick

FELBERMAYR

Felbermayr Transport- und Hebetchnik GmbH & Co KG
 Tel.: 07242/695-0
 www.felbermayr.cc

Bühnentyp	Technische Daten	Besonderheiten		
Mastbühnen	Arbeitshöhen: bis über 12 Meter Seitliche Reichweite: bis über 3 Meter Tragfähigkeit: bis 230 kg Eigengewicht: bis 2.500 kg Antrieb: Batterie	 Einsatzfähig bei geringstem Platzbedarf, für Innenbereiche, Maschinen- und Industriereinigung		
Anhänger - Hubarbeitsbühnen	Arbeitshöhen: bis zu 29 Meter Seitliche Reichweite: bis über 12 Meter Tragfähigkeit: über 200 kg Eigengewicht: bis 3.500 kg Antrieb: Batterie	 Können selbst abgeholt werden; unebene Flächen können mit Stützen ausgeglichen werden für schmale Zufahrten, Fassadenreinigung		
Raupen- Hubarbeitsbühnen	Arbeitshöhen: von 14 bis zu 33 Meter Seitliche Reichweite: bis über 14 Meter Tragfähigkeit: bis 200 kg Eigengewicht: bis 4.500 kg Antrieb: Strom, Benzin, Diesel	 Gummiraupen für schmale Zufahrten auch in unwegsamem Gelände, unebene Flächen können mit Stützen ausgeglichen werden. Fassadenreinigung		
Scherenbühnen	Arbeitshöhen: bis zu 33 Meter Seitliche Reichweite: abhängig von der Plattform Tragfähigkeit: bis über 1.000 kg Eigengewicht: 780 Kg bis 22 Tonnen Antrieb: Batterie, Diesel	 Vielseitige Einsatzmöglichkeiten; für großflächige Reinigung an Decken und Wänden; großflächige Arbeitsplattformen sowie auch kleine Plattformen für den Innenbereich Kleine Plattform für enge Platzverhältnisse (L 1,7m, B 0,8m, Arbeitshöhe 5m)		
Gelenk- und Teleskoparbeitsbühnen	Arbeitshöhen: bis über 57 Meter Seitliche Reichweite: bis über 24 Meter Tragfähigkeit: bis über 270 kg Eigengewicht: bis 22 Tonnen Antrieb: Batterie, Diesel	 Komplexe Bewegungsmöglichkeiten; hohe Arbeitshöhen und große Reichweiten möglich; leicht geländegängig; auch kleine Geräte für beschränkte Platzverhältnisse		
LKW - Hubarbeitsbühnen	Arbeitshöhen: bis über 102 Meter Seitliche Reichweite: bis 30 Meter Tragfähigkeit: bis 600 kg Eigengewicht: bis 60 Tonnen	 Sehr große Arbeitshöhen und große Reichweiten möglich - speziell für kurzfristige Einsätze; geländegängig; können großteils selbst abgeholt werden (gültiger Führerschein voraus-gesetzt); <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Fahrzeuggewicht Bis 3,5 Tonnen Bis 7,5 Tonnen</td> <td style="width: 50%;">mögliche Arbeitshöhe bis 27m bis 33m</td> </tr> </table>	Fahrzeuggewicht Bis 3,5 Tonnen Bis 7,5 Tonnen	mögliche Arbeitshöhe bis 27m bis 33m
Fahrzeuggewicht Bis 3,5 Tonnen Bis 7,5 Tonnen	mögliche Arbeitshöhe bis 27m bis 33m			

(Schwer-)Transportbranche sieht in der E-Mobilität keine Zukunft

Geplantes Aus für Verbrenner

Felbermayr kritisch

„Ist nicht geeignet für die Langstrecke“

Mit einem Verbot würde man auch für Horst Felbermayr in eine Sackgasse abbiegen: „E-Mobilität ist teilweise eine Fehlentwicklung. In der Stadt super, aber für die Langstrecke nicht geeignet und dazu auch nicht grün. Das geht komplett in die falsche Richtung“, so der Welser Unternehmer.

Vor allem in einem Spezialsegment von Felbermayr – Schwerverkehr/Sondertransport über weite Strecken – gebe es „überhaupt keine Ideen, wie das alternativ gehen soll“. Er warnt ebenfalls vor „einem massiven Schaden für den Industriestandort Europa“.

Wandzeitung Voest 03 2023

TRANSMET-BRÜCKE FÖRDERBANDBRÜCKE MONTIERT

 greentec
steel



Im Zuge von TransMet, dem Investitionsprogramm für greentec steel, muss für die Errichtung des geplanten Elektrolichtbogenofens die bestehende Rohstoffversorgung abgetragen werden. Um das Stahlwerk in Zukunft mit Legierungen und Zuschlagsstoffen zu versorgen, wurde jetzt die neue Förderbandbrücke 3 errichtet.

Der 1.075 t schwere Montagekran ragte im Februar neben dem Stahlwerk in den Himmel und war mit seinem 161 m langen Ausleger weit hin sichtbar. Der Aufbau eines Krans dieser Größe war schon eine Herausforderung für sich, denn er wurde von 54 Lkws angeliefert. Zuvor wurde der Untergrund an der Stelle des alten Tiegel-Gasometers vorbereitet. Während des Aufbaus waren Gleis- und Straßensperren notwendig, da der Kran bis zur Elektrohauptwerkstatt ragte. Auch die neun Brückenteile, die an den verlängerten Dachstielen montiert werden mussten, beeindruckten mit ihren Dimensionen: bis zu 30 t schwer, 6,5 m hoch, 24 m lang und 5,5 m breit. Die Vormontagen starteten Mitte November 2022 und dauerten

etwa drei Monate. Zeitgleich wurden zahlreiche Adaptierungsmaßnahmen durchgeführt. Die Arbeiten umfassten Verstärkungen an den bestehenden Stützen, Dachbindern und Stützenverlängerungen. Außerdem wurden die Anschlüsse für die Auflagerkonstruktionen an die Bestandshalle hergestellt. Durch die umfangreiche Vormontage konnte das Projektteam sein Ziel erreichen: Die Brückenteile konnten ohne wesentliche Einschränkung des Stahlwerksbetriebs eingehoben werden. Die Fassade der Förderbandbrücke wird übrigens aus voestalpine-Material in der greentec steel Edition hergestellt werden.



Im Zuge von TransMet wurde die Förderbandbrücke 3 montiert.

Hannes Unter, BTT

14. März 2023



ALSTOM ÖSTERREICH
DONAUGRANIT
FELBERMAYR
DB SCHENKER
FELB AUSTRIA
OTTO IMMOBILIEN
YANG MING MARINE

Bild: Felbermayr

FELBERMAYR: START FÜR NEUBAU IN KLAGENFURT



Bild: Felbermayr

Felbermayr: Start für Neubau in Klagenfurt

Wie immer gibt es einen sportlichen Bauzeitplan, der einen Bezug der neuen Gebäude noch in diesem Jahr vorsieht.

Am Standort der Felbermayr Transport- und Hebeteknik in Klagenfurt fand kürzlich der Spatenstich für den Neubau von Büro, Werkstatt, Abstellhalle und Tankstelle statt. Seit 1998 dienten die damals schon bestehenden Hallen der Kärntner Niederlassung der Transport- und Hebeteknik als Arbeitsstätte, zuerst angemietet, 2006 konnte das Areal dann gekauft werden.

Nachdem der Standort sowohl technisch als auch platzmäßig nicht mehr passte, entschloss man sich zum Abriss des Bestands und zur Neuerrichtung der Gebäude. Dabei fand man für die Dauer der Bauarbeiten bei der Firma Liebherr – unweit des Bauplatzes – ein passendes Ausweichquartier.

„Nach kurzer, intensiver Planungsphase waren wir uns rasch einig, wie die neue Niederlassung aussehen soll“, berichtet Elisabeth Felbermayr-Schierl von der Felbermayr Immobilienverwaltung. In Rekordzeit wurde das Gelände geräumt und von der Felbermayr-Abbruch-Mannschaft aus Wels die bestehenden Bauten zu feinem Recycling-Material aufbereitet. Unmittelbar danach haben die Baumaßnahmen begonnen.

Das Kärntner Team mit über 30 Mitarbeitenden erhält einen Neubau, der allen technischen, organisatorischen und sozialen Anforderungen entspricht. Für die architektonische Umsetzung zeichnet Benesch/Stögmüller ZT GmbH aus Wels verantwortlich, die auch gemeinsam mit Felbermayr die Firmenzentrale in Wels geplant haben. Durch das verbindende Element zwischen den Hallen bekommt das gesamte Objekt einen besonderen Rahmen.



NEUE RAIFFEISEN-ARENA

Meilenstein im Sportstättenbau





Foto: DOKA

BAUBLATT.ÖSTERREICH



Der 750-Tonnen-Schwergutkran verlädt Großkollis am Kai 410 des 2021 geschlossenen Joint Ventures PSA Breakbulk NV im Hafen Antwerpen.

PSA Breakbulk

Zehn gemeinsame Jahre

Im Jahr 2013 übernahm die familiengeführte Felbermayr-Gruppe aus Wels in Österreich alle Anteile der Haeger & Schmidt International GmbH und der H&S Containerline GmbH – heute Haeger & Schmidt Logistics GmbH (HSL) – in Duisburg.

Für Heiko Brückner (CEO) war dies der Startpunkt einer zehnjährigen kreativen Entwicklungsphase des Unternehmens mit Diversifizierung des Leistungsportfolios, Gewinnung neuer Mitarbeiter, Investitionen in weitere Firmenbeteiligungen und moderne Umschlagtechnik sowie der konsequenten Ausrichtung der Prozessabläufe an Klimaneutralität.

Die 135-jährige Firmengeschichte von Haeger & Schmidt war schon immer geprägt vom stetigen strukturellen Wandel. „In enger Zusammenarbeit mit der Muttergesellschaft Felbermayr Holding konnten in diesen zehn Jahren neue Märkte in den Bereichen Inland Navigation, Intermodal, Projects, Port Logistics, Shipping & Forwarding und Short-Sea erschlossen werden“, berichtet Brückner: „Heute bietet die Unternehmensgruppe Haeger & Schmidt Logistics mit den Firmen Haeger & Schmidt Logistics GmbH, HSW Logistics GmbH (beide Duisburg), PSA Breakbulk NV (Antwerpen), Haeger & Schmidt Logistics Belgium NV (Antwerpen), Haeger & Schmidt Logistics BV (Ridderkerk), ETK Euro Terminal Kehl GmbH und Best Logistics Sp. z o.o. (Stettin) europaweite Logistikdienstleistungen an – individuell auf die

Bedürfnisse der Kunden abgestimmt.“ Heiko Brückner misst den Erfolg auch an Kennzahlen des Unternehmens: „So ist die Zahl der Mitarbeiter an zwölf eigenen Standorten von 180 im Jahr 2013 auf 250 in 2023 gewachsen, die jährlich 8,5 Millionen Tonnen Massen- und Stückgüter sowie 350.000 Container abfertigen. Der Umsatz konnte von 125 Millionen Euro auf 250 Millionen Euro verdoppelt werden.“

Für das Felbermayr-Geschäftsfeld Transport- und Hebetchnik bedeutet die Ergänzung durch die HSL-Gruppe eine wesentliche Erweiterung des Leistungsspektrums. „Von der Symbiose und engeren Verknüpfung der jeweiligen Leistungsbereiche haben beide Gruppen erheblich profitiert“, so Heiko Brückner, der als CEO gemeinsam mit Per Nyström (CFO) und Peter Stöttinger die Geschäftsführung der HSL-Gruppe innerhalb der Felbermayr Holding bildet. Die HSL-Gruppe tritt auch in Zukunft als neutraler Player im Markt auf. Mit der Felbermayr-Gruppe werden Synergieeffekte genutzt, beispielsweise beim gemeinsamen Einkauf und bei der Beschaffung von Umschlagtechnik.



„Mit dem Wechsel in das Familienunternehmen Felbermayr kehrte die Unternehmensgruppe 2013 wieder zum konzernunabhängigen Logistikgeschäft zurück. Kurze Kommunikationswege und schnelle Entscheidungen zeichnen die Zusammenarbeit mit der Familie Felbermayr aus. Dies hat auf beiden Seiten Entwicklungspotenziale freigesetzt, die wir zum beiderseitigen Nutzen gemeinsam umsetzen“, freut sich Heiko Brückner und nennt dafür konkrete Beispiele.

Ausbau der Intermodal-Verkehre

Seit 1983 ist HSL im Container-Hinterland-Verkehr auf dem Rhein aktiv und zählt zu den Pionieren dieses nach wie vor wachsenden Marktsegments für Binnenschifffahrt und Häfen. Ursprünglich nur am Niederrhein und ab 1998 in Andernach aktiv, engagiert sich HSL seit 2006 mit dem Ausbau der Intermodal-Verkehre vom Oberrhein zu den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam. Dazu wurde eine eigene Niederlassung in Strasbourg gegründet und eine 50-Prozent-Beteiligung am ETK Euro Terminal Kehl GmbH eingegangen. „Gemeinsam mit dem Partner Klumpp + Müller bietet HSL an diesem Standort ein komplettes Dienstleistungsportfolio rund um die Containerlogistik mit Bahn- und Schiffsverbindungen an. Die Nutzungsverträge für das Terminal ETK mit dem Hafen Kehl wurden kürzlich um weitere zehn Jahre verlängert“, freut sich Brückner.

Neues trimodales Terminal in Lauterbourg

Im Juni 2021 startete im französischen Lauterbourg ein neues trimodales Terminal mit einer Umschlagkapazität 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 HSL mit den Firmen Paris Terminal, Sogestran Logistics und Port Autonome de Strasbourg drei namhafte französische Intermodal-Akteure beteiligt. Das modern ausgebaute Terminal verfügt über ideale Voraussetzungen für den trimodalen Umschlag und stellt eine strategische Erweiterung in der Oberrhein-Region dar.

Fahrgemeinschaften sichern Schiffsverbindungen

Um das Containeraufkommen an weiteren Standorten zu bündeln und den Kunden einen exzellenten Service zu bieten, wurden Fahrgemeinschaften mit anderen Partnern gebildet. So existiert seit 1992 die Container Allianz Niederrhein (CAN) mit den heutigen Partnern Contargo Waterway Logistics, European Gateway Services (EGS) und HSL mit mehrmals wöchentlichen Verbindungen zwischen Emmerich, Neuss und Duisburg sowie Rotterdam und Antwerpen. Im Februar 2023 unterzeichneten die Part-



Heiko Brückner (CEO Haeger & Schmidt Logistics GmbH).

ner einen langfristigen Vertrag zur Erneuerung ihrer operativen Zusammenarbeit in der Container Allianz Niederrhein (CAN).

„Das Thema Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein steht für HSL an erster Stelle, dazu gehört natürlich auch der Einsatz von modernen Container-Binnenschiffen. Wir freuen uns, dass wir im Februar 2023 die enge Zusammenarbeit mit der niederländischen Reederei Delfia Inland Shipping besiegeln konnten“, so Heiko Brückner.

Mitte 2016 wurde die Oberrhein Fahrgemeinschaft (C3C) mit den Partnern HSL, Danser Container Line und Ultra-Brag gegründet, die viermal wöchentlich den Oberrhein mit Antwerpen und Rotterdam verbindet.

Der Mittelrheinstandort CSA-Andernach ist dreimal wöchentlich an Rotterdam und Antwerpen angebunden. „Seit 2022 ist HSL auch Eigner eines modernen Koppelverbandes für den Containertransport, den KV Themhof/Themhof II. Dieser Koppelverband ist viele Jahre bei uns unter Vertrag im Oberrheinverkehr gefahren und wir gehen damit bewusst erneut einen Schritt in Richtung eigene Flotte“, kündigt Heiko Brückner an.

Bahnverbindungen sichern Flexibilität

Gemeinsam mit dem früheren Gesellschafter SNCB ergaben sich neue Möglichkeiten zur Bedienung der HSL-Standorte am Rhein durch eigene Bahnverkehre, was neue Wachstumspotenziale erschloss und den Kunden Alternativen zum Binnenschiff bei

Anzeige



Niedrigwasser auf dem Rhein eröffnete. Heute bietet HSL mit dem 2015 gestarteten „Alsace Rotterdam Express“ tägliche Linienzugverbindungen zwischen den Überseeterminals in Rotterdam und den Oberrheinhäfen Kehl und Strasbourg. Der Hafen Andernach bietet mit dem „Mittelrhein-Flandern Express“ zweimal wöchentlich eine Anbindung nach Antwerpen. Duisburg ist mit täglichen Zugverbindungen an die Maasvlakte in Rotterdam angebunden.

Intermodal-Partner Lkw

HSL konzentriert sich aber nicht nur auf Container-Liniendienste mit Bahn und Binnenschiffen. An allen Standorten verfügt das Unternehmen über feste Lkw-Fuhrparks für den Nahverkehr mit Spezialequipment zum Sammeln und Verteilen der Container in der Fläche. „Darüber hinaus werden Lkw-Direktverkehre in die Seeterminals angeboten, um auch kurzfristigen Containerdispositionen der Kunden zu entsprechen. Der Modal-Split bei unseren Hinterlandverkehren liegt bei 75 Prozent Schiff, 20 Prozent Bahn und fünf Prozent Lkw, wobei das Binnenschiff wegen großer Kapazitätsreserven in der Infrastruktur Rhein die besten Wachstumsperspektiven in Zukunft hat“, erwartet Heiko Brückner.

Erfolgsgeschichte Joint Venture HSW Logistics

Eine weitere Erfolgsgeschichte ist das im Oktober 2014 neu gegründete Joint Venture HSW Logistics GmbH (HSW) der norwegischen Reederei Wilson EuroCarriers AS aus Bergen und HSL in Duisburg. Bei dem in Duisburg ansässigen Gemeinschaftsunternehmen wurden die Erfahrungen und Kompetenzen der Duisburger Wilson NRL Transport GmbH mit den Short-Sea-Aktivitäten von HSL gebündelt. Wilson ist mit einer Flotte von rund 130 Schiffen mit 1500 bis 8500 DWT die größte Short-Sea-Reederei in Europa. Das Gemeinschaftsunternehmen HSW 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 Duis-

burg entwickelt. Neben der Wilson Flotte verfügt HSW über langfristige Time-Charter-Verträge für kleinere Fluss-See-Schiffe mit 1700 bis 2750 t mit der Reederei Amasus aus Delfzijl. „Das rapide Wachstum des Unternehmens zeigt sich auch in der Zahl der Mitarbeiter, die von drei Schifffahrtskaufleuten 2013 auf elf erfahrene Schifffahrts- und Logistikexperten in 2023 gewachsen ist. Die Klimapolitik erschließt uns künftig neue Wachstumspotenziale, die wir durch Verkehrsverlagerungen auch in Kombination mit unseren Intermodalverkehren 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.“

2017 neue Marke Haeger & Schmidt Logistics

2017 hat sich die Unternehmensgruppe Haeger & Schmidt neu aufgestellt: Aus der Haeger & Schmidt International GmbH und H&S Container Line GmbH wurde die Haeger & Schmidt Logistics GmbH. Unter der neuen Marke wurden die zuvor eigenständig geführten Containeraktivitäten wieder in das Unternehmen integriert. Zu den Kernkompetenzen der Gruppe zählen Inland Navigation, Projects, Port Logistics, Intermodal, Shipping & Forwarding und Short Sea.

Heiko Brückner begründet diesen Schritt: „Insbesondere im Intermodal-Bereich hatte sich mit der rasch voranschreitenden Digitalisierung, innovativen Prozessen bei Bahn und Binnenschiff und Umweltorientierung der Logistikprozesse eine neue Kultur ergeben. Mit der erneuten Zusammenführung der Unternehmen unter einem Dach schaffen wir eine engere Vernetzung unserer Kernkompetenzen, den Austausch von Erfahrungen, das partnerschaftliche Gestalten innovativer Prozesse und das gemeinsame Planen und Realisieren logistischer Projekte. Ein guter Mix von erfahrenen älteren und innovationsorientierten jüngeren Mitarbeitern hat dafür gesorgt, dass wir in den vergangenen zehn Jahren im gesamten Unternehmen eine neue Kultur geschaffen haben, die auf den Grundsätzen absoluter Kundenorientierung durch das Finden immer wieder neuer logistischer Lösungen unter Beachtung klimafreundlicher Rahmensetzungen beruht.“

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

Spezialtransporte auf französischen Binnenwasserstraßen

Im Bereich Projektladungen pflegt HSL seit jeher eine enge Zusammenarbeit mit der Felbermayr-Gruppe. Die Division Projects plant, realisiert und überwacht multimodale Schwertransporte und Großprojekte. Auch diese Division hat sich hervorragend weiterentwickelt: „Waren 2013 nur zwei Mitarbeiter mit Projektlogistik befasst, so sind 2023 bereits acht Projekt-Experten für uns tätig. Derzeit sind wir dabei, auch unsere Beteiligung am „Heavy Lift Terminal Duisburg – HTD“ und am eigenen Felbermayr-Terminal in Krefeld durch stärkere Nutzung der Fazilitäten in unserer Nachbarschaft zu aktivieren“, kündigt Brückner an.

„Die Division Projects bezieht alle europäischen Binnenwasserstraßen von Frankreich bis Polen in die Transportplanung ein, wobei eine enge Zusammenarbeit innerhalb der HSL- und der Felbermayr-Gruppe selbstverständlich ist“, erläutert Heiko Brückner. Wegen der im Vergleich zum mitteleuropäischen Was-



Das 2021 eröffnete trimodale Lauterbourg Rhine Terminal (LRT) verfügt über eine Umschlagkapazität von 80.000 TEU jährlich.



serstraßennetz geringeren Kanal- und Schleusenabmessungen stießen Schwerlast-Transporte zum Beispiel von Transformatoren oder Silos auf den französischen Wasserstraßen bis 2018 an Grenzen. So waren Transporte von Kolli mit Gewichten oberhalb 210 Tonnen nicht möglich, sodass Schwergutstücke auf dem Seeweg über den Atlantik und Gibraltar nach Südfrankreich befördert werden mussten.

Daher wurde ein selbstfahrender Schwergutleichter mit einer Laderaumweite von 4,66 Meter bei einer Laderaumlänge von 25 Meter und einer Tragfähigkeit von 416 Tonnen in Auftrag gegeben, der Ende 2018 in Dienst gestellt wurde. MS Fortitudo gehört der Felbermayr-Gruppe und wird von HSL disponiert. Ein Ballastwasser-System ermöglicht das Navigieren in begrenzten Gewässern. Der Ruderpropeller von 260 PS genügt für Fahrten auf den französischen Kanälen, auf Großwasserstraßen kann der Schubleichter mit einem Schubboot oder Motorschiff bewegt werden. Mit diesen Abmessungen kann die Fortitudo Schwergut nicht nur quer durch Frankreich befördern, beispielsweise von der Rhône nach Nordfrankreich, sondern auch fast alle europäischen Wasserstraßen befahren. Diese umweltfreundlichen Transporte ergänzen das breit gefächerte Portfolio der Felbermayr-Gruppe.

Division Port Logistics in Duisburg

HSL zählt mit Hallenflächen von 17.000 Quadratmetern und 7500 Quadratmetern offenen Lager- und Umschlagflächen zu den



Klumpp + Müller

Der Standort Kehl verfügt seit 2022 über einen modernen Containerkran und eine neue Kaimauer.

bedeutendsten Dienstleistern für die Stahlindustrie in Duisburg. Das Terminal im Hafenbecken Ruhrort-Südhafen heißt nicht umsonst ‚Stahlinsel‘, denn auf dieser trimodalen Logistikkreuzung werden jährlich mehr als 1.000.000 Tonnen Stahlprodukte umgeschlagen und weltweit zum Versand gebracht. Jährlich werden mehrere hundert Binnen- und Küstenmotorschiffe und 12.000 Lkw am Terminal abgefertigt. Mehr als 1000 Container



werden jeden Monat in den HSL-Hallen professionell gestaut und über benachbarte Terminals per Binnenschiff oder Bahn auf die Reise geschickt.

Zur Bedienung der Freiläger verfügt HSL über zwei Brückenkranen, von denen der wasserseitige ‚Kran 3‘ zum Jahresende 2015 einen deutlich leistungsfähigeren Nachfolger erhielt. Der Neubau hat eine um 25 Prozent höhere Tragkraft von 50 Tonnen, ist breiter konzipiert und mit modernster Technik ausgerüstet, die präziseres Arbeiten beim Umschlag von Langmaterial, Flachstahl und schweren Gütern ermöglicht. Mit der Auskrantung über Wasser von 28 Meter und über Land von 30 Meter sowie einer Hubhöhe von 28 Meter ist der neue Kran trimodal einsetzbar, um Schiffe, drei Verladegleise und die Straße sowie das Stahllager zu bedienen.

Die Halle 2 wurde mit zwei neuen 30-Tonnen-Kranen ausgestattet, die eine Breite von 30 Meter haben und über die Hallenlänge von 120 Meter verfahren. In Halle 2 werden Stahlrohre, Coils und Bleche umgeschlagen.

Hallenneubau macht Stahlinsel zum multifunktionalen Hub

2020 setzte HSL mit dem Ausbau der Stahlinsel zum multifunktionalen Hub in Duisburg erneut ein Zeichen. Durch eine Erweiterung des Geländes um 7500 Quadratmeter, die für ein neues Bürogebäude und einen neuen Lkw-Hof genutzt wird, konnte die Gesamtfläche der Stahlinsel auf 29.000 Quadratmeter aufgestockt werden. Ein Teil der offenen Lager- und Umschlagflächen wurde für den Bau einer neuen 9180 Quadratmeter großen beheizbaren Halle genutzt, die zwei 40-Tonnen-Krane erhielt, mit zwei Halbzuggleisen und Lkw befahrbar ist und an die benachbarten Hallen und das Hafenbecken angebunden ist.

„Mit einer Monatskapazität von 60.000 Tonnen haben wir Mitte 2021 ein modernes Servicecenter für die Stahlindustrie und -handel geschaffen, denen wir hier neben dem Stuffing von Containern weitere Services wie Kommissionieren und Anarbeiten von Stahlprodukten und das Handling konventioneller Ladung anbieten“, freut sich Heiko Brückner über eine der größten Investitionen seit Bestehen von HSL: „Damit verwirklichen wir eine deutliche Verbesserung der Leistungsqualität unseres Terminals im Duisburger Hafen.“

Schwertgutkran für PSA Breakbulk in Antwerpen

Eine enge Verbindung der neuen Möglichkeiten in Duisburg sieht Brückner daher auch zu dem Mitte Juli 2021 geschlossenen Joint Venture der Felbermayr Holding, 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. Felbermayr hat Ende 2022 einen 750-Tonnen-Schwertgutkran am Kai 410 im Hafen Antwerpen bereitgestellt, der uns nicht nur neue Dienstleistungen bei Projektladung und Schwergut ermöglicht, sondern wir können damit unseren Kunden auch neue ‚Cargo Solutions‘ gemeinsam mit PSA Breakbulk anbieten. Diese Dienstleistungen werden in den dafür speziell ausgerüsteten Hallen in Antwerpen oder Duisburg durchgeführt, 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.“

Kräftige Investitionen in die Zukunft

„In den vergangenen zehn Jahren haben wir mehr als 20 Millionen Euro in neue IT, Krananlagen, Umschlaggeräte, Hallen und anderes Transportequipment investiert und unser Unternehmen für künftige Herausforderungen der Märkte gewappnet. Die sich aus unseren Investitionen in das neue Logistikzentrum in Duisburg, neuen Aktivitäten im Intermodal-Bereich und das Joint Venture mit PSA in Antwerpen ergebenden neuen Geschäftsaktivitäten erfordern auch weiteren Zuwachs beim Führungspersonal. Dank unserer schon traditionell starken firmeneigenen Ausbildungsaktivitäten sind zahlreiche Führungskräfte der HSL-Gruppe ‚Eigengewächse‘, berichtet CEO Heiko Brückner: „Da wir weiter wachsen wollen, brauchen wir zusätzlich qualifizierte Kräfte von außen.“

Dazu führt Brückner Gespräche mit Bewerbern aus dem Markt. „Beim Ausbau unseres neuen Standortes Hamburg haben wir mit der Beschäftigung externer Fachleute gute Erfahrungen gesammelt. Auch dank der aktuellen Marktentwicklung sind qualifizierte Fachleute mit Führungserfahrung auf der Suche nach neuen beruflichen Herausforderungen im Logistikbereich. Als gut organisiertes und auch digital modern strukturiertes Unternehmen mit einem stabilen finanziellen Background und wachstumssträchtigen Leistungsbereichen wie Inland Navigation, Intermodal, Projects, Port Logistics, Shipping & Forwarding und Short-Sea verfügen wir heute im Markt für Führungspersonal über eine hohe Attraktivität“, freut sich Brückner über das große Interesse qualifizierter Kandidaten auch an der ‚Karriereseite‘ auf der jung, frisch und dynamisch gestalteten neuen Webseite der HSL und den Social-Media-Auftritten auf Instagram, LinkedIn und YouTube.

