

2025 PRESSESPIEGEL



Meilenstein für ein Jahrhundertprojekt

Hafentor schützt 560 Hektar Industriegebiet bis zur Innenstadt vor 300-jährlichem Hochwasser

9. Januar 2025 in [Klima](#), [Land](#), [Linz](#), [Politik](#)



Luftaufnahme - Einheben Hafentor. Anlässlich eines Pressetermins der LINZ AG zum Thema ‚Einheben des Hafentors‘ im Rahmen des ‚Jahrhundertprojekts ‚Hochwasserschutz Hafen Linz‘ aufgenommen am 8. Jänner 2025.

Es sind spektakuläre Bilder aus dem Linzer Hafen: Gestern wurde das neue „Hafentor“ eingehoben. Das 200 Tonnen schwere und 36 Meter breite Tor soll das 560 Hektar große Hafenviertel/Industriegebiet vor bis zu 300-jährigen Hochwässern schützen. Es handelt sich dabei um einen Lückenschluss entlang der Donau in Oberösterreich. Neben einem hochwassersicheren Hafentor wurde ein linienförmig geführter Hochwasserschutz – teilweise mit mobilen Wänden – errichtet. Die Gesamtkosten betragen rund 40 Millionen Euro.

Der Hafen Linz, als trimodale Logistikkreuzung und zweitgrößter öffentlicher Donauhafen Österreichs, liegt am Kernnetzkorridor Rhein-Donau. Im Geschäftsjahr 2024 wurden im Logistikpark HAFEN LINZ – bestehend aus LINZ AG HAFEN und DONAULAGER LOGISTICS – insgesamt 4,5 Millionen Tonnen Güter und Handelswaren umgeschlagen.



Das Einheben des 200 Tonnen schweren Linzer Hafentors beim Handelshafen. (Bild: Fotokerschi)

Gleichzeitig besteht die Herausforderung, dass die Hafeninfrastruktur sowie der angrenzende Linzer Innenstadtbereich durch Naturkatastrophen, insbesondere Hochwasser, bedroht sind. Hochwasserereignisse in den 2000er-Jahren unterstreichen diese Gefahr. Um das Gebiet langfristig zu schützen, wurde das Projekt „SAFE Port of Linz“ ins Leben gerufen – Teil der nationalen Strategie für umfassenden Hochwasserschutz entlang der Donau. Geplant sind ein mobiler Hochwasserschutz, die Abdichtung des Trenndamms sowie eine Hafentoranlage. Diese Maßnahmen sollen das Hafenviertel und den angrenzenden Stadtteil effektiv vor Überflutungen schützen, selbst bei einem Hochwasser, das statistisch nur alle 300 Jahre auftritt.



v.l.: Landesrat Markus Achleitner, LINZ AG-Boss Erich Haider, Ministerin Leonore Gewessler, StR Dietmar Prammer, StR Karin Hörzing, StR Eva Schöbesberger und Landesrat Stefan Kaineder bei der Einhebung des Linzer Hafentors. (Bild: Fotokerschi)

VL: Landesrat Markus Achleitner, LINZ AG-Boss Erich Haider, Ministerin Leonore Gewessler, StR Dietmar Prammer, StR Karin Hörzing, StR Eva Schobesberger und Landesrat Stefan Kaineder bei der Einhebung des Linzer Hafentors. (Bild: Fotokerschi)

Nach dem offiziellen Spatenstich am 6. Februar 2024 erreicht das Bauprojekt gestern einen weiteren Meilenstein: Im Beisein zahlreicher Förder- und Projektpartner beginnen die Arbeiten zur Installation des neuen Hafentors an der Einfahrt zum Linzer Handelshafen

„Mit dem Projekt ‚Hochwasserschutz für den Handelshafen Linz‘ wird eine zentrale Maßnahme gesetzt, um den Wirtschaftsstandort OÖ noch resilienter und robuster zu machen. Der seit knapp einem Jahr in Bau befindliche Hochwasserschutz mit dem heutigen Meilenstein – der Einhebung des Hafentors – werden die wichtige Hafen-Infrastruktur, aber auch die Unternehmen im Umfeld und auch die Linzer Innenstadt vor Hochwasser-ereignissen geschützt. Davon profitiert nicht nur die Landeshauptstadt, sondern darüber hinaus der gesamte Wirtschaftsstandort Oberösterreich“, sagt Wirtschafts-Landesrat **Markus Achleitner**.

LINZ AG-Generaldirektor DI Erich **Haider**: *„Mit der Umsetzung der Hochwasserschutzmaßnahmen blickt die LINZ AG einmal mehr über ihre Konzerngrenzen hinaus. Immerhin wird das gesamte Industriegebiet rund um den Handelshafen bis zum angrenzenden Innenstadtviertel vor einem 300-jährlichen Hochwasser geschützt. Das zukunftsorientierte Projekt ist ein Bekenntnis zur Nachhaltigkeit, zum Logistikstandort Hafen, zur Industriestadt Linz und zum Wirtschaftsbundesland Oberösterreich.“*

Effiziente Bauabwicklung

Dank der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Planern, Ausführenden und Auftraggebern konnten die Hauptbetonierungsarbeiten und der Spezialtiefbau innerhalb von nur zwölf Monaten bis Ende 2024 abgeschlossen werden. Bereits Ende August 2024 wurden die Süd- und Nordinsel der Hafentoranlage aufgeschüttet und die Bohrpfähle für die Gründung betoniert. Bis Jahresende waren die Hauptbetonagen der Anlage sowie der Einbau der Stahlwasserbauteile so weit fortgeschritten, dass am 8. Januar 2025, das Hafentor in zwei Teilen eingehoben werden konnte.

Zur Einhebung wurde ein 650 Tonnen schwerer Mobilkran der Fa. Felbermayr auf der Baustelle beim Hafentor aufgebaut. Der erste, untere Teil des Hafentors wiegt 70 Tonnen, ist 27 Meter lang, 1,80 Meter breit und 4,70 Meter hoch. Nach der Sicherung des ersten Teils in der Torkammer wird der zweite Teil des Tores versetzt. Der zweite Teil wiegt 80 Tonnen, ist 36 Meter lang, 1,80 Meter breit und vier Meter hoch. Das Verschweißen der beiden Hafentorteile wird rund fünf Arbeitswochen beanspruchen. Insgesamt wiegt das Hafentor rund 200 Tonnen.

Probetrieb ab Juli 2025

Das horizontal geführte Schiebetor weist letztendlich eine lichte Durchfahrtsbreite von 26 Metern auf. Die Steuerung des Tores erfolgt über eine eigene Warte. Für den sicheren Betrieb des Hochwasserschutztors sorgt ein ausgearbeitetes Wartungskonzept, wobei das Tor periodisch zu Testzwecken geschlossen wird. Im Frühjahr 2025 ist die Fertigstellung des Betriebsgebäudes bei der Hafentoranlage sowie die Außengestaltung der Hafentoranlage geplant. Die Gesamtfertigstellung ist für Anfang Juli 2025 terminisiert, anschließend startet der Probetrieb.



LINZ

Hafentor soll vor Hochwasser schützen

Mit dem Einheben eines 200 Tonnen schweren Hafentors ist am Mittwoch in Linz ein zentrales Element des Hochwasserschutzes installiert worden. Die Steuerung des Tores erfolgt über eine eigene Warte. Im Juli soll der Probetrieb beginnen.

8. Jänner 2025, 14.20 Uhr

Teilen



Die lichte Durchfahrtsbreite beträgt 26 Meter. Vor knapp einem Jahr war der Spatenstich für die Schutzmaßnahmen für ein 300-jährliches Hochwasser erfolgt. Die Maßnahmen sollen neben dem Linzer Hafen auch ein Teil des Stadtgebietes vor einem 300-jährlichen Hochwasser schützen.

Notlände und mobiler Hochwasserschutz

Vor dem Hochwassertor wird eine 300 Meter lange Notlände errichtet, an der im Hochwasserfall Schiffe anlegen können. Zu dem Projekt gehören auch noch 900 Meter mobiler Hochwasserschutz, der in Richtung Winterhafen errichtet wird, und etwa 70 Meter Verstärkungen des bestehenden Hochwasserschutzdammes entlang der Donau.

Kosten: 40 Millionen Euro

Der Hafen Linz sei „ein zentraler Knotenpunkt am Kernnetzkorridor Rhein-Donau. Im Geschäftsjahr 2024 wurden 4,5 Millionen Tonnen Güter und Handelswaren umgeschlagen“, teilte die Linz AG mit. Die Hochwasser von 2002 und 2013 zeigten, dass das 560 Hektar große Industriegebiet bis zur Linzer Innenstadt Überschwemmungen ausgesetzt sei.

Um das gesamte Gebiet abzusichern, wurde das Projekt „Safe Port of Linz“ als Teil der nationalen Strategie zum möglichst lückenlosen Hochwasserschutz an der Donau initiiert. Das 40 Millionen Euro teure Projekt wird aus Mitteln des Bundesumweltministeriums, Landes Oberösterreich sowie der EU gefördert.

200 Tonnen schwerer Stahlkoloss

Neues Hafentor soll Linzer Industriegebiet vor Hochwasser schützen

8. Januar 2025, 13:13 Uhr



4
Bilder

Ein 650 Tonnen schwerer Mobilkran hob den ersten Teil des neuen Hafentors in die Torkammer.

Foto: MeinBezirk hochgeladen von [Clemens Flecker](#)

Am 8. Jänner fand im Beisein von Klimaschutzministerin Leonore Gewessler (Die Grünen) und politischen Vertretern von Stadt Linz und Land OÖ die Einhebung des neuen Hafentors bei der Einfahrt in den Linzer Handelshafen statt. Die 200 Tonnen schwere Stahlkonstruktion soll das 560 Hektar große Industriegebiet samt angrenzender Innenstadt auch vor einem 300-jährigen Hochwasser schützen.

LINZ. In Istanbul von einer Partnerfirma des steirischen Maschinen- und Anlagenbauers Andritz gefertigt, war das neue Hafentor 16 Tage lang unterwegs und wurde über das Donaudelta in die Landeshauptstadt geliefert. Heute Vormittag fand die Einhebung des ersten Teiles des Hafentors statt, der in den kommenden fünf Wochen mit dem zweiten Teil der Stahlkonstruktion verschweißt wird.

"Hochwasser treffen uns immer häufiger"

Klimaschutzministerin Leonore Gewessler betont die Wichtigkeit des neuen Hafentors für den Hochwasserschutz: "Das Hafenschutzprojekt hier ist ein enorm wichtiger Lückenschluss für die Hochwasserschutzprojekte entlang der Donau in ganz Oberösterreich. Extremwetterereignisse wie Hochwasser und Hitzewellen treffen uns immer häufiger und heftiger, und die Folgen spüren wir unmittelbar. Das heißt, wir müssen einerseits Klimaschutz betreiben, andererseits auch vorsorgen – mit mutigen Entscheidungen für die Klimawandelanpassung, für eine saubere und gute Umwelt in Österreich – und genau das passiert hier am Standort des Hafens Linz."

Probetrieb ab Juli 2025

Die Gesamtfertigstellung der Hafentoranlage ist für Anfang Juli geplant – dann soll der Probetrieb starten. Das horizontal geführte Schiebetor weist eine Durchfahrtsbreite von 26 Metern auf, die Steuerung des Tores erfolgt über eine eigene Warte. Für den sicheren Betrieb des Hochwasserschutztores sorgt ein ausgearbeitetes Wartungskonzept. Die Kosten für das Gemeinschaftsprojekt der Linz Service GmbH und der IG Winterhafen betragen knapp 40 Millionen Euro. Das Bundesministerium beteiligt sich mit rund 14 Millionen Euro, das Land OÖ mit 8,5 Millionen Euro. Von der Europäischen Union gibt es Förderungen in Höhe von knapp zwölf Millionen Euro.

"Haben im Vorjahr Glück gehabt"

Dietmar Prammer, geschäftsführender Bürgermeister der Stadt Linz, spricht von einer unverzichtbaren Investition: "Die Hochwasserereignisse werden immer mehr und unberechenbarer. Wir haben in Linz in den vergangenen Jahren sehr viel in den Hochwasserschutz investiert, um unsere Bevölkerung, die Betriebe und Arbeitsplätze zu sichern. Wir haben beim Hochwasser 2024 auch viel Glück gehabt, im Gegensatz zu vielen Gebieten im Osten des Landes. Darauf können wir uns aber nicht verlassen, und so bin ich froh, dass wir heute die Stadt Linz sicherer vor Hochwasserereignissen machen können."

BAUMASSNAHME

Hochwasserschutz im Linzer Handelshafen: 200 Tonnen schweres Tor eingehoben

LINZ. Um den Linzer Handelshafen sowie angrenzende Wohngebiete künftig vor Hochwasser zu schützen, werden mit dem Projekt „SAFE Port of Linz“ mehrere Maßnahmen umgesetzt. Nun wurde das 200 Tonnen schwere Hafentor eingehoben.

Der Hafen Linz ist der zweitgrößte öffentliche Donauhafen Österreichs. 2024 wurden dort 4,5 Millionen Tonnen Güter und Handelswaren umgeschlagen. Die vergangenen Hochwasserereignisse zeigten aber: Der Hafen und die angrenzenden Stadtteile sind bei Starkregenereignissen schnell Überschwemmungen ausgesetzt.

Deshalb wurde das Projekt „SAFE Port of Linz“ initiiert, um für einen möglichst lückenlosen Schutz an der Donau zu sorgen und die La-



Am 8. Jänner wurde das Tor eingehoben.



Die Toranlage soll den Linzer Handelshafen vor Überschwemmungen schützen.

ger- und Transportaktivitäten auch bei Hochwasser fortsetzen zu können. Mobiler Hochwasserschutz, die Abdichtung des Trenndammes und eine Hafentoranlage können das Hafenviertel bis zu einem 300-jährlichen Hochwasser schützen.

Probetrieb startet im Juli

Der Spatenstich für das Hafentor erfolgte am 6. Februar 2024, eingehoben wurde dieses nun rund ein Jahr später, am 8. Jänner 2025.

Das Tor wurde in zwei Teilen eingehoben. Insgesamt wiegt das Objekt 200 Tonnen und ist 36 Meter lang, 1,80 Meter breit und insgesamt 8,7 Meter hoch. Die beiden Teile wurden mit dem Schiff angeliefert und mit einem schweren Mobilkran der Firma Felbermayr in die Torkammer gehoben. Das Verschweißen dauert nun rund fünf

Wochen. Das Betriebsgebäude sowie die Außengestaltung der Toranlage sollen bis zum Frühjahr 2025 fertiggestellt werden. Insgesamt sollen die Arbeiten dann bis Juli 2025 abgeschlossen sein, danach startet der Probetrieb.

Kosten und Förderungen

Ziel ist, den Linzer Handelshafen, die Betriebe der Firmen Plasser & Theurer und ÖSWAG sowie das rundum angrenzende Industriegebiet vor einem 300-jährlichen Hochwasser zu schützen. Das Projekt „SAFE Port of Linz“ wird als Gemeinschaftsprojekt der Firmen LINZ SERVICE GmbH und IG Winterhafen abgewickelt. Die Firmen PORR GmbH und Andritz Hydro GmbH sind maßgeblich am Aufbau des Hafentors beteiligt. Die genehmigten Projektkosten betra-

gen 39,85 Millionen Euro. Das Projekt wird seitens des Bundesministeriums (MBK) mit rund 14 Millionen Euro, seitens des Landes OÖ mit rund 8,5 Millionen Euro, sowie seitens der EU mit rund 11,8 Millionen Euro gefördert.

Sicherheit gewährleisten

„Das Hochwasserschutzprojekt in Linz ist ein entscheidender Schritt, um die Lücken entlang der Donau in Oberösterreich zu schließen. Es freut mich, dass wir gemeinsam den Hochwasserschutz weiter stärken und so die Sicherheit der Menschen und Betriebe in der Region gewährleisten können“, so Bundesministerin Leonore Gewessler (Grüne) anlässlich der Einhebung des Hafentors.

„Das zukunftsorientierte Projekt ist ein Bekenntnis zur Nachhaltigkeit, zum Logistikstandort Hafen, zur Industriestadt Linz und zum Wirtschaftsbundesland Oberösterreich. Das zügige Vorankommen bis zum heutigen Projektmeilenstein ist ein Beispiel für die Leistungsfähigkeit, die nur durch gute Zusammenarbeit und Kräftebündelung entsteht“, so Linz AG-Generaldirektor Erich Haider. ■

Neuer Hochwasserschutz

Am 8. Jänner fand die Einhebung des neuen Hafentors bei der Einfahrt in den Linzer Handelshafen statt.

VON CLEMENS FLECKER

LINZ. In Istanbul von einer Partnerfirma des steirischen Maschinen- und Anlagenbauers Andritz gefertigt, war das neue Hafentor 16 Tage lang unterwegs und wurde über das Donaudelta in die Landeshauptstadt geliefert. Am 8. Jänner fand die Einhebung des ersten Teiles des Hafentors statt. Nach der Sicherung des ersten Teiles in der Torkammer folgte der zweite Teil der Stahlkonstruktion. Das Verschweißen der beiden Hafentorteile soll rund fünf Wochen beanspruchen. Klimaschutzministerin Leonore Gewessler (Die Grünen) betont die Wichtigkeit des neuen Hafentors für den Hochwasserschutz: „Das Hafenschutzprojekt hier ist ein enorm wichtiger Lückenschluss für die Hochwasserschutzprojekte entlang der Donau in ganz Oberösterreich. Extremwetterereignisse wie Hochwasser und Hitzewellen treffen uns immer häufiger und heftiger, und die



Die 200 Tonnen schwere Stahlkonstruktion soll das Industriegebiet samt angrenzender Innenstadt vor Hochwasser schützen. Foto: MeinBezirk

Folgen spüren wir unmittelbar. Das heißt, wir müssen einerseits Klimaschutz betreiben, andererseits auch vorsorgen – mit mutigen Entscheidungen für die Klimawandelanpassung, für eine saubere Umwelt in Österreich – und genau das passiert hier am Linzer Hafen.“



„Das Hafenschutzprojekt ist ein enorm wichtiger Lückenschluss.“

Foto: Die Grünen

LEONORE GEWESSLER

Die Gesamtfertigstellung der Hafentoranlage ist für Juli geplant – dann soll der Probebetrieb starten. Das horizontal geführte Schiebetor weist eine

Durchfahrtsbreite von 26 Metern auf, die Steuerung des Tores erfolgt über eine eigene Warte.



„Die Hochwasserereignisse werden immer mehr und unberechenbarer.“

Foto: Stadt Linz

DIETMAR PRAMMER

Für den sicheren Betrieb des Hochwasserschutztores sorgt ein ausgearbeitetes Wartungskonzept. Die Kosten für das Gemeinschaftsprojekt der Linz Service GmbH und der IG Winterhafen betragen knapp 40 Millionen Euro. Das Bundesministerium beteiligt sich mit rund 14 Millionen Euro,

das Land OÖ mit 8,5 Millionen Euro. Von der Europäischen Union gibt es Förderungen in Höhe von knapp zwölf Millionen Euro.