Junges Team arbeitet an klimapolitischen Herausforderungen

Heiko Brückner nimmt die umweltpolitischen Herausforderungen für sein Unternehmen an: „Parallel zur konsequenten Digitalisierung der von uns gesteuerten logistischen Prozesse arbeiten wir auch daran, diese sukzessive nachhaltig zu gestalten, um bis Ende dieses Jahrzehnts unserem Ziel klimaneutraler Logistikkonzepte schrittweise näherzukommen.“

Ein junges Team in Duisburg arbeitet an konkreten Digitalisierungsprojekten und treibt Prozesse auch mithilfe künstlicher Intelligenz voran. „Um ein Beispiel zu nennen: Mit dem ‚Train Optimizer‘ werden die Abläufe in der Disposition automatisiert. Derzeit können wir bis zu 85 Prozent der Vorgänge bereits automatisch abwickeln, 15 Prozent müssen händisch nachgearbeitet und korrigiert werden. Das fertige Programm werden wir bei entsprechender Eignung auch an Dritte vermarkten und zugänglich machen“, blickt Heiko Brückner in die Zukunft. Für die vom HSL-Team entwickelte IT-Plattform „Sea Vessel Optimiser“ zur präzisen Erfassung und Vorausschau von Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Seeschiffen im Containerbereich hat die praktische Erprobung bereits begonnen.

Abschließend resümiert Heiko Brückner: „Teil der Felbermayr-Gruppe zu werden, war das Beste, was uns passieren konnte. Wir wollen noch weiter wachsen und uns den klimapolitischen Herausforderungen mit konkreten Projekten stellen. Täglich zeigen unsere Teams in der HSL-Gruppe, dass sie in der Lage sind, unseren Kurs trotz globaler Krisen so anzupassen, dass wir klar in Richtung Zukunft steuern. Mit unseren Kunden, Partnern und Mitarbeitern sind wir für die Zukunft gut ausgestattet. Die HSL-Gruppe steht für experience.innovation.partnership.“

Hans-Wilhelm Dünner

Felbermayr vor Kauf des Arbeitsbühnenvermieters Dorn Lift

Bei der Bundeswettbewerbsbehörde wurde die beabsichtigte Übernahme angemeldet; Name und Standort sollen erhalten bleiben.

Der Arbeitsbühnenhändler und -vermieter Dorn Lift GmbH mit Sitz in Lauterach steht vor dem Verkauf. Bei der Bundeswettbewerbsbehörde in Wien wurde die beabsichtigte Übernahme von 100 Prozent der Firmenanteile durch die Felbermayr Holding GmbH mit Sitz in Wels (OÖ) bekannt gegeben. Die Frist für eine Antragstellung auf Prüfung des geplanten Zusammenschlusses durch das Kartellgericht endet am 20. April 2023.

Das Vorarlberger Familienunternehmen Dorn Lift GmbH gehört derzeit zu 75 Prozent dem geschäftsführenden Gesellschafter Alexander Dorn, die restlichen Anteile hält seine Mutter Anneliese Dorn. Ebenfalls als Geschäftsführerin eingetragen ist seine Ehefrau Evelyn Dorn. Das

1979 gegründete Unternehmen beschäftigt aktuell 23 Mitarbeitende. Vermietet und verkauft werden unterschiedlichste Modelle von Arbeitsbühnen. Zu den Hauptkunden gehören insbesondere Gewerbebetriebe.

Geschäftsführerin Evelyn Dorn erklärte auf wpa-Anfrage, dass man mit der geplanten Übernahme Kräfte und Ressourcen bündeln wolle. „Wir bekommen dadurch einen sehr starken Auftritt, was uns wiederum viele neue Chancen am Markt bieten wird.“ Der Name des Unternehmens und der Standort in Lauterach sollen bestehen bleiben. Auch keine Veränderung gebe es für die Belegschaft. Gibt es grünes Licht von der BWB, soll die Transaktion per 1. Mai 2023 erfolgen.

Die oberösterreichische Firmengruppe Felbermayr beschäftigt in Europa mehr als 3.000 Mitarbeitende. Das Familienunternehmen ist auf High & Heavy Transporte, die Vermietung von Kranen, Arbeitsbühnen und Staplern sowie auf die Schwermontage spezialisiert. Zur Gruppe gehören mehr als zehn Tochterfirmen.



Bild: Dorn Lift

Dorn Lift wird Teil der Felbermayr Holding

Ikp Vorarlberg -- 18.04.2023



Die Übernahme von Dorn Lift durch die Felbermayr-Gruppe eröffnet beiden Unternehmen neue Chancen am Markt: Horst und Andrea Felbermayr, Alexander, Kilian und Evelyn Dorn (Foto: Dorn Lift/Studio Fasching)

Lauterach (A) **Dorn Lift wird sich per 1. Mai 2023 dem international tätigen Transport- und Hebetchnik sowie Bauunternehmen Felbermayr aus Wels anschließen – vorausgesetzt, die Bundeswettbewerbsbehörde stimmt der kompletten Übernahme von Dorn Lift durch die Felbermayr Holding zu. Das ursprünglich 1973 gegründete Familienunternehmen Dorn mit Stammsitz in Lauterach wird dadurch Teil des größeren Servicenetzwerks und kann ein erweitertes Sortiment sowie zusätzliches Know-how bieten.**

Um Synergien und Marktpotenziale besser nutzen zu können, wird sich der Vorarlberger Arbeitsbühnenhändler und -vermieter Dorn Lift GmbH mit 1. Mai 2023 zu 100 Prozent in die Holding des international tätigen Familienunternehmens Felbermayr aus Wels eingliedern – vorausgesetzt, die Kartellbehörde gibt dafür grünes Licht. Für die 24 Mitarbeitenden von Dorn Lift bleibt alles unverändert. Als Vorteile ergeben sich zusätzliche Entwicklungsmöglichkeiten und ein gegenseitiger Wissensaustausch. Für die Kunden*innen und Geschäftspartner*innen, vorwiegend Gewerbebetriebe, gibt es vorerst keinerlei Änderungen. Der Firmenname Dorn Lift und der Standort in Lauterach bleiben bestehen.

Produktportfolio und Marktanteile ausbauen

Dorn Lift und Felbermayr stehen bereits seit mehreren Jahren in einer erfolgreichen Geschäftsbeziehung: Sie arbeiten bei der Vermietung von Arbeitsbühnen zusammen, zudem bezieht Felbermayr Maschinen von Dorn Lift – der Lauteracher Familienbetrieb ist nämlich der Generalimporteur von Hinowa Raupen-Arbeitsbühnen für Österreich und Deutschland sowie für Multitel-Arbeitsbühnen für Österreich. „Dorn Lift hat für Felbermayr einen sehr hohen Stellenwert: Durch die Übernahme können wir unser Auftragsvolumen bei Bühnenvermietungen in Vorarlberg mehr als verdoppeln. Ebenfalls äußerst interessant ist für uns auch das Segment des Arbeitsbühnenhandels. Hier sehen wir sehr viele Synergien und Möglichkeiten, speziell aufgrund des engmaschigen Netzes an Niederlassungen der Felbermayr Gruppe“, umreißt Horst Felbermayr, Geschäftsführer der Felbermayr-Gruppe, die Motive des Firmenkaufs. Die übernahmebedingt engere Zusammenarbeit bringt auch für Dorn Lift weitere Vorteile: „Unsere Kund*innen können durch diesen Schritt ab sofort auf ein noch größeres Sortiment an Bühnen, Staplern, Kranen zugreifen. Wir erweitern unser Servicenetz und bündeln unser Wissen“, erklärt Evelyn Dorn, Geschäftsführerin von Dorn Lift.

Ausbau des technischen Services im DACH-Raum

Zur Felbermayr-Gruppe gehören europaweit insgesamt 26 Tochtergesellschaften. Durch die Übernahme erweitert sich das Servicenetz von Dorn. Hiervon profitieren insbesondere die Bezieher*innen technischer Serviceleistungen, denn das Vorarlberger Unternehmen bot den technischen Service zu den gehandelten Multitel LKW-Arbeitsbühnen und Hinowa Raupen-Arbeitsbühnen bisher überregional alleine an. „Wir nutzen das Netzwerk, unser gemeinsames Know-how und die Erfahrung. Deshalb sind wir davon überzeugt, dass dieser Schritt für unsere Kundschaft nur vorteilhaft sein kann. Jetzt können wir noch flexibler und schneller handeln“, unterstreicht der Geschäftsführer Alexander Dorn. Die Geschäftsbereiche der Arbeitsbühnen- und Staplervermietung sowie des technischen Services werden in die Felbermayr Transport- und Hebeteknik GmbH & Co KG integriert. Das Segment Handel mit Arbeitsbühnen, in welchem Dorn bereits seit 50 Jahren erfolgreich tätig ist, verbleibt in der Dorn Lift GmbH und wird auch unter diesem Namen geführt.

Professionell begleiteter Eingliederungsprozess

Ein großes Anliegen der Familien Dorn und Felbermayr ist eine konstruktive Integration der einzelnen Teams in die neue Gruppe: „Die Felbermayr-Gruppe hat viel Erfahrung mit solchen Prozessen und verfügt über Mitarbeiter*innen, die Übernahmen professionell betreuen. Wohldurchdachte Zusammenschlüsse können den Unternehmenserfolg fördern – das hat Felbermayr in den vergangenen Jahren eindrücklich bewiesen. Dafür engagieren auch wir uns gerne“, betont Alexander Dorn. Alexander und Evelyn Dorn werden diesen Prozess gemeinsam mit dem in Vorarlberg tätigen Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebeteknik Christoph Nüßler begleiten und sich zukünftig speziell dem Handel von neuen und gebrauchten Arbeitsbühnen widmen.

Belegschaft als Erfolgsbasis

Die Mitarbeiter*innen genießen sowohl bei Dorn als auch bei Felbermayr einen hohen Stellenwert. Das belegen ihre kontinuierlichen Investitionen in die Aus- und Weiterbildung: „Die Kompetenz und das Fachwissen unserer Belegschaft sind Trümpfe, auf die wir auch in Zukunft setzen werden. Deshalb werden wir sie auch weiterhin fachlich top ausbilden und zudem voneinander lernen. In Zukunft können wir nämlich auch die Weiterbildungs- und Entwicklungsmöglichkeiten in der Felbermayr Gruppe nutzen“, erklärt Evelyn Dorn. Qualifizierte Mitarbeiter*innen werden in verschiedenen Bereichen eingestellt und die Teams erweitert.

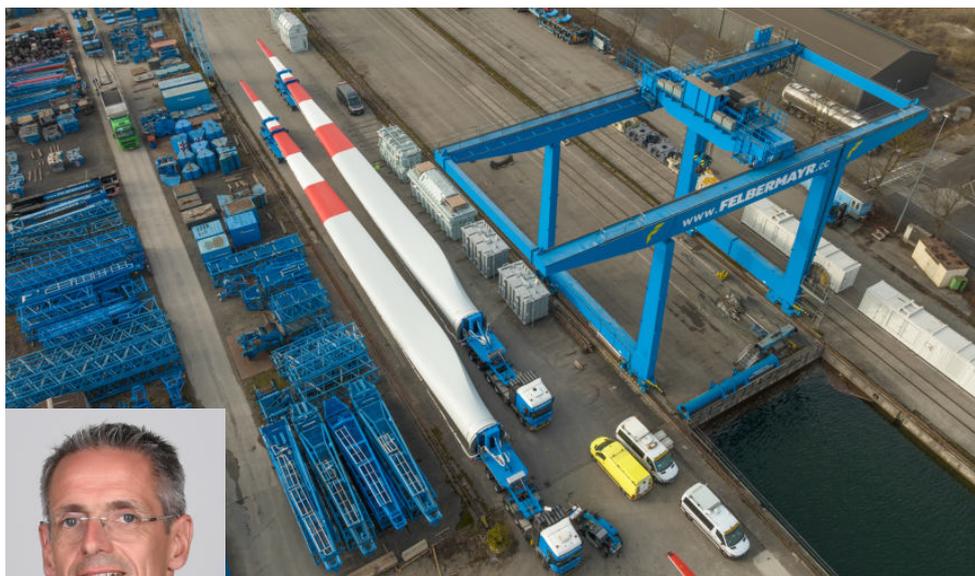
„Wahnsinn, wie sich Unternehmen

Felbermayr kam gut durch Corona-Krise und konnte Umsatz 2022

Horst Felbermayr, Geschäftsführer der gleichnamigen Holding, im Exklusiv-Interview über die Firmen-Geschichte, den neuen Standort, aktuelle Herausforderungen, Vielseitigkeit und ein starkes wirtschaftliches Ergebnis.

Bald werden es zwei Jahre, dass die Firma Felbermayr ihre neue Zentrale in Wels-Oberthan bezogen hat (Juni 2021) – wie wichtig war dieser Neubau für das Unternehmen, welchen Schub hat der dem Unternehmen verliehen?

Es war ein echter Meilenstein in der Unternehmensgeschichte. Wir sind froh, dass wir diese Lösung erreicht haben, denn es hat ja sehr lange gedauert. Wir waren 15 Jahre auf Grundstückssu-



Vielseitigkeit ist Trumpf in der Felbermayr Holding rund um Geschäftsführer Horst Felbermayr. Sein Unternehmen ist vorwiegend in Transport- und Hebeteknik sowie Tief- und Hochbau tätig.

Fotos: Felbermayr

che, aber das ist jetzt ein sehr guter Standort. Es war uns wichtig, dass wir in Wels bleiben, dass wir uns zu unseren Wurzeln bekennen und dass wir für unsere Mitarbeiter ein gutes Umfeld schaffen. Am alten Standort (im Industriegebiet/Anm.) hat die Verlinkung gelitten, weil wir drei Büroeinheiten hatten. Dieser Standort hat der gesamten Mannschaft einen riesigen Schub gegeben.

Wie ist das Unternehmen durch Corona gekommen?

Die Auswirkungen waren geringer als befürchtet, der Umsatzrückgang betrug fünf bis sieben Prozent.

Der Bau des neuen Standortes fiel ja auch in die Corona-Zeit, gab es da negative Auswirkungen?

Nur peripher, der Bau ist rund drei Wochen gestanden, aber sonst ist alles gut gelaufen. Wir haben das Objekt ja in eindreiviertel Jahren errichtet, was ein

„Der neue Standort war ein Meilenstein, der uns einen riesigen Schub gegeben hat.“

Horst Felbermayr
Geschäftsführer

sehr sportlicher Zeitplan war, aber es haben wirklich alle an einem Strang gezogen.

Felbermayr Holding ist nach wie vor ein Familienunternehmen – aber war es je ein Thema, an die Börse zu gehen?

Nein, das war nie ein Thema und ich gehe davon aus, dass das noch lange so bleibt.

Im Rückspiegel, weil's ja auch noch nicht so lang her ist: Der 80. Geburtstag der Firma Felbermayr, was bedeutet der Ihnen persönlich?

Wir haben die Eröffnung und das Jubiläum zusammen gelegt zu

einer großen Feier (im Oktober 2022/Anm.) mit den Mitarbeitern, denen mein großer Dank gilt. In so einem Moment setzt man sich natürlich mit der Geschichte auseinander und es ist ein Wahnsinn, was alles passiert ist, wie sich das Unternehmen entwickelt hat. Es ist auch für mich beeindruckend, was wir aufbauen konnten, was weitergegangen ist.

Was auffällt, ist die unglaubliche Vielseitigkeit: Vom Mitwirken am Stadionbau in Linz über das Aufstellen von Windrädern in Deutschland, von Spezialtransporten (wie Wind-

Zur Sache

Felbermayr Holding

Die Felbermayr Holding GmbH ist die Dachorganisation für 29 operative Tochtergesellschaften, deren Tätigkeitsschwerpunkte sich im Wesentlichen auf Transport- und Hebeteknik sowie Tief- und Hochbau konzentrieren. Mit aktuell 77 Standorten in 18 Ländern ist die Firmengruppe Felbermayr europaweit vertreten. Von rund 3000 Mitarbeitern entfallen 700 auf die Zentrale in Wels. Der Jahresumsatz wuchs 2022 konsolidiert von 552 auf rund 700 Millionen Euro.

HersternisBlatt
volksBLATT

Interview

Mit **Horst Felbermayr**,
Geschäftsführer der
Felbermayr Holding, sprach
Roland Korntner

entwickelt hat“

um 25 Prozent steigern

rädern oder riesigen Bier-tanks) über Brückenbau und Straßenbau – ich nehme an, diese breite Aufstellung hilft in schwierigen Zeiten?

Genau. Diese Vielseitigkeit ist ein großer Vorteil, um durch schwierige Phasen zu kommen. Es ist aber natürlich andererseits auch eine große Herausforderung, alle Geschäftsfelder entsprechend zu betreuen. Manche Tochterunternehmen sind ja in der Öffentlichkeit weitgehend unbekannt.

Der Jahresumsatz betrug im Vorjahr laut Bericht rund 700 Millionen Euro nach 552 im Jahr 2021?

Ja, 2022 war ein sehr, sehr gutes Jahr, wir sind deutlich gewachsen um rund 25 Prozent und damit sehr zufrieden, auch wenn einen Teil natürlich die Inflation ausmacht und auffrisst.

Wie ist dieses Wachstum zu Stande gekommen?

Organisches Wachstum, Akquisitionen und sehr gute Projekte.

Ist nach der Übernahme der Vorarlberger Dorn Lift (Umsatz 15 Millionen), die mittlerweile auch von der Wettbewerbsbehörde genehmigt ist, an weitere Expansion/Zukäufe gedacht?

Das ist in so einer Unternehmensgröße, die wir erreicht haben, natürlich immer ein Thema. Aber es gibt derzeit sonst keine strategischen Überlegungen.

Wir beurteilen sie aktuell die Stimmungslage in der heimischen Wirtschaft?

Wir waren immer optimistisch eingestellt und haben unser Investitionsvolumen, etwa in Fuhrpark oder Gebäude, nicht zurückgefahren und sind froh, dass es eine



„Einen dramatischen Impact gab es bei Lkw-Lieferungen.“

Horst Felbermayr
Geschäftsführer

generelle Trendwende gegeben hat, dass keine Negativspirale eingetreten ist. Unternehmen, Politik und Medien denken zum Glück wieder positiver.

Was war die größte Herausforderung anno 2022?

Für uns eindeutig der Dieselpreis. Dazu natürlich der hohe Lohn- und Gehaltsabschluss, der aber absolut notwendig war.

Und die Lieferkettenproblematik?

Auch. Einen dramatischen Impact gab es bei Lkw. Da wurden wir vor das Problem gestellt, dass etliche Fahr-

zeuge gar nicht geliefert wurden, was die ganzen Fuhrparkplanungen der nächsten Jahre über den Haufen geworfen hat.

Der Arbeitskräftemangel ist omnipräsent, wie geht es ihnen damit?

Der Peak war im letzten Herbst erreicht, jetzt ist eine leichte Entspannung eingetreten, aber das Thema Arbeitskräfte bleibt eine große Herausforderung. Wir setzen auf ein gutes Umfeld, Assets wie Kinderbetreuung und Mundpropaganda.

Die E-Mobilität ist für den Schwerverkehr ja noch keine echte Alternative, wie lautet ihre Strategie?

Die Philosophie der drei Verkehrswege wollen wir weiter forcieren, um die Straßen zu entlasten. Der Zukauf des Hafenterminals in Linz (1996/Anm.) war strategisch einer der wichtigsten in unserer Geschichte.

Felbermayr-Gruppe übernimmt Dorn Lift

Der österreichische Arbeitsbühnenhändler und -vermieter Dorn Lift (Lauterach) wird sich zum 1. Mai 2023 der Felbermayr-Gruppe anschließen – vorausgesetzt, die Bundeswettbewerbsbehörde stimmt der kompletten Übernahme von Dorn Lift durch Felbermayr zu.

Das Familienunternehmen wird dadurch **Teil eines größeren Servicenetzwerks und kann ein erweitertes Sortiment sowie zusätzliches Know-how** bieten. Felbermayr, international tätiges Unternehmen in den Bereichen **Transport- und Hebetchnik sowie Tief- und Hochbau** mit Hauptsitz im österreichischen Wels, erwirtschaftete 2022 mit rund 3.000 Beschäftigten in Europa 696,4 Mio. Euro Umsatz. Zur Unternehmensgruppe gehören **europaweit 26 Tochtergesellschaften**.

Die **Geschäftsbereiche Arbeitsbühnen- und Staplervermietung sowie technischer Service** werden in die Felbermayr Transport- und Hebetchnik GmbH & Co KG integriert. Das **Segment Handel mit Arbeitsbühnen**, in dem Dorn bereits seit 50 Jahren tätig ist, **verbleibt in der Dorn Lift GmbH und wird auch unter diesem Namen geführt**.

Für die **24 Mitarbeitenden von Dorn Lift** bleibt nach Unternehmensangaben alles unverändert. Auch für Kunden und Geschäftspartner gebe es vorerst keine Änderungen. Der Firmenname Dorn Lift und der Standort in Lauterach bleiben bestehen.

Alexander und Evelyn Dorn, Geschäftsführer von Dorn Lift, werden den Übernahmeprozess gemeinsam mit **Christoph Nüßler**, Geschäftsführer von Felbermayr Transport- und Hebetchnik, begleiten und **sich künftig speziell dem Handel von neuen und gebrauchten Arbeitsbühnen widmen**.

Dorn Lift und Felbermayr stehen bereits **seit mehreren Jahren in einer Geschäftsbeziehung**: Sie arbeiten bei der **Vermietung von Arbeitsbühnen** zusammen; zudem bezieht Felbermayr Maschinen von Dorn Lift, Generalimporteur von Hinowa Raupen-Arbeitsbühnen für Österreich und Deutschland sowie von Multitel-Arbeitsbühnen für Österreich.

"Durch die Übernahme können wir unser **Auftragsvolumen bei Bühnenvermietungen in Vorarlberg mehr als verdoppeln**. Ebenfalls äußerst interessant ist für uns auch das Segment des **Arbeitsbühnenhandels**. Hier sehen wir **sehr viele Synergien und Möglichkeiten**, speziell aufgrund des engmaschigen Netzes an Niederlassungen der Felbermayr-Gruppe", sagt deren **Geschäftsführer Horst Felbermayr**.

Die übernahmebedingt engere Zusammenarbeit bringt auch für Dorn Lift weitere Vorteile: "Unsere Kundinnen und Kunden können durch diesen Schritt ab sofort auf ein **noch größeres Sortiment an Bühnen, Staplern, Kranen** zugreifen. Wir erweitern unser Servicenetz und bündeln unser Wissen", erklärt **Evelyn Dorn**, Geschäftsführerin von Dorn Lift.

Von der **Erweiterung des Servicenetzes** profitieren nach Unternehmensangaben insbesondere die Bezieher technischer Serviceleistungen, denn Dorn Lift bot den technischen Service zu den gehandelten Multitel-Lkw-Arbeitsbühnen und Hinowa-Raupen-Arbeitsbühnen bisher überregional alleine an. "Wir nützen das Netzwerk, unser gemeinsames Know-how und die Erfahrung. Deshalb sind wir davon überzeugt, dass dieser Schritt für unsere Kundschaft nur vorteilhaft sein kann. Jetzt können wir noch flexibler und schneller handeln", unterstreicht Geschäftsführer **Alexander Dorn**.

Dorn Lift wurde 1973 als Malerbetrieb beziehungsweise 1995 gegründet. Eigentümer vor der Übernahme waren Alexander Dorn (75 %) und Anneliese Dorn (25 %). Der Jahresumsatz 2022 lag bei **15,3 Mio. Euro**. /HH



Sehen in der Übernahme neue Chancen am Markt für beide Unternehmen (v.li.): Horst und Andrea Felbermayr sowie Alexander, Kilian und Evelyn Dorn - © Dorn Lift/Studio Fasching.

Höher hinaus

Felbermayr übernimmt den Vorarlberger Arbeitsbühnenspezialisten Dorn Lift.

Ab 1. Mai 2023 gehört der Vorarlberger Arbeitsbühnen-Händler und -Vermieter Dorn Lift zur Felbermayr-Gruppe – die Zustimmung der Bundeswettbewerbsbehörde vorausgesetzt. Bereits vor der Übernahme standen die beiden Unternehmen in einer engen Geschäftsbeziehung: Sie arbeiten bei der Vermietung von Arbeitsbühnen zusammen, zudem bezieht Felbermayr Maschinen von Dorn Lift – der Lauteracher Familienbetrieb ist der Generalimporteur von Hinowa-Raupen-Arbeitsbühnen für Österreich und Deutschland sowie für Multitel-Arbeitsbühnen für Österreich. Die Geschäftsbereiche der Arbeitsbühnen- und Staplervermietung sowie des technischen Services werden in die Felbermayr Transport- und Hebetchnik GmbH & Co KG integriert. Das Segment Handel mit Arbeitsbühnen verbleibt in der Dorn Lift GmbH.

Dorn Lift / Studio Fasching



Die Übernahme von Dorn Lift durch die Felbermayr-Gruppe soll beiden Unternehmen neue Chancen am Markt eröffnen: Horst und Andrea Felbermayr, Alexander, Kilian und Evelyn Dorn (v. l.).



Bild: BBT-SE - Jan Hetfleisch

Felbermayr stemmt zweites Großprojekt am Brenner Basistunnel

Riesige Tunnelbohrmaschinen für weltweit längste unterirdische Eisenbahnverbindung brachten die Bremsleistung ans Limit.

Unter dem Brenner entsteht die mit 55 Kilometern längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt. Felbermayr hat beginnend mit Anfang des Jahres zwei neue Tunnelbohrmaschinen dorthin transportiert. Viel aufwendiger war es aber, die bis zu 270 Tonnen schweren Komponenten in teils sehr abschüssigen und engen Tunnels zu den Montagekavernen zu fahren und dort zu montieren.

Die Strecke von der temporären Baubetriebsfläche südlich und oberhalb von Innsbruck bis zu den Montagekavernen ist zwar nur knappe sechs Kilometer lang, hat es aber in sich. Sie verläuft zur Gänze in Tunnels, drei Kilometer davon weisen bis zu zwölf Prozent Gefälle auf, zudem

sind die Fahrbahnen im Berg nass und erschweren somit die Traktion.