„Haben 2024 Glück gehabt“ Dietmar Prammer, geschäftsführender Bürgermeister der Stadt Linz, spricht von einer unverzichtbaren Investition: „Die Hochwasserereignisse werden immer mehr und unberechenbarer. Wir haben in den vergangenen Jahren sehr viel in den Hochwasserschutz investiert, um unsere Bevölkerung, die Betriebe und Arbeitsplätze zu sichern. Beim Hochwasser 2024 haben wir auch Glück gehabt, im Gegensatz zu vielen Gebieten im Osten des Landes. Darauf können wir uns aber nicht verlassen, und so bin ich froh, dass wir heute die Stadt Linz sicherer vor Hochwasserereignissen machen können.“ Linz AG-Generaldirektor Erich Haider unterstreicht das Bekenntnis zur Nachhaltigkeit: „Mit der Umsetzung der Hochwasserschutzmaßnahmen wird das gesamte Industriegebiet rund um den Handelshafen bis zum angrenzenden Innenstadtviertel vor einem 300-jährlichen Hochwasser geschützt.“

SCHWERTRANSPORTMAGAZIN

SCHWER TRANSPORT MAGAZIN

INTERNATIONALES
FACHMAGAZIN FÜR
SCHWERTRANSPORT,
TECHNIK UND
LOGISTIK

121

22. Jahrgang Jan./Feb. 2025
ISSN 1435-3326 D 68 138

Deutschland € 8,90
Österreich € 9,90
Luxemburg € 9,90
Belgien € 9,90

www.schwertransportmagazin.de Schweiz SFR 15,70



MIT POSTER



Felbermayr transportiert Mega- Kabeltrommeln für Energiewende



Das internationale Fachmagazin für Schwertransport, Technik und Logistik

Foto: Scheffler AG



MARKT & MARKEN: MODERNES
TEILVERTRIEBSZENTRUM ERÖFFNET



IN AKTION: TRANSPORTE ZUR
MESSE „BOOT“ DÜSSELDORF



IN AKTION:
MIT DEM TRAFU IN DIE KAVERNE

Historisches Transportprojekt: Felbermayr transportiert Mega-Kabeltrommeln für Energiewende



In den kommenden Jahren wird Felbermayr einige Tausend Transporte für die etwa 800 Kilometer langen Stromtrassen durchführen. Damit sollen künftig die großen Windstrommengen vom Norden in den Süden Deutschlands geliefert werden.

Foto: Schenker AG

Für den Bau der bedeutenden Energie-Infrastrukturprojekte „SuedLink“ sowie „SuedOstLink“ startete Felbermayr Anfang des vergangenen Jahres mit einem historischen Transportprojekt: Im Auftrag der international tätigen Logistikexperten von Schenker Deutschland AG, deugro (Deutschland) Projekt GmbH sowie Rhenus Project Logistics GmbH wird Felbermayr in den kommenden Jahren über Tausend Schwertransporte mit bis zu 43 Metern Länge und 180 Tonnen Gesamtgewicht durchführen.

Holger Kunz zeigt sich beeindruckt: „Was wir hier leisten, übertrifft alles, was ich in meiner Karriere bisher gesehen habe“. Dabei ist der erfahrene Logistiker seit fast zwei Jahrzehnten in der Schwertransportbranche tätig. Seit über drei Jahren ist er Leiter der Felbermayr-Niederlassung in Memmingen. „Wir sprechen hier nicht nur über eine immense Anzahl von Transporten, sondern auch über die komplexe Abstimmung mit verschiedensten Partnern – vom Vorhabenträger bis hin zu den Kabelherstellern und schließlich über

eine nie dagewesene Dichte an Transportgenehmigungen“, fasst Kunz das Megaprojekt zusammen. Konkret werden seit Anfang des Jahres die Hochspannungs-Gleichstromkabel für SuedLink, aufgerollt auf Kabeltrommeln, zu strategischen Lagerstätten entlang der Trasse gefahren. Die Kabel wurden von Prysmian, dem Weltmarktführer im Bereich der Energie- und Telekommunikationskabel und -systeme, produziert. In beiden Projekten werden diese im Anschluss von den Zwischenlagern zu den Abspulplätzen transportiert und abgespult. Bis zur Fertigstellung der Trassen wird das Fel-

bermayr-Team samt Rücktransport der leeren Kabeltrommeln rund 3.000 Transporte durchgeführt haben.

Aufwendige Genehmigungsverfahren

„Eine unserer Kernaufgaben ist es, über die gesamte Dauer des Projekts hinweg eine konstante Lieferkette aufrechtzuerhalten“, so Kunz.



An mehreren Abspulplätzen in Deutschland hat der Abspulvorgang bereits begonnen. Ein effizienter Einsatz von Personal und Technik ermöglicht den reibungslosen Ablauf an mehreren Baustellen gleichzeitig.

Foto: Schenker AG

Die Transporte an sich sind dabei jedoch nicht die größte Herausforderung, sondern deren Vorbereitung. Denn: Für jede Straße und jede Brücke, die befahren werden soll, muss eine eigene Genehmigung eingeholt werden. Ein Unterfangen, das in Deutschland aufgrund maroder Infrastruktur und überlasteter Ämter oftmals zum Spießrutenlauf wird. „In Hessen konnten wir beispielsweise über zehn Monate hinweg immer die gleiche Strecke fahren, bis eine Brücke – unabhängig von unseren Transporten – abgelastet wurde. Somit mussten wir wieder eine neue Strecke finden und zugehörige Genehmigungen beim Amt beantragen“, gibt Kunz ein Beispiel aus dem schwierigen Arbeitsalltag. Insgesamt habe man im Vorfeld bereits unzählige Genehmigungen eingeholt. Diese gelte es über die kommenden Jahre aufrechtzuerhalten.

Streckenverhältnisse entscheidend

Die Kabeltrommeln werden per Binnen- und Seeschiff von Prysmians Fertigungsstätten



Aufgrund des Gewichtes von bis zu 100 Tonnen kommt der Ladegutsicherung der Spulen besondere Bedeutung zu. Dafür entwickelte der Felbermayr-Bereich Engineered Solutions eine spezielle Vorrichtung. Diese wurde auch im Hause Felbermayr gefertigt.

Foto: Schenker AG



Für die Transporte sind brandneue Achslinien des Herstellers Goldhofer sowie die leistungsstarken 4-Achs-Zugmaschinen der Marke MAN TGX 41.640 im Einsatz.

Foto: Schenker AG

für innovative Kabeltechnologie in Frankreich nach Deutschland geliefert. „Ab da übernehmen wir“, so Kunz. Dafür habe sich das Transport-Team aus Memmingen mit drei verschiedenen Transport-Konfigurationen vorbereitet. „Entscheidend für die Auswahl unserer Transportmittel ist vor allem die Raumgeometrie der Strecke“, meint Kunz. Um die bis zu 100 Tonnen schweren Kabeltrommeln zu transportieren, habe das Team je nach Streckengegebenheit unterschiedliche modulare Achslinien im Einsatz. „Wenn wir genügend Platz haben, fahren wir mit einem Plateausattel. Höhenproblemen entgegenen wir mit einer Kesselbrücke und bei besonders engen Straßenverhältnissen können wir mithilfe von Selbstfahrern unsere Transportlänge auf ein absolutes Minimum reduzieren“, verrät Kunz. Gezogen werden die Achslinien des Herstellers Goldhofer von den eigenen 4-Achs-Zugmaschinen der Marke MAN TGX 41.640.

Abspulvorrichtung in Eigenentwicklung

Um die Kabel von den Trommeln in die Trassen abspulen zu können, hat sich das Fel-

bermayr-Team mit einem namhaften Lieferanten zusammengetan und gemeinsam eine Abspulvorrichtung entwickelt. „Wir haben die Vorrichtung so konzipiert, dass sie auf alle Fahrzeugtypen passt, das bietet uns ein Maximum an Flexibilität“, so Kunz. Aber nicht nur das: Eine weitere Besonderheit befindet sich bereits am Fahrzeug selbst: „Bisher wurden solche Vorrichtungen immer auf einem Hilfsrahmen montiert. Diesen konnten wir weglassen, da unsere Modulachsen bereits damit ausgestattet sind“, sagt Kunz. Unter der Aufsicht eines Supervisors von Felbermayr werden dann jeweils die Trommeln abgespult und die Kabel in den Kabelgräben verlegt.

Hubgerüst von Engineered Solutions

Eine weitere Besonderheit für dieses Projekt entstand in Zusammenarbeit mit den Kollegen von Engineered Solutions aus Krefeld. Beim Austausch der leeren Kabeltrommeln stand man vor zweierlei Herausforderungen: Zum einen sei man aufgrund der Transportgesamtlängen oftmals nicht bis zu den Abspulplätzen gekommen, zum anderen war nach einer

Transportnacht auch die maximale Lenkerzeit der Fahrer erreicht. „Im Fokus aller unserer Arbeiten steht, das Zusammenspiel zwischen Personal und Technik so effizient wie möglich zu gestalten“, erklärt Kunz. Deshalb habe man eigens für die Projekte ein Hubgerüst mit 200 Tonnen Hubkraft und vier Hydraulikzylindern in die Logistikkette integriert. „Damit können wir die leeren Kabeltrommeln austauschen, ohne die Fahrzeuge rangieren zu müssen“, so Kunz. Trotz der enormen Anforderungen, die es in dieser Form „sicher kein zweites Mal geben wird“, so Kunz, habe das Felbermayr-Team bereits einige der Transporte erfolgreich absolvieren können. Dieser Erfolg stützt sich für Kunz vor allem auf die enorme Bandbreite an Dienstleistungen, die im eigenen Hause abgewickelt werden können. „Egal ob Transporte, Equipment, Fachpersonal oder beim Engineering – wir sind nicht auf externe Dienstleister angewiesen. Das macht uns sehr flexibel“, so Kunz abschließend.

Historisches Transportprojekt

Felbermayr transportiert weltgrößte Kabeltrommeln

! mehr dazu in unserer App



Mit Schwertransporten für die größten Kabeltrommeln der Welt hat Anfang vergangenen Jahres ein historisches Transportprojekt für Felbermayr begonnen. Für den Bau der bedeutenden Energie-Infrastrukturprojekte „SuedLink“ sowie „SuedOstLink“ wird Felbermayr in den kommenden Jahren rund 3.000 Transporte mit bis zu 43 m Länge und 180 t durchführen. Neben Transporten zu strategischen Lagerstätten hat im Sommer 2024 auch die Auslieferung an die Abspulplätze begonnen.

„Was wir hier leisten, übertrifft alles, was ich in meiner Karriere bisher gesehen habe“, zeigt sich Holger Kunz beeindruckt. Dabei ist der erfahrene Logistiker seit fast zwei Jahrzehnten in der Schwertransportbranche tätig. Seit über drei Jahren ist er Leiter der Felbermayr-Niederlassung in Memmingen. „Wir sprechen hier nicht nur über eine immense Anzahl von Transporten, sondern auch über die komplexe Abstimmung mit verschiedensten Partnern – vom Vorhabenträger bis hin zu den Kabelherstellern und schließlich über eine nie dagewe-

sene Dichte an Transportgenehmigungen“, fasst Kunz das Megaprojekt zusammen. Konkret werden bereits seit Anfang vergangenen Jahres für das Projekt SuedLink die Kabeltrommeln zu strategischen Lagerstätten entlang der Trasse gefahren. Im Projekt SuedOstLink können diese direkt zu den Abspulplätzen transportiert werden. Bis zur Fertigstellung der Trassen werde das Felbermayr-Team samt Rücktransport der leeren Kabeltrommeln rund 3.000 Transporte durchgeführt haben.

Streckenverhältnisse entscheidend Die Kabeltrommeln werden per Binnenschiff aus Frankreich nach Deutschland geliefert. „Ab da übernehmen wir“, so Kunz. Dafür habe sich das Transportteam aus Memmingen mit drei verschiedenen Transportkonfigurationen vorbereitet. „Entscheidend für die Auswahl unserer Transportmittel ist vor allem die Raumgeometrie der Strecke“, meint Kunz. Um die bis zu 100 t schweren Kabeltrommeln zu transportieren, habe das Team je nach Streckengegebenheit unterschiedliche modulare Achslinien im Einsatz. „Wenn wir genügend Platz haben, fahren wir mit einem Plateausattel. Höhenproblemen entgegnen wir mit einer Kesselbrücke und bei besonders engen Straßenverhältnissen können wir mithilfe



von Selbstfahrern unsere Transportlänge auf ein absolutes Minimum reduzieren“, verrät Kunz. Gezogen werden die Achslinien des Herstellers Goldhofer von den eigenen 4-Achs-Zugmaschinen der Marke MAN TGX 41.640.

Abspulvorrichtung in Eigenanfertigung Um die Kabel von den Trommeln in die Trassen abspulen zu können, hat sich das Felbermayr-Team mit dem Lieferanten zusammengetan und eine eigene Abspulvorrichtung angefertigt. „Wir haben die Vorrichtung so konzipiert, dass sie auf alle Fahrzeugtypen passt, das bietet uns ein Maximum an Flexibilität“, so Kunz. Aber nicht nur das: Eine weitere Besonderheit befindet sich bereits am Fahrzeug selbst: „Bisher wurden solche Vorrichtungen immer auf einem Hilfsrahmen montiert. Diesen konnten wir weglassen, da unsere Modulachsen bereits damit ausgestattet sind“, sagt Kunz. Unter der Aufsicht eines Supervisors von Felbermayr werden dann jeweils die Rollen abgespult und in den Kabelgraben verlegt.

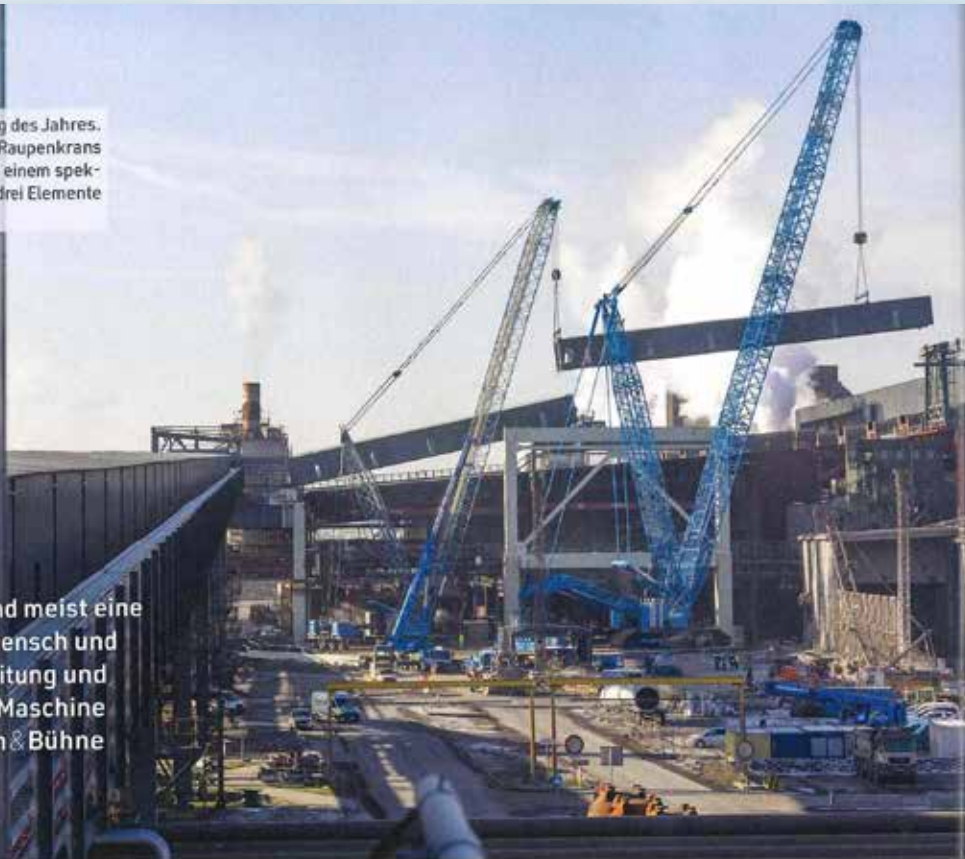
Hubgerüst von Engineered Solutions Eine weitere Besonderheit für dieses Projekt entstand in Zusammenarbeit mit den Kollegen von

Engineered Solutions aus Krefeld. Beim Austausch der leeren Kabeltrommeln stand man vor zweierlei Herausforderungen: Zum einen sei man aufgrund der Transportgesamtlängen oftmals nicht bis zu den Abspulplätzen gekommen, zum anderen war nach einer Transportnacht auch die maximale Lenkzeit der Fahrer erreicht. „Im Fokus aller unserer Arbeiten steht, das Zusammenspiel zwischen Personal und Technik so effizient wie möglich zu gestalten“, erklärt Kunz. Deshalb habe man eigens für die Projekte ein Hubgerüst mit 200 t Hubkraft und vier Hydraulikzylindern in die Logistikkette integriert. „Damit können wir die leeren Kabeltrommeln austauschen, ohne die Fahrzeuge rangieren zu müssen“, so Kunz. Trotz der enormen Anforderungen, die es in dieser Form „sicher kein zweites Mal geben wird“, so Kunz, habe das Felbermayr-Team bereits einige der Transporte erfolgreich absolvieren können. Dieser Erfolg stützt sich für Kunz vor allem auf die enorme Bandbreite an Dienstleistungen, die im eigenen Haus abgewickelt werden können. „Egal ob Transporte, Equipment, Fachpersonal oder beim Engineering – wir sind nicht auf externe Dienstleister angewiesen. Das macht uns sehr flexibel“, so Kunz abschließend. ▀

22 MASCHINEN

Zum großen Finale kam es Anfang des Jahres. Unter Einsatz des 1.000-Tonnen-Raupenkrans und eines 300-Tonnens wurden in einem spektakulären Tandemhub die letzten drei Elemente eingehoben.

Schwerlasteinsätze sind meist eine Herausforderung für Mensch und Material. Gute Vorbereitung und die Wahl der richtigen Maschine sind unabdingbar. Kran & Bühne berichtet.



SCHWER, ABER MACHBAR

Wie benennt man große Herausforderungen? Herkulesaufgabe? Mammutaufgabe? Gemeint ist jedenfalls ein extrem schwieriges Unterfangen. Und, keine Frage, die Energiewende ist genau so etwas; eine komplexe und umfangreiche Anstrengung, egal wie man sie letztendlich bezeichnet. Das Gute daran, zumindest aus Branchensicht: Es gibt viel zu tun, also packen wir es an – am besten an den Haken. Beispielsweise. Unser erstes Einsatzbeispiel spiegelt gut die Komplexität der Prozesse und die Ausmaße des Ganzen wider.

Der österreichische Stahl- und Technologiehersteller Voestalpine hat sich entschieden, seine Stahlproduktion auf „grün“ umzustellen, sprich Stahl herzustellen mit Null Netto-CO₂-Emissionen. Das lässt sich der Konzern 1,5 Milliarden Euro kosten. Hierfür wird eine neue, 800 Meter lange Förderbandbrücke errichtet, die ab 2027 auch den neuen Elektrolichtbogenofen mit Rohstoffen versorgen wird. Vor knapp einem Jahr wurde diese Förderbandbrücke fertiggestellt. Mit im Boot ist die Firma Felbermayr. Die Linzer Niederlassung der Firma verantwortet bereits seit Anfang 2022 das Positionieren von Komponenten für die neue Anlage am Voestalpine-Standort vor Ort.

Teil dieser Maßnahmen ist auch eine neue Förderstrecke für Rohstoffe. Auf mehreren Bändern befördert diese die „Gewürze“ für den Stahl – aus 15 Metern Tiefe auf über 50 Meter Höhe – zum zukünftigen Hybrid-Stahlwerk und kann so die Linz-Donawitz-Tiegel (kurz LD, auch als Sauerstoffaufblasverfahren bekannt) und den Elektrolichtbogenofen versorgen. Mit dem Einsatz zahlreicher Mobil- und Raupenkrane mit bis 1.000 Tonnen Traglast und Hakenhöhen bis zu 160 Metern war Felbermayr zur Errichtung der Förderbandbrücke das ganze Jahr über auf dem Gelände der Voestalpine tätig.

Arbeiten bei laufendem Betrieb

Das geschäftige Treiben auf dem Gelände eines großen Stahlproduzenten war eine ganz spezielle Herausforderung, erinnert sich Michael Maier-Bauer, verantwortlicher Projektleiter seitens Felbermayr: „Für den Aufbau der Krane und die Hübe an sich waren wir in steter Abstimmung mit dem Betrieb. Auch der Platz für unsere Aufbauarbeiten war sehr begrenzt“. Oberste Prämisse war es, den Betrieb so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Gute Koordination und zügiger Abbau nach den Hüben waren also gefragt.

Der Auftakt erfolgte mit einem mit 800-Tonnen-Raupenkrane; stark genug, aber trotzdem platzsparend. Mit diesen Anforderungen ging das Team rund um Michael Maier-Bauer in die Planungsphase. Stattliche 140 Meter Hakenhöhe bei einer Ausladung von 115 Metern und 200 Tonnen Heckballast sowie Derrickballast – mit dieser Konfiguration ragte das 750-Tonnen-Tragkraftpaket Liebherr LR 1750 in die Höhe. 50 LKW-Ladungen und vier Tage Rüstzeit waren allein für seinen Aufbau notwendig. „Dafür hatten wir gerade so Platz“, berichtet der Projektleiter. In Absprache mit dem Betrieb wurden kurzzeitig ein Ladegleis sowie eine interne Zugverbindung gesperrt. Eher Routine seien dann die neun Schwerlasthübe für den ersten Abschnitt der Brücke gewesen. Beinahe mühelos ‚schweben‘ die bis zu 50 Tonnen schweren Elemente am Haken des Raupenkrans an ihren Bestimmungsort. Somit konnte Felbermayr den ersten Abschnitt binnen zwei Wochen erfolgreich abschließen.

Tandemhübe mit Mobil- und Raupenkranen

Halbe Brücke, halbes Jahr: Am längsten Abschnitt mit 400 Metern Gesamtlänge arbei-

tete das Felbermayr-Team von Mitte April bis Ende Oktober. „Zwischen den Hüben mussten wir Pause machen, da die neuen Brückenteile vor Ort zusammengebaut wurden“, erläutert Maier-Bauer. Insgesamt sieben Elemente mit bis zu 180 Tonnen und bis zu 62 Metern Länge wurden zunächst mittels SPMT (*Self-Propelled Modular Transporter*) vom Montageplatz zu den Kranen transportiert. „Den Hub für das erste überirdisch gelegene Brückenelement haben wir mit einem 350-Tonner und einem 250-Tonner ausgeführt. Vom ersten Übergabeturm in 13 Metern Höhe mussten wir dann auf stärkere Hebertechnik umsteigen“, berichtet der Experte weiter. Somit kamen vier weitere Mobil- und Raupenkranen mit Hakenhöhen bis zu 43 Metern und 800 Tonnen maximaler Traglast zum Einsatz. Mit einem Liebherr LR 1300 – einem Raupenkran mit fix angebautem 62 Meter langem Teleskop – und einem LTM 1800 mit 204 Tonnen Ballast wurde der Einsatz Ende Oktober vorerst beendet.

Zum großen Finale für die Förderbandbrücke stellte das Felbermayr-Team dann die beiden Kranschergewichte LR 1300 und den 1000-Tonner LR 11000 in den Dienst. Um die bis zu 180 Tonnen schweren und 54 Meter langen Teile für den Anschluss an das bestehende Stahlwerk in 48 Metern Höhe zu positionieren, wurden die ersten beiden Elemente mit beiden Kranen in Position gebracht und montiert. Den finalen Hub erledigte der LR 11000 im Alleingang mit einem 96 Meter langen Gitter-

mastausleger und gesamt 570 Tonnen Ballast. Dabei wurde das letzte Teilstück mit einem Gewicht von 42 Tonnen auf eine Höhe von 48 Metern, bei einer Ausladung von 65 Metern, millimetergenau eingepasst. „Die Brückenteile werden mit Bolzen verbunden. Im Prinzip ist das wie Bauklötze zusammenzustecken, nur dass wir hier mit bis zu 180 Tonnen in fast 50 Metern Höhe millimetergenau die Löcher aneinander bringen“, sagt Maier-Bauer.

2025 muss Trendumkehr bringen

Rezession. Die österreichische Industrie geht in das dritte Jahr der Rezession. Nun sind gezielte Maßnahmen notwendig, um das Vertrauen in die Wirtschaft wiederherzustellen und Wachstum zu fördern



Felbermayr wünscht sich von der Politik unter anderem eine Senkung der Lohnnebenkosten

Stimmen der Industrie

Horst Felbermayr, CEO der Felbermayr Holding befürchtet, dass Oberösterreichs Wirtschaft 2025 voraussichtlich nicht wachsen wird. „Kritisch sehe ich, dass auch mit weiteren Insolvenzen zu rechnen ist.“ Von den aktuellen Marktentwicklungen will sich Felbermayr nicht irritieren lassen und weiterhin in Mitarbeitende, Maschinen und Infrastruktur investieren. „Von der Politik wünschen wir uns eine Senkung der Lohnnebenkosten sowie die Schaffung von Anreizen für Überstunden und Zuverdienstmöglichkeiten für Pensionisten. Nur so kommt man als Unternehmen einfacher zu Personal. Denn es liegt nicht an der Motivation der Mitarbeitenden, sondern daran, ob es sich für sie auszahlt oder nicht“, so Felbermayr.



Foto: Gemeinde Seiersberg-Pirka

Seiersberg-Pirka heißt Felbermayr herzlich willkommen

Felbermayr, der Spezialist für Kräne und Schwertransporte, errichtet einen neuen Standort im Gewerbegebiet Seiersberg-Pirka direkt an der Autobahn. Mit mehr als 170 neuen Arbeitsplätzen steigt die Zahl der Jobs in Seiersberg-Pirka auf über 7.000, freut sich Ortschef Werner Baumann gemeinsam mit Prokurist Konrad Vollmann, Bereichsleiter für Felbermayr Steiermark.

Die Gemeinde Seiersberg-Pirka setzt auf nachhaltige Standortentwicklung, um Unternehmen optimale Bedingungen zu bieten und Anrainer zu schützen. Baumann sieht darin ein starkes Signal für Wirtschaft und den Arbeitsmarkt in der Gemeinde. WERBUNG

11.03.2025

Felbermayr ordert groß bei Magni

Der große österreichische Vermieter **Felbermayr** wird seine Mietflotte in diesem Jahr um mehr als 300 Maschinen von Magni erweitern, darunter **60 neue Teleskopstapler und 250 Arbeitsbühnen**. Enthalten in dem Paket sind wieder eine Vielzahl geländegängiger Spezialscheren mit Arbeitshöhen von bis zu 22, 28 und 32 Metern.

Ebenfalls beinhaltet die Großbestellung eine große Anzahl Scherenbühnen aus der neuen **AC+**-Baureihe. Diese bieten gegenüber den Vorgängermodellen neben einer erhöhten Leistungsstärke auch langlebigere Lithiumbatterien sowie Gabelstapleraschen vorne und seitlich; alles ein Plus für Vermieter.

Weitere Highlights der neuen Scheren von Magni sind das **Eigengewichts-Energierückgewinnungssystem**, das es ermöglicht, während des Absenkens der Plattform aus dem Hydrauliköl Energie zurückzugewinnen, die zum Aufladen der Batterie verwendet wird.

Weitere Features der neuen AC+-Serie sind ein **Hochleistungs-Pumpensystem**, bei dem alle wichtigen Hydraulikkomponenten mit nur einer Hydraulikölleitung verbunden werden, ein neues Bedienpult mit vergrößertem Display und „verschleißarmen Silikontasten“ sowie hochfeste und ebenfalls verschleißarme neuen Reifen.

Robert Bauer, Bereichsleiter Arbeitsbühnen- und Staplervermietung bei Felbermayr, sagt: „In diesem Jahr haben wir wieder in das gesamte Portfolio von Magni investiert. Neben der Leistungsstärke der Maschinen, der einfachen Bedienbarkeit und Wartung gerade für den Mietparkkunden überzeugt uns Magni immer wieder mit schnellem und zuverlässigem Support.“

Er nahm zudem einen 46-Meter-Teleskoplader **Magni RTH8.46** entgegen, der die **Hersteller-Seriennummer 12.000** trägt – und gleichzeitig **die tausendste Maschine ist, die Felbermayr insgesamt bei Magni beschafft hat.**

Er nahm zudem einen 46-Meter-Teleskoplader **Magni RTH8.46** entgegen, der die **Hersteller-Seriennummer 12.000** trägt – und gleichzeitig **die tausendste Maschine ist, die Felbermayr insgesamt bei Magni beschafft hat.**



Michael Maier-Bauer von der Firma Felbermayr, Alexander Reisch von Magni und Robert Bauer, ebenfalls Felbermayr (v.l.)

Alexander Reisch von Magni Deutschland ergänzt: „Wir sind sehr stolz darauf, dass sich das Felbermayr-Team für 30 Stück unserer neuen kompakten TH3.6 aus der Reihe der starren Teleskopstapler entschieden hat. Mit einer Nutzlast von drei Tonnen und einer maximalen Arbeitshöhe von 5,8 Metern kombiniert der Neue geringe Abmessungen mit beeindruckenden Leistungsmerkmalen. Der leistungsstarke Deutz-Motor der Stufe V mit 55 kW (75 PS) ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h. Als einziges Modell in dieser Leistungsklasse am Markt ist der Magni TH 3.6 mit einem LMI (Lastmomentanzeiger) ausgestattet, der eine ständige Überwachung der Maschinenbewegungen ermöglicht, um jede Art von Überlastung zu vermeiden.“

Schon 2021 und 2023 hatte Felbermayr Transport- und Hebetchnik sseine umfangreiche Mietflotte mit verschiedenen Magni-Maschinen bestückt, darunter Scheren-, Gelenk- und Teleskopbühnen sowie Teleskopstapler in unterschiedlichen Leistungsklassen.

Felbermayr delivers generators from USA to Romania

Austria-based Felbermayr has delivered two generators from Charleston, USA, to Mintia, Romania – with another still to be delivered.



As part of its wider scope of work, **Felbermayr** is delivering technical components to a gas and steam power plant in Mintia, Romania.

With three turbines from Germany having already arrived at the plant, Felbermayr has shipped two generators from Charleston, USA. Each weighing 380 tonnes, the generators came via an inland waterway vessel from Antwerp, Belgium, to Linz, Austria. Here, they were transferred to the Felbermayr ship RoRo30.



The onward journey began on the Danube River, then on the Tisza River to Tápé, in Hungary. The SPMT left the ship with the first generator via ro-ro ramp, headed for Mako, also in Hungary. Then, the generator was loaded onto a truck using a stand jack system and transported to Mintia.

Felbermayr used the same procedure for the second generator, meanwhile the third is expected to begin its journey from Charleston soon.

Ganz schön laaaaaang

75 Meter lang und beim Rangieren geht es um jeden Millimeter: Wie die Windrad-Flügel zu ihrem Ziel kommen.

Von Thomas Geiger (Text und Fotos)

Heben muss sein:
Wenn es eng wird, kann
der Flügel nach oben
gehen.



Wenn es nur immer so einfach wäre: Der 75 Meter lange Flügel auf ziemlich schrummiger Strecke in Mittelhessen. Vier Begleitfahrzeuge sichern die Strecke ab. Je nach Schwierigkeit der Strecke kommt die Fuhrer manchmal kaum voran.

Enge Kehren, sanfte Berge, gewundene Täler und zischendrin ein paar Dörfer mit gepflegter Gastronomie: Für Motorradfahrer sind die Straßen im Gleiberger Land in Mittelhessen ein Traum. Doch für Hannes Fischer und Martin Schuster sind sie die Hölle: Statt mit einer Harley-Davidson oder einer dicken BMW müssen die beiden Österreicher hier mit einem Schwertransport durchs Hinterland von Gießen. Und zwar mit einem, der nicht nur doppelt so schwer ist wie ein voll beladener Sattel-schlepper, sondern vor allem einem, der mehr als viermal so lang ist. Und ein Sattelschlepper misst 16,50 Meter. Fischer und Schuster verleihen der von der Politik eingeleiteten Energiewende buchstäblich Flügel und bringen die riesigen Rotorblätter zu neuen Windkraftanlagen – selbst wenn die fernab der Autobahn im hintersten Winkel liegen. Und sie und ihre Kollegen haben damit gut zu tun. Schließlich sind allein in Deutschland im vergangenen Jahr 635 neue Windkraftanlagen in Betrieb genommen worden.

Obwohl oder eigentlich gerade weil ihre Fracht heute 74,50 Meter misst, geht es beim Fahren um jeden Millimeter, und sie kämpfen sich im Schrittempo voran. Während der Stau hinter ihnen immer länger wird und die insgesamt vier Begleitfahrzeuge immer wieder auch den Quer- und Gegenverkehr stoppen, kriechen sie durch die Kurven, bugsieren ihren Lindwurm durch Kreisverkehre und Ortsdurchfahrten und kommen pro Stunde nur vier bis sechs Kilometer weit.

Damit das überhaupt möglich ist, haben sie den Flügel auf einen Spezialtransporter geschmalt, den der Allgäuer Zulieferer Goldhofer eigens für solche Aufgaben entwickelt hat: Er besteht aus einzelnen Plattformen, die wie Eisenbahnwagen gekoppelt und so fast beliebig verlängert werden können.

Jede mit vier Rädern an sechs Achsen auf beiden Seiten, die sich um 555 Grad in beide Richtungen schwenken lassen, so dass Schuster den Tausendfüßler mit der Fernsteuerung vor seinem Bauch auch um die engsten Radien rangieren oder zur Not quer wie einen Kreis marschieren lassen kann. Den Antrieb übernimmt eine konventionelle Zugmaschine oder wie hier auf dem Weg in den Windpark Altschlag ein sogenannter Powerpack, der vor die Plattform geschmalt wird. Ein klassisches Fahrerhaus fehlt also. Schuster und Fischer laufen stattdessen nebenher oder stehen auf der Plattform.

Im Powerpack erzeugt ein Deutz-Industriemotor mit 12 Liter Hubraum und 530 PS den nötigen Öldruck, mit dem eine Hydraulik die Räder antreibt. Der Clou allerdings ist ein Modul mit dem einfallreichen Namen „Flügeltransportvorrichtung FTV850“, an dem mit drei Dutzend armdicken Schrauben der 24-Tonnen schwere Flügel befestigt wird. Wie unser Schultergelenk den ausgestreckten Arm kann dieses Stahlgelenk, gesteuert von Fischer an der zweiten Fernbedienung, den Rotor bis zu 60 Grad anheben und in den Himmel recken, und wenn es sein muss auch noch 360 Grad um die eigene Achse drehen. So bleibt er an den Kreuzungen in Erda oder Hohensolms nicht an den Häusern hängen, und er rasiert draußen in den Kehren im Wald nicht die Baumkronen. Ohne diese Möglichkeit des Hebens wäre der Transport nicht zu schaffen.

Wegen des riesigen Hebels wirken dabei allerdings riesige Kräfte, der Schwerpunkt steigt in schwindelnde Höhen, und das ganze Gefährt wird extrem anfällig. Kein Wunder, dass Fischer und Schuster tonnenweise Stahlplatten als Ballast auf ihr Fuhrwerk geschmalt haben und beim lauesten Lüftchen nervös werden: Mehr

als vier bis sechs Meter Wind pro Sekunde sind nicht machbar, sagt der Transportleiter, bevor er wieder zum Joystick greift, den Rotor wie ein Hochspringer seinen Stab nach oben bringt und die Fuhrer damit so weit verkürzt, dass der Transport in Frankbach links abbiegen kann, ohne die Häuser abzudecken. Von Weitem sieht das aus, als würde ein riesiges Einhorn oder eine Giraffe durch eine Modelllandschaft reiten – kein Wunder, dass Fischer und Schuster auf ihren 14 endlos langen Kilometern fast so viele Zuschauer haben wie Rennfahrer auf einer Rundstrecke.

Und das ist nur der letzte Abschnitt einer langen, sehr langen Reise. Denn der Anlagenhersteller Nordex baut seine Rotoren in Spanien, der Türkei, Indien oder China, lässt sie mit dem Schiff nach Rostock oder Emden liefern und holt sie von dort mit dem Schwerlastler. Obwohl es dabei nur über die Autobahn geht, ist schon das mittlerweile eine Herkulesaufgabe,



Hannes Fischer und Martin Schuster (rechts) sind die Herrscher über den Schwertransport. Ihr Gefährt hat zwölf Achsen.



sagt Christian Laukhart, der für das knappe Jahr Bauzeit in Hohensolms die Fäden als Projektleiter zusammenhält. Denn der Weg durch den Paragrafenschlingel und die Amtsstuben kann schnell mal ein paar Monate dauern, und Baustellen oder marode Brücken machen die Sache nicht leichter. „Wenn das Pkw-Navi 300 Kilometer sagt, müssen wir oft die dreifache Strecke zurücklegen.“

Oder bis kurz davor. „Denn meist stehen solche Anlagen ja nicht an den Hauptstraßen, sondern irgendwo im Abseits“, sagt Schwerlastfahrer Fischer und freut sich deshalb über eine gesunde Auftragslage. Zumal die beiden ja nicht nur die Kamele der Energiewende durchs Nadelöhr führen, sondern auch Transformatoren und Generatoren fahren, Stahlbrücken, Schiffrümpfe oder mal ganze Häuser umsiedeln. Dabei mögen Fischer und Schuster zwar die dicksten Brocken durchs Land bugsieren. Aber außer Erfahrung brauchen sie dafür keine besonderen Qualifikationen – und zumindest in Österreich nicht mal einen Lkw-Schein.

TRANSPORT/LOGISTIK



Bild: CosselIn

Baustellenlogistik im Giga-Format bei PSA Breakbulk in Antwerpen

„Projekt Cargo Ecosystem“ kombiniert Umschlag, Hinterlandanbindung, Schwergutumschlag und ganzheitliche Transportkonzepte.

Im Hafen Antwerpen baut der Chemiekonzern Ineos um 5 Mrd. EUR eine nachhaltige Ethylen-Cracker-Anlage. Das exklusive Sammel- und Bereitstellungslager für das Gigaprojekt bewirtschaftet der Terminalbetreiber PSA Breakbulk, ein Joint Venture der Felbermayr Gruppe, Haeger & Schmidt Logistics (HSL) und PSA Antwerp. Knapp 100.000 m² Fläche stehen am Churchill Dock von PSA Breakbulk ausschließlich dafür bereit.

„Seit Anfang des Jahres hat das Projekt richtig Fahrt aufgenommen“, berichtet Dennis Verbeeck, Geschäftsführer von PSA Breakbulk. Man habe bereits mehr als 30 vollbeladene RoRo- und Schwergutschiffe für Ineos abgefertigt. Die Fracht trifft aus allen Teilen der Welt ein – angeführt von Fernost. Aber auch Hersteller aus dem Mittleren Osten sowie der Türkei, Spanien und Italien sind Zulieferer.