„Für diese Transporte haben wir die Selbstfahrer SPMT von Scheuerle mit sechs, zehn oder zwölf Achsen eingesetzt. Zwölf waren es bei den größten Stückgewichten von jeweils 270 Tonnen für die beiden Antriebe mit 7,8 Metern Durchmesser“, informiert Projektleiter Markus Meusburger, Abteilungsleiter der Felbermayr Transport- und Hebetchnik in Lauterach. Diese Antriebe seien auf der Betriebsfläche vormontiert worden.

Bei einem Gesamtgewicht von beinahe 300 Tonnen und dem starken Gefälle sei Felbermayr rechnerisch in den Grenzbereich der Bremsen gekommen. Um diese Transporte in jedem Fall sicher durchführen zu können, wurde eine vierachsige Schwerlastzugmaschine als extra Bremsfahrzeug eingesetzt.

Bei den rund 30 Transporten pro Tunnelbohrmaschine mussten auch enge Abzweigungen passiert werden. „Dort war zentimetergenaues

Manövrieren notwendig, das war wohl die größte Herausforderung“, schildert Markus Meusburger.

Einige Komponenten der Tunnelbohrmaschinen waren zwar weniger schwer, aber sperrig. Teile des sogenannten Nachläufers sind 15 Meter lang, 4 Meter breit und 4 Meter hoch. Weil es da zur Tunneldecke hin sehr eng geworden ist, hat ein Mitarbeiter fünf Stunden auf der Ladung sitzend verbracht, um seinen Kollegen, der den Selbstfahrer gesteuert hat, genau einweisen zu können.“ Zu diesen Spezialtransporten kamen noch unzählige Fahrten für Kleinteile und Montagmaterial in kleineren Fahrzeugen hinzu.

In den großen Montagekavernen wurden die Teile mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst des Felbermayr-Tochterunternehmens Wimmer Maschinentransporte abgeladen und in die Montagepositionen gedreht. Dort wurden dann die Einzelteile nach und nach zu einem großen Ganzen zusammengefügt. Dazu gehörte auch der 250 Tonnen schwere Bohrkopf mit 10,7 Metern Durchmesser.

Jede der beiden identen Tunnelbohrmaschinen wiegt inklusive Nachläufer – der unter anderem

die gesamte Infrastruktur wie den Transport von Abbruchmaterial, Trafos, Elektrik, Wasserleitungen, Druckluft, Ausbaumaterial beinhaltet – etwa 2.000 Tonnen. Die technisch anspruchsvollen Montagen wurden durch den Felbermayr Bereich Engineered Solutions geplant und umgesetzt.

Felbermayr hatte auch den Zuschlag für die Anlieferung bekommen. „Vom Hersteller Herrenknecht in Schwanaun in Baden-Württemberg waren allein für eine Tunnelbohrmaschine 97 Straßentransporte erforderlich, weitere 30 für den in der Slowakei produzierten Nachläufer“, sagt Markus Meusburger. Ebenso wurde der gesamte Umschlag der Teile auf der Baubetriebsfläche mit Schwerlastkränen in unterschiedlichen Größen durchgeführt, koordiniert von der Felbermayr Transport- und Hebetchnik in Wörgl.

Ende Mai beendete Felbermayr das Projekt mit dem Transport von zwei Lokomotiven. Die rund 40 Tonnen schweren Schienenfahrzeuge wurden mittels SPMT von der Baustelleneinrichtungsfläche zum unter Tage gelegenen Umschlagplatz transportiert und gewährleisteten den Materialnachschub für die Tunnelbohrmaschine.



Bild: Felbermayr - Müller

300-Tonnen-Bohrmaschinen unterirdisch aufgestellt

📅 05.06.2023 ⌚ Lesezeit: ca. 3 Minuten #Felbermayr #Tiefbau #Baumaschinen #Infrastruktur #Österreich

Transport, Einbringung und Aufstellung von zwei neuen Tunnelbohrmaschinen verlangten den Experten von Felbermayr logistisch viel ab. Aufwendig war es vor allem, die bis zu 270 Tonnen schweren Komponenten in teils sehr abschüssigen und engen Tunnels zu den Montagekavernen zu fahren und dort zu montieren.



Es war mit großem logistischen Aufwand verbunden, die bis zu 270 Tonnen schweren Komponenten im engen Tunnel zu den Montagekavernen zu fahren. - © Felbermayr/Müller

Mit 55 Kilometern entsteht unter dem Brenner die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt. Felbermayr lieferte dafür zwei neue Tunnelbohrmaschinen. Die Strecke von der temporären Baustelle südlich und oberhalb von Innsbruck bis zu den Montagekavernen ist zwar nur knapp sechs Kilometer lang, hat es aber in sich. Sie verläuft zur Gänze durch Tunnels, drei Kilometer davon haben eine Steigung von bis zu zwölf Prozent, zudem sind die Fahrbahnen im Berg nass und erschweren die Traktion.

„Für diese Transporte haben wir die Selbstfahrer SPMT von Scheuerle mit sechs, zehn oder zwölf Achsen eingesetzt, zwölf waren es bei den größten Stückgewichten von jeweils 270 Tonnen für die beiden Antriebe mit 7,8 Metern Durchmesser“, informiert Projektleiter Markus Meusbürger, Abteilungsleiter der Felbermayr Transport- und Hebeteknik in Lauterach.

Die Antriebe wurden auf der Baustelle vormontiert. „Bei einem Gesamtgewicht von fast 300 Tonnen und der starken Steigung sind wir rechnerisch im Grenzbereich der Bremsen angelangt. Um diese Transporte in jedem Fall sicher durchführen zu können, haben wir eine vierachsige Schwerlastzugmaschine als zusätzliches Bremsfahrzeug eingesetzt. Für die ersten drei Kilometer mit dem starken Gefälle haben wir etwa drei Stunden gebraucht, für die gesamte Strecke fünf.“



Felbermayr transportierte für den Bau des 55 Kilometer langen Brenner-Basistunnels zwei riesige Tunnelbohrmaschinen. Allein für eine der beiden Tunnelbohrmaschinen waren 97 Straßentransporte erforderlich. - © Felbermayr/Müller

1.000 Tonnen Hubkraft

Bei den rund 30 Transporten pro Tunnelbohrmaschine mussten auch enge Kurven durchfahren werden. „Dort war zentimetergenaues Manövrieren gefragt, das war wohl die größte Herausforderung“, erzählt Meusburger.

Einige Komponenten der Tunnelbohrmaschine waren zwar weniger schwer, dafür aber sperrig. „Teile des so genannten Nachläufers sind 15 Meter lang, 4 Meter breit und 4 Meter hoch. Da es zur Tunneldecke hin sehr eng wird, saß ein Mitarbeiter fünf Stunden auf der Ladung, um seinen Kollegen, der den Selbstfahrer steuerte, genau einzuweisen.“ Zu diesen Spezialtransporten kommen noch unzählige Fahrten für Kleinteile und Montagematerial in kleineren Fahrzeugen.

In den großen Montagekavernen wurden die Teile mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst der Felbermayr-Tochter Wimmer Maschinentransporte abgeladen und in die Montagepositionen gedreht. Dort wurden die Einzelteile nach und nach zu einem großen Ganzen zusammengefügt. Dazu gehörte auch der 250 Tonnen schwere Bohrkopf mit einem Durchmesser von 10,7 Metern. Jede der beiden baugleichen Tunnelbohrmaschinen wiegt inklusive Nachläufer - der unter anderem die gesamte Infrastruktur wie den Transport von Abbruchmaterial, Transformatoren, Strom, Wasser, Druckluft und Ausbaumaterial beinhaltet - kaum vorstellbare 2.000 Tonnen. Geplant und umgesetzt wurden diese technisch anspruchsvollen Montagen vom Felbermayr-Bereich Engineered Solutions.



In der Montagekaverne wurden die Einzelteile mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst durch den Felbermayr Bereich Engineered Solutions in Position gebracht. - © Felbermayr/Müller

Jahrelange Vorbereitung für Tunnelprojekt

Felbermayr hatte auch den Zuschlag für die Anlieferung erhalten. „Vom Hersteller Herrenknecht im baden-württembergischen Schwanau waren allein für eine Tunnelbohrmaschine 97 Straßentransporte notwendig, weitere 30 für den in der Slowakei gefertigten Nachläufer“, sagt Meusburger.

Auch der gesamte Teileumschlag auf der Baustelle erfolgte mit Schwerlastkränen unterschiedlicher Größe, koordiniert von der Felbermayr Transport- und Hebeteknik in Wörgl. Auch Stapler und Arbeitsbühnen kamen zum Einsatz. Ende Mai schloss Felbermayr das Projekt mit dem Transport von zwei Lokomotiven ab.

Die rund 40 Tonnen schweren Lokomotiven wurden mittels SPMT vom Baustelleneinrichtungsplatz zum unterirdischen Umschlagplatz transportiert und stellen die Materialversorgung der Tunnelbohrmaschine sicher.

Das Großprojekt wurde jahrelang vorbereitet, blickt Meusburger zurück. „Wir haben Trassenstudien erstellt, zahlreiche Transportrouten evaluiert und konnten das Projekt erfreulicherweise mit dem Auftraggeber auf Ende 2022 fixieren.“ Für das Felbermayr-Team war es übrigens nicht der erste Einsatz am [Brenner Basistunnel](#): „Bereits 2015 haben wir eine kleinere Tunnelbohrmaschine für den Erkundungsstollen angeliefert und in die Kaverne transportiert.“

Felbermayr takes over Bulgarian crane rental company

By Alex Dahm | 07 June 2023

🕒 2 min read



The Felbermayr and Maritza managing directors after signing the contract. From left to right: Yordan Georgiev, Maritza Kranvermietung; DI Horst Felbermayr, Felbermayr Holding; Angel Yankov, Maritza Kranvermietung; Mag. Peter Stöttinger, Felbermayr Transport- und Hebetchnik. Photo: Felbermayr

Effective 31 May, Austrian crane, transport, aerial work platform specialist and construction contractor Felbermayr, acquired Bulgarian crane rental company Maritza.

This move further reinforces Felbermayr's position in southeastern Europe and is also a first foray for the company into work platform rental in Bulgaria. The family company has been active in crane rental in Bulgaria since 2007. "We started this subsidiary together with another one in Romania," said Horst Felbermayr, CEO.

Peter Stöttinger, Felbermayr managing director, commented, "By taking over the crane rental company Maritza, we now have the opportunity to further strengthen our market position in Bulgaria, with another goal being to establish our platform rental business in Bulgaria as part of the expansion."

Maritza consists of the two companies Maritza Manpower OOD and Maritza Avtokranove OOD. It operates in Plovdiv with 21 employees. Plovdiv in central Bulgaria has a population around 350,000 and is an important industrial centre. The Maritza fleet comprises six cranes, in lifting capacities from 40 to 160 tonnes. The Maritza name will be retained.

New location

Felbermayr's existing Bulgarian operation is in Haskovo, 90 km southeast of Plovdiv. "With the retirement of our long-standing divisional manager Valentin Radev, we will relocate the existing branch to the Maritza Group in Plovdiv," said Stöttinger. He is confident the 18 Felbermayr employees from Haskovo will also relocate.

The combined equipment fleet will then be around 12 cranes, up to 250 tonnes, and there will be 41 employees.

Felbermayr is a well established specialist in crane and platform rental with around 600 wheeled mobile and crawler cranes, plus 4,000 work platforms and forklifts in Europe. Based in Wels, Austria, it has 77 locations in 18 European countries. Employees number around 3,000 and consolidated net sales were around €552 million in 2021.

Start > Aktuell > Felbermayr übernimmt bulgarischen Kranvermieter

FELBERMAYR ÜBERNIMMT BULGARISCHEN KRANVERMIETER

AKTUELL WIRTSCHAFT

VERÖFFENTLICHT AM 6. JUNI 2023 | VON REDAKTION WELS

Mit Wirkung vom 31. Mai hat Felbermayr den bulgarischen Kranvermieter Maritza übernommen. Dadurch wird Felbermayr seine Position in Südosteuropa weiter stärken und parallel dazu auch in Bulgarien mit der Vermietung von Arbeitsbühnen starten.



Sichtlich zufrieden, die Geschäftsführer nach der Vertragsunterzeichnung:
(v.l.n.r.) Yordan Georgiev (Maritza Kranvermietung), DI Horst Felbermayr (Felbermayr Holding), Angel Yankov (Maritza Kranvermietung) Mag. Peter Stöttinger (Felbermayr Transport- und Hebetchnik)

Fotocredit: Felbermayr

300 Tonnen schwere Tunnelbohrmaschinen aus Wels

Felbermayr baut an längster Eisenbahnverbindung der Welt mit

5. Juni 2023, 13:39 Uhr



Es war mit großem logistischen Aufwand verbunden, die bis zu 270 Tonnen schweren Komponenten im engen Tunnel zu den Montagekavernen zu fahren. Foto: Felbermayr hochgeladen von [Maya Lauren Matschek](#)

Unter dem Brenner soll die mit 55 Kilometern längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt entstehen. Felbermayr aus Wels ist ganz vorn mit dabei: Laut Unternehmen wurden zwei Tunnelbohrmaschinen mit 300 Tonnen Gewicht geliefert.

WELS. Gemeinsam mit einem großen Teil der bereits bestehenden unterirdischen Umfahrung Innsbrucks soll der Brennerbasistunnel (BBT) eine Länge von 64 km erreichen, so die Bauunternehmer. Zwischen Innsbruck und Franzensfeste messe der BBT 55 km und ist somit die weltweit längste unterirdische Eisenbahnverbindung.

Felbermayr mischt mit

Die Firmengruppe Felbermayr ist ein international tätiges Bau- und Fuhrunternehmen mit Sitz in Wels. Als Industriedienstleister für Transport, Hebeteknik und Bau unterstützen sie das BBT-Bauprojekt seit Jahresanfang mit zwei Tunnelbohrmaschinen: "Viel aufwendiger als die Bereitstellung der Bohrmaschinen, war aber der Transport, bei dem bis zu 270 Tonnen schwere Komponenten in teils sehr abschüssigen und engen Tunnels zu den Montagekavernen gefahren und dort montiert werden mussten", berichtet Markus Lackner, Leiter der Marketingabteilung von Felbermayr.

Instandsetzung der Tunnelbohrmaschinen

„Bei einem Gesamtgewicht von beinahe 300 Tonnen und dem starken Gefälle sind wir rechnerisch in den Grenzbereich der Bremsen gekommen. Um diese Transporte in jedem Fall sicher durchführen zu können, haben wir eine vierachsige Schwerlastzugmaschine als extra Bremsfahrzeug eingesetzt“, erklärt Projektleiter Markus Meusburger, Abteilungsleiter der Felbermayr Transport- und Hebeteknik in Lauterach. In den großen Montagekavernen sollen die Teile mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst des Felbermayr-Tochterunternehmens Wimmer Maschinentransporte abgeladen und in die Montagepositionen gedreht worden sein. Dort wurden dann die Einzelteile, so Felbermayr, nach und nach zu einem großen Ganzen zusammengefügt.

Felbermayr übernimmt bulgarischen Kranvermieter

6 Jun 2023, 11:32am

Mit Wirkung vom 31. Mai hat Felbermayr den bulgarischen Kranvermieter Maritza übernommen. Dadurch wird Felbermayr seine Position in Südosteuropa weiter stärken und parallel dazu auch in Bulgarien mit der Vermietung von Arbeitsbühnen starten.

In der Kran- und Bühnenvermietung ist Felbermayr aktuell mit rund 600 Mobil- und Raupenkränen sowie 4.000 Arbeitsbühnen und Staplern in Europa bestens etabliert. Mit der Kranvermietung ist das österreichische Familienunternehmen bereits seit 2007 in Bulgarien tätig. „Wir haben diese Tochtergesellschaft damals gemeinsam mit einer weiteren in Rumänien gestartet“, berichtet CEO Horst Felbermayr von der gleichnamigen Holding und ergänzt, dass sich die beiden Landesgesellschaften sehr gut entwickelt haben. In Bulgarien sei das nicht zuletzt durch das Engagement von Valentin Radev gewährleistet gewesen. Dieser wird in Kürze in Pension gehen. Seine Agenden werden die beiden Maritza Geschäftsführer Yordan Georgiev und Angel Yankov übernehmen.

„Durch die Übernahme des Kranvermieters Maritza haben wir jetzt die Möglichkeit unsere Marktposition in Bulgarien weiter zu stärken, wobei ein weiteres Ziel ist, im Zuge der Erweiterung auch unser Geschäftsfeld Bühnenvermietung in Bulgarien zu etablieren.“, sagt dazu der seitens der Felbermayr Transport- und Hebeteknik verantwortliche Geschäftsführer Peter Stöttinger.

Die Kranvermietung Maritza besteht derzeit aus den Firmen Maritza Manpower OOD und Maritza Avtokranove OOD und ist operativ mit 21 Mitarbeitern in Plovdiv tätig. Die in zentralbulgarien gelegene Stadt gehört mit rund 350.000 Einwohnern zu den wichtigsten Industriezentren Südosteuropas. Der Maritza-Fuhrpark besteht aktuell aus sechs Kränen mit Traglasten von 40 bis 160 Tonnen. Damit werden die Firmen auch weiterhin unter dem Namen Maritza tätig sein.



Sichtlich zufrieden, die Geschäftsführer nach der Vertragsunterzeichnung: (v. l. n. r.) Yordan Georgiev (Maritza Kranvermietung), DI Horst Felbermayr (Felbermayr Holding), Angel Yankov (Maritza Kranvermietung) Mag. Peter Stöttinger (Felbermayr Transport- und Hebeteknik)

Felbermayr übernimmt bulgarischen Kranvermieter Maritza

Felbermayr -- 06.06.2023



Sichtlich zufrieden: Die Geschäftsführer nach der Vertragsunterzeichnung: Yordan Georgiev (Maritza Kranvermietung), DI Horst Felbermayr (Felbermayr Holding), Angel Yankov (Maritza Kranvermietung), Mag. Peter Stöttinger (Felbermayr Transport- und Hebetchnik)

Wels (A) Mit Wirkung vom 31. Mai hat Felbermayr den bulgarischen Kranvermieter Maritza übernommen. Dadurch wird Felbermayr seine Position in Südosteuropa weiter stärken und parallel dazu auch in Bulgarien mit der Vermietung von Arbeitsbühnen starten.

In der Kran- und Bühnenvermietung ist Felbermayr aktuell mit rund 600 Mobil- und Raupenkränen sowie 4.000 Arbeitsbühnen und Staplern in Europa bestens etabliert. Mit der Kranvermietung ist das österreichische Familienunternehmen bereits seit 2007 in Bulgarien tätig. „Wir haben diese Tochtergesellschaft damals gemeinsam mit einer weiteren in Rumänien gestartet“, berichtet CEO Horst Felbermayr von der gleichnamigen Holding und ergänzt, dass sich die beiden Landesgesellschaften sehr gut entwickelt haben. In Bulgarien sei das nicht zuletzt durch das Engagement von Valentin Radev gewährleistet gewesen. Dieser wird in Kürze in Pension gehen. Seine Agenden werden die beiden Maritza Geschäftsführer Yordan Georgiev und Angel Yankov übernehmen.

Bühnenverleih ergänzt Kranvermietung

„Durch die Übernahme des Kranvermieters Maritza haben wir jetzt die Möglichkeit unsere Marktposition in Bulgarien weiter zu stärken, wobei ein weiteres Ziel ist, im Zuge der Erweiterung auch unser Geschäftsfeld Bühnenvermietung in Bulgarien zu etablieren.“, sagt dazu der seitens der Felbermayr Transport- und Hebetchnik verantwortliche Geschäftsführer Peter Stöttinger.

Die Kranvermietung Maritza besteht derzeit aus den Firmen Maritza Manpower OOD und Maritza Avtokranove OOD und ist operativ mit 21 Mitarbeitern in Plovdiv tätig. Die in zentralbulgarien gelegene Stadt gehört mit rund 350.000 Einwohnern zu den wichtigsten Industriezentren Südosteuropas. Der Maritza-Fuhrpark besteht aktuell aus sechs Kränen mit Traglasten von 40 bis 160 Tonnen. Damit werden die Firmen auch weiterhin unter dem Namen Maritza tätig sein.

Neuer Standort in Plovdiv

Derzeit betreibt Felbermayr seine Bulgarien-Aktivitäten vom rund 90 Kilometer südöstlich von Plovdiv gelegenen Standort in Haskovo aus. „Mit dem pensionsbedingten Ausscheiden unseres langjährigen Bereichsleiters Valentin Radev werden wir die bestehende Niederlassung zur Maritza-Gruppe nach Plovdiv verlegen“, berichtet Stöttinger und ist aufgrund von Gesprächen zuversichtlich, dass auch die 18 Felbermayr-Mitarbeiter aus Haskovo die Übersiedelung mittragen und dem Unternehmen treu bleiben. Somit ist Felbermayr dann mit rund einem Dutzend Kranen mit Traglasten von bis zu 250 Tonnen und 41 Mitarbeitern in der zweitgrößten Stadt Bulgariens tätig.

Felbermayr takes over Maritza

By David Kershaw | 7 June 2023

Austria-headquartered Felbermayr has taken over the Bulgarian crane rental company Maritza.



Left to right: Yordan Georgiev (Maritza crane rental), DI Horst Felbermayr (Felbermayr Holding), Angel Yankov (Maritza crane rental), Peter Stöttinger (Felbermayr transport- and lifting technology).

The deal, which was finalised in May 31, should enable **Felbermayr** to further strengthen its position in southeast Europe and, in parallel, start renting out working platforms in Bulgaria.

Felbermayr currently has 600 mobile/crawler cranes as well as 4,000 working platforms and forklifts across Europe. It has been active in Bulgaria with its crane rental business since 2007. "At that time, we started this subsidiary together with another one in Romania," said ceo **Horst Felbermayr**, who added that the two national companies have developed very well.

In Bulgaria, Felbermayr's activities were overseen by **Valentin Radev**, who will retire shortly. His responsibilities will be taken over by the two **Maritza** managing directors **Yordan Georgiev** and **Angel Yankov**.

Maritza currently comprises the companies Maritza Manpower OOD and Maritza Avtokranove OOD and is active in Plovdiv with 21 employees. The Maritza fleet currently consists of six cranes with lifting capacities from 40 to 160 tonnes. The companies will thus continue to operate under the Maritza name.

Commenting on the deal, **Peter Stöttinger**, managing director of Felbermayr Transport- und Hebetchnik, said: "Through the takeover of the crane rental company Maritza, we now have the opportunity to further strengthen our market position in Bulgaria, whereby a further goal is to also establish our business field of platform rental in Bulgaria in the course of the expansion."

LOGISTISCHE GLANZLEISTUNG VON FELBERMAYR

Tunnelbohrmaschine für weltweit längste unterirdische Eisenbahnverbindung



Unter dem Brenner entsteht die mit 55 Kilometern längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt. Felbermayr hat beginnend mit Anfang des Jahres zwei neue Tunnelbohrmaschinen dorthin transportiert. Viel aufwendiger war es aber, die bis zu 270 Tonnen schweren Komponenten in teils sehr abschüssigen und engen Tunnels zu den Montagekavernen zu fahren und dort zu montieren.

Die Strecke von der temporären Baubetriebsfläche südlich und oberhalb von Innsbruck bis zu den Montagekavernen ist zwar nur knappe sechs Kilometer lang, hat es aber in sich. Sie verläuft zur Gänze in Tunnels, drei Kilometer davon weisen bis zu zwölf Prozent Gefälle auf, zudem sind die Fahrbahnen im Berg nass und erschweren somit die Traktion.

Bremsleistung am Limit

„Für diese Transporte haben wir die Selbstfahrer SPMT von Scheuerle mit sechs, zehn oder zwölf Achsen eingesetzt, zwölf waren es bei den größten Stückgewichten von jeweils 270 Tonnen für die beiden Antriebe mit 7,8 Metern Durchmesser“, informiert Projektleiter Markus Meusburger, Abteilungsleiter der Felbermayr Transport- und Hebeteknik in Lauterach. Diese Antriebe seien auf der Betriebsfläche vormontiert worden. „Bei einem Gesamtgewicht von beinahe 300 Tonnen und dem starken Gefälle sind wir rechnerisch in den Grenzbereich der Bremsen gekommen. Um diese Transporte in jedem Fall sicher durchführen zu können, haben wir eine vierachsige Schwerlastzugmaschine als extra Bremsfahrzeug eingesetzt. Für die ersten drei Kilometer mit dem starken Gefälle haben wir etwa drei Stunden benötigt, für die gesamte Strecke fünf.“

Exakt manövriert

Bei den rund 30 Transporten pro Tunnelbohrmaschine mussten auch enge Abzweigungen passiert werden. „Dort war zentimetergenaues Manövrieren notwendig, das war wohl die größte Herausforderung“, schildert Meusburger. Einige Komponenten der Tunnelbohrmaschinen waren zwar weniger schwer, aber sperrig. „Teile des sogenannten Nachläufers sind 15 Meter lang, 4 Meter breit und 4 Meter hoch. Weil es da zur Tunneldecke hin sehr eng geworden ist, hat ein Mitarbeiter fünf Stunden auf der Ladung sitzend verbracht, um seinen Kollegen, der den Selbstfahrer gesteuert hat, genau einweisen zu können.“ Zu diesen Spezialtransporten kämen noch unzählige Fahrten für Kleinteile und Montagematerial in kleineren Fahrzeugen hinzu.

1.000 Tonnen Hubkraft

In den großen Montagekavernen wurden die Teile mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst des Felbermayr-Tochterunternehmens Wimmer Maschinentransporte abgeladen und in die Montagepositionen gedreht. Dort wurden dann die Einzelteile nach und nach zu einem großen Ganzen zusammengefügt. Dazu gehörte auch der 250 Tonnen schwere Bohrkopf mit 10,7 Metern Durchmesser. Jede der beiden identen Tunnelbohrmaschinen wiegt inklusive Nachläufer – der unter anderem die gesamte Infrastruktur wie den Transport von Abbruchmaterial, Trafos, Elektrik, Wasserleitungen, Druckluft, Ausbaumaterial beinhaltet – kaum vorstellbare 2.000 Tonnen. Diese technisch anspruchsvollen Montagen wurden durch den Felbermayr Bereich Engineered Solutions geplant und umgesetzt.

Straßentransporte sind logistische Schwerarbeit

Felbermayr hatte auch den Zuschlag für die Anlieferung bekommen. „Vom Hersteller Herrenknecht in Schwanau in Baden-Württemberg waren allein für eine Tunnelbohrmaschine 97 Straßentransporte erforderlich, weitere 30 für den in der Slowakei produzierten Nachläufer“, sagt Meusburger. „Das war also ein sehr umfangreiches Unterfangen.“ Ebenso wurde der gesamte Umschlag der Teile auf der Baubetriebsfläche mit Schwerlastkränen in unterschiedlichen Größen durchgeführt, koordiniert von der Felbermayr Transport- und Hebeteknik in Wörgl. Eingesetzt wurden auch Stapler und Arbeitsbühnen. Ende Mai wurde das Projekt seitens Felbermayr mit dem Transport von zwei Lokomotiven beendet. Die rund 40 Tonnen schweren Lokomotiven wurden mittels SPMT von der Baustelleneinrichtungsfläche zum unter Tage gelegenen Umschlagplatz transportiert und gewährleisteten den Materialnachschub für die Tunnelbohrmaschine.