Der Terminaldienstleister übernimmt nicht nur das Handling der Fracht mit Stückgewichten bis zu 1.000 Tonnen. PSA Breakbulk ist auch offizieller Vertragspartner von Ineos für das Sammel- und Bereitstellungslager. Damit fungiert das Terminal als Bindeglied zwischen den verschiedenen Akteuren wie Transport- und Logistikunternehmen, Bau- und Ingenieurfirmen sowie weiteren Dienstleistern und koordiniert sämtliche Tätigkeiten auf dem Gelände.

Für den Umschlag setzt das lokale Team auf den Schwergutkran „Big Felb“. Dazu kommt diverses Heavy-Lift-Equipment aus der Felbermayr Gruppe, beispielsweise Self-Propelled Modular Transporter (SPMT) – das sind Modulfahrzeuge mit eigenem Antrieb. Neben den bis zu 60 Mitarbeitenden von PSA Breakbulk ist auch Personal von Felbermayr mit eingebunden, das die Krankompetenz beim Handling der schweren, hochwertigen und sensiblen Einzelteile einbringt. „Die Gewichte variieren

zwischen 100 und 1.000 Tonnen. Manche Sendungen sind bis zu 100 Meter lang.

Nach der Vormontage auf dem Churchill Dock werden die Bauelemente auf einen schwimmenden Ponton verladen und unabhängig von den Gezei-

ten durch den Hafen zur sechs Kilometer entfernten Baustelle geliefert. Der Erweiterungsbau von Ineos ist Teil des Petrochemie-Clusters Antwerpen, welcher der zweitgrößte der Welt nach Houston ist. Der „Go Live“ für die nachhaltigste Ethylen-Cracker-Anlage von Ineos ist für 2028 geplant.

70. Jahrgang, 105100W79U, P.b.b.
Erscheinungsort: St. Pölten
Verlagspostamt: 3100 St. Pölten



MEILENSTEIN IM HAFEN LINZ

Neues Hafentor schützt ab Jahresmitte
die Exporte von Oberösterreichs Wirtschaft

AKTUELL

Meilenstein für ein Jahrhundertereignis im Linzer Handelshafen

Mit der Einhebung des Hochwasserschutztors bei der Hafeneinfahrt hat das High & Heavy-Projekt im Umfang von 16,5 Mio. EUR seinen Höhepunkt erreicht.

Im Hafen Linz schreiten die Bauarbeiten für das Jahrhundertprojekt Hochwasserschutz zügig voran. Mit der Einhebung des ersten Teils des Hafenschutztors bei der Einfahrt in den Handelshafen wurde am 8. Jänner der größte Meilenstein erreicht. Das Ereignis fand im Beisein von Bundesministerin Leonore Gewessler, Landesrat Stefan Kaineder sowie vielen weiteren wichtigen Projektpartnern statt.

Das fast 200 Tonnen schwere Hafentor wurde im Auftrag der ARGE Hafentor Linz (PORR GmbH und Andritz Hydro GmbH) nach Planungsvorgaben und unter technischer Montageaufsicht der Firma Andritz Hydro GmbH von einem Subunternehmen der Andritz Hydro AG in der Türkei hergestellt. Der Transport in die oberösterreichische Landeshauptstadt erfolgte zunächst per Verschiffung von Derrince über das Schwarze Meer nach Constanta. Von hier wurde das Hafentor dann in 16 Tagen über die Wasserstraße Donau in den Linzer Handelshafen befördert.

Zur Montage hat man einen 650 Tonnen schweren Mobilkran der Firma Felbermayr auf der Baustel-

le aufgebaut. Der erste, untere Teil des Hafentors wiegt 70 Tonnen, ist 27 Meter lang, 1,80 Meter breit und 4,70 Meter hoch. Nach der Sicherung des ersten Teils in der Torkammer wird das zweite Teil des Tores versetzt. Dann folgen die mit fünf Wochen terminisierten Schweißarbeiten.

Im zweitgrößten öffentlichen Hafen Österreichs wurden 2024 rund 4,5 Mio. Tonnen Güter und Handelswaren umgeschlagen. Dabei ist die gesamte Hafensstruktur bis zur Linzer Innenstadt einer Bedrohung durch Überschwemmungen ausgesetzt. Um das Gebiet nachhaltig abzusichern, wurde das Projekt „SAFE Port of Linz“ als Teil der nationalen Strategie zum möglichst lückenlosen Hochwasserschutz an der Donau initiiert.

Mit der Errichtung eines umfassenden Hochwasserschutzes können das Linzer Hafenviertel und der angrenzende Stadtteil künftig bis zu einem 300-jährigen Hochwasser vor Überflutungen geschützt werden. Im Februar 2024 lud die Linz AG zum Spatenstich für das Jahrhundertprojekt ein.

Die Hochwasserschutzmaßnahmen umfassen den Einbau des Hochwasserschutztors (Hafentoranlage) sowie die Errichtung einer Notlande (beides im Bereich der Einfahrt in den Linzer Handelshafen), die Ertüchtigung des bestehenden Hochwasserschutzdammes im Bereich Handelshafeneinfahrt bis Einfahrt Winterhafen sowie die Montage eines mobilen Hochwasserschutzes im Bereich des Schiffswerft-Areals im Winterhafen.

Ab Gesamtfertigstellung im Sommer 2025 schützen diese Maßnahmen den Linzer Handelshafen, die Betriebe der Firmen Plasser & Theurer und ÖSWAG sowie das rundum angrenzende Industriegebiet vor einem 300-jährigen Hochwasser. Das Projekt mit einem Gesamtvolumen von 40 Mio. EUR wird national vom Bundesministerium für Klimaschutz (BMK) und vom Land Oberösterreich sowie von der EU gefördert.



PROJECT FOCUS

more news at www.heavyliftpfi.com



Construction for a transformer foundation began at the 21,000 sq m construction site in November 2024.

Felbermayr's key role in European grid improvement projects

Austrian Power Grid (APG) and TenneT are overhauling two power distribution facilities to prepare for the introduction of renewable energy sources and Felbermayr has been playing a central part in the construction project.

As part of joint plans to utilise Austrian hydropower and German wind energy, grid operators Austrian Power Grid (APG) and TenneT are overhauling two main distribution facilities with new infrastructure and the required electricity pylons. These are in Altheim, Bavaria, and St. Peter am Hart, Upper Austria.

Construction for a transformer foundation began at the 21,000 sq m St. Peter am Hart site in November 2024. The pit, measuring 30 m x 17 m x 3 m, was excavated with more than 1,500 cu m of soil dug out and improved, before being filled with water and checked for leaks.

"To move the transformers to their final position later on, we have also installed mat tracks in each transformer box," said Volker Brand, Felbermayr's project and construction manager in charge. A mobile crane then

lifted the prefabricated parts of the box walls and the fire protection wall into place.

Extensive earthworks

"Since gas insulates better than air, the pipes can be placed in the most confined of spaces, thus saving space on the site," added Brand. At 45 m long, 18 m wide and 18 m high, a hall for the gas-insulated switchgear was erected following extensive earthworks, which included improving around 500 cu m of soil.

A 200-tonne mobile crane then lifted 15 prefabricated wall components into place, which each measured 5 m x 3 m. The external walls were supported and secured in two phases using steel columns around 8 m and 12 m high.

In September 2024, Felbermayr began expanding the site's existing extinguishing water system – from 300 cu m to 500 cu m of storage volume. After the cistern was expanded, a prefabricated 6 m x 4 m pump house was erected on top of the ceiling, installed by a 100-tonne mobile crane. A sewer and hydrant line will also be laid across the site.

"After the expansion of the extinguishing water system, we will start constructing a building for our own needs in April 2025, which will provide a secure DC and AC power supply, including a battery system and inverter," said Brand. The project is expected to be completed by the end of the year.

After the expansion of the extinguishing water system, we will start constructing a building for our own needs in April 2025, which will provide a secure DC and AC power supply.

– Volker Brand, Felbermayr

Felbermayr has been busy with other European grid projects too. At the beginning of 2024, it started transporting cargoes for the SuedLink and SuedOstLink transmission project in Germany.

Over the coming years, Felbermayr will carry out over a thousand heavy transports, with cargoes spanning up to 43 m in length and weighing 180 tonnes, on behalf of Schenker Deutschland, deugro (Deutschland) Projekt and Rhenus Project Logistics.

Complex co-ordination

"What we are doing here is better than anything I have seen in my career so far," said 20-year project logistics veteran Holger Kunz. "We are not only talking about an immense number of transports, but also about the complex co-ordination with a wide range of partners – from the project developer to the cable manufacturers and, finally, an unprecedented number of transport permits."

Further details of the project can be seen in HLPFI's January/February 2024 onshore renewables report. **HLPFI**

Das Video des Trafo- Transports durch Osttirol

Der Großtransformator für das neue Umspannwerk Matrei wurde in der Nacht auf Mittwoch angeliefert. Wir waren mit der Kamera bei der Abfahrt in Nußdorf-Debant dabei.



Foto: Thomas Isep

Am Dienstagabend richteten sich alle Augen auf Karl Obermayer und Bernd Beck. Die beiden Männer sind Lkw-Fahrer bei Felbermayr und kommen dann ins Spiel, wenn es kompliziert wird. Und so eine heikle Angelegenheit geht derzeit in Osttirol über die Bühne. Der Riesentrafo für das neue Matreier Umspannwerk wird in der Nacht auf Mittwoch angeliefert. Gefragt ist Erfahrung, Präzision und Coolness. Ein Lkw vorne, einer hinten – so ging es gegen 19 Uhr auf die Bundesstraße, dann durch Lienz und weiter ins Iseltal. Wir führten mit den Lkw-Fahrern und anderen Akteuren der Aktion Interviews. Mittlerweile wurde die Aktion erfolgreich beendet, der Trafo kam in Matrei an.



Ein blauer Riese bahnt sich seinen Weg durch Osttirol

Rund sieben Stunden lang schiebt sich ein spektakulärer Transformator-Transport über Osttirols Straßen. Hier lesen Sie alles zum Mega-Zug und können die Bilder und Videos der Fahrt anschauen.

„Ich mache das schon seit 25 Jahren, der Kollege seit 35 Jahren.“ In aller Ruhe besprechen Bernd Beck und Karl Dobermaier die Details ihrer Route, von Nervosität keine Spur. Dabei werden die beiden Lkw-Routiniers in den kommenden Stunden einen Giganten durch Osttirol lotsen. 80 Meter ist der Straßenzug lang, davon 42 Meter starre Achse – also nur im XXL-Radius um Kurven steuerbar. In der Mitte des blauen Zugs der Transportfirma Felbermayr thront der Grund des von hunderten Schaulustigen begleiteten Spektakels: ein zwölf Meter langer, vier Meter breiter, fünf Meter hoher und 236 Tonnen schwerer Transformator, der im Auftrag der Austrian Power Grid (APG) vom Umspannwerk Nußdorf-Debant über die B 100 und B 108 in das neue Werk nach Matrei soll.

489 Tonnen wiegt das gesamte Trumm, das sich um 18.40 Uhr in Bewegung setzt. Vorne gezogen von einem 630 PS starken Lkw mit Dobermaier am Steuer, Beck wird sich erst auf der Bundesstraße dazu spannen, um mit ebenso vielen Pferdestärken von hinten zu schieben oder gegebenenfalls zu verzögern. Fast eine Dreiviertelstunde ist es später geworden als geplant, der Andrang nicht zuletzt der Medien ist enorm. Und schon die Ausfahrt aus dem Umspannwerk ist Millimeterarbeit:

Maximal 20 Stundenkilometer kann der Koloss fahren, oft aber ist Schrittgeschwindigkeit angesagt. Um die ersten Kurven zu meistern, wurden diese mit Frostkoffern und Platten verbreitert, ein paar Sträucher mussten im Vorfeld ihr Leben lassen, damit Dobermaier den Zug gen Bundesstraße manövrieren kann. Auch Nußdorf-Debant-Bürgermeister Andreas Pfurner weilt dem Ganzen bei, um seine Gemeindestraßen macht er sich dabei keine Sorgen: „Die APG kam vor zweieinhalb Jahren mit dem kompletten Planungsbuch auf mich zu. Das ist hoch professionell, wie die das zusammen mit der Firma Felbermayr abwickeln.“ So überwiegt bei Pfurner der Spaß am Zusehen: „Ich bin Bauingenieur und weiß grundsätzlich, wie es bei Transporten zugeht. Aber so einen Riesenzug sieht man wahrscheinlich nur einmal im Leben.“

Beim Trafo handelt es sich um einen gebürtigen Burgenländer. „Unsere Transformatoren haben eine Lebensdauer von bis zu 50 Jahren. Manchmal kommt es vor, dass so ein Riese den Standort wechselt“, erklärt Wolfgang Ranninger, der bei der APG seit zehn Jahren Umspannwerkprojekte leitet. Da im Südburgenland inzwischen Windräder enorme Strommengen erzeugen, wurde dort im vorherigen Sommer ein Trafo mit mehr Einspeisekapazität installiert. Der „kleinere“ Vorgänger wiederum passt ideal zu den Anforderungen seines neuen Arbeitsplatzes in Matrei, wo er als Umspanner das österreichweite APG-Netz mit 380 kV mit dem regionalen 110-kV-Verteilernetz der TINETZ verbinden wird. Dies soll laut APG die Stromversorgung Osttirols sicherer machen. Außerdem kann vor Ort erzeugter, nicht zur Gänze verbrauchter Strom aus erneuerbaren Quellen weitergeleitet und österreichweit verteilt werden.

„Die ersten Überlegungen zur Überstellung hatten wir 2021, seitdem wurde das Ganze generalstabsmäßig geplant“, erinnert sich Ranninger. Angereist war der Trafo zunächst per Schiene ab Oberwart im Burgenland über St. Veit bis nach Dölsach und dann in die Debant. Den Weitertransport auf der Straße sieht Ranninger entspannt: „So einem Transport gehen jahrelange Planungs- und Abstimmungsprozesse mit verschiedensten Behörden voraus. Die Route wurde akribisch geprüft. Wir haben Kurvenradien und Brückenüberfahrten vermessen und teilweise sogar digital simuliert. Außerdem ist die B 108 gut ausgebaut, und es gibt keine großen Steigungen.“

15 Mitarbeiter auf und um den Zug herum, die meisten per Funk verbunden, unterstützen die Fahrer. „Das geht nur mit Teamarbeit“, so Dobermaier, der das Prozedere erklärt: „Ich gebe als vorderer Fahrer das Tempo vor, sage die Kurven an, aber auch, ob der hintere Fahrer Schub geben oder bremsen soll.“ Dabei ist der „Neu-Matreier“ nicht einmal der schwerste Transformator, den Dobermaier und Beck je transportiert haben: „Einmal hatten wir einen eingespannt, der hatte rund 350 Tonnen.“

Auch auf der Bundesstraße verläuft die ganze Unternehmung mit maximaler Professionalität und Umsicht. Kaum wird Becks Lkw am Heck dazu geschlossen, nutzen Begleitmannschaft und Polizei die Gelegenheit, den wartenden Verkehr vorbeizulassen. So dauert es rund eine Stunde, bis der Zug am Mobilitätszentrum vorbei durchs Herz von Lienz tuckert. Zuseher sind nur noch wenige unterwegs, fast unbemerkt geht es Richtung Felbertauern Straße und ins Iseltal:

Spannend wird es im Verlauf der Strecke, da sieben Brücken warten, die zum Teil für solche Lasten nicht ausgelegt sind. Ranninger: „Drei Brücken müssen über sogenannte Flyover, eine mobile Brückenkonstruktion, überfahren werden. Ein echter Drahtseilakt, bei dem die Fahrer extrem langsam und präzise arbeiten, damit sich das Gewicht gleichmäßig verteilt. Abrupte Bremsmanöver oder kurzfristige Beschleunigung würden zu ungewollten Belastungen auf der Brücke führen.“ Alleine die Auflage und Überquerung aller Flyover dauert drei Stunden.

Ankunft nach Mitternacht

Und dennoch: Eine halbe Stunde früher als erwartet, um 1.30 Uhr, fährt der Transformator im Umspannwerk ein. Die Arbeit ist damit noch nicht zu Ende. „Es braucht weitere vier Stunden, bis das Schwergewicht auf seinem wasserdichten Fundament platziert ist“, sagt Ranninger. Auch das ist Präzisionsarbeit: „Zuerst wird nötiges Equipment in Position gebracht, um den Trafo vom Transporter abzulassen und auf den Zugschienen zu platzieren. Von zwei hydraulisch angetriebenen Seilzügen wird er dann auf seinen Bestimmungsort gezogen.“ Bis der Umschalter nach der buchstäblich spannenden Trafo-Rochade ans Netz geht, dauert es immer noch ein wenig: Ab dem Sommer und damit rund vier Jahre nach Planungsbeginn wird der Koloss seinen Teil zur Versorgungssicherheit Osttirols beitragen.



80 Meter Gesamtzuglänge, davon 42 Meter starre Länge – das Publikum bewundert die Möblierarbeiten des Lkw-Fahrers. Foto: APG/Martin Lagger

Riesentrafo: 489 Tonnen rollten nachts durch Osttirol

Akribische Vorbereitung und höchste Präzision zahlten sich aus. Der „Umspanner“ ist am Ziel in Matrei.

Kein Wunder, dass am 1. April hunderte Schaulustige am Kreisverkehr „Mitteregger-Kreuz“ in Lienz die Handys zückten. Was da von Debant kommend durch die Stadt und weiter ins Iseltal rollte, war in jeder Hinsicht ein Superlativ des Schwertransports auf der Straße. Die Austria Power Grid (APG) lieferte einen Trafo nach Matrei. Und was für einen!

12 Meter lang, 4 Meter breit, 5 Meter hoch und 236 Tonnen schwer – der Transformator, der aus dem Burgenland angeliefert wurde, ist tatsächlich ein Gigant. Das Gesamtgewicht des Transportzugs, der in der Nacht von 1. auf 2. April durch Osttirol rollte, war mit 489 Tonnen sogar mehr als doppelt so schwer. Zwei Lkw mit je 630 PS waren nötig, um die Steigungen entlang der Strecke zu überwinden: einer zum Ziehen, einer um zu schieben.

Das sind aber nur die vordergründigen Daten für das Ende einer Reise, die bereits 2021 begann und nicht nur Pferdestärken sondern vor allem eine Menge logistisches Wissen erforderte. Wolfgang Ranninger, der seit zehn Jahren für den Stromnetzbetreiber APG die Umspannungsprojekte managt, erklärt die Details. Bis zum Umspannwerk Lienz in Nußdorf/Debant, das direkt an das Schienennetz der ÖBB angebunden ist, fuhr der Koloss aus dem Burgenland per Bahn.

Die Ausfahrt aus dem Umspannwerk Lienz dauerte rund 20 Minuten. „Mit höchster Präzision wurde das Gefährt vom Logistik-Team aus seinem ‚Parkplatz‘ gelotst: Mit 80 Metern Gesamtzuglänge, davon 42 Meter starre Länge, ist jede Kurve eine Herausforderung – aber die erfahrenen Techniker und insbesondere die Fahrer der Transportfirma wissen, wie man solch scharfe Manöver durchführt,“ betont Ranninger, der mit zahlreichen Trafotransporten im Laufe seiner bisherigen Karriere bei APG selbst jede Menge Erfahrung mitbringt.

Im Vorfeld mussten entlang der Draustraße diverse Zäune und Einbauten temporär demontiert sowie eine Kurve befestigt werden. Um 19:00 Uhr fuhr die gigantische Transporteinheit, eskortiert von fünf Begleitautos, im Schritttempo auf die B100 und weiter Richtung Ortsdurchfahrt Lienz. Auch dort waren Adaptionen der Verkehrsinfrastruktur notwendig, zum Beispiel die Entfernung einiger Verkehrsschilder.

Bergauf durch das Iseltal galt es schließlich, den Tross auf der B108 sicher über sieben Brücken zu manövrieren. Ranninger: „Drei Brücken mussten mittels so genannter ‚Flyover‘, einer mobilen Brückenkonstruktion, die dabei hilft, das Transportgewicht zu stemmen, überfahren werden. Ein echter Drahtseilakt, bei dem der Fahrer diese temporär eingerichtete Brücke sehr langsam und gleichmäßig, ohne Bremsen oder Beschleunigen überquert – nur so kann sich das Gewicht gleichmäßig verteilen. Abrupte Bremsmanöver oder kurzfristige Beschleunigung würden zu ungewollten Belastungen auf der Brücke führen.“

Die Auflage und Überquerung aller Flyover dauerte etwa drei Stunden. Zwischen St. Johann im Walde und Huben wurde daher der Verkehr zwischenzeitlich auf die Kienburger Landesstraße umgeleitet. Abgesehen davon wurden drei andere Brücken in enger Abstimmung mit der Tiroler Landesregierung und TINETZ sogar bautechnisch verstärkt.

Um den Fahrplan einzuhalten und die Verkehrsbeeinträchtigungen möglichst gering zu halten, hielt das perfekt eingespielte Team permanent über Funk Kontakt und koordinierte jeden Handgriff. „Die rund 29 Kilometer lange Fahrt von Lienz nach Matrei mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h dauerte sieben Stunden. Um 01:30 Uhr fuhr der Transformator schließlich im Umspannwerk ein,“ informiert der APG-Projektleiter, und: „Tags darauf dauerte es weitere ca. vier Stunden, bis das Schwergewicht auf seinem wasserdichten Fundament platziert war.“

Die Facts zum Riesentransformator:

Ist der Transformator nagelneu?

Nein. Transformatoren haben laut APG eine lange Lebensdauer von 40 bis 50 Jahren. Manchmal kommt es daher vor, dass die ‚Riesen‘ den Standort wechseln. So auch in diesem Fall. Im Burgenland wurde im Sommer 2024 ein 380/110-kV-Transformator mit einer höheren Einspeisekapazität von 300 MVA installiert. Sein 200 MVA starker Vorgänger passt exakt zu den Anforderungen am neuen Standort in Matrei. Deshalb der Transport quer durch Österreich.

Wofür genau wird der gewaltige Transformator gebraucht?

Der Transformator ist das Herz eines jeden Umspannwerks. Ab dem Sommer 2025 wird Matrei in Osttirol mit Strom aus dem österreichweiten Netz der APG „angespeist“. Ankommender Strom wird transformiert und weitergeleitet. Das Bindeglied zwischen dem regionalen 110-kV-Netz von TINETZ auf der einen und den 380kV spannungsführenden APG-Hochspannungsleitungen auf der anderen Seite ist der neue „Umspanner“.

Musste deshalb das Umspannwerk Matrei adaptiert werden?

Ja. Das neue Umspannwerk Matrei wurde von TINETZ und APG geplant und errichtet, insgesamt belaufen sich die Investitionen auf 46,5 Millionen Euro.

Wie passen Umspannwerk und Trafo in das Gesamtnetz?

Das APG-Netz erstreckt sich auf einer Trassenlänge von etwa 3.500 Kilometern. Über die Steuerzentrale in Wien wird ein Großteil der insgesamt 67 Umspannwerke, die in ganz Österreich verteilt sind, remote betrieben. Der APG-Netzentwicklungsplan sieht bis 2034 die Errichtung weiterer 65 Transformatoren vor. Insgesamt investiert der Netzbetreiber in diesem Zeitraum neun Milliarden Euro in den Aus- und Umbau der Netzinfrastruktur sowie deren Digitalisierung.

Felbermayr: 220 Tonnen Trommel für Heinzl Paper

24.03.2025

Extrem enge Platzverhältnisse in der Papierfabrik erforderten Millimeterarbeit von der Vormontage bis zur Fundamentstellung.



Bild: Felbermayr - Weickinger.

Mehrere Abteilungen der Felbermayr Transport- und Hebeteknik sowie vom Felbermayr-Bau waren seit Dezember 2023 in der Papierfabrik Laakirchen im Einsatz. Für Heinzl Paper wurde eine Auflösetrommel zur Verarbeitung von Altpapier getauscht. Die Ausbringung der alten Trommel sowie die Lieferung, Vormontage und Einbringung der neuen Trommel erforderten extrem präzises Arbeiten unter großem Zeitdruck.

Das Projekt startete im Dezember 2023 mit dem Transport der fünf neuen Trommelteile. Diese kamen aus China und waren zwischen 33 und 60 Tonnen schwer, mit Durchmessern von bis zu fünfeinhalb Metern und einer Länge von bis zu 18 Metern. Sie wurden vom Felbermayr-Schwerlasthafen in Linz mittels Sondertransport nach Laakirchen transportiert. Die Abladung erfolgte mittels zwei 200-Tonnen-Kränen im Tandemhub.

Im Oktober 2024 wurden drei der fünf Trommelteile in die Halle eingebracht. Mit einem Hubgerüst galt es diese um 90 Grad zu drehen, um sie anschließend korrekt montieren zu können. „Die Trommelteile mussten auf zwei Millimeter genau gedreht werden“, berichtet Herbert Gruber, Abteilungsleiter Einbringung der Felbermayr Transport- und Hebetchnik Linz. Anschließend erfolgte die Vormontage des Mittelteiles der Trommel durch Mitarbeitende des Technologieunternehmens Andritz.

Im Dezember 2024 stand die Demontage und Ausbringung der alten Trommel in zwei Teilen – mit 140 Tonnen und 18,5 Meter Länge sowie 60 Tonnen und 12 Meter Länge – im Zeitraum von eineinhalb Wochen auf dem Programm. Dazu wurden die Teile mittels hydraulischem Verschiebesystem auf einen PST-Selbstfahrer verschliffen und am Firmengelände mit einem 500-Tonnen-Hubgerüst entladen.

Aufgrund des enormen Gewichtes musste der Felbermayr-Bau die Decken vorab im Kellerbereich mit circa 250 Schwerlaststehern unterstellen. Nach der Ausbringung betonierten die Bauexperten neue Fundamente, da die Trommel auf einer anderen Position angebracht wurde. Zudem ist sie größer sowie schwerer als die alte Trommel.

Die Einbringung der neuen Trommel nahm zwei Wochen im Februar in Anspruch. „Die Statik stellte eine große Herausforderung dar, da die Trommelteile sehr schwer waren“, erklärt Herbert Gruber. Der Felbermayr-Bau sicherte erneut die Decken im Kellerbereich und errichtete zudem eine provisorische Betonrampe sowie zwei 60 Meter lange Streifenfundamente als Auflage für das Hubgerüst.

Zuerst wurde eines der beiden Bauteile, die noch vor der Halle lagerten, mittels eines PST-Selbstfahrers in die Halle gebracht. Am Montageplatz übernahm es ein schienengelagertes 500-Tonnen-Hubgerüst. Es blieb vorerst in acht Metern Höhe über dem Fundament hängen. Anschließend wurde der vormontierte Mittelteil der Trommel mittels eines PST-Selbstfahrers zum Montageplatz gebracht. Ein zweites 500-Tonnen-Hubgerüst setzte diesen Teil auf die Fundamente.

„Daraufhin wurde das noch hängende Bauteil neben dem Mittelteil positioniert und verheiratet“, erklärt Herbert Gruber den Vorgang des Zusammenbaus durch Andritz-Mitarbeiter. Schließlich wurde das letzte Bauteil mittels eines PST-Selbstfahrers in die Halle gebracht und am anderen Ende des Mittelteiles montiert. Schlussendlich hatte die neue Trommel ein Gesamtgewicht von rund 220 Tonnen bei einer Länge von 54,5 Metern und einem Durchmesser von bis zu 5,5 Metern.

200 Semitieflader-Transporte für den Wiener Opernball 2025

31.03.2025

Die Be- und Entladung erfolgte mittels Mobilkränen mit Traglasten von bis zu 60 Tonnen. Diese entsprachen den beengten Platzanforderungen.



Bild: Felbermayr

Seit circa 20 Jahren liefert Felbermayr Transport- und Hebetchnik Lanzendorf die Logen für den Opernball vom Lager in Haringsee (Niederösterreich) zur Wiener Staatsoper – so auch Ende Februar 2025. Mit teleskopierbaren Semitiefladern wurden die Logen zum Veranstaltungsort gebracht.

Die Be- und Entladung erfolgte mittels Mobilkränen. Zudem war Felbermayr beim Aufbau des VIP-Eingangs beteiligt. Die Bauteile dafür wurden ebenfalls mit Mobilkränen – teilweise im Tandemhub – montiert.

„Für den Transport durch den 1. Wiener Gemeindebezirk sind viele Auflagen zu erfüllen“, beschreibt Transport-Abteilungsleiter Gabriel Asböck aus Lanzendorf die Herausforderungen bei diesem Auftrag. Ziel sei es, die Logen pünktlich für den Opernball zu liefern und im Anschluss wieder nach Haringsee zu retournieren.

Zu transportieren waren nicht nur 67 Logenteile, sondern auch das dafür benötigte Zubehör und die Bauteile für den VIP-Eingang. Neun Tieflader sowie mehrere Hängerzüge mit Ladekran führten knapp 200 Transporte hin- und zurück durch „Das funktioniert nur dank der hochgeschulten und motivierten Fahrer“, weiß Gabriel Asböck.

Zusätzlich zum Transport wurde Felbermayr von Waagner-Biro Stage Systems für den Auf- und Abbau des VIP-Entres bei der Staatsoper engagiert. Die sogenannte „rote Box“ beim roten Teppich besteht aus Containern, Wandverbauten und Stahlbauteilen mit einem maximalen Bauteilgewicht von zwölf Tonnen. „Die Teile wurden mit Mobilkränen – teilweise im Tandemhub und unter den Blicken zahlreicher Schaulustiger – exakt montiert“, berichtet Gabriel Asböck.

Das Felbermayr-Team hofft jedes Jahr auf trockenes Wetter, weil es sonst das Ladegut auf den teleskopierbaren Semitiefhladern mit Planen verpacken muss. Damit verbunden wäre ein enormer Mehraufwand. „Heuer waren uns die Wettergötter wohlgesonnen“, ist Gabriel Asböck nach dem Auftrag erleichtert. Alles sei nach Plan und gemäß den Erwartungen des Kunden verlaufen.

Am Tag nach dem Opernball erfolgten der Abbau und die Verladungsarbeiten und an den folgenden beiden Tagen der Rücktransport. Damit war der große Auftritt von Felber Transport- und Hebetchnik für das Mega-Event in der Bundeshauptstadt wieder vorbei.

Transport verlief

Megatrafo an sein Bestimmungsort. 489 Tonnen rollen von Lienz durch das Iseltal bis nach Matri.

OSTTIROL. Das Umspannwerk Matri ist seit 1. April in Besitz seiner wichtigsten Komponente: Der aus dem Umspannwerk Südburgenland stammende 380/110-kV-Transformator, wurde im Zuge eines imposanten Schwertransports erfolgreich an seinen neuen „Arbeitsplatz“ geliefert.

Mit einer Leistung von 200 Megavoltampere (MVA) wird er ab Sommer 2025 das österreichweite APG-Netz mit dem regionalen Verteilernetz von TINETZ verbinden und damit die Stromversorgung Osttirols wesentlich sicherer machen.

„Die Transformatoren der APG haben eine lange Lebensdauer von 40 bis 50 Jahren. Manchmal

kommt es daher vor, dass der Standort gewechselt wird,“ erklärt Wolfgang Ranninger, der seit 10 Jahren für Österreichs Stromnetzbetreiber Austrian Power Grid (APG) Umspannwerksprojekte managt. Genau das ist gerade der Fall: Im Burgenland, wurde ein Transformator mit einer höheren Einspeisekapazität von 300 MVA installiert. Sein Vorgänger passt dafür exakt zu den Anforderungen am Standort in Matri.

„Die ersten Überlegungen zur Überstellung starteten bereits 2021,“ erinnert sich Ranninger an die Anfänge des generalstabsmäßig geplanten Schwertransports. Dieser erfolgte von 28. bis 30. März zunächst per Bahn in das Umspannwerk Lienz, das direkt an das Schienennetz der ÖBB angebunden ist. Die letzte Etappe führte über die Straße.

„Bei einem derartigen Unterfangen ist es nicht möglich, sich an die normalerweise geltenden

Verkehrsregeln zu halten – dem Transport gehen jahrelange Planungs- und Abstimmungsprozesse mit verschiedensten Behörden voraus. Die Route wurde akribisch geprüft und Transportweg-Analysen durchgeführt, Kurvenradien und Brückenüberfahrten vermessen und teilweise sogar digital simuliert,“ schildert Ranninger.

12 Meter lang, 4 Meter breit, 5 Meter hoch und 236 Tonnen schwer – der Transformator, ein Gigant. Das Gesamtgewicht des Transportzugs war mit 489 Tonnen sogar mehr als doppelt so schwer. Zwei LKWs mit je 630 PS waren nötig, um die Steigungen entlang der Strecke zu überwinden: einer zum Ziehen, einer um zu schieben.

Die rund 29 Kilometer lange Fahrt von Lienz nach Matri mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h dauerte 7 Stunden. Vor Ort dauerte es weitere vier Stunden,

reibunglos



489 Tonnen rollen durch das Iseltal. Der Transport wurde monatelang akribisch geplant.

Foto: APG/Martin Luggner

bis der Koloss an seinem Platz war.

Der Trafo ist das Bindeglied zwischen dem regionalen 110-kV-Netz von TINETZ auf der einen und den 380kV APG-Hochspannungsleitungen auf der anderen Seite. „Die Möglichkeit, innerhalb Österreichs erzeugten Strom aus

erneuerbaren Energien über weite Strecken zu transportieren, reduziert die Importabhängigkeit aus dem Ausland. Damit schaffen wir einen weiteren Beitrag zur sicheren Stromversorgung für das Iseltal, ganz Osttirol und Österreich insgesamt“, heißt es vonseiten der APG.



Der Transformator, der nach Osttirol transportiert wurde, ist zwölf Meter lang, vier Meter breit, fünf Meter hoch und 236 Tonnen schwer.

Spektakulärer Schwertransport führte auch durch Kärnten

Ein 236 Tonnen schwerer Transformator wurde aus einem Umspannwerk in Südburgenland zu einem in Matrei in Osttirol geliefert. Der imposante Schwertransport führte auch durch Kärnten.

„Die Transformatoren der APG haben eine lange Lebensdauer von 40 bis 50 Jahren. Manchmal kommt es daher vor, dass die Riesen den Standort wechseln“, erläutert **Wolfgang Ranninger**, der seit zehn Jahren Umspannwerksprojekte für Österreichs Stromnetzbetreiber **Austrian Power Grid (APG)** managt. Genau das ist gerade der Fall: Im Burgenland wurde im Sommer 2024 ein Transformator mit einer höheren Einspeisekapazität installiert. Sein Vorgänger – zwölf Meter lang, vier Meter breit, fünf Meter hoch und 236 Tonnen schwer – passt wiederum exakt zu den Anforderungen am neuen Standort in Osttirol.

Mit der Bahn über St. Veit nach Lienz

„Die ersten Überlegungen zur Überstellung starteten bereits 2021“, erinnert sich Ranninger an die Anfänge des geplanten Schwertransports. Dieser erfolgte vom 28. auf den 30. März 2025 und führte zunächst per Bahn von Oberwart über St. Veit der Glan und Dölsach in das Umspannwerk Lienz. Für den letzten Teil der Strecke waren dann zwei LKW mit je 630 PS nötig – einer zum Ziehen und einer zum Schieben. Allein die Ausfahrt aus dem Umspannwerk Lienz dauerte rund 20 Minuten. „Mit höchster Präzision wurde das Gefährt vom Logistik-Team aus seinem Parkplatz gelotst: Mit 80 Metern Gesamtzuglänge, davon 42 Meter starre Länge, ist jede Kurve eine Herausforderung – aber die erfahrenen Techniker und insbesondere die Fahrer der Transportfirma wissen, wie man solch scharfe Manöver durchführt“, betont Ranninger, der mit zahlreichen Trafotransporten im Laufe seiner bisherigen Karriere bei APG selbst jede Menge Erfahrung mitbringt.

Zuschauer verfolgten das Spektakel

Im Vorfeld mussten entlang der Draustraße diverse Zäune und Einbauten temporär demontiert sowie eine Kurve befestigt werden. Um 19 Uhr fuhr die gigantische Transporteinheit, eskortiert von fünf Begleitautos, im Schritttempo auf die B100 und weiter Richtung Ortsdurchfahrt Lienz. Auch dort waren Adaptionen der Verkehrsinfrastruktur notwendig, zum Beispiel die Entfernung einiger Verkehrsschilder. Entlang der Strecke verfolgten hunderte interessierte Zuschauer mit Begeisterung das Spektakel. Bergauf durch das Iseltal galt es schließlich, den Tross auf der B108 sicher über sieben Brücken zu manövrieren. Ranninger: „Drei Brücken mussten mittels sogenannter ‚Flyover‘, einer mobilen Brückenkonstruktion, die dabei hilft, das Transportgewicht zu stemmen, überfahren werden. Ein echter Drahtseilakt, bei dem der Fahrer diese temporär eingerichtete Brücke sehr langsam und gleichmäßig, ohne Bremsen oder Beschleunigen überquert – nur so kann sich das Gewicht gleichmäßig verteilen. Abrupte Bremsmanöver oder kurzfristige Beschleunigung würden zu ungewollten Belastungen auf der Brücke führen.“ Die Auflage und Überquerung aller Flyover dauerte etwa drei Stunden. Zwischen St. Johann am Walde und Huben wurde daher der Verkehr zwischenzeitlich auf die Kienburger Landesstraße umgeleitet. Drei andere Brücken wurden in enger Abstimmung mit der Tiroler Landesregierung und TINETZ bautechnisch verstärkt.



©Martin Lugger

Volle Kraft voraus! Um 19 Uhr fuhr die gigantische Transporteinheit im Schritttempo auf die B100.