Zweites Projekt am Brenner

Man habe das Großprojekt schon jahrelang vorbereitet, blickt Meusburger zurück. „Wir haben Streckenstudien erstellt, zahlreiche Transportrouten eruiert und das Projekt mit dem Auftraggeber erfreulicherweise Ende 2022 fixieren können.“ Für das Felbermayr Team war es übrigens nicht der erste Einsatz beim Brenner Basistunnel: „Wir haben bereits 2015 eine kleinere Tunnelbohrmaschine für den Erkundungsstollen angeliefert und in die Kaverne transportiert.“

Felbermayr completes Brenner Pass TBM deliveries

By David Kershaw | 14 June 2023

At the start of the year Austrian heavy transport specialist Felbermayr began transporting two new tunnel boring machines (TBM) to assist with the construction of the world's longest underground tunnel at the Brenner Pass.



Felbermayr transported two huge tunnel boring machines for the construction of the 55 km Brenner Base Tunnel.

Driving the components, sometimes through steep terrain and narrow tunnels, to the assembly caverns and assembling them on site proved to be a complex challenge. The stretch from the temporary construction site to the assembly caverns was just under 6 km long, but the route was tough going. It ran entirely in tunnels, 3 km of which had a gradient of up to 12 percent. Moreover, the tracks in the mountains were wet, making traction difficult. The components themselves weighed up to 270 tonnes.

"We used the self-propelled SPMT units from Scheuerle with six, 10 or 12 axles for these transports; 12 were used for the largest piece weights of 270 tonnes each for the two drives with a diameter of 7.8 m," said project manager **Markus Meusburger**, departmental manager of **Felbermayr's** transport and lifting technology division in Lauterach. These drives had been pre-assembled on the factory floor. "With a total weight of almost 300 tonnes and the steep gradient, we reached the mathematical limit of the brakes, so in order to safely carry out these transports nonetheless, we used a four-axle heavy-duty tractor as an additional braking vehicle. It took us roughly three hours to cover the first 3 km with the steep gradient, and five hours to complete the entire route."

Each TBM required roughly 30 transports, and each entailed passing narrow branches. "Manoeuvring with centimetre precision was necessary in these areas, and that was probably the greatest challenge," said Meusburger. Some components of the TBMs were lighter but bulky. "Parts of the so-called trailer are 15 m long, 4 metres wide and 4 m high. Because it was very narrow towards the tunnel ceiling, one employee spent five hours sitting on the load in order to precisely instruct his colleague, who was driving the self-propelled unit." In addition to these special transports, there were countless trips for small parts and assembly material in smaller vehicles.

Once inside the assembly caverns, the parts were unloaded and rotated into position using a 1,000-tonne lifting frame from Felbermayr subsidiary Wimmer Maschinentransporte. The individual parts were then assembled into a large complete unit. This included the 250-tonne drill head with a diameter of 10.7 m. Each TBM weighed almost 2,000 tonnes complete with the trailer, which itself includes equipment to transport demolition material, transformers, electrics, water pipes, compressed air and support material. These technically demanding assemblies were planned and implemented by the Felbermayr Engineered Solutions division.

Felbermayr had also been awarded the delivery contract. "From the manufacturer Herrenknecht in Schwanau in Baden-Württemberg, 97 road transports were required for a TBM alone, and a further 30 for the trailer produced in Slovakia," Meusburger explained. "As such, that was a massive undertaking."

Likewise, transshipping the parts at the construction site was carried out with heavy-duty cranes of various sizes, coordinated by Felbermayr's transport and lifting technology arm in Wörgl. Lift trucks and working platforms were also put to use. At the end of May, Felbermayr completed the project with the transport of two locomotives, which weighed in at around 40 tonnes and were transported by SPMT from the construction site installation area to the underground transfer point. The two railway vehicles ensure the material supply for the TBM.

This project had been years in the planning. "We prepared route studies, investigated numerous transport routes and were fortunately able to fix the project with the client at the end of 2022," said Meusburger.



A great deal of logistical effort was required to drive the components - weighing up to 270 tonnes - through the narrow tunnel to the assembly caverns.

Riesige Tunnelbohrmaschine für längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt

Unter dem Brenner entsteht die mit 55 Kilometern längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt. Felbermayr hat zwei neue Tunnelbohrmaschinen dorthin transportiert. Ein aufwendiges und herausforderndes Unterfangen.



Die Strecke von der temporären Baubetriebsfläche südlich und oberhalb von Innsbruck bis zu den Montagekavernen ist zwar nur knappe sechs Kilometer lang, hat es aber in sich. Sie verläuft zur Gänze in Tunnels, drei Kilometer davon weisen bis zu zwölf Prozent Gefälle auf, zudem sind die Fahrbahnen im Berg nass und erschweren somit die Traktion.

Bremsleistung am Limit

„Für diese Transporte haben wir die Selbstfahrer SPMT von Scheuerle mit sechs, zehn oder zwölf Achsen eingesetzt, zwölf waren es bei den größten Stückgewichten von jeweils 270 Tonnen für die beiden Antriebe mit 7,8 Metern Durchmesser“, informiert Projektleiter Markus Meusburger, Abteilungsleiter der Felbermayr Transport- und Hebeteknik in Lauterach. Diese Antriebe seien auf der Betriebsfläche vormontiert worden. „Bei einem Gesamtgewicht von beinahe 300 Tonnen und dem starken Gefälle sind wir rechnerisch in den Grenzbereich der Bremsen gekommen. Um diese Transporte in jedem Fall sicher durchführen zu können, haben wir eine vierachsige Schwerlastzugmaschine als extra Bremsfahrzeug eingesetzt. Für die ersten drei Kilometer mit dem starken Gefälle haben wir etwa drei Stunden benötigt, für die gesamte Strecke fünf.“

Exakt manövriert

Bei den rund 30 Transporten pro Tunnelbohrmaschine mussten auch enge Abzweigungen passiert werden. „Dort war zentimetergenaues Manövrieren notwendig, das war wohl die größte Herausforderung“, schildert Meusburger. Einige Komponenten der Tunnelbohrmaschinen waren zwar weniger schwer, aber sperrig. „Teile des sogenannten Nachläufers sind 15 Meter lang, 4 Meter breit und 4 Meter hoch. Weil es da zur Tunneldecke hin sehr eng geworden ist, hat ein Mitarbeiter fünf Stunden auf der Ladung sitzend verbracht, um seinen Kollegen, der den Selbstfahrer gesteuert hat, genau einweisen zu können.“ Zu diesen Spezialtransporten kämen noch unzählige Fahrten für Kleinteile und Montagematerial in kleineren Fahrzeugen hinzu.

1.000 Tonnen Hubkraft

In den großen Montagekavernen wurden die Teile mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst des Felbermayr-Tochterunternehmens Wimmer Maschinentransporte abgeladen und in die Montagepositionen gedreht. Dort wurden dann die Einzelteile nach und nach zu einem großen Ganzen zusammengefügt. Dazu gehörte auch der 250 Tonnen schwere Bohrkopf mit 10,7 Metern Durchmesser. Jede der beiden identen Tunnelbohrmaschinen wiegt inklusive Nachläufer – der unter anderem die gesamte Infrastruktur wie den Transport von Abbruchmaterial, Trafos, Elektrik, Wasserleitungen, Druckluft, Ausbaumaterial beinhaltet – kaum vorstellbare 2.000 Tonnen. Diese technisch anspruchsvollen Montagen wurden durch den Felbermayr Bereich Engineered Solutions geplant und umgesetzt.

Straßentransporte sind logistische Schwerarbeit

Felbermayr hatte auch den Zuschlag für die Anlieferung bekommen. „Vom Hersteller Herrenknecht in Schwanau in Baden-Württemberg waren allein für eine Tunnelbohrmaschine 97 Straßentransporte erforderlich, weitere 30 für den in der Slowakei produzierten Nachläufer“, sagt Meusburger. „Das war also ein sehr umfangreiches Unterfangen.“ Ebenso wurde der gesamte Umschlag der Teile auf der Baubetriebsfläche mit Schwerlastkränen in unterschiedlichen Größen durchgeführt, koordiniert von der Felbermayr Transport- und Hebetchnik in Wörgl. Eingesetzt wurden auch Stapler und Arbeitsbühnen. Ende Mai wurde das Projekt seitens Felbermayr mit dem Transport von zwei Lokomotiven beendet. Die rund 40 Tonnen schweren Lokomotiven wurden mittels SPMT von der Baustelleneinrichtungsfläche zum unter Tage gelegenen Umschlagplatz transportiert und gewährleisteten den Materialnachschub für die Tunnelbohrmaschine.

Zweites Projekt am Brenner

Man habe das Großprojekt schon jahrelang vorbereitet, blickt Meusburger zurück. „Wir haben Streckenstudien erstellt, zahlreiche Transportrouten eruiert und das Projekt mit dem Auftraggeber erfreulicherweise Ende 2022 fixieren können.“ Für das Felbermayr Team war es übrigens nicht der erste Einsatz beim Brenner Basistunnel: „Wir haben bereits 2015 eine kleinere Tunnelbohrmaschine für den Erkundungsstollen angeliefert und in die Kaverne transportiert.“

Components Weighing up to 270 Tonnes Carried Through Steep 6-Km Corridor



Heavy transport equipment specialist Felbermayr has transported two gargantuan tunnel boring machines for the construction of Europe's 55-kilometre-long Brenner Base Tunnel, the world's longest underground rail corridor.

The machine components weighing up to 270-tonnes a piece were carried along a six-kilometre stretch from a temporary construction site south and above Innsbruck through very steep and narrow tunnels to the assembly caverns.

Felbermayr described the stretch as "tough-going", with a gradient of up to twelve percent along half the route and wet mountain tracks that made traction difficult.

"We used the self-propelled SPMT units from Scheuerle with six, ten or twelve axles for these transports; twelve were used for the largest piece weights of 270 tonnes each for the two drives with a diameter of 7.8 metres," said project manager Markus Meusbürger.

"With a total weight of almost 300 tonnes and the steep gradient, we reached the mathematical limit of the brakes, so in order to safely carry out these transports nonetheless, we used a four-axle heavy-duty tractor as an additional braking vehicle. It took us roughly three hours to cover the first three kilometres with the steep gradient, and five hours to complete the entire route."

Transporting some 30 shipments per tunnel boring machine entailed passing narrow branches, whereby “manoeuvring with centimetre precision was necessary in these areas, and that was probably the greatest challenge,” said Meusburger.

Some components of the tunnel boring machines were less heavy but bulky.

“Parts of the so-called trailer are 15 metres long, four metres wide and four metres high. Because it was very narrow towards the tunnel ceiling, one employee spent five hours sitting on the load in order to precisely instruct his colleague, who was driving the self-propelled unit,” the manager said.

Once inside the assembly cavern, the individual parts were brought into position by Felbermayr’s Engineered Solutions division using a 1,000-tonne lifting frame. The individual parts – which included a 250-tonne drill head with a diameter of 10.7 metres – were then gradually assembled into a large complete unit in the assembly cavern.



Once built, each of the tunnel boring machines weighed an “almost unimaginable” 2,000 tonnes complete with the trailer, Felbermayr said.

Felbermayr had also been awarded the delivery contract for the project.

“From the manufacturer Herrenknecht in Schwanau in Baden-Württemberg, 97 road transports were required for a tunnel boring machine alone, and a further 30 for the trailer produced in Slovakia,” Meusburger said.

“As such, that was a massive undertaking.”

Felbermayr is based in Austria and boasts 77 sites in 18 European countries. The company specialises in heavy transport, mobile crane and working platform rental, heavy-lift handling as well as civil engineering and building construction activities.

Felbermayr recently took over Bulgarian crane rental firm, Maritza, a move designed to strengthen Felbermayr’s position in southeast Europe and allow it to start renting out working platforms in Bulgaria.

Felbermayr’s crane and platform rental business in Europe already comprises 600 mobile and crawler cranes as well as 4,000 working platforms and forklifts.

The firm has been active in crane rentals in Bulgaria since 2007.

Felbermayr expandiert in Bulgarien

SCHWERTRANSPORT: Das Unternehmen wird seine Position in Südosteuropa weiter stärken und parallel dazu auch in Bulgarien mit der Vermietung von Arbeitsbühnen starten.

Mit Wirkung vom 31. Mai hat Felbermayr den bulgarischen Kranvermieter Maritza übernommen, wie das Unternehmen unlängst mitteilte. In der Kran- und Bühnenvermietung ist Felbermayr aktuell mit rund 600 Mobil- und Raupenkränen sowie 4.000 Arbeitsbühnen und Staplern in Europa bestens etabliert. Mit der Kranvermietung ist das österreichische Familienunternehmen bereits seit 2007 in Bulgarien tätig. „Wir haben diese Tochtergesellschaft damals gemeinsam mit einer weiteren in Rumänien gestartet“, berichtet Horst Felbermayr, CEO der gleichnamigen Holding, und ergänzt, dass sich die beiden Landesgesellschaften sehr gut entwickelt haben. In Bulgarien sei das nicht zuletzt dem Engagement von Valentin Radev zu verdanken. Dieser wird in Kürze in Pension gehen. Seine Agen-

den werden die beiden Maritza-Geschäftsführer Yordan Georgiev und Angel Yankov übernehmen.

„Durch die Übernahme des Kranvermieters Maritza haben wir jetzt die Möglichkeit, unsere Marktposition in Bulgarien zu stärken, wobei ein weiteres Ziel ist, im Zuge der Erweiterung auch unser Geschäftsfeld Bühnenvermietung in Bulgarien zu etablieren“, erklärt der seitens der Felbermayr Transport- und Hebetchnik verantwortliche Geschäftsführer Peter Stöttinger.

Die Kranvermietung Maritza besteht derzeit aus den Firmen Maritza Manpower OOD sowie Maritza Avtokranove OOD und ist operativ mit 21 Mitarbeitern in Plovdiv tätig. Die Stadt gehört zu den wichtigsten Industriezentren Südosteuropas. Der Maritza-Fuhrpark besteht aktuell aus sechs Kränen mit Traglasten von 40 bis 160 Tonnen. Die

Firmen werden auch weiterhin unter dem Namen Maritza tätig sein.

STANDORT IN PLOVDIV

Derzeit betreibt Felbermayr seine Bulgarien-Aktivitäten vom

rund 90 Kilometer südöstlich von Plovdiv gelegenen Standort in Haskovo aus. „Mit dem pensionsbedingten Ausscheiden unseres langjährigen Bereichsleiters Valentin Radev werden wir die bestehende Niederlassung zur Maritza-Gruppe nach Plovdiv verlegen“, berichtet Stöttinger und ist zuversichtlich, dass auch die 18 Felbermayr-Mitarbeiter aus Haskovo die Übersiedelung mittragen und dem Unternehmen treu bleiben. Somit ist Felbermayr dann mit rund einem Dutzend Kränen mit Traglasten von bis zu 250 Tonnen und 41 Mitarbeitern in der zweitgrößten Stadt Bulgariens tätig. ◀



(v.l.n.r.) Yordan Georgiev (Maritza Kranvermietung), Horst Felbermayr (Felbermayr Holding), Angel Yankov (Maritza Kranvermietung) und Peter Stöttinger (Felbermayr Transport- und Hebetchnik) bei der Vertragsunterzeichnung.

MAKING WAVES ACROSS THE INDUSTRY

BREAKBULK

ONE

Breakbulk Events & Media's biweekly BreakbulkONE newsletter keeps the industry connected between Breakbulk events in Dubai, Rotterdam and Houston. Here's a selection of recent subscriber favorites. Subscribe at <https://breakbulk.com/page/one>

FELBERMAYR TRANSPORTS MAMMOTH TUNNEL BORING MACHINES

Heavy transport equipment specialist Felbermayr has transported two gargantuan tunnel boring machines for the construction of Europe's 55-kilometer-long Brenner Base Tunnel, the world's longest underground rail corridor.

The machine components weighing up to 270-tonnes a piece were carried along a six-kilometer stretch from a temporary construction site south and above Innsbruck through steep and narrow tunnels to the assembly caverns. Felbermayr described the stretch as "tough-going," with a gradient of up to 12 percent along half the route and wet mountain tracks that made traction difficult.

"We used the self-propelled modular units from Scheuerle with six, ten or twelve axles for these transports; twelve were used for the largest piece weighing

270 tonnes each for the two drives with a diameter of 7.8 meters," project manager Markus Meusburger said.

"With a total weight of almost 300 tonnes and the steep gradient, we reached the mathematical limit of the brakes, so to safely carry out these transports nonetheless, we used a four-axle heavy-duty tractor as an additional braking vehicle. It took us roughly three hours to cover the first three kilometers with the steep gradient, and five hours to complete the entire route."

Transporting some 30 shipments per tunnel boring machine entailed passing narrow branches, whereby "maneuvering with centimeter precision was necessary in these areas, and that was probably the greatest challenge," Meusburger said.

"Parts of the so-called trailer are 15 meters long, four meters wide and

four meters high. Because it was very narrow towards the tunnel ceiling, one employee spent five hours sitting on the load in order to precisely instruct his colleague, who was driving the self-propelled unit," the manager said.

Once inside the assembly cavern, the individual parts were brought into position by Felbermayr's Engineered Solutions division using a 1,000-tonne lifting frame. The parts – which included a 250-tonne drill head with a diameter of 10.7 meters – were then gradually assembled into a large complete unit in the assembly cavern.

Once built, each of the tunnel boring machines weighed an "almost unimaginable" 2,000 tonnes complete with the trailer, Felbermayr said.

Felbermayr had also been awarded the delivery contract for the project.

"From the manufacturer Herrenknecht in Schwanau, Baden-Württemberg, 97 road transports were required for a tunnel boring machine alone, and a further 30 for the trailer produced in Slovakia," Meusburger said.

Felbermayr is based in Austria and boasts 77 sites in 18 European countries. The company specializes in heavy transport, mobile crane and working platform rental, heavy-lift handling as well as civil engineering and building construction activities.

Felbermayr recently took over Bulgarian crane rental firm, Maritza, a move designed to strengthen Felbermayr's position in southeast Europe and allow it to start renting out working platforms in Bulgaria.



Credit: Felbermayr

Bulgarischer Kranvermieter Maritza wird Teil der Felbermayr Gruppe

Im Zuge der Transaktion soll auch das Geschäftsfeld Bühnenvermietung in dem südosteuropäischen Land etabliert werden.

Mit Wirkung vom 31. Mai hat Felbermayr den bulgarischen Kranvermieter Maritza übernommen. Dadurch wird die Welser Unternehmensgruppe die Position in Südosteuropa weiter stärken und parallel dazu auch in Bulgarien mit der Vermietung von Arbeitsbühnen starten.

In der Kran- und Bühnenvermietung ist Felbermayr aktuell mit rund 600 Mobil- und Raupenkränen sowie 4.000 Arbeitsbühnen und Staplern in Europa etabliert. Mit der Kranvermietung tritt das österreichische Familienunternehmen bereits seit 2007 in Bulgarien auf.

„Wir haben diese Tochtergesellschaft damals gemeinsam mit einer weiteren in Rumänien gestartet“, berichtet CEO Horst Felbermayr von der gleichnamigen Holding. Er ergänzt, dass sich die beiden Landesgesellschaften sehr gut entwickelt haben.

In Bulgarien sei das nicht zuletzt durch das Engagement von Valentin Radev gewährleistet gewesen, der in Kürze in Pension gehe. Seine Agenden

werden die beiden Maritza Geschäftsführer Jordan Georgiev und Angel Yankov übernehmen.

„Durch die Übernahme des Kranvermieters Maritza haben wir jetzt die Möglichkeit unsere Marktposition in Bulgarien weiter zu stärken. Ein weiteres Ziel ist, im Zuge der Erweiterung auch das Geschäftsfeld Bühnenvermietung in Bulgarien zu etablieren“, sagt dazu der seitens der Felbermayr Transport- und Hebetchnik verantwortliche Geschäftsführer Peter Stöttinger.

Die Kranvermietung Maritza besteht derzeit aus den Firmen Maritza Manpower OOD und Maritza Avtokranove OOD, die operativ mit 21 Mitarbeitenden in Plovdiv tätig sind. Die in Zentralbulgarien gelegene Stadt gehört mit rund 350.000 Einwohnern zu den wichtigsten Industriezentren Südosteuropas. Der Maritza-Fuhrpark besteht aktuell aus sechs Kränen mit Traglasten von 40 bis 160 Tonnen. Damit werden die Firmen auch weiterhin unter dem Namen Maritza tätig sein.

Derzeit betreibt Felbermayr seine Bulgarien-Aktivitäten vom rund 90 Kilometer südöstlich von Plovdiv gelegenen Standort in Haskovo aus. „Mit dem pensionsbedingten Ausscheiden unseres langjährigen Bereichsleiters Valentin Radev werden wir die bestehende Niederlassung zur Maritza-Gruppe nach Plovdiv verlegen“, berichtet Peter Stöttinger.

Er ist aufgrund von Gesprächen zuversichtlich, dass auch die 18 Felbermayr-Beschäftigten aus Haskovo die Übersiedelung mittragen und dem Unternehmen treu bleiben. Somit ist Felbermayr dann mit rund einem Dutzend Kränen mit Traglasten von bis zu 250 Tonnen und 41 Mitarbeitenden in Plovdiv tätig.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels ist mit rund 3.000 Fachkräften an 77 Standorten in 18 Ländern Europas vertreten. Mit Spezial- und Schwertransporten, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylift Handling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten wurde 2021 ein konsolidierter Nettoumsatz von rund 552 Mio. Euro erwirtschaftet.



Bild: Felbermayr

Präzise Planung für Hydrolizer-Transport in Österreich

Mit 3D-Simulation auf 25 mm genau

Je grösser die Projektfracht ausfällt, desto kleiner wird oft der Spielraum. Im Auftrag von Borealis Agrolinz Melamine konnte Felbermayr kürzlich zwei Hydrolizer von jeweils 38 m Länge und 180 t Gewicht mittels 3D-Simulation durch einen Engpass schleusen. Auf dem Kundengelände wurden die beiden Module nicht nur auf ihr Fundament gehoben, sondern mit Verschiebung platziert und fixiert.

Für manche Grossprojekte sind für die präzise Planung und Umsetzung zwei Jahre vonnöten. In diesem Zeitraum hat das Team von Felbermayr als Projekt für das Chemieunternehmen Borealis Agrolinz Melamine nicht nur zwei jeweils 180 t schwere und 38 m lange Grosskomponenten transportiert, sondern auch die Fundamentstellung übernommen. Die österreichische Firma Felbermayr, mit 77 Standorten in 18 Ländern Europas vertreten, übernahm diesen Auftrag in unmittelbarer Nähe ihres Hauptsitzes Linz.

Engpässe und Verschubbahn

Die beiden Hydrolizer wurden am Donauhafen in Linz mit dem

Hafenkran aus dem Frachtschiff entladen und auf den Felbermayr-Tieflader gehoben. Den Engpass im Strassentransport bildete eine Eisenbahnunterführung mit 4,66 m Durchfahrts Höhe für den rund 60 m langen Spezialtransport.

Projektleiter Berat Ibraimi erläuterte, wie Brücke und Strasse im Vorfeld in 3D vermessen wurden: «Mit diesen Daten und den Massen unseres Tiefladers haben wir dann simulieren können, welche Maximalhöhe wir erreichen dürfen, um dort sicher durchfahren zu können.» Die Werte der Simulation – die Gesamthöhe von 4,60 m für den Transport und die Höhe von 3,60 m für den Hydrolizer – flossen dann im Austausch mit Borealis in Konstruktion und Fertigung ein.

Bei den nächtlichen Transporten kam ein Felbermayr-Tieflader mit einer hydraulisch verstellbaren Plattformhöhe zum Einsatz. Die 180 t wurden auf 23 Achslinien verteilt. Die besagte Unterführung wurde dank der Vorbereitung innerhalb von etwa 20 Minuten durchquert.

Im Industrieareal des Auftraggebers ging es darum, die Hydrolizer zu entladen und auf Fundamente mit einer Oberkante von je 5,70 m zu stellen – ohne Platz z.B. für den Einsatz von Autokranen. Ibraimi beschrieb, wie in der Zusammenarbeit mit der Tochterfirma Wimmer Maschinentransporte über ein hydraulisches Hubgerüst ein senkrecht



Auf dem Kundengelände mussten die Hydrolizer nicht nur abgesetzt, sondern umplatziert werden.

Eine Eisenbahn-Unterführung erforderte eine detaillierte Vorplanung und millimetergenaue Durchführung.



ter Hub vom Tieflader auf die Fundamente möglich wurde. Die finale Platzierung erfolgte dann mit einer eigens gebauten Verschubbahn auf schweren Trägern über 5 m. «Wir hatten in der Breite nur 25 mm Spielraum», so Ibraimi. Nach der Demontage der Verschubbahn wurde der zweite Hydrolizer eine Woche später auf die Betonfundamente gehoben und fixiert.

«Das war auf keinen Fall Routine», betonte Ibraimi, und fuhr fort: «Man kann nur froh sein, dass wir derartige Spezialisten im Team haben.» Christian Doeppen

Fotos: Felbermayr

26 MENSCHEN

Felbermayrs LR17560 montiert in Linz eine Förderbandbrücke



TOP 20

MOBILKRANE

Das Bild der vergangenen ein, zwei Jahre scheint sich zu zementieren. In der Tabelle ist zumindest in der oberen Hälfte kaum Bewegung. Lediglich Ulferts & Wittrock konnte sich leicht verbessern. Es gab fast durch die Bank weg (geringe) Zuwächse. Hinter den Top-Playern Felbermayr und Schmidbauer mit 400 bis rund 450 Mobil- und Raupenkrane hat sich eine Sechsergruppe etabliert, in der jeder Vertreter rund 200 Krane aufwärts betreibt. Darauf folgt erneut eine Fünfertruppe mit etwa hundert Mobilkrane. Welti-Furrer aus der Schweiz hat sich stark verbessert.