29 Kilometer in sieben Stunden zurückgelegt

Um den Fahrplan einzuhalten und die Verkehrsbeeinträchtigungen möglichst gering zu halten, hielt das Team permanent über Funk Kontakt. „Die rund 29 Kilometer lange Fahrt von Lienz nach Matriei mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h dauerte sieben Stunden. Um 1.30 Uhr fuhr der Transformator schließlich im Umspannwerk ein“, informiert der APG-Projektleiter, und: „Tags darauf dauert es weitere vier Stunden, bis das Schwergewicht auf seinem wasserdichten Fundament platziert ist.“ Auch das ist Präzisionsarbeit: „Zuerst wird nötiges Equipment in Position gebracht, um den Trafo vom Transporter abzulassen und auf den Zugschienen zu platzieren. Von zwei hydraulisch angetriebenen Seilzügen wird er dann Zentimeter für Zentimeter auf seinen Bestimmungsort gezogen.“

Meilenstein für Stromversorgung in Osttirol

„Der Transformator ist das Herz eines jeden Umspannwerks. Ab dem Sommer 2025 wird Osttirol hier in Matriei mit Strom aus dem österreichweiten Netz der APG angespeist. Oder umgekehrt: Ankommender Strom aus Wasserkraft und von Fotovoltaikanlagen, der vor Ort nicht zur Gänze verbraucht werden kann, wird transformiert und weitergeleitet. Dorthin, wo er gerade gebraucht wird. Oder zu den großen Speicherkraftwerken“, erläutert Ranninger abschließend. Das Bindeglied ist der neue Transformator.



CHRONIK

236 Tonnen-Trafo gut in Matriei angekommen

Ein aufsehenerregender Schwertransport ist am Dienstagabend von Nußdorf-Debant nach Matriei (Bezirk Lienz) durchgeführt worden. Der 236 Tonnen schwere Transformator war im Schrittempo bis tief in die Nacht unterwegs. Er soll in ein Umspannwerk eingebaut werden.

2. April 2025, 6.48 Uhr

Teilen



Der 380/110 kV-Transformator ist das Herzstück für ein neues Umspannwerk der Austrian Power Grid (APG) in Matriei in Osttirol. Damit soll die Stromversorgung für ganz Osttirol verbessert werden. Mit einem stattlichen Gewicht von 236 Tonnen musste die Anlieferung unter Sicherheitsvorkehrungen stattfinden.

236 Tonnen unterwegs durch Osttirol

Ein 236 Tonnen schwerer Transformator musste im Schrittempo von Nussdorf-Debant nahe Lienz nach Matriei gebracht werden. Mission: geglückt.

Um 19.00 Uhr ging es los, die Fahrer leisteten Präzisionsarbeit. Zwei Brücken mussten am Weg nach Matriei überquert werden. Die Brücken mussten zusätzlich verstärkt werden, um die Belastbarkeit zu erhöhen.



Straßen mussten wegen des Sondertransports immer wieder kurz gesperrt werden

Kurze Beeinträchtigungen für den Verkehr

Auf der Strecke ins Iseltal wurde der Straßenverkehr am Schwertransport vorbeigeleitet. Bei der Leibnitzbachbrücke in St. Johann im Walde kam es zu einer kurzen Komplettsperre, da eine Überbrückung für den Transport aufgebaut werden musste. Der Transport des Trafo-Kolosses in Matrei in Osttirol konnte in der Nacht auf Mittwoch abgeschlossen werden.

red, tirol.ORF.at

Die Überstellung des Riesentrafos glückte

Die Austrian Power Grid AG überstellte von Dienstag auf Mittwoch ein 489-Tonnen-Gerät von Nußdorf-Debant nach Matrei i. O.

Zwölf Meter lang, vier Meter breit, fünf Meter hoch und 236 Tonnen schwer – der Transformator, ein Gigant. Das Gesamtgewicht des Transportzugs war mit 489 Tonnen sogar mehr als doppelt so schwer. Zwei Lkw mit je 630 PS waren nötig, um die Steigungen entlang der Strecke zu überwinden: einer zum Ziehen, einer um zu schieben. „Die Transformatoren der APG haben eine lange Lebensdauer von 40 bis 50 Jahren. Manchmal kommt es daher vor, dass die ‚Riesen‘ den Standort wechseln“, sagt Wolfgang Ranninger, der seit zehn Jahren für Österreichs Stromnetzbetreiber Austrian Power Grid (APG) Umspannwerksprojekte managt.

Streckenbesichtigung

Am Steuer der beiden Laster saßen Karl Obermayer und Bernd Beck, erfahrene Lenker der Firma Felbermayr. Obermayer erklärte gegenüber dem Osttiroler Boten kurz vor der Abfahrt: „Anspannung braucht man nicht. Das ist unsere Arbeit, die wir sehr häufig machen.“ Die Tage zuvor besichtigten die Lenker die Schlüsselpassagen der Strecke: Die Einfahrt in die Bundesstraße in Nußdorf-Debant beim Penny-Markt, der Kreisverkehr beim Mitteregger Kreuz und die Brücken. Diese passierte man mit sogenannten



Felbermayer-Fahrer Karl Obermayer hat Erfahrung mit Schwertransporten.

„Fly-overs“. Ein echter Drahtseilakt, bei dem der Fahrer diese temporär eingerichtete Brücke sehr langsam und gleichmäßig, ohne Bremsen oder Beschleunigen überquert – nur so kann sich das Gewicht gleichmäßig verteilen. Abrupte Bremsmanöver oder kurzfristige Beschleunigung würden zu ungewollten Belastungen auf der Brücke führen“, erklärt Ranninger. Tausende Schaulustige verfolgten an der Straße den Transport durch das Iseltal, der schließlich auch ohne Probleme glückte.

Maximal 20 km/h

„Die rund 29 Kilometer lange Fahrt von Lienz nach Matrei mit einer Maximalgeschwindigkeit

von 20 km/h dauerte sieben Stunden. Um 1.30 Uhr fuhr der Transformator schließlich im Umspannwerk ein“, informiert der APG-Projektleiter, und: „Tags darauf dauert es weitere vier Stunden, bis das Schwergewicht auf seinem wasserdichten Fundament platziert ist.“ Auch das ist Präzisionsarbeit: „Zuerst wird nötiges Equipment in Position gebracht, um den Trafo vom Transporter abzulassen und auf den Zugschienen zu platzieren. Von zwei Seilzügen wird er dann Zentimeter für Zentimeter auf seinen Bestimmungsort gezogen.“

Aus dem Iseltal nach ganz Österreich

„Der Transformator ist das Herz eines jeden Umspannwerks. Ab dem Sommer 2025 wird Osttirol hier in Matrei mit Strom aus dem österreichweiten Netz der APG angespeist. Oder umgekehrt: Ankommender Strom aus Wasserkraft und von Photovoltaikanlagen, der vor Ort nicht zur Gänze verbraucht werden kann, wird transformiert und weitergeleitet. Dorthin, wo er gerade gebraucht wird.

Der Osttiroler Bote begleitete das Projekt mit der Filmkamera und führte Interviews mit den Lkw-Fahrern. QR-Code scannen und Video anschauen!



Eine Schlüsselstelle: Die Einfahrt in die B 100 beim Penny-Markt.

Fotos: Thomas Isep



LAND

Felbermayr liefert geballte Power für Windkraft

12.05.2025

Von Cuxhaven an der Nordsee bis Engelhartstetten im Marchfeld hat das Transportunternehmen 200 Beförderungen mit Komponenten für Windkraftanlagen erfolgreich abgewickelt.

Das Felbermayr Transport- und Hebeteknik-Team hat eine anspruchsvolle Aufgabe gemeistert: 198 Just-in-Time-Sondertransporte mit bis zu 74 Metern Länge wurden von Dänemark über Deutschland nach Engelhartstetten im Marchfeld durchgeführt. Dort hat die Betreibergesellschaft WLK energy 11 neue Windkraftanlagen in 166 Metern Höhe errichtet.

Patrick Pühringer, Projektmanager für Windkrafttransporte bei Felbermayr, beschreibt die Planung als äußerst komplex, da fast 200 Transporte exakt getimed werden mussten, um Stehzeiten der Kräne zu vermeiden. Jede Woche hat das Team 18 Schwertransporte koordiniert.

Beförderung und Montage von Windkraftanlagen sind sehr herausfordernd. Die Vorbereitungen begannen bereits ein halbes Jahr im Voraus, inklusive Zollabwicklung, Genehmigungen sowie der Koordination zahlreicher Begleitfahrzeuge und verkehrslenkender Maßnahmen. Dafür hat das Felbermayr-Team einen eigenen Werkstattbus eingesetzt, um Schilder zu ziehen, Bäume zu schneiden und Verkehrsregelungen durchzuführen.

Für die Transporte hat das Unternehmen verschiedene spezielle Fahrzeugtypen verwendet. Darunter waren Super-Wing-Carrier für Rotorblätter, teleskopierbare Platteausattellader für die langen Drittelschalen, Semitiefelader für schwere Komponenten sowie restaurierte Liftadapter für die Turmsektionen.

Nach der Beladung in Cuxhaven reisten die Konvois in mehreren Nächten durch Deutschland nach Wien und schließlich nach Engelhartstetten ins Marchfeld. Die Logistik erforderte eine präzise Planung und enge Zusammenarbeit der Felbermayr-Niederlassungen in Wels, Lanzendorf und Graz.

Am Standort der neuen Windkraftanlagen standen die Felbermayr-Experten vor einer weiteren großen Herausforderung: Zwei Hilfskräne waren zunächst dafür zuständig, die ankommenden Komponenten auf den vorgesehenen Standflächen abzusetzen. Nachdem die ersten Turmabschnitte montiert waren, übernahmen dann die beiden 800-Tonnen-Raupenkräne simultan den Aufbau der Anlagen.

Besondere Herausforderungen waren die Montage der Turmsegmente bis zu 135 Metern Höhe sowie die Verlängerung der Ausleger auf 183 Meter für den Einbau des schweren Maschinenhauses und der Rotorblätter. Aufgrund der Platzverhältnisse vor Ort mussten die Kräne ständig umgerüstet werden, was eine präzise Koordination erfordert hat.

Schließlich wurde das letzte Rotorblatt eingehoben, was den erfolgreichen Abschluss des Projekts markiert hat. Patrick Pühringer betont, dass die enge Abstimmung und das erfahrene Team den reibungslosen Ablauf ermöglicht haben. Mit einer Leistung von 45 Megawatt versorgt der Windpark in Engelhartstetten etwa 39.000 Haushalte.

www.felbermayr.cc

<https://wlk.energy>

EXTRATOUR

Wenn es zum Beispiel in Ortsdurchfahrten eng wird, stellen die Spediteure den Flügel der Windmühle auf und kommen dann auch um scharfe Kurven



FOTO: THOMAS BEIGER (2)

VORSICHT, ÜBERLÄNGE!

Sie schaffen zwar nur sechs Kilometer in der Stunde, doch an ihnen liegt es nicht, dass die Energiewende so langsam vorankommt. Denn Männer wie Hannes Fischer und Martin Schuster sind mit ihren **Spezialtransportern** ständig im Einsatz und fahren die Flügel für neue Windmühlen durchs Land

| Text Thomas Geiger |

ES IST NEBLIG, die feuchte Kälte kriecht einem in die Knochen, und während sich seine Kollegen von der Klimaanlage mit warmer Luft duschen lassen oder schön auf der Sitzheizung rekeln, stapft er durch den mittelhessischen Wintertag und läuft neben seinem Wagen her.

Kein Wunder, dass Martin Schusters Miene wie versteinert ist. Dass der Blick, der schnell und gründlich wie ein Laserscanner das Terrain sondiert, aus zwei freundlichen Augen schaut, kann hinter der verspiegelten Sonnenbrille ja keiner sehen. Doch Schuster ist nicht schlecht gelaunt, sondern nur hochkonzentriert. Denn während er so durch den mittelhessischen Wald läuft, fährt er eigentlich einen Lastwagen. Nur halt nicht in einem wohligh warmen Cockpit mit Lenkrad und Pedalen, sondern mit Daumen und Zeigefinger an den zwei Joysticks einer Fernbedienung, die er sich in einem kleinen Kasten vor den Bauch geschnallt hat. Und natürlich ist sein Laster kein normaler Laster, sondern so

ziemlich das dickste und vor allem das längste Ding, das je durch den Biebertaler Forst gefahren ist.

Denn Schuster arbeitet für die österreichische Spezialspezial-Felbermayr und bugsiert gerade das Rotorblatt einer Windkraftanlage durch die hessische Provinz. 74,5 Meter lang und 24 Tonnen schwer, ist es auf einem selbst fahrenden Spezialschlitten montiert, der sich im Schrittempo erst durch ein paar Haarnadelkurven kämpft und dann irgendwie durch die drei Dörfer kommen muss, die zwischen der Ablagestelle nahe der Autobahn und dem Windpark Altenschlag liegen. Dort soll sich bald eine weitere, knapp 300 Meter hohe Anlage drehen und rund 3000 Haushalte mit Windstrom versorgen. Gegen Schusters Fuhrwerk ist ein Kamel ein Kleintier, und gegen die Ortsdurchfahrten von Frankenbach, Erda oder Hohensolms wirkt ein Nadelöhr wie eine breite Einfallschneise.

Während Schuster an solchen Engstellen wie ein Kapitän auf der Brücke seines Flugzeugträgers ganz vorn auf der Pritsche steht und mit seinen zwei Joysticks das Tempo



FOTOS: THOMAS GEIGER/2

und die Richtung des Lindwurms vorgibt, befindet sich sein Kollege Hannes Fischer weiter hinten und bedient mit einem zweiten Controller die Flügeltransportvorrichtung. Das ist zwar kein sonderlich genialer Name, aber dafür ein ziemlich geniales Gerät. Denn das riesige Gelenk auf Rädern hält den Flügel nicht nur fest, damit er nicht herunterfällt. Sondern mit der FTV kann Fischer die riesige Lanze auch bis zu 60 Grad aufstellen wie ein Ritter beim Kampf. Dann ragt >>

▲ Das letzte Stück des Weges absolviert der Flügel auf einem sogenannten Selbstfahrer - eine motorisierte Plattform, die der Fahrer als Fußgänger fernsteuert

EXTRATOUR

» sie zwar aus dem Wald wie der Hals einer riesigen Giraffe aus dem hohen Gras der Savanne. Doch dafür kommt Schuster dann wenigstens um die Kurve, ohne die Baumwipfel zu rasieren. Und wenn es mal irgendwo besonders eng wird, kann Fischer den Flügel auch noch um die eigene Achse rotieren und so die Breite seiner Ladung variieren. Allerdings ändert sich mit jedem Grad natürlich der Schwerpunkt, und die Fuhre wird gefährlich instabil. Kein Wunder, dass Fischer ständig darauf achtet, dass der Wind nicht auffrischt, und Schuster den Koloss ganz sanft und ohne das kleinste Rucken bewegt. Und spätestens dann weiß man auch, weshalb die beiden zu ihrer eigentlichen Ladung auch noch tonnenweise Stahlplatten als Ballast auf den Laster gelegt haben.

Gebaut hat den Schwerlastler das Memminger Spezialunternehmen Goldhofer, das die meisten nur vom Blick aus dem Urlaubsflieger kennen. Schließlich fertigt keiner so viele Flugzeugschlepper wie die Allgäuer. Weil kein Windrad gleich ist und weil es schließlich auch noch andere Lasten gibt, die für normale Lastwagen zu schwer oder zu sperrig sind, haben sie ein modulares Transportsystem entwickelt mit einzelnen Plattformen, die in schier beliebiger Anzahl hinter- oder nebeneinander montiert werden können.

Bei Fischer und Schuster haben die einzelnen Module an den Längsseiten sechs Achsen, die jeweils zwei Zwillingsräder tragen. Weil diese Achsen nicht durchgehend sind, lassen sie sich um 55 Grad in beide Richtungen drehen und ermöglichen so entweder enge Kurvenradien oder den seitlichen Krebsgang. Den Antrieb übernehmen auf längeren Etappen mit höherem Tempo ein oder mehrere konventionelle Zugmaschinen oder wie hier auf dem Weg durchs Gießener Hinterland ein sogenannter Powerpack. Der wird vorn an den Konvoi geschnallt und birgt einen Deutz-Industriemotor von bis zu zwölf Liter Hubraum, der mit 530 PS den nötigen Öldruck für eine Hydraulik erzeugt, die dann weiter hinten die Räder antreibt.

Aber egal wie präzise Fischer und Schuster ihren Lindwurm

► Hoch konzentriert und millimetergenau rangieren zwei Männer den Spezialtransport durch die Dörfer



**530
PS**

auch lenken, Kleinkram wie Verkehrsschilder muss bisweilen trotzdem weichen, ein paar Bäume hat die Straßenwacht vorsorglich zurückgeschnitten, am engsten Kreisverkehr auf der Strecke haben sie eine Umleitung asphaltiert. Insgesamt vier Begleitfahrzeuge machen den beiden den Weg frei, blockieren den Gegen- und den Querverkehr und halten die Hintermänner auf Abstand. So kommt der Koloss langsam und vorsichtig voran. Wenn er auf freiem Feld mal sein Spitzentempo von 6 km/h erreicht, springen Fischer und Schuster schnell auf die Pritsche, weil sie sonst im Laufschrift ne-



„Mit einem Kamel durchs Nadelöhr? Darüber lachen die Schrittmacher der Energiewende nur. Ihre Herausforderung ist buchstäblich größer.“

Thomas Geiger, Autor

benher spurten müssten. Und bei 14 Kilometer Strecke wird das eine arge Plackerei. Erst recht mit Sicherheitsschuhen und Helm.

Dann endlich sind sie im Wald zwischen Hohensolms und Blasbach, wo sie von Christian Laukhart erwartet werden. Er koordiniert den Aufbau des Windparks, der sich schon mal ein Jahr hincziehen kann. Den Papierkrieg mit den Behörden nicht mitgerechnet. Schließlich müssen sie erst die Fläche vorbereiten, dann ein bald 2000 Tonnen schweres Fundament gießen und die ersten 83,5 Meter Turm betonieren, auf den dann drei Stahlelemente von zusammen 76,50 Metern aufgesteckt werden, bevor oben die 67 Tonnen schwere Gondel und die 63 Tonnen schwere Nabe montiert werden und natürlich die drei Flügel.

Und während der Beton aushärtet, sind die Rotorblätter längst unterwegs. Schließlich holt Kraftwerkshersteller Nordex die Flügel per Schiff aus Spanien, der Türkei, Indien oder China und muss sie von den Seehäfen aus noch irgendwie in die Nähe der Baustelle bekommen. Angesichts chronisch >>



◀ Lachen können Martin Schuster (rechts) und Hannes Fischer auch - aber erst, wenn der Transport heil am Ziel ist



▲ Auch ohne Hindernisse ist der Transport nicht ohne. Denn wenn jetzt der Wind auffrischt, gerät die Fuhre gefährlich in Schiefelage

◀ Jede Halbachse hat Zwillingssreifen und lässt sich einzeln lenken. So sieht der Spezialtransporter aus wie ein Tausendfüßler

77

AUTOBILD.DE 15. MAI 2025

EXTRATOUR

Ein 12-Liter-Diesel erzeugt den Hydraulikdruck, der den Lindwurm antreibt. Aber immer schön langsam. Im Schnitt schafft er gerade mal sechs Kilometer die Stunde

6
KM/H



„Umwege sind für uns normal: Aus 300 Kilometer Entfernung werden wegen Baustellen oder Streckensperrungen schnell mal 600 Kilometer.“

Martin Schuster,
Fahrer des Spezialtransports



» überlasteter Ämter und maroder Autobahnen ist auch das eine Aufgabe, die der von Schuster und Fischer in kaum etwas nachsteht. Zwar müssen die Kollegen dort weder frieren noch neben ihren Transportern herlaufen, sondern sitzen warm und weich in ihren Schwerlasttrucks. Aber dafür zwingen sie Baustellen oder Brückensperrungen oft zu gewaltigen Umwegen. „Wenn das Pkw-Navi 300 Kilometer ausspuckt, fahren die schon mal das Doppelte“, sagt Laukhardt mit einem Schulterzucken. Kein Wunder, dass ihm jedes Mal ein ziemlich genau 24 Tonnen schwerer Stein vom Herzen fällt, wenn wieder ein Rotorblatt im improvisierten Hochregal auf seiner Baustelle liegt.

Dumm nur, dass sich weder Fischer und Schuster noch Laukhardt lange an der reibungslosen Fahrt freuen können. Denn kaum hat Schuster die zwei Dutzend armdicken Schrauben gelöst und ein Spezialkran den Flügel vom Transporter auf ein Lagergestell gehoben, rollt der Lindwurm schon wieder zurück auf Start, Fischer und Schuster konsultieren den Wetterdienst und warten auf die nächste Windstille. Schließlich liegen unten im Tal noch ein halbes Dutzend weitere Rotorblätter, und morgen früh geht der Spaß wieder von vorn los. ☹



▲ Mit zwei Kränen wird der Flügel am Ziel abgeladen und zwischengelagert, bis der Aufbau beginnt

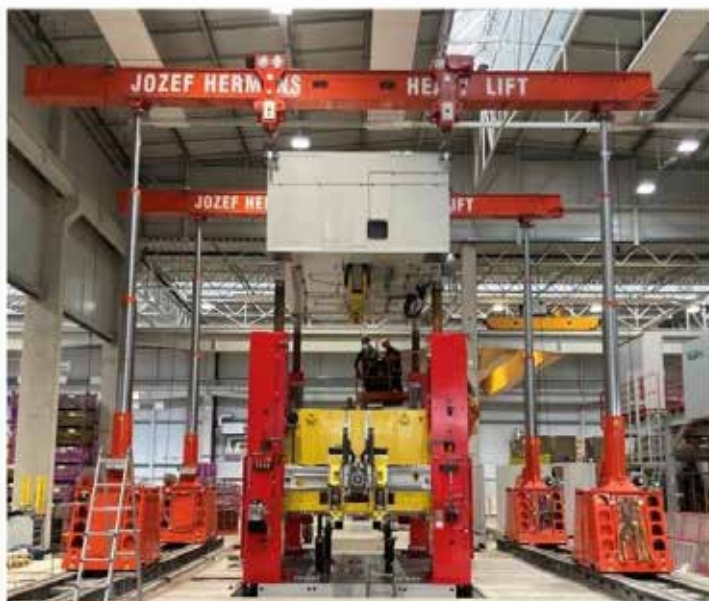
◀ Ganz schön was los auf den Landstraßen: Im letzten Jahr wurden über 600 Windräder neu aufgestellt. Das macht rund 2000 Flügel, die aufwendig an die Baustellen gebracht werden mussten

Felbermayr wächst – mit einem starken Partner in den Niederlanden



Ich erinnere mich noch gut an ein Gespräch auf einer Messe vor ein paar Jahren. Damals sagte jemand halb im Spaß: „Maschinenumzüge sind eigentlich wie Klavierspielen – nur mit Kran, Muskelkraft und einem Zeitfenster von exakt 7 Stunden.“
Ich hab nur genickt, denn wer einmal gesehen hat, wie akkurat solche Verlagerungen ablaufen müssen, der weiß: Hier sind Profis am Werk – mit kühlem Kopf und stabilem Gerät.

Ich erinnere mich noch gut an ein Gespräch auf einer Messe vor ein paar Jahren. Damals sagte jemand halb im Spaß: „Maschinenumzüge sind eigentlich wie Klavierspielen – nur mit Kran, Muskelkraft und einem Zeitfenster von exakt 7 Stunden.“
Ich hab nur genickt, denn wer einmal gesehen hat, wie akkurat solche Verlagerungen ablaufen müssen, der weiß: Hier sind Profis am Werk – mit kühlem Kopf und stabilem Gerät.



Setzen eines 140-Tonnen-Pressenkopfs mithilfe eines Hubgerüsts

Und genau solche Profis haben jetzt zueinandergefunden: Seit dem 1. Januar 2025 gehört das niederländische Familienunternehmen Jozef Hermans offiziell zur Felbermayr-Gruppe – inklusive Lagerflächen, Montage-Know-how und einem Maschinenpark, der durchaus Eindruck macht.

Wer sich in der Welt der Industrieumzüge auskennt, weiß: Maschinen wandern nicht von allein. Dafür braucht es Fingerspitzengefühl, Millimeterarbeit und ein Team, das weiß, was es tut. Bei Hermans ist genau das seit über 85 Jahren der Fall – in Deutschland wie in den Niederlanden. Jetzt also gemeinsam mit Felbermayr. Rückwirkend zum Jahresbeginn übernommen, wurde das Ganze Mitte Mai auch formell besiegelt.



Innerbetrieblicher Transport einer 110-Tonnen-Monoblockpresse mit Hilfe eines selbstfahrenden Industrierollers

Bleibt alles gleich? Nicht ganz. Geschäftsführer bleibt Jos Hermans, der das Unternehmen 2007 in zweiter Generation übernommen hat. Mit im Boot: ein erfahrenes Team, das an vier niederländischen Standorten Maschinen demontiert, verladen, verlagert – und auch mal 1.100 Tonnen am Stück hebt. Und zwar dort, wo andere längst passen müssen: in engen Industriehallen, zwischen Betonpfeilern, über Nacht, wenn die Produktion ruht.

Technik, die Platz spart – und Nerven schont

- Elektrische Pick-&-Carry-Krane
 - Ferngesteuerte Gabelstapler
 - Teleskopisch-hydraulische Portalsysteme bis 1.100 t
 - Transportrollen, flache Wagen und Zubehör aus eigener Werkstatt
- Ideal für knifflige Umzüge auf engstem Raum



Moderne, elektrisch betriebene und ferngesteuerte Pick- und Carry-Krane mit einer Tragfähigkeit von bis zu 72 Tonnen

Was bleibt: Jos Hermans – Macher, Mensch + Möglichmacher

Dass Jos Hermans an Bord bleibt, ist mehr als eine Randnotiz. Wer ihn erlebt hat, weiß: Das ist kein Lautsprecher, sondern einer, der macht. Einer, der mitdenkt, mitplant und – wenn's drauf ankommt – auch mal mit anpackt.

Seit 2007 führt er das Familienunternehmen mit einem klaren Blick für Qualität, Effizienz und – nicht zu vergessen – gute Leute. In einer Branche, in der Erfahrung und Vertrauen zählen, ist das Gold wert.

Sein Verbleib als Geschäftsführer ist also nicht nur ein beruhigendes Signal für Mitarbeitende und Kunden, sondern auch ein Gewinn für Felbermayr.
Denn Know-how kann man kaufen – Haltung nicht.

Felbermayr Gruppe kauft in den Niederlanden zu

20.05.2025

Der oberösterreichische High&Heavy-Spezialist hat die Firma Jozef Hermans aus Venlo übernommen. Das Unternehmen besorgt horizontale und vertikale Transporte.



Bild: Felbermayr / Ing. Mag. Peter Stöttinger (Geschäftsführer Felbermayr-Transport- und Hebeteknik, I.) und Dipl. Ing. Jos Hermans (Geschäftsführer Hermans) freuen sich auf die Zusammenarbeit.

Mit Wirkung zum 1. Jänner 2025 hat die Felbermayr Holding GmbH mit Sitz in Wels das holländische Unternehmen Jozef Hermans übernommen. Die Akquisition umfasst vier Standorte in den Niederlanden und stärkt die Position des oberösterreichischen Unternehmens im Bereich der Industrieverlagerungen in Deutschland und den Benelux-Staaten. Das Closing der Transaktion erfolgte am 14. Mai 2025.

Jozef Hermans ist ein Anbieter für Produktionslinienumzüge, Maschinen- und komplette Betriebsverlagerungen. Das Unternehmen verfügt über eine spezialisierte Flotte, darunter elektrische Pick- und Carry-Krane, ferngesteuerte Gabelstapler, hydraulische Portalsysteme sowie Transportrollen und Selbstfahrer. Damit können Maschinen mit einem Gewicht von bis zu 1.100 Tonnen auch auf engstem Raum bewegt werden.

Die Motive hinter der Übernahme beschreibt CEO Horst Felbermayr folgendermaßen: „Das Lagergeschäft und die Maschinenmontage der Firma Hermans ergänzen das Dienstleistungsportfolio in der Nähe unseres Standortes in Krefeld sehr gut“. Erfreulich sei auch, dass das bestehende Team mit Jos Hermans als Geschäftsführer erhalten bleibe.

Auch Peter Stöttinger, Geschäftsführer Felbermayr Transport- und Hebeteknik, sieht in dem Deal großes Potenzial: „Das breite Spektrum an Montageequipment sowie die geografische Lage an der niederländisch-deutschen Grenze ergänzen unser Portfolio hervorragend.“ Zunächst stehe die Integration von Jozef Hermans in die Felbermayr-Gruppe im Vordergrund. Danach soll das Wachstum in neuen Märkten gezielt vorangetrieben werden.

Jozef Hermans mit Hauptsitz in Venlo ist seit über 85 Jahren auf horizontale und vertikale Transporte von Produktionsmaschinen spezialisiert. Mit 12 Mitarbeitenden und drei Lagerstandorten in Venlo, Baarlo und Lomm betreut Hermans Kunden aus der Automobil-, Pharma-, Lebensmittel- und Maschinenbauindustrie.

Zur Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels gehören 82 Standorte in 17 Ländern Europas. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe rund 3.200 Mitarbeitende, welche 2023 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 720 Mio. EUR erwirtschaftet haben. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Tief-, Wasser- und Hochbautätigkeiten.



Peter Stöttinger (GF Felbermayr-Transport- und Hebetchnik, I.) und Jos Hermans

20.05.2025 // Autor: Redaktion

Kran- und Transport-Riese wächst

Felbermayr übernimmt rückwirkend mit Jänner 2025 das Unternehmen Jozef Hermans mit vier Standorten in Holland. Der familiengeführte Nischenanbieter für Industrieverlagerungen ist vor allem in Deutschland und den Niederlanden aktiv.

Das Kran- und Transportunternehmen Felbermayr expandiert und festigt mit der Übernahme seine Position im Westen Europas. Das sogenannte Closing für die Übernahme fand am 14. Mai 2025 statt. Geschäftsführer bleibt der bisherige Eigentümer Jos Hermans. „In der Nähe unseres Standortes in Krefeld ergänzen das Lagergeschäft und die Maschinenmontage der Firma Hermans unser Dienstleistungsportfolio sehr gut. Es freut uns, dass das bestehende Team mit an Bord bleibt und Jos Hermans als Geschäftsführer weiterhin seine Erfahrung und Expertise einbringt“, sagt CEO Horst Felbermayr von der gleichnamigen Holding.

Das Unternehmen Jozef Hermans ist seit mehr als 85 Jahren auf horizontale und vertikale Transporte von Produktionsmaschinen spezialisiert. Vom Hauptsitz in Venlo aus und mit zwölf Mitarbeitenden ist der Experte für Industrieverlagerungen hauptsächlich in Deutschland und den Niederlanden tätig. Zur Maschinenflotte gehören rund ein Dutzend Krane, zahlreiche Lastkraftwagen, einige Hebe- und Hubsysteme sowie Selbstfahrer und Semitrailer.

Felbermayr kauft in Holland zu

Rückwirkend zum 1. Januar 2025 hat Felbermayr das Unternehmen Jozef Hermans mit vier Standorten in den Niederlanden übernommen. Der familiengeführte Nischenanbieter ist im Bereich der Industrieverlagerungen vor allem am Heimatmarkt und in Deutschland aktiv. Damit stärkt Felbermayr seine Position im Westen Europas. Geschäftsführer bleibt der bisherige Eigentümer **Jos Hermans**.

„In der Nähe unseres Standortes in Krefeld ergänzen das Lagergeschäft und die Maschinenmontage der Firma Hermans unser Dienstleistungsportfolio sehr gut. Es freut uns, dass das bestehende Team mit an Bord bleibt und Jos Hermans als Geschäftsführer weiterhin seine Erfahrung und Expertise einbringt“, sagt CEO **Horst Felbermayr** von der gleichnamigen Holding.



Peter Stöttinger (l.) und Jos Hermans (Bild: Felbermayr)

Das Unternehmen Jozef Hermans bietet Produktionslinien- und Maschinenverlagerungen bis hin zu kompletten Firmenumzügen. Erfahrene Projekt Ingenieure bieten eine fachgerechte Demontage der Maschinen und Industrieanlagen. Als Logistikspezialist für Maschinen und Anlagen übernimmt das Unternehmen auch professionelle Spezialtransporte.

Zur Maschinenflotte gehören rund ein Dutzend Krane, zahlreiche Lastkraftwagen, einige Hebe- und Hubsysteme sowie Selbstfahrer und Semitrailer.

„Wir verfügen über elektrische, ferngesteuerte Gabelstapler, Pick- und Carry-Krane, Transportrollen, flache Transportwagen sowie teleskopisch hydraulische Portalsysteme, die Maschinen und Objekte bis 1.100 Tonnen als Ganzes anheben, verlagern oder kippen können – und das auf engstem Raum. Wenn benötigt, entwickeln und bauen wir auch Zubehör für den reibungslosen Betriebsumzug“, sagt Jos Hermans, der das Familienunternehmen als seit 2007 als Geschäftsführer leitet.

Das sogenannte Closing, also die Vertragsunterzeichnung, für die Übernahme fand am 14. Mai 2025 statt. Die beiden Gesellschaften – Hermans Werk B.V. und Hermans Estate B.V., wurden aus rechtlicher Sicht jedoch mit Wirkung zum 1. Januar 2025 übernommen. „Wir profitieren vom großen Netzwerk von Felbermayr in ganz Europa und vor allem auch Osteuropa. Es ergeben sich Synergien zwischen unseren Montageteams“, nennt Hermans die Vorteile der Übernahme durch Felbermayr.

„Das breite Spektrum an Montageequipment sowie elektrisch angetriebenen Pick- und Carry-Krane sowie Hubgerüste, die jahrzehntelange Erfahrung in der Schwermontage sowie die geografische Positionierung an der niederländisch-deutschen Grenze, inklusive Schwergutlager, ergänzen das Dienstleistungsportfolio der Felbermayr-Gruppe hervorragend“, sagt **Peter Stöttinger**, Geschäftsführer Felbermayr Transport- und Hebetchnik.

Er ergänzt: „Besonders die Synergien zum Felbermayr-Standort in Krefeld und zu unserem Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte werden wir nutzen.“ In der kommenden Zeit steht in erster Linie die Integration in die Firmengruppe Felbermayr im Vordergrund. „Anschließend werden wir uns gemeinsam ansehen, in welchen Märkten und mit welcher Geschwindigkeit wir das Wachstum vorantreiben“, wirft Stöttinger einen Blick in die Zukunft.

Industrie Felbermayr übernimmt holländischen Logistikspezialisten

Felbermayr Holding GmbH hat rückwirkend zum 1. Januar 2025 das holländische Unternehmen Jozef Hermans übernommen, das auf Industrieverlagerungen spezialisiert ist. Die Übernahme umfasst vier Standorte in den Niederlanden und zielt darauf ab, die Position von Felbermayr im Westen Europas zu stärken. Jos Hermans bleibt als Geschäftsführer an Bord und bringt seine Expertise ein. Das Unternehmen bietet umfassende Dienstleistungen in den Bereichen Maschinenmontagen und -transporte an und verfügt über eine moderne Maschinenflotte. Die Synergien zwischen den beiden Firmen sollen genutzt werden, um das Wachstum voranzutreiben und die Integration in die Felbermayr-Gruppe zu fördern. Die Übernahme wird als strategischer Schritt betrachtet, um das Dienstleistungsportfolio weiter auszubauen und die geografische Reichweite zu erhöhen.



Das Closing der Transaktion erfolgte am 14. Mai 2025, der wirtschaftliche Stichtag ist der 1. Januar 2025 | © Felbermayr Holding GmbH

Mit Wirkung zum 1. Januar 2025 hat die Felbermayr Holding GmbH das niederländische Unternehmen Jozef Hermans übernommen.

Die Akquisition umfasst vier Standorte und erweitert das Dienstleistungsportfolio von Felbermayr im Bereich Industrieumzüge, Maschinenmontagen und Spezialtransporte – insbesondere in Deutschland und den Niederlanden. Geschäftsführer bleibt der bisherige Eigentümer Jos Hermans.

„In der Nähe unseres Standortes in Krefeld ergänzen das Lagergeschäft und die Maschinenmontage der Firma Hermans unser Dienstleistungsportfolio sehr gut. Es freut uns, dass das bestehende Team mit an Bord bleibt und Jos Hermans als Geschäftsführer weiterhin seine Erfahrung und Expertise einbringt“, erklärt Horst Felbermayr, CEO der Felbermayr Holding.

STRATEGISCHE AUSWEITUNG IN WESTEUROPA

Mit dem Schritt stärkt Felbermayr gezielt seine Präsenz in Westeuropa. Hermans gilt als etablierter Spezialanbieter für Produktionslinienverlagerungen, Maschinenumzüge sowie die fachgerechte Demontage und Wiederinbetriebnahme von Industrieanlagen.

Das Leistungsspektrum umfasst neben der technischen Planung auch Spezialtransporte, ausgeführt mit einem umfangreichen Maschinenpark: darunter Krane, Lkw, Hebesysteme, Selbstfahrer und teleskopisch-hydraulische Portalsysteme. „Wir verfügen über elektrische, ferngesteuerte Gabelstapler, Pick- und Carry-Krane, Transportrollen, flache Transportwagen sowie teleskopisch hydraulische Portalsysteme, die Maschinen und Objekte bis 1.100 Tonnen als Ganzes anheben, verlagern oder kippen können – und das auf engstem Raum. Wenn benötigt, entwickeln und bauen wir auch Zubehör für den reibungslosen Betriebsumzug“, erklärt Jos Hermans, der das Unternehmen seit 2007 führt.

SYNERGIEPOTENZIALE UND INTEGRATION

Das Closing der Transaktion erfolgte am 14. Mai 2025, der wirtschaftliche Stichtag ist der 1. Januar 2025. Übernommen wurden die Gesellschaften Hermans Werk B.V. und Hermans Estate B.V.

„Wir profitieren vom großen Netzwerk von Felbermayr in ganz Europa und vor allem auch Osteuropa. Es ergeben sich Synergien zwischen unseren Montageteams“, so Jos Hermans.

Auch die Felbermayr-Führung sieht klare Vorteile in der Integration: „Das breite Spektrum an Montageequipment sowie elektrisch angetriebenen Pick- und Carry-Krane sowie Hubgerüste, die jahrzehntelange Erfahrung in der Schwermontage sowie die geografische Positionierung an der niederländisch-deutschen Grenze, inklusive Schwergutlager, ergänzen das Dienstleistungsportfolio der Felbermayr-Gruppe hervorragend“, sagt Peter Stöttinger, Geschäftsführer Felbermayr Transport- und Hebetechnik.

„Besonders die Synergien zum Felbermayr-Standort in Krefeld und zu unserem Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte werden wir nutzen. Anschließend werden wir uns gemeinsam ansehen, in welchen Märkten und mit welcher Geschwindigkeit wir das Wachstum vorantreiben“, so Stöttinger weiter.