Schaut man, wer außer den beiden Spitzenreitern die meisten Mobilkrane auf Rädern hat, so liegt Ulferts & Wittrock mit 236 Geräten auf Platz 3, Bracht mit 234 auf 4, Hüffermann mit 211 auf 5, Maxikraft mit 203 auf 6 und Wasel mit 193 auf 7. Bei Mobilfaltkrane ist Felbermayr die Nummer 1 im deutschsprachigen Raum mit 27 Exemplaren, gefolgt von BKL mit 22 und Prangl mit deren 17, fast gleichauf mit Hüffermann (16) und Ulferts & Wittrock (15). Bei den Raupenkrane liegen Felbermayr (32), Franz Bracht (28) und Maxikraft (25) vorne, gefolgt von Wasel mit 22. Geht es um Anhängerkrane, so hat Hüffermann die meisten im Programm: 13 Stück. Die meisten anderen Vermieter bieten kaum welche an. Und Geländekrane erhalten Sie lediglich bei drei Anbietern: Wasel (20), Prangl (13) und Bracht (2). Die meisten Krane mit Elektroantrieb bieten BKL (18), Hüffermann (13), Mammoet Deutschland (10) und Dornseiff (7). Bei den Hybriden führt Prangl (34) vor Felbermayr (27), Hüffermann (17) und wieder Mammoet (10). ↘

TOP
20

MOBILKRANE

FIRMA	GESAMT-HAKEN-HÖHE	MOBIL-KRANE GESAMT	... AUF RÄDERN	... AUF RAUPEN	AT-KRANE	STÄRKSTER MOBIL-KRAN	STÄRKSTER RAUPEN-KRAN
1 Felbermayr	33.296 m	491	459	32	k.A.	800 t	1.000 t
2 Schmidbauer*	33.170 m	406	388	18	k.A.	1.350 t	k.A.
3 Franz Bracht	29.875 m	262	234	28	203	800 t	800 t
4 Maxikraft	24.170 m	228	203	25	k.A.	750 t	1.000 t
5 Hüffermann-Gruppe	19.500 m	225	211	14	195	1.000 t	750 t
6 Wasel	16.200 m	215	193	22	165	800 t	1.000 t
7 Ulferts & Wittrock	15.600 m	238	236	2	223	650 t	250 t
8 Prangl	14.936 m	199	186	13	169	1.000 t	650 t
9 BKL Baukran Logistik	9.910 m	128	128	0	105	700 t	/
10 Stiel Kranarbeiten	7.950 m	107	97	10	89	700 t	650 t
11 Mammoet Deutschland	7.050 m	100	100	0	88	1.200 t	/
12 Wiesbauer*	5.957 m	90	84	2	k.A.	1.000 t	k.A.
13 Scholpp Kran & Transport	5.465 m	88	86	2	77	700 t	k.A.
14 Schuch	5.200 m	75	75	0	75	750 t	/
15 Welti-Furrer	4.426 m	75	73	2	65	700 t	750 t
16 Colonia*	3.975 m	70	67	3	k.A.	800 t	k.A.
17 Emil Egger AG	3.949 m	52	42	10	31	650 t	1.000 t
18 Schares	3.914 m	52	45	7	40	650 t	500 t
19 MSG Krandienst	3.780 m	51	51	0	43	800 t	/
20 HKV Schmitz + Partner	2.774 m	33	31	2	28	700 t	700 t

* Angaben von 2022 / keine vorhanden

KRAN&BÜHNE

TOP
10

ELEKTRO- & HYBRID-ARBEITSBÜHNEN

FIRMA	ANTEIL (IN %)
1 Ulferts & Wittrock	90
2 Boels	87
3 Zeppelin Rental	75
4 System Lift	72
5 Riwal	72
6 Felbermayr	70
7 Roggermaier**	69
8 Maltech Arbeitsbühnen (A)	68
9 Mateco	67
10 Partnerlift	65

** geschätzt

KRAN&BÜHNE

TOP
20

ARBEITSBÜHNEN

FIRMA	GESAMT-HÖHE	ARBEITS-BÜHNEN GESAMT	LKW-BÜHNEN	SCHEREN	GELENK	TELESKOP	MAST	RAUPEN
1 System Lift	275.524 m	20.402	871	9.676	3.432	1.815	731	245
2 Mateco	261.652 m	16.408	1.518	7.398	2.480	1.336	987	181
3 Partnerlift	173.431 m	12.873	1.221	6.613	2.304	912	934	311
4 Boels	117.003 m	8.727	27	5.091	1.275	324	1.101	52
5 Colle*	117.000 m	8.231	265	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
6 Ulferts & Wittrock**	73.000 m	5.100	100	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
7 Gerken**	72.750 m	4.950	275	2.855	800	320	300	25
8 Felbermayr	67.500 m	4.021	148	2.009	872	831	101	24
9 Paul Becker	46.880 m	2.112	252	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
10 Kiloutou Deutschland*	42.800 m	2.915	245	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
11 Prangl	39.435 m	2.643	57	1.372	707	235	102	12
12 Beyer	38.692 m	3.035	99	1.532	415	319	348	40
13 Maltech Arbeitsbühnen (A)	30.870 m	2.419	61	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
14 Roggermaier**	25.120 m	1.970	101	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
15 Zeppelin Rental	24.600 m	2.416	70	1.400	650	250	0	15
16 Riwal	24.520 m	2.000	0	1.092	276	192	300	8
17 Cramer**	21.490 m	1.500	75	888	240	134	89	6
18 HKL*	19.080 m	1.420	110	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
19 UP Group	15.000 m	1.500	150	620	95	105	55	35
20 Schmidt Neu-Isenburg**	13.170 m	966	180	540	140	45	18	15

* Angaben von 2022 ** (z.T.) geschätzt

KRAN&BÜHNE

RIESIGE TUNNELBOHRMASCHINE FÜR WELTWEIT LÄNGSTE UNTERIRDISCHE EISENBAHNVERBINDUNG

Unter dem Brenner entsteht die mit 55 Kilometern längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt. Felbermayr hat beginnend mit Anfang des Jahres zwei neue Tunnelbohrmaschinen dorthin transportiert. Viel aufwendiger war es aber, die bis zu 270 Tonnen schweren Komponenten in teils sehr abschüssigen und engen Tunnels zu den Montagekavernen zu fahren und dort zu montieren.

Die Strecke von der temporären Baubetriebsfläche südlich und oberhalb von Innsbruck bis zu den Montagekavernen ist zwar nur knappe sechs Kilometer lang, hat es aber in sich. Sie verläuft zur Gänze in Tunnels, drei Kilometer davon weisen bis zu zwölf Prozent Gefälle auf, zudem sind die Fahrbahnen im Berg nass und erschweren somit die Traktion.

Bremseleistung am Limit

„Für diese Transporte haben wir die Selbstfahrer SPMT von Scheuerle mit sechs, zehn oder zwölf Achsen eingesetzt, zwölf waren es bei den größten Stückgewichten von jeweils 270 Tonnen für die beiden Antriebe mit 7,8 Metern Durchmesser“, informiert Projektleiter Markus Meusburger, Abteilungsleiter der Felbermayr Transport- und Hebeteknik in Lauterach. Diese Antriebe seien auf der Betriebsfläche vormontiert worden. „Bei einem Gesamtge-



In den Montagekavernen wurden die Einzelteile nach und nach zu einem großen Ganzen zusammengefügt. Diese technisch anspruchsvollen Montagen wurden durch Engineered Solutions geplant und umgesetzt.

wicht von beinahe 300 Tonnen und dem starken Gefälle sind wir rechnerisch in den Grenzbereich der Bremsen gekommen. Um diese Transporte in jedem Fall sicher durchführen zu können, haben wir eine vierachsige Schwerlastzugmaschine als extra Bremsfahrzeug eingesetzt. Für die ersten drei Kilometer mit dem starken Gefälle haben wir etwa drei Stunden benötigt, für die gesamte Strecke fünf.“

Exakt manövriert

Bei den rund 30 Transporten pro Tunnelbohrmaschine mussten auch enge Abzweigungen passiert werden. „Dort war zentimetergenaues Manövrieren notwendig, das war wohl die größte Herausforderung“, schildert Meusburger. Einige Komponenten der Tunnelbohrmaschinen waren zwar weniger schwer, aber sperrig. „Teile des sogenannten Nachläufers sind 15

Meter lang, 4 Meter breit und 4 Meter hoch. Weil es da zur Tunneldecke hin sehr eng geworden ist, hat ein Mitarbeiter fünf Stunden auf der Ladung sitzend verbracht, um seinen Kollegen, der den Selbstfahrer gesteuert hat, genau einweisen zu können.“ Zu diesen Spezialtransporten kämen noch unzählige Fahrten für Kleinteile und Montagematerial in kleineren Fahrzeugen hinzu.

1.000 Tonnen Hubkraft

In den großen Montagekavernen wurden die Teile mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst des Felbermayr-Tochterunternehmens Wimmer Maschinentransporte abgeladen und in die Montagepositionen gedreht. Dort wurden dann die Einzelteile nach und nach zu einem großen Ganzen zusammengefügt. Dazu gehörte auch der 250 Tonnen schwere Bohrkopf mit 10,7 Metern Durchmesser. Jede der beiden identen Tunnelbohrmaschinen wiegt inklusive Nachläufer – der unter anderem die gesamte Infrastruktur wie den Transport von Abbruchmaterial, Trafos, Elektrik, Wasserleitungen, Druckluft, Ausbaumaterial beinhaltet – kaum vorstellbare 2.000 Tonnen. Diese technisch



Für die Transporte wurden die Selbstfahrer SPMT von Scheuerle mit sechs, zehn oder zwölf Achsen eingesetzt.

anspruchsvollen Montagen wurden durch den Felbermayr Bereich Engineered Solutions geplant und umgesetzt.

Straßentransporte sind logistische Schwerarbeit

Felbermayr hatte auch den Zuschlag für die Anlieferung bekommen. „Vom Hersteller Herrenknecht in Schwanau in Baden-Württemberg waren allein für eine Tunnelbohrmaschine 97 Straßentransporte erforderlich, weitere 30 für den in der Slowakei produzierten Nachläufer“, sagt Meusburger. „Das war also ein sehr umfangreiches Unterfangen.“ Ebenso wurde der gesamte Umschlag der Teile auf der Baubetriebsfläche mit Schwerlastkränen in unterschiedlichen Größen durchgeführt, koordiniert von der Felbermayr Transport- und Hebeteknik in Wörgl. Eingesetzt wurden auch Stapler und Arbeitsbühnen. Ende Mai wurde das Projekt seitens Felbermayr mit dem Transport von zwei Lokomotiven beendet. Die rund 40 Tonnen schweren Lokomotiven wurden mittels SPMT von der Baustelleneinrichtungsfläche zum unter Tage gelegenen Umschlagplatz transportiert und

gewährleisten den Materialnachschub für die Tunnelbohrmaschine.

Zweites Projekt am Brenner

Man habe das Großprojekt schon jahrelang vorbereitet,

blickt Meusburger zurück. „Wir haben Streckenstudien erstellt, zahlreiche Transportrouten eruiert und das Projekt mit dem Auftraggeber erfreulicherweise Ende 2022 fixieren können.“ Für das Felbermayr Team war es übrigens nicht der erste Einsatz

beim Brenner Basistunnel: „Wir haben bereits 2015 eine kleinere Tunnelbohrmaschine für den Erkundungsstollen angeliefert und in die Kaverne transportiert.“



Es war mit großem logistischen Aufwand verbunden, die bis zu 270 Tonnen schweren Komponenten im engen Tunnel zu den Montagekavernen zu fahren.

IN AKTION

SPMT-Einsatz für längste unterirdische Eisenbahnverbindung



Felbermayr transportierte für den Bau des 55 Kilometer langen Brenner-Basistunnels zwei riesige Tunnelbohrmaschinen. Allein für eine der beiden Tunnelbohrmaschinen waren 97 Straßentransporte erforderlich.

Unter dem Brenner entsteht die mit 55 Kilometern längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt. Felbermayr hat beginnend mit Anfang des Jahres zwei neue Tunnelbohrmaschinen dorthin transportiert. Viel aufwendiger war es aber, die bis zu 270 Tonnen schweren Komponenten in teils sehr abschüssigen und engen Tunnels zu den Montagekavernen zu fahren und dort zu montieren.

Die Strecke von der temporären Baubetriebsfläche südlich und oberhalb von Innsbruck bis zu den Montagekavernen ist zwar nur knappe sechs Kilometer lang, hat es aber in sich. Sie verläuft zur Gänze in Tunnels, drei Kilometer davon weisen bis zu zwölf Prozent Gefälle auf, zudem sind die Fahrbahnen im Berg nass und erschweren somit die Traktion.

Bremsleistung am Limit

„Für diese Transporte haben wir die Selbstfahrer SPMT von Scheuerle mit sechs, zehn oder zwölf Achsen eingesetzt, zwölf waren es

bei den größten Stückgewichten von jeweils 270 Tonnen für die beiden Antriebe mit 7,8 Metern Durchmesser“, informiert Projektleiter Markus Meusburger, Abteilungsleiter der Felbermayr Transport- und Hebeteknik in Lauterach. Diese Antriebe seien auf der Betriebsfläche vormontiert worden. „Bei einem Gesamtgewicht von beinahe 300 Tonnen und dem starken Gefälle sind wir rechnerisch in den Grenzbereich der Bremsen gekommen. Um diese Transporte in jedem Fall sicher durchführen zu können, haben wir eine vierachsige Schwerlastzugmaschine als extra Bremsfahrzeug eingesetzt. Für die ersten drei Kilometer mit dem starken Gefälle haben wir etwa drei Stunden benötigt, für die gesamte Strecke fünf.“

Exakt manövriert

Bei den rund 30 Transporten pro Tunnelbohrmaschine mussten auch enge Abzweigungen passiert werden. „Dort war zentimetergenaues Manövrieren notwendig, das war wohl die größte Herausforderung“, schildert Meusburger. Einige Komponenten der Tunnelbohrmaschinen waren zwar weniger schwer, aber sperrig. „Teile des sogenannten Nachläufers sind 15 Meter lang, 4 Meter breit und 4 Meter hoch. Zu diesen Spezialtransporten kämen noch unzählige Fahrten für Kleinteile und Montagematerial in kleineren Fahrzeugen hinzu.“



Es war mit großem logistischen Aufwand verbunden, die bis zu 270 Tonnen schweren Komponenten im engen Tunnel zu den Montagekavernen zu fahren.



Für die Transporte wurden die Selbstfahrer SPMT von Scheuerle mit sechs, zehn oder zwölf Achsen eingesetzt.



In der Montagekaverne wurden die Einzelteile mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst durch den Felbermayr Bereich Engineered Solutions in Position gebracht.



In den Montagekavernen wurden die Einzelteile nach und nach zu einem großen Ganzen zusammengefügt. Diese technisch anspruchsvollen Montagen wurden durch Engineered Solutions geplant und umgesetzt.

1.000 Tonnen Hubkraft

In den großen Montagekavernen wurden die Teile mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst des Felbermayr-Tochterunternehmens Wimmer Maschinentransporte abgeladen und in die Montagepositionen gedreht. Dort wurden dann die Einzelteile nach und nach zu einem großen Ganzen zusammengefügt. Dazu gehörte auch der 250 Tonnen schwere Bohrkopf mit 10,7 Metern Durchmesser. Jede der beiden identen Tunnelbohrmaschinen wiegt inklusive Nachläufer – der unter anderem die gesamte Infrastruktur wie den Transport von Abbruchmaterial, Trafos, Elektrik, Wasserleitungen, Druckluft, Ausbaumaterial beinhaltet – kaum vorstellbare 2.000 Tonnen. Diese technisch anspruchsvollen Montagen wurden durch den Felbermayr Bereich Engineered Solutions geplant und umgesetzt.

Straßentransporte sind logistische Schwerarbeit

Felbermayr hatte auch den Zuschlag für die Anlieferung bekommen. „Vom Hersteller Herrenknecht in Schwanau in Baden-Württemberg waren allein für eine Tunnelbohrmaschine 97 Straßentransporte erforderlich, weitere 30 für den in der Slowakei produzierten Nachläufer“, sagt Meusburger. „Das war also ein sehr umfangreiches Unterfangen.“ Ebenso wurde der gesamte Umschlag der Teile auf der Baubetriebsfläche mit Schwerlastkränen in unterschiedlichen Größen durchgeführt, koordiniert von der Felbermayr Transport- und Hebeteknik in Wörgl. Eingesetzt wurden auch Stapler und Arbeitsbühnen. Ende Mai wurde das Projekt seitens Felbermayr mit dem Transport von zwei Lokomotiven beendet. Die rund 40 Tonnen schweren Loko-

motiven wurden mittels SPMT von der Baustelleneinrichtungsfläche zum unter Tage gelegenen Umschlagplatz transportiert und gewährleisteten den Materialnachschub für die Tunnelbohrmaschine.

Zweites Projekt am Brenner

Man habe das Großprojekt schon jahrelang vorbereitet, blickt Meusburger zurück. „Wir haben Streckenstudien erstellt, zahlreiche Transportrouten eruiert und das Projekt mit dem Auftraggeber erfreulicherweise Ende 2022 fixieren können.“ Für das Felbermayr Team war es übrigens nicht der erste Einsatz beim Brenner Basistunnel: „Wir haben bereits 2015 eine kleinere Tunnelbohrmaschine für den Erkundungstollen angeliefert und in die Kaverne transportiert.“

FELBERMAYR ÜBERNIMMT BULGARISCHEN KRANVERMIETER



Sichtlich zufrieden, die Geschäftsführer nach der Vertragsunterzeichnung: (v. l. n. r.) Yordan Georgiev (Maritza Kranvermietung), DI Horst Felbermayr (Felbermayr Holding), Angel Yankov (Maritza Kranvermietung) Mag. Peter Stöttinger (Felbermayr Transport- und Hebeteknik)

Mit Wirkung vom 31. Mai hat Felbermayr den bulgarischen Kranvermieter Maritza übernommen. Dadurch wird Felbermayr seine Position in Südosteuropa weiter stärken und parallel dazu auch in Bulgarien mit der Vermietung von Arbeitsbühnen starten.

In der Kran- und Bühnenvermietung ist Felbermayr aktuell mit rund 600 Mobil- und Raupenkränen sowie 4.000 Arbeitsbühnen und Staplern in Europa bestens etabliert. Mit der Kranvermietung ist das österreichische Familienunternehmen bereits seit 2007 in Bulgarien tätig. „Wir haben diese Tochtergesellschaft damals gemeinsam mit einer weiteren in Rumänien gestartet“, berichtet CEO Horst Felbermayr von der gleichnamigen Holding und ergänzt, dass sich die beiden Landesgesellschaften sehr gut entwickelt haben.

In Bulgarien sei das nicht zuletzt durch das Engagement von Valentin Radev gewährleistet gewesen. Dieser wird in Kürze in Pension gehen. Seine Agenden werden die beiden Maritza Geschäftsführer Yordan Georgiev und Angel Yankov übernehmen.

Bühnenverleih ergänzt Kranvermietung

„Durch die Übernahme des Kranvermieters Maritza haben wir jetzt die Möglichkeit unsere Marktposition in Bulgarien weiter zu stärken, wobei ein weiteres Ziel ist, im Zuge der Erweiterung auch unser Geschäftsfeld Bühnenvermietung in Bulgarien zu etablieren.“, sagt dazu der seitens der Felbermayr Transport- und Hebeteknik verantwortliche Geschäftsführer Peter Stöttinger.

Die Kranvermietung Maritza besteht derzeit aus den Firmen

Maritza Manpower OOD und Maritza Avtokranove OOD und ist operativ mit 21 Mitarbeitern in Plovdiv tätig. Die in zentralbulgarischen gelegene Stadt gehört mit rund 350.000 Einwohnern zu den wichtigsten Industriezentren Südosteuropas. Der Maritza-Fuhrpark besteht aktuell aus sechs Kränen mit Traglasten von 40 bis 160 Tonnen. Damit werden die Firmen auch weiterhin unter dem Namen Maritza tätig sein.

Neuer Standort in Plovdiv

Derzeit betreibt Felbermayr seine Bulgarien-Aktivitäten vom rund 90 Kilometer südöstlich von Plovdiv gelegenen Standort in Haskovo aus. „Mit dem pensionsbedingten Ausscheiden unseres langjährigen Bereichsleiters Valentin Radev werden wir die bestehende Niederlassung zur Maritza-Gruppe nach Plovdiv verlegen“, berichtet Stöttinger

und ist aufgrund von Gesprächen zuversichtlich, dass auch die 18 Felbermayr-Mitarbeiter aus Haskovo die Übersiedelung mittragen und dem Unternehmen treu bleiben. Somit ist Felbermayr dann mit rund einem Dutzend Kränen mit Traglasten von bis zu 250 Tonnen und 41 Mitarbeitern in der zweitgrößten Stadt Bulgariens tätig.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 77 Standorten in 18 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 3.000 Fachkräfte, welche 2021 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 552 Millionen Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Felbermayr übernimmt 50% an Rijnmond Logistics

27. Juli 2023



Horst Felbermayr freut sich über den persönlichen Besuch der beiden Geschäftsführer Cees van Putten (li) und Gerrit Drenth von Rijnmond Logistics Beheer BV

Die Felbermayr-Gruppe übernimmt 50% an der niederländischen Rijnmond Logistics Beheer mit Sitz in Papendrecht. Künftig ist eine enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt geplant.



Das Unternehmen sei als Full-Service-Logistikdienstleister bestens etabliert. Künftig soll es mit dem Felbermayr-Tochterunternehmen **Haeger & Schmidt Logistics (HSL)** eng zusammenarbeiten und mit einem Zuwachs an Flexibilität Kundenbedürfnisse noch besser erfüllen, teilte Felbermayr mit.

Für Horst Felbermayr, CEO der gleichnamigen Holding, bedeutet der Zukauf von Anteilen an Rijnmond einen logischen Schritt zur Expansion in der Schifffahrtslogistik: Das stärkt unsere Position in der Branche enorm.«

Bereits 2013 war das in Duisburg ansässige Unternehmen Haeger & Schmidt Logistics mit den Kernkompetenzen in den Bereichen Inland Navigation, Short Sea, Intermodal, Port Logistics sowie Projects, Shipping & Forwarding und iCargo Solutions übernommen worden. Mit 250 Mitarbeitern an zwölf Standorten in Europa sowie 250 Mio. € Umsatz zählt HSL zu einem führenden Anbieter von Logistiklösungen im europäischen Binnenwasserstraßennetz.

»Wir freuen uns über die Entscheidung, in Rijnmond Logistics zu investieren und damit den Ausbau der Haeger & Schmidt-Gruppe voranzutreiben«, sagt CEO Heiko Brückner. Das Team unter der Leitung von Cees van Putten stelle eine bedeutende Ergänzung dar.

Mit Rijnmond steigt Befrachtungskapazität

Ergänzend zur Zentrale in Papendrecht unweit von Rotterdam betreibt das Rijnmond mit 40 Mitarbeitern noch einen weiteren Standort in Schengen in Luxemburg. Bei zwei eigenen Koppelverbänden und einem Motorschiff sowie etwa 20 Partikulieren und Charterschiffen liegt die Befrachtungskapazität bei etwa 79.000 t und das jährliche Transportvolumen bei rund 4 Mio. t. Befrachtet werden vorwiegend der Rhein und seine Nebenflüsse.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 77 Standorten in 18 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 3.000 Fachkräfte, welche 2022 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 677 Mio. € erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Felbermayr übernimmt 50 Prozent an Rijnmond Logistics

28. Juli 2023, 10:20 Uhr



2
Bilder

Cees van Putten (Rijnmond Logistics Beheer BV), Horst Felbermayr (Felbermayr Holding) und Gerrit Drenth (Rijnmond Logistics Beheer BV).
Foto: Felbermayr hochgeladen von [Anna Kirschner](#)

Ab 1. Oktober hält die Welser Firma Felbermayr 50 Prozent am niederländischen Binnenschiffahrtsunternehmen „Rijnmond Logistics Beheer BV“. Somit wird das Unternehmen künftig mit der Felbermayr Tochterfirma „Haeger & Schmidt Logistics“ eng zusammenarbeiten.

WELS. Für Horst Felbermayr, CEO der gleichnamigen Holding bedeutet der Zukauf von Anteilen an der Rijnmond Logistics einen weiteren logischen Schritt zur Expansion in der Schifffahrtslogistik: „Die strategische Beteiligung an Rijnmond Logistics und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics erweitern unser Serviceportfolio beträchtlich und stärken unsere Position in der Branche enorm.“ Für Heiko Brückner als CEO von Haeger & Schmidt Logistics ist die Beteiligung ein Vertrauensbeweis für zehn Jahre erfolgreiche Partnerschaft mit Felbermayr. Weiters stünden für ihn die Menschen im Mittelpunkt: „Durch deren Know-how und die enge Zusammenarbeit können wir unseren Kunden ein noch breiteres und leistungsfähigeres Angebot in der Binnenschiffahrtslogistik bieten.“

Über Felbermayr Holding GmbH

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels ist mit 77 Standorten in 18 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 3.000 Fachkräfte. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifhandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Über Rijnmond Logistics Beheer BV

Neben der Zentrale in Papendrecht betreibt Rijnmond Logistics Beheer BV einen Standort in Schengen. Insgesamt beschäftigt die Firma 40 Mitarbeiter. Der Binnenschiffahrtslogistik-Anbieter verfügt über zwei eigene Koppelverbände und ein Motorschiff sowie weitere 20 Mietschiffe und festfahrende Partikuliere.

Felbermayr expandiert in der Binnenschifffahrt



Horst Felbermayr freut sich über den persönlichen Besuch der beiden Geschäftsführer aus den Niederlanden. V. l. n. r.: Cees v...

WELS. Es geht nur noch um formelle Zustimmungen. Mit 1. Oktober übernimmt die Felbermayr Holding 50 Prozent am niederländischen Binnenschifffahrtsunternehmen Rijnmond Logistics Beheer BV.

Das Unternehmen ist auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt als Full-Service Logistikiensleister bestens etabliert. Mit zwei eigenen Koppelverbänden und einem Motorschiff sowie etwa 20 Partikulieren und Charterschiffen verfügt Rijnmond Logistics über eine Befrachtungskapazität von 79.000 Tonnen. Mit insgesamt 40 Mitarbeitern erwirtschaftete das Unternehmen zuletzt einen Jahresumsatz von mehr als 40 Millionen Euro.

Für Horst Felbermayr, CEO der gleichnamigen Holding bedeutet der Zukauf von Anteilen an der Rijnmond Logistics einen weiteren logischen Schritt zur Expansion in der Schifffahrtslogistik: „Die strategische Beteiligung an Rijnmond Logistics und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics erweitern unser Serviceportfolio beträchtlich und stärken unsere Position in der Branche enorm“. Bereits 2013 hat Felbermayr das in Duisburg ansässige Unternehmen Haeger & Schmidt Logistics übernommen. Mit 250 Mitarbeitern an zwölf Standorten in ganz Europa sowie 250 Millionen Euro Umsatz zählt dieses zu einem der führenden Anbieter von Logistikkösungen im europäischen Binnenwasserstraßennetz.

28.07.2023

Felbermayr investiert in Benelux

: Die Felbermayr Holding will mit Wirkung vom 1. Oktober 2023 50 Prozent am niederländischen Binnenschiffahrtsunternehmen **Rijnmond Logistics Beheer** BV mit Sitz in Papendrecht übernehmen. Allerdings müssen die Wettbewerbsbehörden noch grünes Licht geben. Details zur Transaktion wurden nicht genannt.

Rijnmond ist Full-Service-Logistikdienstleister in der Binnenschiffahrt und soll künftig eng mit der Felbermayr-Tochter **Haeger & Schmidt Logistics (HSL)** zusammenarbeiten, welche der österreichische Konzern vor zehn Jahren **übernommen hatte**. HSL beschäftigt 250 Mitarbeiter an zwölf Standorten in ganz Europa und erwirtschaftet 250 Millionen Euro Umsatz.

Horst Felbermayr, CEO der gleichnamigen Holding, erklärt: „Die strategische Beteiligung an Rijnmond Logistics und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics erweitern unser Serviceportfolio beträchtlich und stärken unsere Position in der Branche enorm.“ HSL-Chef **Heiko Brückner** sagt: „Wir freuen uns über die Entscheidung, in Rijnmond Logistics zu investieren und damit den Ausbau der Haeger & Schmidt-Gruppe voranzutreiben. Das Team unter der Leitung von Cees van Putten stellt **eine bedeutende Ergänzung** für uns dar.“



Cees van Putten von Rijnmond Logistics, Horst Felbermayr und Gerrit Drenth von Rijnmond Logistics (v.l.)

Cees van Putten, Geschäftsführer von Rijnmond Logistics verfügt über 30 Jahre Erfahrung in der Schifffahrtslogistik. Er meint: „Durch die Partnerschaft mit Felbermayr und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics eröffnen sich neue Möglichkeiten und Synergien, um unseren Kunden noch bessere und effizientere Lösungen zu bieten.“

Ergänzend zur Zentrale in Papendrecht unweit von Rotterdam betreibt das Unternehmen mit 40 Mitarbeitern noch einen weiteren Standort in **Schengen, Luxemburg**. Mit zwei eigenen Koppelverbänden und einem Motorschiff sowie etwa 20 Partikulieren und Charterschiffen verfügt Rijnmond Logistics über eine Befrachtungskapazität von 79.000 Tonnen. Der Jahresumsatz lag bei gut 40 Millionen Euro.

Felbermayr to take Rijnmond Logistics stake

Austria-headquartered Felbermayr will acquire a 50 percent stake in the Dutch inland shipping company Rijnmond Logistics Beheer, which is based in Papendrecht.



From left to right: Cees van Putten (Rijnmond Logistics Beheer BV), DI Horst Felbermayr (Felbermayr Holding), Gerrit Drenth (Rijnmond Logistics Beheer BV)

Subject to formal approvals, the deal could be finalised on October 1, 2023. The intention is for increased cooperation with **Felbermayr's** subsidiary **Haeger & Schmidt Logistics**, which specialises in inland navigation, shortsea, intermodal and port logistics, as well as projects, shipping and forwarding.

Felbermayr took over Haeger & Schmidt Logistics back in 2013. For **Horst Felbermayr**, ceo of the holding company, the acquisition of shares in **Rijnmond Logistics** represents a further logical step towards expansion in shipping logistics. "The strategic investment in Rijnmond Logistics and the close cooperation with Haeger & Schmidt Logistics expands our service portfolio considerably and strengthens our position in the industry enormously," he said.

Haeger & Schmidt Logistics ceo **Heiko Brückner** added: "We are delighted with the decision to invest in Rijnmond Logistics and thus drive forward the expansion of the Haeger & Schmidt Group. The team led by **Cees van Putten** [managing director] is a significant addition for us. Thanks to their expertise and the close cooperation, we can offer our customers an even broader and more efficient range of services in inland waterway logistics."

In addition to its headquarters in Papendrecht, the company operates another site in Schengen. With two of its own coupled push-tow combinations and one motor vessel, as well as around 20 independently owned vessels and charter vessels, Rijnmond Logistics has a chartering capacity of 79,000 tonnes.



Felbermayr beteiligt sich an Rijnmond Logistics Beheer

Die Geschäftsführer der niederländischen Rijnmond Logistics Beheer, Cees van Putten (links) und Gerrit Drenth (rechts), zu Besuch bei Horst Felbermayr (Mitte) in dessen Firmenzentrale in Österreich. (Foto: Felbermayr Holding)

27. Juli 2023

Die österreichische Felbermayr Holding beteiligt sich zum 1. Oktober 2023 - vorbehaltlich formeller Zustimmung - mit 50 Prozent am niederländischen Binnenschiffahrtsunternehmen Rijnmond Logistics Beheer BV mit Sitz in Papendrecht nahe Rotterdam. Es soll künftig eng mit dem Felbermayr-Tochterunternehmen Haeger & Schmidt Logistics zusammenarbeiten, das seit zehn Jahren zur Holding gehört und neben Binnenschiffdienstleistungen auch Umschlag und multimodale Transporte anbietet.

Für Felbermayr bedeutet der Zukauf einen weiteren Schritt bei der Expansion in der Schifffahrtslogistik, heißt es in der Mitteilung von Donnerstag. „Die strategische Beteiligung an Rijnmond Logistics und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics erweitern unser Serviceportfolio beträchtlich und stärken unsere Position in der Branche enorm“, wird CEO Horst Felbermayr zitiert.

Expansion & Synergien

„Durch die Partnerschaft mit Felbermayr und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics eröffnen sich neue Möglichkeiten und Synergien, um unseren Kunden noch bessere und effizientere Lösungen zu bieten“, sagt Cees van Putten, der Geschäftsführer der niederländischen Rijnmond Logistics.

Nach Angaben der Mitteilung hat die Binnenschiffsreederei mit zwei eigenen Koppelverbänden sowie Charterschiffen eine Befrachtungskapazität von 79.000 Tonnen. Zuletzt machte das Unternehmen, das 40 Mitarbeiter beschäftigt, einen Jahresumsatz von mehr als 40 Millionen Euro. Haeger & Schmidt Logistics hat 250 Mitarbeiter und setzte zuletzt 250 Millionen Euro um. Die Felbermayr Holding ist neben dem maritimen Dienstleistungssektor auch in den Bereichen Bauwesen und Transport- und Hebeteknik aktiv. (alb)

Felbermayr beteiligt sich an Rijnmond Logistics



Von links: Cees van Putten (Rijnmond Logistics Beheer BV), Horst Felbermayr (Felbermayr Holding), Gerrit Drenth (Rijnmond Logistics Beheer BV)

© Foto: Felbermayr

Mit Wirkung vom 1. Oktober 2023 erwirbt die Felbermayr-Holding 50 Prozent am niederländischen Binnenschiffahrtsunternehmen Rijnmond Logistics Beheer BV mit Sitz in Papendrecht.

Wie der österreichische Schwergutspezialist mitteilte, ist das niederländische Unternehmen auf dem Gebiet der [Binnenschifffahrt](#) als Full-Service Logistikdienstleister bestens etabliert. „Somit wird es künftig mit dem Felbermayr-Tochterunternehmen Haeger & Schmidt Logistics eng zusammenarbeiten und so mit einem Zuwachs an Flexibilität Kundenbedürfnisse noch besser erfüllen“, hieß es. Für CEO Horst Felbermayr bedeutet der Zukauf von Anteilen an der Rijnmond Logistics einen weiteren logischen Schritt zur Expansion in der Schifffahrtslogistik: „Die strategische Beteiligung an Rijnmond Logistics und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics erweitern unser Serviceportfolio beträchtlich und stärken unsere Position in der Branche enorm.“

Für Heiko Brückner als CEO von Haeger & Schmidt Logistics (HSL) ist die Beteiligung ein Vertrauensbeweis für zehn Jahre erfolgreiche Partnerschaft mit Felbermayr: „Wir freuen uns über die Entscheidung, in Rijnmond Logistics zu investieren und damit den Ausbau der Haeger & Schmidt-Gruppe voranzutreiben. Das Team unter der Leitung von Cees van Putten stellt eine bedeutende Ergänzung für uns dar.“

Cees van Putten, Geschäftsführer von Rijnmond Logistics, verfügt über 30 Jahre Erfahrung in der Schifffahrtslogistik. Ergänzend zur Zentrale in Papendrecht unweit von Rotterdam betreibt das Unternehmen mit 40 Mitarbeitern noch einen weiteren Standort in Schengen (Luxemburg). Der Jahrumsatz wird mit 40 Millionen Euro beziffert. Mit zwei eigenen Koppelverbänden und einem Motorschiff sowie etwa 20 Partikulieren und Charterschiffen verfügt Rijnmond Logistics über eine Befrachtungskapazität von 79.000 Tonnen. Befrachtet werden vorwiegend der [Rhein](#) und seine Nebenflüsse.

Für Van Putten sei die Beteiligung eine entscheidend positive Neuausrichtung seines Unternehmens: „Durch die Partnerschaft mit Felbermayr und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics eröffnen sich neue Möglichkeiten und Synergien, um unseren Kunden noch bessere und effizientere Lösungen zu bieten.“ Beispielhaft dafür seien das HSL-Logistikzentrum in Duisburg mit beheizter Stahlhalle, sowie die Felbermayr-Hafenterminals in Krefeld am Rhein, Linz an der [Donau](#) sowie in Wien/Albern. (pm/roe)

AUS DEN UNTERNEHMEN, WASSERSTRASSEN

FELBERMAYR BETEILIGT SICH AN RIJNMOND LOGISTICS BEHEER BV

🕒 JULI 29, 2023 👤 AF-REDAKTEUR 💬 SCHREIBE EINEN KOMMENTAR



Vorbehaltlich formeller Zustimmungen hält die Felbermayr Holding mit Wirkung vom 1. Oktober 2023 50 Prozent am niederländischen Binnenschiffahrtsunternehmen Rijnmond Logistics Beheer BV mit Sitz in Papendrecht. Das Unternehmen ist auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt als Full-Service Logistikdienstleister bestens etabliert. Somit wird es künftig mit dem Felbermayr Tochterunternehmen Haeger & Schmidt Logistics eng zusammenarbeiten und so mit einem Zuwachs an Flexibilität Kundenbedürfnisse noch besser erfüllen.

Bereits 2013 hat der international tätige Full-Service-Schwergutlogistiker Felbermayr das in Duisburg ansässige Unternehmen Haeger & Schmidt Logistics mit den Kernkompetenzen in den Bereichen Inland Navigation, Short Sea, Intermodal, Port Logistics sowie Projects, Shipping & Forwarding und iCargo Solutions übernommen. Mit 250 Mitarbeitern an zwölf Standorten in ganz Europa sowie 250 Millionen Euro Umsatz zählt dieses zu einem der führenden Anbieter von Logistiklösungen im europäischen Binnenwasserstraßennetz.

Für Horst Felbermayr, CEO der gleichnamigen Holding bedeutet der Zukauf von Anteilen an der Rijnmond Logistics einen weiteren logischen Schritt zur Expansion in der Schifffahrtslogistik: „Die strategische Beteiligung an Rijnmond Logistics und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics erweitern unser Serviceportfolio beträchtlich und stärken unsere Position in der Branche enorm“

Für Heiko Brückner als CEO von Haeger & Schmidt Logistics (HSL) ist die Beteiligung ein Vertrauensbeweis für zehn Jahre erfolgreiche Partnerschaft mit Felbermayr: „Wir freuen uns über die Entscheidung in Rijnmond Logistics zu investieren und damit den Ausbau der Haeger & Schmidt-Gruppe voranzutreiben. Das Team unter der Leitung von Cees van Putten stellt eine bedeutende Ergänzung für uns dar.“ Weiters stünden für ihn die Menschen im Mittelpunkt: „Durch deren Know-how und die enge Zusammenarbeit können wir unseren Kunden ein noch breiteres und leistungsfähigeres Angebot in der Binnenschiffahrtslogistik bieten.“

Cees van Putten, Geschäftsführer von Rijnmond Logistics verfügt über 30 Jahre Erfahrung in der Schifffahrtslogistik. Ergänzend zur Zentrale in Papendrecht unweit von Rotterdam betreibt das Unternehmen mit 40 Mitarbeitern noch einen weiteren Standort in Schengen (LU).

Mit zwei eigenen Koppelverbänden und einem Motorschiff sowie etwa 20 Partikulieren und Charterschiffen verfügt Rijnmond Logistics über eine Befrachtungskapazität von 79.000 Tonnen. Für Van Putten sei die Beteiligung eine entscheidend positive Neuausrichtung seines Unternehmens: „Durch die Partnerschaft mit Felbermayr und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics eröffnen sich neue Möglichkeiten und Synergien, um unseren Kunden noch bessere und effizientere Lösungen zu bieten.“ Beispielhaft dafür seien das HSL-Logistikzentrum in Duisburg mit beheizter Stahlhalle, sowie die Felbermayr Hafenterminals in Krefeld am Rhein, Linz an der Donau sowie in Wien/Albern. Dank der Felbermayr-Philosophie der drei Verkehrswege verfügen alle Standorte über Schienen- und Straßenanbindung. Umfassende Lagermöglichkeiten erweitern das Angebot von dem künftig auch das niederländische Binnenschiffahrtsunternehmen profitieren wird.

Neben der Zentrale in Papendrecht (NL) betreibt **Rijnmond Logistics Beheer BV** einen Standort in Schengen (LU). Mit insgesamt 40 Mitarbeitern erwirtschaftete das Unternehmen zuletzt einen Jahresumsatz von mehr als 40 Millionen Euro. Der renommierte Anbieter von Binnenschiffahrtslogistik verfügt über zwei eigene Koppelverbände und ein Motorschiff sowie weitere 20 Mietschiffe und festfahrende Partikuliere. Das ergibt ein Fassungsvermögen von 79.000 Tonnen und ein jährliches Transportvolumen von vier Millionen Tonnen. Befrachtet werden vorwiegend der Rhein und seine Nebenflüsse. www.rijnmondlogistics.nl

Als führender Anbieter in mehrfachen Logistiksektoren navigiert die **Haeger & Schmidt Logistics GmbH** (HSL) den Großteil des europäischen Binnenwasserstraßennetzes. Mit den Divisionen Inland Navigation, Short Sea, Intermodal, Port Logistics sowie Projects, Shipping & Forwarding und iCargo Solutions bietet HSL maßgeschneiderte, globale Logistiklösungen. Zuletzt erwirtschaftete die Haeger & Schmidt-Gruppe mit 250 Mitarbeitern und zwölf Standorten einen Jahresumsatz von 250 Millionen Euro.

www.haegerundschmidt.com

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 77 Standorten in 18 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 3.000 Fachkräfte, welche 2022 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 677 Millionen Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Quelle und Foto: Felbermayr: „Volle Kraft voraus“, war das Motto des Besuchs der künftigen Partner in der Felbermayr Zentrale in Wels. I. n. r.: Prok. Mag. Thomas Schimpfhuber – Leitung Recht und Immobilien (Felbermayr Holding GmbH), Stefan Hütten – Chief Development Officer (Haeger & Schmidt Logistics GmbH), Peter Sauer – Consulting (Haeger & Schmidt Logistics GmbH), CEO Heiko Brückner (Haeger & Schmidt Logistics GmbH), CEO Cees van Putten – Managing Director (Rijnmond Logistics Beheer BV), CEO DI Horst Felbermayr (Felbermayr Holding GmbH), Gerrit Drenth – Managing Director (Rijnmond Logistics Beheer BV), CFO Dipl.-Kfm. Per Nyström, (Haeger & Schmidt Logistics GmbH), Managing Director Ing. Mag. Peter Stöttinger, (Felbermayr Transport- und Hebetchnik GmbH & Co KG), Dr. Alexander Kücher, LL.B. – Finanzmanagement (Felbermayr Holding GmbH)

Felbermayr beteiligt sich an niederländischem Binnenschiffahrts-Unternehmen

Vorbehaltlich formeller Zustimmungen hält die Felbermayr Holding mit Wirkung vom 1. Oktober 2023 50 Prozent am niederländischen Binnenschiffahrts-Unternehmen Rijnmond Logistics Beheer BV mit Sitz in Papendrecht. Das Unternehmen ist auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt als Full-Service-Logistikdienstleister bestens etabliert. Künftig wird es eng mit dem Felbermayr-Tochterunternehmen Haeger & Schmidt Logistics zusammenarbeiten und damit flexibler auf die Kundenbedürfnisse eingehen können.

Bereits 2013 hatte der international tätige Full-Service-Schwergutlogistiker Felbermayr das in Duisburg ansässige Unternehmen Haeger & Schmidt Logistics mit den Kernkompetenzen in den Bereichen Inland Navigation, Short Sea, Intermodal, Port Logistics sowie Projects, Shipping & Forwarding und iCargo Solutions übernommen. Mit 250 Mitarbeitern an zwölf Standorten in ganz Europa sowie 250 Millionen Euro Umsatz zählt dieses zu einem der führenden Anbieter von Logistiklösungen im europäischen Binnenwasserstraßennetz.

Auf Wachstumskurs

Für Horst Felbermayr, CEO der gleichnamigen Holding, bedeutet der Zukauf von Anteilen an der Rijnmond Logistics einen weiteren logischen Schritt zur Expansion in der Schiffahrtslogistik: „Die strategische Beteiligung an Rijnmond Logistics und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics erweitern unser Serviceportfolio beträchtlich und stärken unsere Position in der Branche enorm.“



„Volle Kraft voraus“ war das Motto des Besuchs der künftigen Partner in der Felbermayr-Zentrale in Wels (v.l.n.r.): Thomas Schimpfhuber (Leitung Recht und Immobilien Felbermayr Holding), Stefan Hütten (CDO Haeger & Schmidt Logistics), Peter Sauer (Consulting Haeger & Schmidt Logistics), Heiko Brückner (CEO Haeger & Schmidt Logistics), Cees van Putten (CEO Rijnmond Logistics Beheer BV), Horst Felbermayr (CEO Felbermayr Holding), Gerrit Drenth (Managing Director Rijnmond Logistics Beheer BV), Per Nyström (CFO Haeger & Schmidt Logistics), Peter Stöttinger (Managing Director Felbermayr Transport- und Hebeteknik GmbH & Co. KG) und Alexander Kücher (Finanzmanagement Felbermayr Holding).



Horst Felbermayr (Mitte) freut sich über den persönlichen Besuch der beiden Geschäftsführer aus den Niederlanden Cees van Putten (li.) und Gerrit Drenth (re).

Breiteres und leistungsfähigeres Angebot

Für Heiko Brückner als CEO von Haeger & Schmidt Logistics (HSL) ist die Beteiligung ein Vertrauensbeweis für zehn Jahre erfolgreiche Partnerschaft mit Felbermayr: „Wir freuen uns über die Entscheidung, in Rijnmond Logistics zu investieren und damit den Ausbau der Haeger & Schmidt-Gruppe voranzutreiben. Das Team unter der Leitung von Cees van Putten stellt eine bedeutende Ergänzung für uns dar.“ Weiters stünden für ihn die Menschen im Mittelpunkt: „Durch deren Know-how und die enge Zusammenarbeit können wir unseren Kunden ein noch breiteres und leistungsfähigeres Angebot in der Binnenschiffahrtslogistik bieten.“

Rijnmond Logistics profitiert von Synergien

Cees van Putten, Geschäftsführer von Rijnmond Logistics, verfügt über 30 Jahre Erfahrung in der Schifffahrtslogistik. Ergänzend zur Zentrale in Papendrecht unweit von Rotterdam betreibt das Unternehmen mit 40 Mitarbeitern noch einen weiteren Standort in Schengen (LU). Mit zwei eigenen Koppelverbänden und einem Motorschiff sowie etwa 20 Partikulieren und Charterschiffen verfügt Rijnmond Logistics über eine Befrachtungskapazität von 79.000 Tonnen. Für Van Putten sei die Beteiligung eine entscheidend positive Neuausrichtung seines Unternehmens: „Durch die Partnerschaft mit Felbermayr und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics eröffnen sich neue Möglichkeiten und Synergien, um unseren Kunden noch bessere und effizientere Lösungen zu bieten.“ Beispielhaft dafür seien das HSL-Logistikzentrum in Duisburg mit beheizter Stahlhalle sowie die Felbermayr Hafenterminals in Krefeld am Rhein, Linz an der Donau und in Wien/Albern. Dank der Felbermayr-Philosophie der drei Verkehrswege verfügen alle Standorte über Schienen- und Straßenanbindung. Umfassende Lagermöglichkeiten erweitern das Angebot, von dem künftig auch das niederländische Binnenschiffahrtsunternehmen profitieren wird.

SITE REPORT

At 55 kilometres, the longest underground railway connection in the world is being built under the Brenner Pass. The Brenner Pass is a mountain pass on the border between Italy and Austria through the Alps mountains.

Early in 2023 Felbermayr transported two new tunnel boring machines (TBM) there and then assembled and installed them. The first part of the journey was relatively easy, by road above ground, early in 2023.

What followed was much more complicated. Driving the components, which weighed up to 270 tonnes, through sometimes very sloping and narrow tunnels underground to the assembly caverns was another thing altogether. On arrival the company then went on to assemble them.

The route from the temporary construction site, south and above Innsbruck in Austria, to the underground assembly caverns, was only six kilometres but it was challenging. It runs all the way in tunnels, three kilometres of which have a gradient as much as 12 per cent. Gaining traction is made difficult by the constantly wet mountain road surfaces.

BRAKING ON THE LIMIT

"For these transports we used self-propelled modular transporter (SPMT) from Scheuerle with six, ten or twelve axles," explains Markus Meusburger, project manager and department manager at Felbermayr transport and lifting technology in the town of Lauterach.

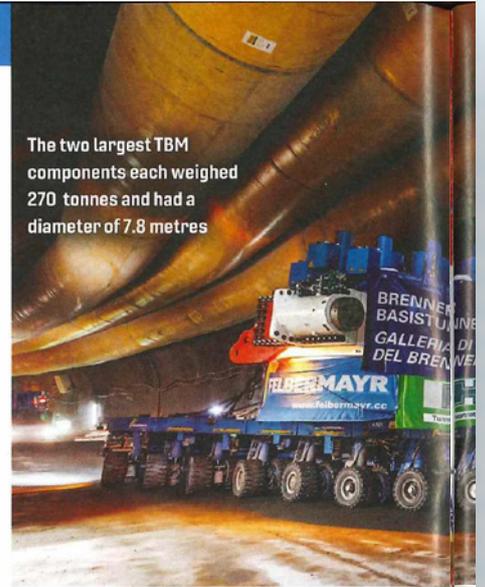
The twelve axle units were used for the two largest TBM components, weighing 270 tonnes each and with a diameter of 7.8 metres. These components were pre-assembled on the floor of the hall.

"With a total weight of almost 300 tonnes and the steep incline, we have come to the limits of the brakes. To be able to carry out these transports safely in any case, we have used a four-axle heavy-duty tractor as an extra braking vehicle. It took us about three hours for the first three kilometres with the steep incline, and five for the entire route," Meusburger continues.

EXACT MANOEUVRES

With around 30 transport loads per TBM, narrow junctions also had to be negotiated by each truck. "Manoeuvring with centimetre precision was necessary

The two largest TBM components each weighed 270 tonnes and had a diameter of 7.8 metres

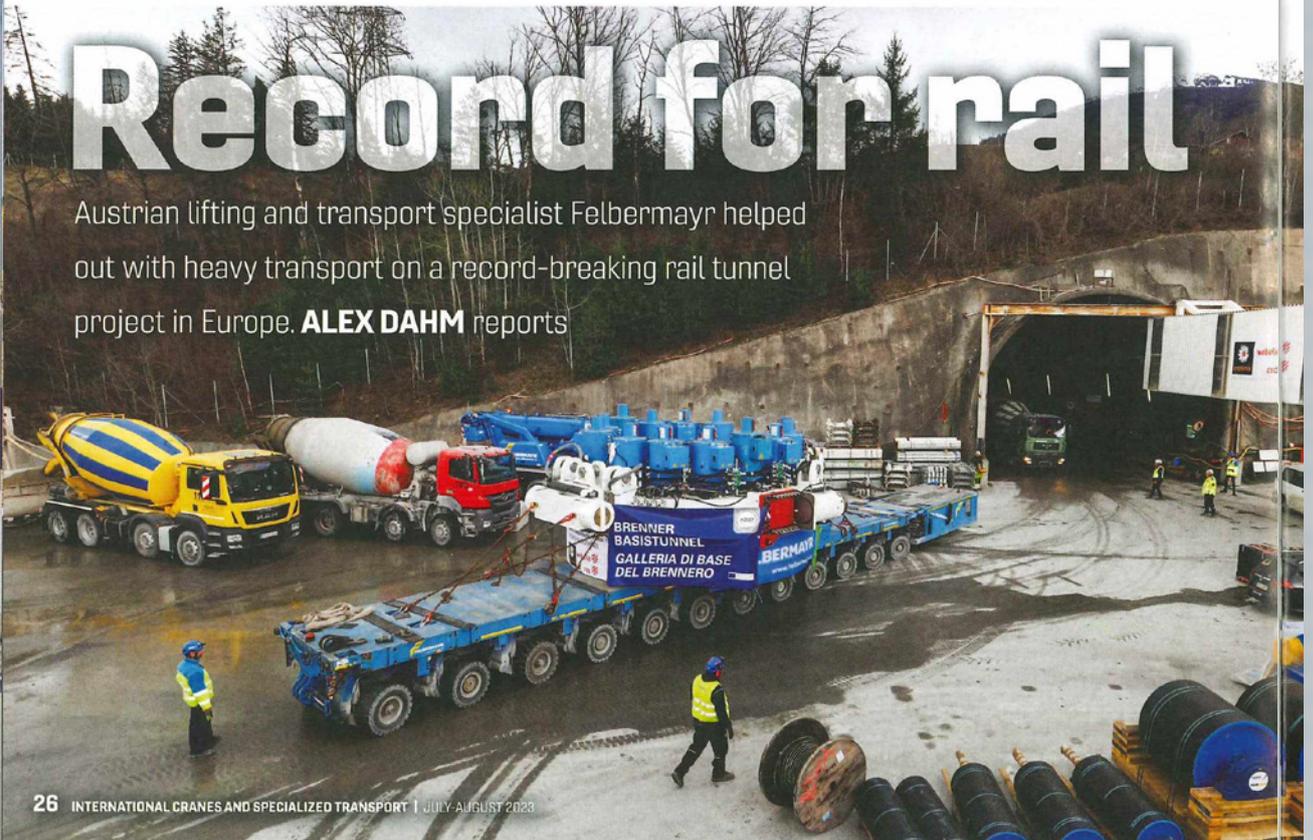


there, and that was probably the greatest challenge," says Meusburger.

Where some of the TBM components were less heavy many were still bulky. "Parts of the so-called trailer are 15 metres long, 4 metres wide and 4 metres high. Because it got very narrow towards the tunnel ceiling, one employee spent five hours sitting on the load to be able to instruct his colleague who was driving the

Record for rail

Austrian lifting and transport specialist Felbermayr helped out with heavy transport on a record-breaking rail tunnel project in Europe. **ALEX DAHM** reports



SITE REPORT



example, the mechanism to transport the spoil, electrical power transformers and controls, water pipes, a compressed air system, plus the materials used to finish or line the tunnel.

INITIAL DELIVERY

As mentioned above, the initial part of the transport by road and above ground was relatively easy but still an extensive undertaking. "From the TBM manufacturer Herrenknecht in Schwanau in Baden-Württemberg (Germany), 97 road transports were required for one tunnel boring machine alone, and another 30 for the trailer, produced in Slovakia," explains Meusburger.

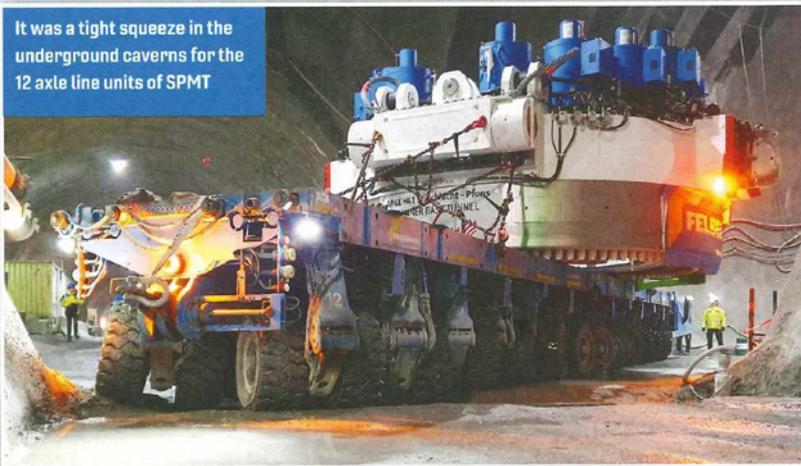
Handling the parts on the construction site was also done using a range of heavy cranes, co-ordinated by Felbermayr Transport- und Hebetchnik from the City of Wörgl in the Austrian Tirol. Felbermayr also employed some of its forklifts on the job.

At the end of May Felbermayr completed the project by transporting two railway locomotives. Each weighed around 40 tonnes and was transported on SPMT to the underground transshipment point.

YEARS IN PLANNING

Meusburger spent years preparing for this project. "We drew up route studies, identified numerous transport routes and were able to finalise the project with the client in late 2022." ■

It was a tight squeeze in the underground caverns for the 12 axle line units of SPMT



Preparing to enter the tunnels for the descent into the Austrian Alps



self-propelled vehicle in detail"

In addition to the big special transport loads, there were many more journeys using smaller vehicles for small parts.

PUTTING THEM TOGETHER

In the large assembly caverns, the parts were unloaded from the SPMT using a 1,000 tonne capacity telescopic hydraulic lifting gantry. This was supplied by Felbermayr subsidiary Wimmer Maschinentransporte. Following unloading the components were turned and set in their assembly positions.

Individual parts were gradually assembled to form a large whole. Crowning glory was the TBM's 250 tonne cutter head with a diameter of 10.7 metres.

Assembled as one piece each of the two identical TBMs weighs 2,000 tonnes. That includes the 'trailer' or tail section which carries the machine's infrastructure, for



After the tricky transport Felbermayr also assembled the TBM. Here the cutter head has been tilted up to vertical with the help of telescopic hydraulic lifting gantries

Viadonau tauft neues, umweltfreundliches Arbeitsschiff

24. August 2023



Das neue Arbeitsschiff der österreichischen Wasserstraßengesellschaft Viadonau wird mit nachhaltigem Pflanzenöl betrieben. Zu den Arbeitsaufgaben der »Bad Deutsch-Altenburg«, die in Erlenbach in Deutschland gebaut wurde, werden Wartung und Kennzeichnung der Wasserstraße gehören



Mit ihren rund 22 m Länge, 5,6 m Breite und zwei Maschinen zu je 259 kW Leistung ist die »Bad Deutsch-Altenburg« ein Vorzeigeschiff in Sachen umweltfreundliche Schifffahrt: Die Schiffsmotoren genügen den aktuell strengsten Abgasemissionsvorschriften der EU (Stufe V) und sind mit Katalysatoren und Partikelfiltern ausgestattet. Desweiteren können die Motoren auch mit alternativen dieselähnlichen Kraftstoffen betrieben werden.

So plant Viadonau den Einsatz von nachhaltigem hydriertem Pflanzenöl HVO, wodurch sich Einsparungen von Treibhausgas-Emissionen von bis zu 90 % im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen erzielen lassen sollen. Zusätzliche Energieeinsparungen ergeben sich den Angaben zufolge durch die Anordnung der Propeller in Düsen, die Nutzung der Abgaswärme für Heizung und eine Kraftstoffverbrauchsmessung für energieeffizientes Fahren.

Zu den Arbeitsaufgaben der auf der Erlenbacher Schiffswerft in Deutschland gebauten »Bad Deutsch-Altenburg« gehören Wartung und Kennzeichnung der Wasserstraße. Mit Hilfe des Schiffes werden beispielsweise moderne, fernüberwachte Bojen in der Donau ausgesetzt, welche die Schifffahrtsrinne ausweisen. Seinen Namen erhielt das Schiff nach dem Heimathafen im Servicecenter Carnuntum im niederösterreichischen Bad Deutsch-Altenburg.

»Umweltfreundliche Antriebsformen sind auch in der Schifffahrt unerlässlich, denn sie können uns beim Erreichen unserer Klimaziele helfen. Gerade im Verkehr liegt ein wichtiger Hebel zu mehr Klimaschutz: Mit vielen, auch kleinen Maßnahmen können wir in Summe große Mengen an Treibhausgasemissionen und Energie einsparen. viadonau prüft laufend neue Entwicklungen auf diesem Gebiet, und kann mit der Entwicklung des neuen Arbeitsschiffes nun Vorbild für andere Wasserstraßengesellschaften sein. Ich freue mich, dass die viadonau-Flotte durch das neue Arbeitsschiff hier im wahrsten Sinne des Wortes ordentlich Schubkraft in Richtung Klimaschutz erhält«, sagte Österreichs Klimaschutzministerin Leonore Gewessler anlässlich der feierlichen Schiffstaufe am 21. August in Wien.

Für viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler ist klar: »Um Schiffsverkehr und Transporte auf der Donau nachhaltig gestalten zu können, braucht es jetzt Initiativen und Visionen. viadonau hat es sich zum Ziel gesetzt, den eigenen Schiffsfuhrpark weitgehend auf energieeffiziente Antriebe umzustellen. So gehen wir mit gutem Beispiel in Sachen „Emissionsfreier Schiffsverkehr“ voran und sind uns gleichzeitig unserer Verantwortung für den wunderbaren Fluss Donau bewusst.«



Martin Heying

Die Auftragsbücher der Erlenbacher Schiffswerft sind schon jetzt bis zum Sommer 2024 gefüllt.

Es gibt genug zu tun

Die Neubauten auf der Erlenbacher Schiffswerft sollen in diesem Jahr alle abgeschlossen werden. Die anstehenden Um- und Ausbauten sind nicht minder herausfordernd und komplex. Hinzu kommen zahlreiche Revisionen, Klasse-Arbeiten, Wartungen und Reparaturen.

Ende August verließ das 22 Meter lange und 5,4 Meter breite Bereisungs-, Vermessungs-, und Schubboot „Bad Deutsch-Altenburg“ die Werft, welche die Erlenbacher für die Viadonau bauten. Eigentlich war die Auslieferung schon für Ende 2022 geplant, doch die allgemeine angespannte Situation in Bezug auf Teile und Stahl machte diese Planung zunichte. Die „Bad Deutsch-Altenburg“ ist für die Viadonau ein Vorzeigeschiff in Sachen umweltfreundliche Schifffahrt: Die Stufe V Motoren mit je 259 kW Leistung genügen mit ihren Katalysatoren und Partikelfiltern den aktuell strengsten Abgasemissionsvorschriften der EU und können auch mit alternativen dieselähnlichen Kraftstoffen betrieben werden. So plant Viadonau den Einsatz von nachhaltigem hydriertem Pflanzenöl HVO Hydrotreated Vegetable Oil), wodurch sich Einsparungen von Treibhausgas-Emissionen

von bis zu 90 Prozent im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen erzielen lassen. Zusätzliche Energieeinsparungen ergeben sich durch die Anordnung der Propeller in Düsen, die Nutzung der Abgaswärme für Heizung und eine Kraftstoffverbrauchsmessung für energieeffizientes Fahren. Zu den Arbeitsaufgaben des neuen Schiffes, werden Wartung und Kennzeichnung der Wasserstraße gehören. Mit Hilfe der „Bad Deutsch-Altenburg“ werden beispielsweise hochmoderne, fernüberwachte Bojen in die Donau eingebracht, welche die Schifffahrtsrinne ausweisen. Seinen Namen erhielt das Schiff nach dem Heimathafen im Servicecenter Carnuntum im niederösterreichischen Bad Deutsch-Altenburg. Der Schiffsbau wurde im Rahmen eines Connecting Europe Facility (CEF) Projektes der EU „Fairway works! In the Rhine-Danube Corridor“ kofinanziert.



Martin Heying

Schiffbauingenieur Harald Hillmann vermisst die Position der Wohnung auf den OHF-Ponton.

SectionHeading 1_Zwischenüberschrift xxxxx

Das 20,65 Meter lange und 5,6 Meter breite Schubboot „ für die WSV Main ist derzeit noch in der Erprobungsphase und steht kurz vor der Auslieferung. Auch hier sorgte die Problematik mit der Verfügbarkeit der Materialien und Teile für eine Verzögerung, eigentlich sollte die Braubach die Werft schon im April verlassen haben. Wie auch die „Bad Deutsch-Altenburg“ ist die „Braubach“ mit zwei Scania DC09 ausgestattet.

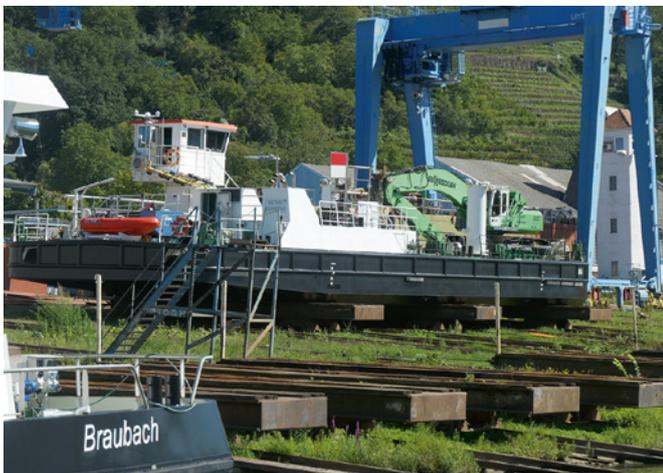
Der neue Arbeitsponton für den Wasserbauer OHF zeigt, dass die Verzögerungen im Maschinen- und Gerätebau nicht nur die Werften betrifft: Während der Ponton kurz vor der Fertigstellung steht, muss OHF auf den Sennebogen S6/100 noch warten. „Der Kran wird der größte im Maschinenpark von OHF sei, allerdings werden wir die Taufe Ende September wohl ohne das Gerät durchführen müssen“, vermutet Werfleiter Josef Honner, „spätestens in der ersten Oktoberwoche wird der Ponton Erlenbach verlassen, da wir dann dringend den Platz brauchen“, so Josef Honner weiter.

„Unsere Auftragsbücher sind gut gefüllt. Zulieferverzögerungen und Fachkräftemangel machen uns allerdings zu schaffen. Vor allem engagierte Metallbauer finden bei uns derzeit einen gut bezahlten, abwechslungsreichen Job.“



Martin Heying

Die Wohnung ist schon fertig und muss noch auf den OHF-Ponton gehoben werden.



Martin Heying

Beim Arbeitsboot „Hai“ mussten Antrieb und Hydraulik gemacht werden.

Drei 60 Meter Schubleichter der Miltenberger Industriewerke kommen dann zwecks Gangbord- und Deckserhöhung nach Erlenbach. Der Verschrottung des „MS Werner“ folgte die Umstellung der Flotte verbunden mit einem neuen Konzept: „Die Industriewerke haben ein neues Schubboot in Dienst gestellt, welches sich mit einem Leichter zwischen der Be- und der neuen

Entladestelle bewegt. An den beiden Ladeorten liegt jeweils ein weiterer Leichter“, erläutert Josef Honner. Die Be- und Entladung der Leichter erfolgt voll automatisch.

Noch in diesem Jahr kommen auch mehrere Frachtschiffe, es beginnt mit dem Düseneinbau an einem 85-Meter Schiff, es folgen zwei 110 Meter Schiffe mit Ladeboden-Erneuerungen und bei einem der Schiffe bauen die Erlenbacher zudem ein neues Lukendach auf.

Beim Arbeitsboot „Hai“ der WSV Main mussten Antrieb und Hydraulik gemacht werden, auch dieses Boot wird die Helling rechtzeitig verlassen.

Für ein weiteres Projekt gewann die Erlenbacher Schiffswerft die Ausschreibung: Das Feuerlöschboot „Frankfurt“ braucht eine SUK-Erneuerung, verbunden mit Korrosionsschutzarbeiten und diversen Reparaturen. „Diese Arbeiten sind für Anfang 2024 vorgesehen“, berichtet Josef Honner.

Sodann werden zwei Schubleichter mit einer Länge von 76,50 Meter und einer Breite von 11,40 Meter der Waibel KG aus Gernsheim nach Erlenbach kommen, die je ein Verhaar-Bugstrahlruder bekommen verbunden mit einem 710 PS Scandiesel Motor.

„Wir sind schon jetzt bis zum Sommer 2024 mit Aufträgen versorgt“, sagt Josef Honner, „allerdings könnten wir noch Verstärkung für unsere Mannschaft gebrauchen“, so Josef Honner, der sich über Bewerbungen von Konstruktionsmechanikern, Schweißern und anderen Metallarbeitern freuen würde.

Martin Heying

Neuer Standort für zwei Firmen

Hagn Umwelttechnik und Domarin Tief-, Wasserbau und Schiffahrtsgesellschaft wollen Synergien nutzen und Mitarbeiter in der Region halten

Osterhofen. Mit Kunden, Lieferanten, Partnern, Politik, Geistlichkeit und Mitarbeitern hat die Felbermayr Gruppe am Dienstag die Eröffnung einer neuen Niederlassung in Osterhofen gefeiert: Im Donau-Gewerbepark ist ein Neubau für die Firmen Hagn Umwelttechnik und Domarin Tief-, Wasserbau und Schiffahrtsgesellschaft entstanden.

An fünf Standorten in Deutschland bietet die seit 2012 zur Felbermayr Gruppe gehörende Hagn Umwelttechnik Dienstleistungen im Deponie-, Wasser-, Beton- und Spezialtiefbau sowie Taucharbeiten für die Industrie. Zum Kerngeschäft des zertifizierten Entsorgungsbetriebs zählt die Verwertung und Entsorgung belasteter Materialien nach strengsten Auflagen, informierten Stefan Hielle, Technischer Geschäftsführer bei Felbermayr Bau, und Sandro Schieck, Bereichsleiter von Hagn Umwelttechnik.

Seit Mai 2022 agiert die Domarin Tief-, Wasserbau und Schiffahrtsgesellschaft unter dem Dach der Felbermayr-Group. Mit rund 50 schwimmenden Einheiten wie Schubschiffen, Baggerpontons, Schubleichtern und Seilbaggern ist Domarin auf Wasserstraßen in Deutschland und Österreich tätig. Erfahrene Mitarbeiter ermöglichen die Abwicklung des gesamten Leistungsspektrums von Tief- und Wasserbauarbeiten über Nassbaggerungen, Deckwerksarbeiten, Leichterungen sowie Hebe- und Bergearbeiten bei Havarien, führte Technischer Bereichsleiter Jörg Hesselink aus. Aktuell sind die Unternehmen auf Baustellen an der Staufstufe Kachlet, im Hafen Straubing sowie an der Deponie Nord-West bei München. Die Felbermayr Gruppe ist ein Familienunternehmen im österreichischen Wels mit insgesamt 3200 Mitarbeitern.

Während Domarin vorher in Vilshofen angesiedelt war, hatte sich Hagn Umwelttechnik in Hengersberg eingemietet. Der neue gemeinsame Standort wartet nun auf 10 500 Quadratmetern eine Halle mit Büros und Werkstätte sowie einer Freifläche auf. Der Neubau ermöglicht die Zusammenführung der beiden Firmen

mit Synergien, betonten die Bereichsleiter Hesselink und Schieck. Neben der guten Autobahn-Anbindung sei es wichtig, die Mitarbeiter aus der Region zu halten. Insgesamt sind hier 25 Mitarbeiter tätig.



Über den Neubau der Firmen Hagn Umwelttechnik und Domarin Tief-, Wasserbau und Schiffahrtsgesellschaft freuen sich (v.l.) Rainer Traunwieser (Geschäftsführer Felbermayr Bau), Andrea Sommersguter (Abteilungsleiterin Domarin), Jörg Hesselink (Bereichsleiter Domarin), Simone Klämpfl (Abteilungsleiterin Hagn UT), Sandro Schieck (Bereichsleiter Hagn UT) und Bmstr. Dipl.-Ing. Stefan Hielle, MBA (Geschäftsführer Felbermayr Bau). - F. 98

Der Neubau erfolgte sehr zügig, führte CEO Dipl.-Ing. Horst Felbermayr aus: Am 17. Dezember 2020 habe man das Grundstück erworben, im Juli 2022 erfolgte der Spatenstich, seit Dezember sei die Halle, seit Mai das Büro in Betrieb. Alle neuen Niederlassungen ähnelten im Erscheinungsbild der neuen Firmenzentrale in Wels, so Horst Felbermayr. Mit der Beson-

derheit in Osterhofen, dass sich hier wegen der Hochwasser-Gefährdung keine Büros im Erdgeschoss befinden.

Landrat Bernd Sibler zeigte sich „stolz wie Oskar“, dass der Neubau nach dem Spatenstich im Juli 2022 so schnell geklappt hat. Das sei „im Landkreis Deggendorf-

Tempo“ erfolgt. Ihm und seinem Vorgänger Christian Berreiter sei es „wichtig gewesen, hier „schnell zu liefern“, und auch die Stadt Osterhofen habe dafür viele Hindernisse überwinden müssen. „Wir denken nicht in Problemen, sondern in Lösungen“, betonte Sibler. Und dankte der Firma Felbermayr für das Engagement im Landkreis. Damit hätten die Arbeitnehmer Perspektiven in der Region und für Osterhofen ergäben sich hohe Entwicklungsperspektiven. Denn die Entwicklung könne auch schnell anders sein, sagte der Landrat und erinnerte an die Schließung der Papierfabrik in Plattling, mit der 500 Arbeitsplätze verloren gingen: „Das spüren wir im Landkreis.“

Im Anschluss segnete Diakon Rainer Breinbauer die neuen Geschäftsräume sowie eine Figur des Heiligen Nepomuk, Brückenheiliger und Patron der Schiffer und Flößer. Breinbauer hatte für das Weihwasser eigens das übliche Leitungswasser mit Donauwasser angereichert – entsprechend der Geschäftsfelder der beiden Firmen.

- gs

Wasserleitung für Gaisberg-Spitz

Die Tiefbauabteilung der Felbermayr-Niederlassung Spittal an der Drau errichtet derzeit eine Wasserleitung auf den Hausberg der Salzburger, den Gaisberg. Im Juni kommenden Jahres soll das 2,5-Millionen-Euro-Projekt abgeschlossen sein. Die Wasserversorgung am sogenannten Gaisberg-Spitz wird bis zum Abschluss der Bauarbeiten noch mit Lkw-Transporten sichergestellt. Mit der neuen rund vier Kilometer langen Leitung wird an die bereits von der Firma Felbermayr errichteten Wasserleitung beim Gasthaus Mitteregg angedockt. Im Zuge der Bauarbeiten wird auch das bestehende Stromnetz ausgebaut. Dazu werden etwa 15.000 Meter Kabel und rund 6.000 Laufmeter Rohre verlegt.

Felbermayr Gruppe: Neue Zentrale für Domarin und Hagn Umwelttechnik

Die Spezialisten für Umwelttechnik und das etablierte Wasserbauunternehmen agieren jetzt unter einem Dach.

Am 19. September feierten die zur Felbermayr Gruppe gehörenden Unternehmen Hagn Umwelttechnik und Domarin die offizielle Eröffnung des fußballfeldgroßen Headquarters am Donaугewerbepark in Osterhofen. Um Synergieeffekte noch besser nutzen zu können, wurde in sechs Monaten ein modernes Bürogebäude mit Halle und Werkstatt realisiert.

„Bei Felbermayr setzen wir auf eine enge Zusammenarbeit innerhalb der Unternehmensgruppe. Mit dem Bau einer gemeinsamen Firmenzentrale in Osterhofen konnten wir unsere beiden Spezialisten in den Bereichen Umwelttechnik und Wasserbau unter einem Dach vereinen“, freut sich Geschäftsführer des Felbermayr-Bauwesens Stefan Hielle über den Abschluss des Bauprojekts.

Auf einer Fläche von gesamt 10.500 m² stehen der Hagn Umwelttechnik und der Domarin

Tief-, Wasserbau und Schiffahrtsgesellschaft in Osterhofen eine 1.000 m² große Bürofläche, eine 1.500 m² große Halle mit Werkstätte und umfassende Freiflächen von über 8.000 m² zur Verfügung. „Sowohl der Bürotrakt als auch die Werkstatt sind mit dem neuesten Stand der Technik ausgestattet.“

An insgesamt fünf Standorten in Deutschland bietet die Hagn Umwelttechnik Dienstleistungen im Deponie-, Wasser-, Beton- und Spezialtiefbau sowie Taucharbeiten für die Industrie an. Zum Kerngeschäft des zertifizierten Entsorgungsbetriebs zählt die Verwertung und Entsorgung belasteter Materialien nach strengsten Auflagen.

Von der Durchführung der Erdbaumaßnahmen über die Analyse im eigenen Labor bis hin zur Einbringung von Spundwänden und Stahlträgern bietet der Spezialist für Umweltbaumaßnahmen ein umfassendes Leistungsspektrum für Baumaßnahmen, Deponie- und Straßenbau. Für technische Einsätze unter Wasser wie beispielsweise bei der Funktionsprüfung von Klärwerken oder Abwasserkanälen stehen speziell ausgerüstete und ausgebildete Industrietaucher zur Verfügung.

Seit Mai 2022 agiert auch die Domarin Tief-, Wasserbau und Schiffahrtsgesellschaft unter dem Dach der Felbermayr Gruppe. Mit rund 50 schwimmenden Einheiten wie Schubschiffen, Baggerpontons, Schubleichtern und Seilbaggern ist das Unternehmen in der Pflege und dem Erhalt der Wasserstraßen in Deutschland und Österreich tätig.

Komplettiert wird die Domarin-Gruppe durch die Erlenbacher Schiffswerft. Diese ist aufgrund der Hellinganlage von über 100 Metern dazu in der Lage, die gängigen Schiffgrößen an Main und Donau wie auch den eigenen Fuhrpark instand zu setzen. Auch Schiffs- bzw. Pontonneubauten werden vor Ort entsprechend der Kundenwünsche geplant und realisiert.



CEO DI Horst Felbermayr gemeinsam auf der Bühne mit der Geschäftsführung des Felbermayr Bau DI Stefan Hielle und Rainer Traunwieser. Markus Lackner, Marketingleitung bei Felbermayr, moderierte die Veranstaltung.

Bild: dm drogerie markt

Austria-headquartered Felbermayr has acquired three Grove all-terrain cranes – two GMK3060L-1 units and a 400-tonne capacity GMK6400-1.



The two GMK3060L-1 cranes are based at **Felbermayr's** Lanzendorf headquarters and will mainly be working in Vienna. The new GMK6400-1, meanwhile, is the second 400-tonne capacity Grove crane in Felbermayr's fleet and will be used in Graz.

"The GMK6400-1 offers exceptional lift capacities and unbeatable reach. Additionally, it has the impressive self-rigging **MegaWingLift**, which can be assembled in less than 20 minutes," said **Peter Stoettinger**, ceo of Felbermayr Transport and Lifting Technology.

The six-axle all-terrain crane is equipped with a 79 m luffing jib and is capable of lifting 8.9 tonnes up to 133 m within a 50 m radius. It has already been put to work by Felbermayr, supporting the demolition of a building at the General Hospital in Vienna.

CAN YOU DIG IT?!

One of the largest civil engineering projects in Europe will be the second or third longest underground railway connection in the world when it is finished, depending on how soon its competitors reach completion.

It is the rail tunnel currently being built beneath the Brenner Pass in the Alps. (The competitors are also under the Alps: the Gotthard Base Tunnel in Switzerland, and the Mont D'Ambin Base tunnel between France and Italy.)

The Brenner Base Tunnel will be 55 kilometres long, and at its deepest is 1,720 metres below ground (which is just over a mile, if you think in those terms.)

It will greatly ease transport between Austria and Italy which, at present, goes mainly by road over the Brenner Pass. This road is high, steep and notorious for its traffic jams and the accompanying pollution (exacerbated by the steep-sided valley through which the road runs).

The scale of the project can be judged by its timescale: construction began in 2008, and opening is scheduled for 2032.

A succession of huge tunnel boring machines (TBMs), 7.8m in diameter – as large as the excavated tunnel itself – are driving their way through the dolomite rock. Felbermayr began transporting two new tunnel boring machines to the site at the start of this year. However, driving the components – weighing in at up to 270 tonnes – through sometimes very steep and narrow tunnels to the assembly caverns and assembling them on site proved extremely complex.

The stretch from the temporary construction site south of and above Innsbruck to the assembly caverns is only just under six kilometres long, but the route is tough. It runs entirely in tunnels, three kilometres of which have a gradient of up to 12 percent; and the roads are wet, making traction difficult.

"We used self-propelled SPMT units from Scheuerle with six, ten or twelve axles for these transports," says project manager Markus Meusbürger, of Felbermayr transport and lifting technology in Lauterach. "12 of them were used for the largest pieces of 270 tonnes. Those were the two drive components; they have a diameter of 7.8 metres – the same size as the tunnel they will excavate."

These drives had been pre-assembled on the factory floor. "With a total weight of almost 300 tonnes and the steep gradient,



we reached the mathematical limit of the brakes, so in order still to safely carry out these transports we used a four-axle heavy-duty tractor as an additional braking vehicle," continues Meusbürger. "It took us roughly three hours to cover the first three kilometres with the steep gradient, and five hours to complete the entire route."

Each TBM required about 30 transports to bring all of its components to the face. The journey entailed negotiating narrow passages. "Manoeuvring with centimetre precision was necessary in these areas, and that was probably the greatest challenge," says Meusbürger. Some components of the tunnel boring machines were less heavy but bulky. "Parts of the so-called trailer are 15 metres long, 4 metres wide and 4 metres high. Because it was very narrow towards the tunnel ceiling, one employee spent five hours sitting on the load in order to precisely instruct his colleague who was driving the self-propelled unit."

As well as these special transports there were countless trips for small parts and assembly material in smaller vehicles.

Once inside the large assembly caverns, the parts were unloaded and rotated into their assembly positions using a 1000 tonne lifting frame from the Felbermayr subsidiary Wimmer Maschinentransporte. The individual parts were gradually assembled into a large complete unit. Each of the two identical tunnel boring machines weighs 2,000 tonnes complete with the trailer – which itself includes entire infrastructures

for the transport of excavated material, transformers, electrics, water pipes, compressed air and support material.

These were technically demanding assemblies, planned and implemented by the Felbermayr Engineered Solutions division.

Felbermayr had also been awarded the delivery contract. "From the manufacturer Herrenknecht in Schwanau in Baden-Württemberg, 97 road transports were required for a single tunnel boring machine alone, and a further 30 for the trailer which was produced in Slovakia," explains Meusbürger. "That was a massive undertaking." The entire transshipping of the parts on the construction site was carried out with heavy-duty cranes in various sizes, coordinated by Felbermayr. Lift trucks and working platforms were also put to use.

At the end of May Felbermayr completed the project with the transport of two locomotives, which weighed in at around 40 tonnes and were transported by SPMT from the construction site installation area to the underground transfer point. The locomotives supply material for the TBMs.

As you would expect, required careful preparation well in advance. "We were able to fix the project with the client at the end of 2022," says Meusbürger.

Incidentally, this was not the first time the Felbermayr team had worked on the Brenner Base Tunnel: "We previously delivered a smaller tunnel boring machine for the exploratory tunnel in 2015 and transported it to the cavern."

Von klein bis gross – alles ist möglich

Vermietung von Staplern, Hebebühnen, Kranarbeiten und Transporte – der Fuhrpark von Bau-Trans in Triesen lässt nicht nur Kinderherzen höher schlagen, sondern auch die Gemüter aller Technikfans. Mehr als 35 Maschinen stehen auf dem Gelände in der Triesner Industrie.

Andreas Latemser

«Sicher Grosses bewegen», so lautet das Motto des Liechtensteiner Unternehmens Bau-Trans. Als Spezialist für Kranarbeiten, Vermietung von diversen Hebegegeräten, Schwerverschleppern, Sondertransporte, Montagelogistik und weitere Bereiche ist das Unternehmen bei etlichen Projekten in Liechtenstein, aber auch über die Landesgrenzen hinaus involviert. «Wir sind Teil des Felbermayr-Konzerns, der über knapp 76 Standorte in 17 Ländern Europas verfügt. Innerhalb des Konzerns sind wir für Liechtenstein und das Schweizer Rheintal zuständig», erklärt Niederlassungsleiter Roger Beck. Der Fuhrpark in Triesen umfasst dementsprechend etliche Fahrzeuge, «wir haben rund 35 Maschinen hier, darunter Stapler, Hebebühnen und Krane», so Beck. Und wenn ein Spezialfahrzeug mal gerade nicht vor Ort ist, kann es von anderen Niederlassungen des Konzerns besorgt werden, «so sind wir flexibel und für jede Situation gerüstet».

Von Industrieumzügen bis zu kleineren Projekten

In dieser Woche stand für die Bau-Trans ein Grossprojekt an: Ein Industrieumzug, bei dem Grossmaschinen mit einem Gewicht von bis zu 20 Tonnen bewegt werden mussten, die komplette Abwicklung übernahm Bau-Trans. «Solche Aufträge verlangen uns natürlich einiges ab, es braucht eine gute Planung und Koordination mit dem Kunden, denn der Kunde will ja auch schnellstmöglich

#näherdran

wieder produzieren. Aber genau für solche Projekte sind wir ausgelegt und das machen wir mit viel Begeisterung», erklärt Beck. Ein weiteres grosses

Projekt war die Erstellung des Turms im SCHAANER Zentrum. Mit einem 100-Tonnen-Pneukran wurde der Turm vor einigen Monaten erstellt und nun wieder abgebaut.

Neben Grossprojekten liegt ein Teil des Kerngeschäfts auch im kleineren Rahmen. Wenn ein Haus gebaut wird und die Unternehmer schwere Lasten heben müssen; oder wenn beispielsweise Pools auf eine bestimmte Ebene versetzt werden, kommen sie zu Bau-Trans. «Nicht zu vergessen sind auch Arbeiten in der Höhe, bei denen die Sicherheit gewährleistet sein muss, hier verfügen wir über diverse Hebebühnen, die wir vermieten. Jeder Kunde kann sich bei uns melden, egal, ob privat oder geschäftlich, egal ob grössere oder kleinere Aufträge, wir sind für alle da und geben unser Bestes.» Zu einer guten Planung gehört natürlich auch eine ausführliche Vorgesprächung, bei der die Profis mit den Kunden die optimale Lösung erörtern. «Das Wichtigste ist, dass die Kommunikation zwischen dem Kunden und uns funktioniert, nur so kann man eine bestmögliche Arbeit verrichten», erklärt Roger Beck.

Roger Beck ist selbst seit 2011 im Unternehmen. Der gelernte Baumaschinenmechaniker kümmert sich als Niederlassungsleiter um die Akquisition von Aufträgen, die Koordination von Arbeiten und den sicheren Ablauf. «Aber die Büroarbeit erfüllt mich nicht alleine. Ich muss auch hin und wieder mal hinter das Steuer und selbst eine Maschine führen, das liegt mir einfach im Blut.» Und die Auftragslage macht das möglich: «Uns geht es gut und solange gebaut und investiert wird. Aber natürlich gibt es bei uns auch mal ruhigere Zeiten», so Beck.

In Triesen fühlt sich das Unternehmen wohl, «hier in der Industrie sind wir richtig. Klar, es gibt immer noch Verbesse-



Diese Woche hat Bau-Trans einen Industrieumzug übernommen und die bis zu 20 Tonnen schweren Grossmaschinen an einen neuen Standort transportiert. Bild: Daniel Schwendener



Am neuen Standort wurden die Maschinen abgeladen und wieder in Produktion genommen. Bild: zvg

rungspotenzial. Beispielsweise würden wir uns über den Industriezubringer freuen, ein direkter Zugang zur Autobahn ist für uns von grossem Vorteil.»

Eine weitere Hürde sei, dass Bau-Trans am Standort in Triesen weiter wachsen und die Infrastruktur verbessern möchte. «Dazu brauchen wir mehr Fläche und eine längerfristige Sicherheit vom Grundstücksbe-

sitzer, um besser und langfristig planen zu können.»

Ein kleines, aber versiertes Team

Kaum zu glauben, aber bei einem Fuhrpark von rund 35 Fahrzeugen ist das eigentliche Kernteam von Bau-Trans sehr überschaubar. «Wir sind zu fünf und übernehmen die unterschiedlichsten Aufträge für

die Kunden.» So klein das Team auch ist, so gut geschult müssen die Mitarbeiter sein. «Wir sind nicht darauf ausgelegt, dass einer nur den grossen Kran und ein anderer nur die Hebebühne bedient», erklärt der Profi. Das Bau-Trans-Team führt an ihrem Standort die Wartung der Maschinen und den Service aus und sorgt dafür, dass alles optimal funktioniert.

«Da packt jeder mit an und jeder muss sich da auskennen. Und ich bin sehr dankbar, dass ich ein Team habe, auf das ich mich verlassen kann. Denn nur gemeinsam können wir das schaffen» so Beck.

Die Arbeitseinteilung für die Aufträge beginnt in der Regel bereits Tage vor dem eigentlichen Einsatz. «Nach einer Instruktion arbeiten wir im Büro mit modernen Simulationsprogrammen, in denen wir die Projekte am Computer durchgehen und planen können. So sind wir optimal für jede Situation vorbereitet.» Aber in einer Branche wie der von Bau-Trans lässt sich nicht alles vorplanen. «Wenn, wie letzte Woche, ein Sturm über die Region hinwegzieht, dann sind wir auch mal kurzfristig für die Beseitigung von umgestürzten Bäumen im Einsatz, oder unterstützen Feuerwehren bei der Bergung von Fahrzeugen oder Ähnlichem. Das verlangt von uns eine grösstmögliche Flexibilität. So dauern unsere Arbeitstage auch nicht immer von 8 bis 16 Uhr, wir sind auch abends oder am Wochenende im Einsatz, wenn es uns braucht.» Aber genau diese Spontanität ist das, was uns als Betrieb ausmacht. «Wir sind klein, flexibel und unkompliziert.» Und manchmal ist Bau-Trans auch über einen längeren Zeitraum im Ausland im Einsatz. Vergangenes Jahr haben sie im Engadin Strommasten montiert, «oder wir werden für einen Einsatz in der Innerschweiz gebucht.» Eine besondere Herausforderung bei den Einsätzen ist die Logistik. «Nicht alle Strassen und Wege sind für unsere Fahrzeuge ausgelegt. Wir sprechen hier über Kranen mit 60 Tonnen Eigengewicht und einer Länge von 17 Metern – das muss gut geplant werden.» Aber als eingespieltes Team mit den modernsten Fahrzeugen sind auch solche Herausforderungen für die Bau-Trans in der Regel kein Problem. «Geht nicht, gibt's nicht.»

Synergetisch in die Zukunft

Die beiden Tochterunternehmen der österreichischen Felbermayr Holding, die **HAGN Umwelttechnik GmbH** und die **Domarin Tief-, Wasserbau und Schiffahrtsgesellschaft mbH**, feiern ihre neue Zentrale, ein fußballfeldgroßes Headquarter am Donaugewerbepark in Osterhofen.

Die Spezialisten für Umwelttechnik HAGN und das etablierte Wasserbauunternehmen Domarin werden künftig unter einem Dach agieren. Um Synergieeffekte noch besser nutzen zu können, wurde das Projekt in nur sechs Monaten Bauzeit realisiert. Auf einer Fläche von gesamt 10.500 Quadratmetern stehen den Unternehmen eine 1.000 Quadratmeter große Bürofläche, eine 1.500 Quadratmeter große Halle mit Werkstätte und umfassende Freiflächen von über 8.000 Quadratmetern zur Verfügung. „Bei Felbermayr setzen wir auf eine enge Zusammenarbeit innerhalb der Unternehmensgruppe“, sagt der Geschäftsführer des Felbermayr-Bauwesens, Stefan Hielle. An insgesamt fünf Standorten in Deutschland bietet die seit 2012 zur Felbermayr-Gruppe gehörende HAGN Umwelttechnik Dienstleistungen im Deponie-, Wasser-, Beton- und Spezialtiefbau sowie Taucharbeiten für die In-

dustrie an. Zum Kerngeschäft des zertifizierten Entsorgungsfachbetriebs zählt die Verwertung und Entsorgung belasteter Materialien nach strengsten Auflagen.

Seit Mai 2022 agiert auch die Domarin Tief-, Wasserbau und Schiffahrtsgesellschaft unter dem Dach der Felbermayr-Gruppe. Mit rund 50 schwimmenden Einheiten wie Schubschiffen, Baggerpontons, Schubleichtern und Seilbaggern ist Domarin in der Pflege und dem Erhalt der Wasserstraßen in Deutschland und Österreich tätig. Komplettiert wird die Domarin-Gruppe durch die Erlenbacher Schiffswerft.

Die Bereichsleiter der HAGN Umwelttechnik und der Domarin Tief-, Wasserbau und Schiffahrtsgesellschaft, Sandro Schieck und Jörg Hesselink, sind sich einig: Das neue topmoderne Firmengelände ist eine Investition in die Zukunft der beiden Unternehmen.

Gemeinsam unter einem Dach vereint: Felbermayrs Spezialisten für Umwelttechnik und Wasserbau.



Wenn Flügel reisen, braucht es viel Know-how

Sondertransporte. Um riesige Komponenten für Windräder zu bewegen, bedarf es viel Erfahrung und genauer Vorbereitung. Neben der Straße wollen auch Bahn und Schifffahrt bei diesem Geschäft mitmischen.

VON WOLFGANG POZSOGAR

Die letzten beiden Oktoberwochen haben die Windkraft regelrecht beflügelt: Mitte des Monats wurden österreichische Förderbedingungen nach dem Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz (EAG) angepasst. Kurz danach veröffentlichte die EU-Kommission einen Aktionsplan zur Förderung der Windkraft. Dieser sieht schnellere Genehmigungsverfahren, effizientere Auktionen und engere Zusammenarbeit mit Mitgliedstaaten und Industrie vor. Die Umgestaltungen bringen frischen Wind für den Ausbau der erneuerbaren Energie: Allein die heimische Regelung eröffnet 60 bereits genehmigten Windrädern die Chance auf baldige Umsetzung.

100 Meter lange Flügel

Und das wiederum freut Logistiker, denn der Ausbau erneuerbarer Energieträger erfordert hierzulande Hunderte Sondertransporte. „Der Transport von Teilen für erneuerbare Energie wie Windradkomponenten und anderer Teile stellt ein wichtiges Business für uns dar“, berichtet Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebeteknik. Das oberösterreichische Unternehmen zählt neben Prangl zu den beiden wichtigsten Auftragnehmern für solche Aufgaben. Spezifisches Know-how stellt dabei eine wesentliche Geschäftsgrundlage dar. Wer einen dieser Schwer-Lkw fährt, ist Köhner auf seinem Gebiet, erzählt Schellerer: „Neben langjähriger Erfahrung und Ausbildung braucht man Idealismus und Begeisterung für den Job.“ Die Flügel von Windrädern sind bis zu 100 Meter lang – ungefähr so wie eine Kolonne von mehr als 20 dicht aneinandergereihten Pkw – und werden meist von deutschen Häfen zum Aufstellort in Österreich gebracht.

Ein Jahr Vorbereitung

Die Vorbereitung der Transporte dauert mitunter ein Jahr. Gefahren wird nachts im Konvoi von bis zu drei Spezialtransportern und meh-



Beim Transport von Rotorblättern sorgen Drehschemel auf der Zugmaschine und auf dem Nachläufer für die nötige Flexibilität in den Kurven. [Felbermayr]

rerer Begleitfahrzeugen bevorzugt auf Autobahnen. Eine Herausforderung hierbei sind Baustellen, die großräumig umfahren werden müssen. „So einfach runter von der Autobahn können wir nämlich mit diesen Transporten nicht“, sagt Schellerer. Wo das auf den letzten Kilometern notwendig ist, sind fast immer Umbauarbeiten erforderlich. Da werden etwa Kreisverkehre begradigt, Ampeln, Verkehrszeichen und andere Hindernisse behelfsmäßig entfernt.

Spezielle Drehschemel

Eingesetzt werden spezielle Geräte wie der Blade S. Dessen Kern sind spezielle Drehschemel – einer auf der Zugmaschine und einer auf dem Nachläufer –, an denen der Windflügel fixiert wird. Die Befestigung ist sicher und bietet gleichzeitig so viel Flexibilität, dass selbst mit einer extrem langen Ladung von hundert Metern um Kurven gefahren werden kann. Der Nachläufer wird dabei automatisch mitgesteuert. „Nur bei engen Kurven, wie das auf den letzten Kilometern mit-

unter der Fall ist, lenkt ein Begleitfahrer den Nachläufer“, erklärt Schellerer.

Ist bei den Flügeln der Windräder die enorme Länge die Herausforderung, geht es bei den Turmteilen um das Gewicht. Das spielt auch bei riesigen Transformatoren, einem weiteren Element für den Ausbau der erneuerbaren Energie, eine Rolle. Solche Komponenten können mehrere Hundert Tonnen schwer sein. Für den Transport solcher langer und schwerer Teile wird aber nicht nur die Straße genutzt, erzählt Schellerer: „Schon früh haben wir auch auf Bahn und Schiff gesetzt.“ Heute verfügt das Unternehmen in diesem Bereich ebenfalls über Know-how, spezielle Geräte und eigene Infrastruktur.

Für Bettina Matzner, Leiterin des Teams Transportentwicklung bei der Österreichischen Wasserstraßen-Gesellschaft Via Donau, ist das Binnenschiff das ideale Transportmittel für übergroße und überschwere Teile. „In einem Schiff lässt sich eine komplette Windkraftanlage unterbringen, für die auf der

Straße 40 oder 50 Sondertransporte inklusive der Leerfahrten zurück erforderlich wären.“ Mehrere Häfen entlang der österreichischen Donau – etwa Linz, Krems oder Albern – seien für den Umschlag von Komponenten für Windkraftanlagen oder Trafos geeignet, weiß Matzner. Da Binnenschiffe wenn notwendig rund um die Uhr unterwegs sind, kann der Wasserweg zeitmäßig durchaus mit der Straße

ÜBERLANG, ÜBERSCHWER

Der Ausbau der Energiegewinnung aus Wind- und Wasserkraft freut Klimaschützer wie auch Schwerlast-Logistiker: Zahlreiche Spezialtransporte von zum Teil hundert Meter langen und oft Hunderte Tonnen schweren Frachten sind notwendig, um Windflügel, Turmteile, Transformatoren und Turbinen zu ihrem Einsatzort zu bringen. Neben der Straße – wo die Sondertransporte oft **Verkehrsbehinderungen** mit sich bringen – werden für diese Transporte Schiff und Bahn genutzt. Diese beiden Transportmittel punkten vor allem auch mit geringeren **CO₂-Emissionen**.

konkurrieren. Auch die ÖBB wollen bei Transporten mit Komponenten für erneuerbare Energie partizipieren.

Schiff und Bahn partizipieren

„Für Spezialtransporte, die aufgrund äußerer Abmessungen, des Gewichts oder der Beschaffenheit nicht für den Straßentransport zugelassen sind, haben wir robuste Lösungen“, verspricht Güterverkehr-Pressesprecherin Maria Magdalena Pavitsich. Bis zu 120 Meter lange Komponenten können auf bestimmten Strecken per Bahn transportiert werden. „Die Machbarkeit derartiger Transporte ist immer abhängig vom Gewicht und von den Abmessungen des jeweiligen Guts“, erklärt sie. Davon ausgehend wird jene Strecke gewählt, deren Tunnel und Brücken für den Lang- oder Schwerlasttransport geeignet sind. Auch hier wird langfristig vorbereitet, betont Pavitsich: „Wichtig ist zu beachten, dass Prüfungen und Planungen bereits lang vor der Transportrealisierung stattfinden.“

Windkraft voraus im Weinviertel

SCHWERTRANSPORT: Für den Transport und Bau der bisher größten und leistungsstärksten Windkraftanlage im Windpark Dürnkrut waren die Experten der Felbermayr Transport- und Hebeteknik gefragt.



Besondere Projekte erfordern besondere Lösungen und Spezialisten – so wie beim Transport eines Windrads über eine Strecke von 1.300 Kilometern.

VON ANJA KOSSIK

ANLAGE IN DÜRNKRUT

Mit tatkräftiger Unterstützung der österreichischen Schwerlasttransporteure werden im niederösterreichischen Weinviertel derzeit viele neue Windkraftanlagen errichtet. Die Region zählt zu den besten Windkraft-Binnenstandorten in Europa und spielt damit eine wichtige Rolle für die Energiewende des ganzen Landes. Der Ausbau von Windkraft ist für den Klima- und Energiefahrplan des Landes Niederösterreich von großer Bedeutung. Denn bis zum Jahr 2030 soll der Strom aus Windkraft von derzeit 4.300 auf 8.000 GWh fast verdoppelt und bis 2035 auf 12.000 GWh sogar verdreifacht werden.

Jedes zweite österreichische Windrad steht in Niederösterreich, das sind aktuell rund 770. Außerdem befinden sich derzeit rund 200 weitere Windräder im Bau, im Genehmigungsverfahren oder in Planung. Die Bestandteile einer derartigen Anlage, die bis zu 80 Meter lang und 80 Tonnen schwer sind, müssen vom Hersteller bis zum Aufstellungsort transportiert werden – das stellt alle Beteiligten aufgrund der immensen Dimensionen vor eine große Aufgabe. Ein Experten-Team von Felbermayr hat sich auf Projekte für den Transport und die Aufstellung der Windräder spezialisiert.

Die Simonsfeld AG, der Betreiber mehrerer Windparks im niederösterreichischen Dürnkrut, hat für die nächste Ausbaustufe der Anlage im Frühjahr 2023 drei Windräder des Herstellers Nordex bestellt. Das norddeutsche Unternehmen mit Sitz in Hamburg zählt zu den bekanntesten Herstellern von Onshore-Windturbinensystemen. Der Auftrag an das Felbermayr Team umfasste rund 27 Spezialtransporte, mit denen im Mai begonnen wurde. Eine besondere Herausforderung stellte dabei der Transport der neun über 80 Meter langen Rotorblätter von Cuxhaven in das etwa 1.350 Kilometer ent-

fernte Dürnkrut dar. „Für dieses Projekt waren unsere drei BladeS von Goldhofer entscheidend. Egal welche Länge die Flügel haben – wir sind damit wendig genug, um sie durch enge Ortschaften oder über Kreisverkehre zu bringen“, erklärt Roland Füreder, Leiter der Spezialtransporte für Windkraft. Insgesamt fünf Tage dauerte es, um die wertvolle Fracht vom hohen Norden sicher auf die Baustelle in Niederösterreich zu transportieren.

BLADES

Der deutsche Hersteller Goldhofer aus Memmingen hat sich auf Schwerlast- und Sondertransporttechnologien, unter ande-



Dank des BladeS-Systems sind Kurven oder Kreisverkehre kein Problem.



rem für den Anlagenbau, spezialisiert. Das BladeS-System wurde für den Transport von Rotorblättern für Windkraftanlagen mit einer Länge von über 70 Metern entwickelt. Bei diesem Modul bildet die Ladung selbst, also das Rotorblatt, die Verbindung zwischen der Zugmaschine und einem Nachläufer. Dabei wird die Blattwurzel mit einer frei drehbaren Einrichtung an die Zugmaschine gekoppelt, während die Blattspitze auf dem Nachläufer aufliegt. Dadurch bleibt der Zug besser manövrierfähig und kann auch Kurven mit engeren Radien bewältigen.

MONTAGE IN LUFTIGER HÖHE

Doch nicht nur der Transport von riesigen Rotorblättern ist eine Herausforderung. Auch die Montage der gesamten Anlage benötigt spezielle technische Lösungen. Im Wesentlichen bestehen Windkraftanlagen aus einem Rotor mit Nabe und Rotorblättern sowie einer Maschi-

nengondel, in der sich neben dem Generator auch häufig ein Getriebe befindet. Dabei ist die Gondel drehbar auf der Spitze eines Turms angebracht, der auf einem stabilen Betonfundament errichtet wird. Zusätzlich gehören auch die Überwachungs-, Regel- und Steuerungssysteme sowie die Netzanschlusstechnik zu einem derartigen Windrad, wobei sich diese Teile entweder in der Maschinengondel und im Fuß oder außerhalb des Turms befinden. Für die Errichtung solcher Systeme ist es demnach notwendig, große Lasten in große Höhen zu befördern.

SPEZIALKRAN LR1800

Genau dafür kam beim Projekt in Dürnkrut ein spezieller 800-Tonnen-Megakran zum Einsatz. Insgesamt 55 Lkw-Ladungen waren für den Transport des LR1800 nötig. Vier Tage lang planten, schraubten und montierten das Rüstteam sowie der Kranfahrer mit Unterstützung eines Mobilkrans, um das fast 200 Meter hohe Liebherr-Gerät aufzustellen. Eine besondere Hürde stellte die Montage des Hauptauslegers mit einer Höhe von 168 Metern dar. Aufgrund des schwierigen Geländes wurde anstatt eines sonst dafür üblichen Mobilkrans ein kleiner Hilfsraupenkran benötigt. Durch eine zusätzliche zwölf Meter lange feste Spitze war dieser Spezialkran schließlich perfekt ausgestattet, um Schritt für Schritt Turmsegmente, Nabe, Maschinenhaus und zuletzt auch die Rotorblätter auf eine Höhe von 164 Meter zu befördern.

WINDVERHÄLTNISSE ENTSCHEIDEND

„Beim Heben der Rotorblätter liegt die Grenze für die Windgeschwindigkeit bei sechs Metern pro Sekunde, bei den Turmsegmenten bei neun Metern pro Sekunde“, erläutert Tina Wagner, die für das Aufstellen der Windräder verantwortlich war. Als zuständige Projektleiterin der Felbermayr Hebeteknik ist sie mit den Herausforderungen bei solchen Projekten bestens vertraut. Dazu gehören unter anderem die komplexe Transportlogistik der Spezialkrane sowie beengte Platzverhältnisse beim Aufbau des Megakrans vor Ort.



Fotos: Felbermayr / Klaus Rockenbauer

TOP 300 DIE UNTERNEHMEN OBERÖSTERREICHS

RANG 43

Firmenwortlaut: Felbermayr Holding GmbH

Tätigkeit: konzernmäßige Beteiligung an Unternehmen, Vermietung/Verwaltung beweglicher u. unbeweglicher Wirtschaftsgüter

Eigentümer: DI Horst Felbermayr 95 %; Gisela Felbermayr 5 %

Umsatz EUR: 676.605.853

Mitarbeiter: 2.767

Firmensitz: 4600 Wels

Website: www.felbermayr.cc



Rund 12 t wiegt das eher klein anmutende, neue Getriebe, das hier am Boden noch zum Einbau vorbereitet wird. Der Mobilkran kommt bei eingestelltem Maximalradius hier mit 42 t Ballast aus.

LIEBHERR

Stabil und stark im Wind

Im Oktober schickte der Kranvermieter Felbermayr seinen neuen Liebherr-Mobilkran LTM 1300-6.3 in einen Windpark im Osten des Landes. Auf einem Bergrücken in knapp 1.600 Höhenmetern musste das defekte Getriebe einer Windkraftanlage ausgetauscht werden. Trotz Böen von bis zu 13 m/s konnte der Kran das 12 t schwere Bauteil aus dem Maschinenhaus in etwa 65 m Höhe auswechseln.



Der mit einem 90 m Ausleger bestückte Fahrzeugkran verfügt mit „WindSpeed Load Charts“ über Traglasttabellen mit höheren zulässigen Windgeschwindigkeiten. Falls beim Einsatz die am Kranausleger gemessene Windgeschwindigkeit die eingestellte Tabellenwindgeschwindigkeit übersteigt, kann der Kranführer einfach auf eine Traglasttabelle mit einer höheren zulässigen Windgeschwindigkeit umschalten und damit seine Kranarbeit oftmals weiterführen.

Windige Standorte sind selbstredend ideal für den Betrieb von Windturbinen. Beim Errichten dieser Anlagen jedoch ist starker Wind der natürliche Feind eines

jeden gut strukturierten Zeitplans. Das gilt ebenso für Reparaturen betagter Windräder, bei denen einzelne Komponenten wie Rotorblätter oder Getriebe erneuert werden müssen. Trotz böiger Wetterverhältnisse konnte ein Liebherr Mobilkran LTM 1300-6.3 einen Getriebe-tausch auf einem Bergrücken in der Steiermark durchführen. Im Windpark „Steinriegel“ war das Getriebe eines 18 Jahre alten Generators ausgefallen und musste ersetzt werden.

„Im Laufe des Tages sind die Böen immer stärker geworden und ich bin direkt auf die Windtabelle gewechselt“, berichtet Robert Fuhrmann, der für Felbermayr in der Kabine des modernen 6-Achs-Krans sitzt. „Ich habe die Traglasttabelle eingestellt, die mir das Arbeiten bei Windgeschwindigkeiten bis zu 13,4 m/s



Mit seinem 90 m langen Hauptmast ist der LTM 1300-6.3 der ideale Kran für Arbeiten in großen Höhen. Für Aus- und Einbau brauchen nicht nur die Monteure Fingerspitzengefühl. Die Montage bedeutet auch für den Kranführer stundenlange Konzentration.



Robert Fuhrmann in der Kabine seines LTM 1300-6.3: „Der Unterwagen fährt sich super. Er rennt einmalig und hat auf der Straße eine extreme Power.“

erlaubt.“ In der Regel sind die zulässigen Traglasten von Kranen für Geschwindigkeiten bis 9 m/s gerechnet. Liebherr hat mit angepassten Lasttabellen, den „Wind Speed Load Charts“, diesen Bereich jedoch deutlich nach oben ausgeweitet. Im reinen Teleskop-Betrieb moderner LTM-Geräte sind damit Hubarbeiten bis maximal 15,6 m/s möglich. Das bringt enorme Vorteile durch weniger Stillstand sowie hohe Planbarkeit auf der Baustelle – nicht nur im Windpark.

Am Vortag des Kranjobs hatte Fuhrmann seine Maschine aus der Felbermayr-Niederlassung in Lanzendorf südlich von Wien zum Einsatzort gesteuert und hubbereit aufgebaut. Dabei musste der Mobilkran mit seinem zuschaltbaren Allradantrieb eine rund 6 km lange Schotterpiste zur Baustelle auf knapp 1.600 Höhenmeter bewältigen. Enge Serpentincurven sowie Steigungen von über 10% waren die herausfordernden Parameter dieser steinigen Bergfahrt. „Die Anfahrhilfe des Fahrzeugs ist wirklich super und hat mir bei der Fahrt nach hier oben gute Dienste geleistet“, zeigt sich der langjährige Kranfahrer überaus zufrieden

mit seinem neuen Arbeitsgerät. Für Jobs an Windkraftanlagen mit Nabenhöhen von rund 75 m ist der LTM 1300-6.3 geradezu ideal, denn der Kran führt seinen Ausleger mit einer möglichen Teleskoplänge von 90 m komplett mit sich. Da der Mobilkran auf einer erhöhten Stellfläche positioniert war, reichte es für den Job im Windpark jedoch, den Mast auf lediglich 74 m auszufahren. Schwierigkeiten bereitete den Monteuren im Maschinenhaus das Lösen der schadhaften Komponente. Über viele Stunden hing das alte Getriebe während des Ausbaus am Kranhaken. Eine Situation wie gemacht für die fortschrittliche ECOMode-Steuerung des Liebherr-Krans, bei der durch automatisches Auskuppeln des Pumpenantriebs sowohl Kraftstoffverbrauch als auch Geräuschemission minimiert werden, solange keine Leistung abgerufen wird.

In präziser Teamarbeit mit dem Kranfahrer und seiner Maschine gelang es den Männern in der Gondel schließlich, das Getriebe zu befreien. Behutsam und mit Blick auf den Monitor der Rollenkopfkamera hob Robert Fuhrmann das defekte Bauteil mit einer Bruttolast von 13 t aus der geöffneten Anlage und beförderte es sicher zu Boden. Direkt im Anschluss wurde das Ersatzteil nach oben geschafft und ins Maschinenhaus eingebaut.

Sein Ausleger macht den LTM 1300-6.3 für Jobs in der Windkraft genauso attraktiv wie für die Montage von Baukranen. Zumal durch anbaubare Gitterspitzen Hubhöhen von bis zu 120 m und beeindruckende Ausladungen möglich sind. Der neue Kran von Felbermayr – seit rund fünf Monaten im Dienst – hat bereits etliche Einsätze in den heimischen Windparks absolviert, aber auch schwere Trafohäuser gestemmt und ist auch für Baukranmontagen fest eingeplant.

www.liebherr.com



Felbermayr Holding GmbH
Voralpenstraße 4
A-4600 Wels
Tel.: +43 5 0695-0
E-Mail: office@felbermayr.cc