Spedition Felbermayr übernimmt Jozef Hermans: Expansion in den Niederlanden

19.05.2025 14:20 Uhr | Lesezeit: 3 min



Peter Stöttinger (Geschäftsführer Felbermayr-Transport- und Hebetchnik, I.) und Jos Hermans (Geschäftsführer Hermans) freuen sich auf die Zusammenarbeit

© Foto: Felbermayr

Mit Wirkung zum 1. Januar 2025 hat die österreichische Felbermayr Holding GmbH das niederländische Unternehmen Jozef Hermans übernommen. Die Übernahme umfasst vier Standorte in den Niederlanden und stärkt die Position von Felbermayr im Bereich der Industrieverlagerungen in Deutschland und den Benelux-Staaten. Das Closing der Transaktion erfolgte am 14. Mai 2025.

Synergien mit Standort Krefeld

„In der Nähe unseres Standortes in Krefeld ergänzen das Lagergeschäft und die Maschinenmontage der Firma Hermans unser Dienstleistungsportfolio sehr gut“, erklärt CEO Horst Felbermayr. Besonders erfreulich: Das bestehende Team bleibt erhalten, und Jos Hermans führt das Unternehmen weiterhin als Geschäftsführer.

Kompetenz in Maschinenmontage und Spezialtransport

Jozef Hermans ist ein erfahrener Anbieter für Maschinenverlagerungen, Produktionslinienumzüge und komplette Betriebsverlagerungen. Das Unternehmen verfügt über eine spezialisierte Flotte, darunter elektrische Pick- und Carry-Krane, ferngesteuerte Gabelstapler, hydraulische Portalsysteme sowie Transportrollen und Selbstfahrer. Damit können Maschinen mit einem Gewicht von bis zu 1.100 Tonnen auch auf engstem Raum bewegt werden.

„Wenn benötigt, entwickeln und bauen wir auch Zubehör für den reibungslosen Betriebsumzug“, betont Geschäftsführer Jos Hermans, der das Familienunternehmen seit 2007 leitet.

Integration und Wachstum im Fokus

Peter Stöttinger, Geschäftsführer Felbermayr Transport- und Hebetchnik, sieht großes Potenzial: „Das breite Spektrum an Montageequipment sowie die geografische Lage an der niederländisch-deutschen Grenze ergänzen unser Portfolio hervorragend.“ Besonders die Zusammenarbeit mit dem Felbermayr-Standort Krefeld und dem Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte soll intensiviert werden.

Zunächst steht die Integration in die Felbermayr-Gruppe im Vordergrund. Danach soll das Wachstum in neuen Märkten gezielt vorangetrieben werden.

Über Jozef Hermans

Das Unternehmen mit Hauptsitz in Venlo ist seit über 85 Jahren auf horizontale und vertikale Transporte von Produktionsmaschinen spezialisiert. Mit zwölf Mitarbeitenden und drei Lagerstandorten in Venlo, Baarlo und Lomm betreut Hermans Kunden aus der Automobil-, Pharma-, Lebensmittel- und Maschinenbauindustrie.

FELBERMAYR ÜBERNIMMT JOZEF HERMANS



Synergien für Industrieumzüge nutzen

Rückwirkend mit 1. Januar 2025 übernimmt Felbermayr den Industrieverlagerer Jozef Hermans mit vier Standorten in Holland und verstärkt damit die eigene Position im Westen Europas.

Carsten Nallinger • 19.05.2025



Die Felbermayr Holding mit Firmensitz im österreichischen Wels übernimmt rückwirkend zum 1. Januar 2025 den familiengeführten Nischenanbieter Jozef Hermans mit vier Standorten in Holland. Mit dem Zukauf will Felbermayr die eigene Stellung im Markt stärken. „In der Nähe unseres Standortes in Krefeld ergänzen das Lagergeschäft und die Maschinenmontage der Firma Hermans unser Dienstleistungsportfolio sehr gut. Es freut uns, dass das bestehende Team mit an Bord bleibt und Jos Hermans als Geschäftsführer weiterhin seine Erfahrung und Expertise einbringt“, berichtet CEO Horst Felbermayr von der gleichnamigen Holding.

Jozef Hermans bietet komplette Firmenumzüge

Das Unternehmen Jozef Hermans bietet Produktionslinien- und Maschinenverlagerungen bis hin zu kompletten Firmenumzügen. Projektingenieure gewährleisten die fachgerechte Demontage der Maschinen und Industrieanlagen. Als Logistikspezialist für Maschinen und Anlagen übernimmt das Unternehmen auch entsprechende Spezialtransporte. Zur Maschinenflotte gehören rund ein Dutzend Krane, zahlreiche Lastkraftwagen, einige Hebe- und Hubsysteme sowie Selbstfahrer und Semitrailer.

Jos Hermans bleibt auch nach der Übernahme Geschäftsführer

„Wir verfügen über elektrische, ferngesteuerte Gabelstapler, Pick- und Carry-Krane, Transportrollen, flache Transportwagen sowie teleskopisch hydraulische Portalsysteme, die Maschinen und Objekte bis 1.100 Tonnen als Ganzes anheben, verlagern oder kippen können – und das auf engstem Raum. Wenn benötigt, entwickeln und bauen wir auch Zubehör für den reibungslosen Betriebsumzug“, sagt Jos Hermans, der das Familienunternehmen als Geschäftsführer 2007 übernahm und weiterhin Geschäftsführer bleibt.

Spektrum an Montage-Equipment ergänzt Felbermayr-Portfolio

„Das breite Spektrum an Montage-Equipment sowie elektrisch angetriebenen Pick- und Carry-Krane sowie Hubgerüste, die jahrzehntelange Erfahrung in der Schwermontage sowie die geografische Positionierung an der niederländisch-deutschen Grenze, inklusive Schwergutlager, ergänzen das Dienstleistungsportfolio der Felbermayr-Gruppe hervorragend“, sagt Peter Stöttinger, Geschäftsführer Felbermayr Transport- und Hebetechnik. In der kommenden Zeit stehe in erster Linie die Integration in die Firmengruppe Felbermayr im Vordergrund. „Anschließend werden wir uns gemeinsam ansehen, in welchen Märkten und mit welcher Geschwindigkeit wir das Wachstum vorantreiben“, erklärt Stöttinger.



FELBERMAYR ORDERT BEI MAGNI Über 300 Geräte

Felbermayr wird seine Mietflotte in diesem Jahr um 60 neue Teleskopstapler und 250 Arbeitsbühnen von Magni erweitern. Enthalten in dem Paket sind wieder eine Vielzahl geländegängiger Spezialscheren mit Arbeitshöhen von bis zu 32 Metern. Ebenfalls mit dabei: Scherenbühnen aus der neuen AC++-Baureihe. Diese bieten eine erhöhte Leistungsstärke und langlebigere Lithiumbatterien sowie Gabelstaplerfaschen vorne und seitlich. Hinzu kommt das Energierückgewinnungssystem. Robert Bauer, Bereichsleiter Arbeitsbühnen- und Staplervermietung bei Felbermayr, sagt: „In diesem Jahr haben wir wieder in das gesamte Portfolio von Magni investiert. Neben der Leistungsstärke der Maschinen, der einfachen Bedienbarkeit und Wartung gerade für den Mietparkkunden überzeugt uns Magni immer wieder mit schnellem und zuverlässigem Support.“

Alexander Reisch von Magni Deutschland ergänzt: „Wir sind sehr stolz darauf, dass sich das Felbermayr-Team für 30 Stück unserer neuen kompakten TH3.6 aus der Reihe der starren Teleskopstapler entschieden hat. Mit einer Nutzlast von drei Tonnen und einer maximalen Arbeitshöhe von 5,8 Metern kombiniert der Neue geringe Abmessungen mit beeindruckenden Leistungsmerkmalen.“

Im Bild: Michael Maier-Bauer von Felbermayr, Alexander Reisch von Magni und Robert Bauer von Felbermayr (v. l.).

HeavyLift PFI 05 2025

Civil projects face urban squeeze



Felbermayr acquires industrial relocation specialist Jozef Hermans

Austria-based Felbermayr has acquired industrial relocation specialist Jozef Hermans, with four sites in the Netherlands strengthening the former's operations in Western Europe.



Source: Felbermayr

Peter Stöttinger (managing director of Felbermayr Transport and Lifting Technology, on the left) and Jos Hermans (managing director of Hermans).

Current owner, **Jos Hermans**, will remain the managing director of **Jozef Hermans**. He said: "We will benefit from **Felbermayr's** large network throughout Europe and especially Eastern Europe. There are opportunities for synergy between our assembly teams."

Peter Stöttinger, managing director of **Felbermayr Transport and Lifting Technology**, added: "The wide range of assembly equipment, electrically powered pick and carry cranes, and lifting frames, not to mention decades of experience in heavy installation and the company's geographical location on the Dutch-German border, including a heavy goods warehouse, complement the Felbermayr Group's service portfolio perfectly."

The fleet of machines includes around a dozen cranes, numerous trucks, several lifting and hoisting systems, as well as self-propelled units and semi-trailers. "We have electric, remote-controlled forklift trucks, pick and carry cranes, transport rollers, flat transport carriages and telescopic hydraulic gantry systems that can lift, move or tilt machinery and objects weighing up to 1,100 tonnes in their entirety – and in the tightest of spaces," Hermans said.

In the coming period, integration into the Felbermayr corporate group will be the main focus. The company will then look to identify markets in which they are able to drive growth.

The takeover agreement took place on May 14, with retroactive effect from January 1, 2025.



Wassertransport per Lkw: Alle 20 Minuten fließen 25 000 Liter in den Loisach-Isar-Kanal

Gelting – Laut ist es aktuell am Loisach-Isar-Kanal bei Gelting. Dort, wo einst das Wasser dahin floss, brummt jetzt der Motor eines Baggers im trockenen Bachbett. Ein Stückchen weiter, wo der Kanal nach dem Staudamm wieder Wasser führt, rollt ein Lkw mit großem Tank auf den Unterfeldweg. Dort lässt er über einen dicken Schlauch Wasser in den Kanal plätschern. Immer wieder bleiben Radfahrer und Spaziergänger auf der Geltinger Brücke stehen und beobachten die Szenerie zum Teil kopfschüttelnd.



Damit er nicht austrocknet, wird ein Abschnitt des Loisach-Isar-Kanals mittels Tanklaster wieder mit Wasser befüllt. © Sabine Hermsdorf-Hiss

Wassertransport per Lkw: Alle 20 Minuten fließen 25 000 Liter in den Loisach-Isar-Kanal

Der Loisach-Isar-Kanal wird derzeit bekanntlich saniert. Dafür verantwortlich ist der Kanalbetreiber, die Firma Uniper. Pressesprecher Theodoros Reumschüssel erklärte am Montag auf Nachfrage unserer Zeitung, dass im Bereich des Wasserfalls bei Farchet bis circa zwei Kilometer kanalaufwärts seit geraumer Zeit mit einem Trenndamm „ein stehender Wasserkörper“ aufgebaut worden sei – „also ein nicht fließendes Gewässer“.



Schütter, soweit das Auge reicht. Für die Sanierung wurde das Wasser aus dem betroffenen Kanal-Abschnitt ausgelassen.
© Sabine Hemsdorf-Hiss

Fahrzeuge wechseln sich ab, um Kanal gefüllt zu halten

Wegen der anhaltenden Trockenheit verliere dieser Abschnitt Wasser. „Es ist auch unser Bestreben, den Abschnitt des Kanals gefüllt zu halten“, versicherte Reumschüssel am Montag. Deshalb wird per Tanklaster hineingepumpt.

Zwei Fahrzeuge wechseln sich zu diesem Zweck ab. Sie holen das Wasser vom Haupt-Trenndamm bei Gelting und transportieren es über den Ort zu besagtem stehenden Wasserkörper. „Ein Lkw fasst 25 Kubikmeter Wasser, das sind 25 000 Liter“, erklärte Martin Höpp auf Nachfrage. Höpp von der Firma **Hagn Umwelttechnik** ist Bauleiter am Kanal. Ein Umlauf, sprich das Beladen, Entladen und Wiederbeladen eines Lastwagens, dauere 40 Minuten. „Alle 20 Minuten fließen also 25 000 Liter in den Kanal.“

Lkw-Methode ist keine dauerhafte Lösung

Durch den Wassertransport zum Kanal soll verhindert werden, dass das Ökosystem rund um den Kanal Schäden nimmt oder die Tiere unter der Situation leiden. Reumschüssel versichert: „Wir haben die Situation im Blick.“ Dauerhaft wird es aber nicht bei der Lkw-Methode bleiben. Leitungen und Pumpen sollen das Wasser-Shuttle ablösen.

„Für Baustellen dieser Art ist es durchaus üblich, dass mit Leitungen gearbeitet wird“, so Reumschüssel. Wie genau das funktionieren soll, wird Höpp zufolge geprüft. „Wir befinden uns gerade in der Lösungsfindung“, so der Bauleiter. Den Verantwortlichen ist bewusst, dass der Transport per Lkw sowohl für Anwohner als auch für die Straßen und Wege schwierig ist.

Zur Sanierung wird eine geotextile Tondichtungsbahn über den Querschnitt des Kanals eingebaut. Dafür mussten Bäume beseitigt werden. Zukünftig werden dort auch keine mehr nachgepflanzt, stattdessen soll dort Magerrasen wachsen, weitere Uferabschnitte müssen wohl gerodet werden. Das lehnen viele Anwohner und Bürger ab. Uniper erklärt aber: „Wurzeln durchdringen und zerstören die Dichtung, nach Sturmschäden kann es zu einem Komplettversagen kommen, wenn Wurzeln diese Dichtungsbahn mitreißen.“

Felbermayr übernimmt ...

... holländischen Logistikspezialisten Hermans. Rückwirkend mit 1.1.2025 übernahm Felbermayr das Unternehmen Jozef Hermans mit vier Standorten in Holland. Der familiengeführte Nischenanbieter ist im Bereich der Industrieverlagerungen vor allem in Deutschland und den Niederlanden aktiv. Damit stärkt Felbermayr seine Position im Westen Europas. Geschäftsführer bleibt der bisherige Eigentümer Jos Hermans. „In der Nähe unseres Standortes in Krefeld ergänzen das Lagergeschäft und die Maschinenmontage der Firma Hermans unser Dienstleistungsportfolio sehr gut. „Es freut uns, dass das bestehende Team mit an Bord bleibt und Jos Hermans als Geschäftsführer weiterhin seine Erfahrung und Expertise einbringt“, sagt CEO Horst Felbermayr von der gleichnamigen Holding.



Ing. Mag. Peter Stöttinger (Geschäftsführer Felbermayr-Transport- und Hebeteknik, I.) und Dipl. Ing. Jos Hermans (Geschäftsführer Hermans).

Foto: Felbermayr

VON DEN ALPEN INS FLACHLAND

Felbermayr kauft zu

Rückwirkend zum 1. Januar hat Felbermayr das Unternehmen Jozef Hermans mit vier Standorten in den Niederlanden übernommen. Der familiengeführte Nischenanbieter ist im Bereich der Industrieverlagerungen vor allem am Heimatmarkt und in Deutschland aktiv. Damit stärkt Felbermayr seine Position im Westen Europas. Geschäftsführer bleibt der bisherige Eigentümer Jos Hermans. Sein Unternehmen gilt als Logistikspezialist für Maschinen und Anlagen und übernimmt Produktionslinien- und Maschinenverlagerungen, professionelle Spezialtransporte wie auch komplette Firmenumzüge. *Im Bild: Peter Stöttinger (l.) und Jos Hermans (Bild: Felbermayr).* ■



„ALTE LIEBE“: UNSER LKW-KLASSIKER



Der Büffel aus Wels

Bei der Firma Felbermayr in Wels dürfen wir einen historischen Schwerlast-Lkw der absoluten Superlative kennen lernen: Der 1992 gebaute ÖAF 48.792 VFA sprengt alle Dimensionen.

Zwölf Zylinder, 22 Liter Hubraum, ungefähr 790 PS, rund 4.000 Nm Drehmoment, vier angetriebene Achsen – viel mehr geht eigentlich nicht. „Nummer 6“ oder „Büffel“ sind die internen Felbermayr-Bezeichnungen für den ÖAF 48.792 VFA, der viele Jahre der Spezialist für die ganz besonderen Spezialaufträge des Unternehmens war. Karl Obermayr, über Jahrzehnte einer der Stammfahrer des „Sechsters“ erinnert sich beim Plaudern mit CEO Horst Felbermayr und dem Autor an die Qualitäten des ÖAF: „Wenn es kein Lkw mehr gekonnt hat, er hat es geschafft!“ Zustimmendes Nicken erntet der 65-jährige Routinier von Fuhrparkchef Josef Kreuzmayr und Techniker Jürgen Pro-



ERINNERUNGEN Stammfahrer Karl Obermayr mit Horst Felbermayr.

kosch, die sich um das Wohlergehen des Schwerlast-Spezialfahrzeugs kümmern.

Teures Getriebe

Anhand der technischen Daten ist schnell ersichtlich, dass der Lkw aus dem ÖAF-Werk in Wien-Liesing kein Modell der größeren Stückzahlen sein kann. „Besonders teuer ist das Renk-Lastschalt-Getriebe mit sieben Vorwärtsgängen und sieben Rückwärtsgängen. Es erlaubt Vollast-Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung“, erklären die Experten. Der Autor ist nach einer kurzen Testrunde mit zwölf Zylindern und 790 PS sowohl von der speziellen Antriebstechnik als auch vom Sound des „Büffels“ beeindruckt ...



SIEBEN GÄNGE Kulissee des Renk-Lastschaltgetriebes und die plombierte Notbetätigung.

Spezialeinsätze

Im Laufe seiner automobilen Karriere kam der ÖAF bei einigen besonders herausfordernden Aufträgen zum Einsatz. Die Felbermayr-Experten erinnern sich unter anderem an Spezialeinsätze beim slowenischen Kernkraftwerk Krško, schwierige Windrad-Transporte im Mühlviertel oder Trafo-Transporte zur Kraftwerksgruppe Reißbeck-Kreuzeck in Kärnten. „Dabei kamen ein SPMT-Selbstfahrer, einer unserer Mercedes Titan 4160 8x6 und vorne der Sechser gemeinsam zum Einsatz, nach dem Überfahren des Scheitels der Strecke wurden beide Zugmaschinen hinter der Ladung angehängt um die bestmögliche Bremswirkung sicherzustellen“, erläutert Jürgen Prokosch.

Bei seinen Einsätzen beförderte der Allrad-ÖAF im Zug-Schub-Verbund teilweise Gesamtgewichte von bis zu 700

„ALTE LIEBE“

MELDEN SIE SICH! Sind auch Sie stolzer Besitzer eines Lkw-Oldies? Oder restaurieren Sie gerade einen? Dann melden Sie sich bei „Der Österreichische Transporteur“ per E-Mail unter m.dittrich@dertransporteur.at. Die Redaktion nimmt dann Kontakt mit Ihnen auf.



KOMPETENZ CEO Horst Felbermayr (Mitte) weiß den ÖAF bei Jürgen Prokosch (Technik, links) und Josef Kreuzmayr (Fuhrpark) in den besten Händen.



GEWALTIGES AGGREGAT

Da verblissen die Youngsters im Hintergrund fast.

ÖAF-TRADITION

Der Nußdorfer Löwe schmückt die Fahrzeugfront.



Dienstag, 15. Juli 2025

SPORT

Umsatz-Milliardäre spielen

Das neue Trikot von Zweitliga-Aufsteiger FC Hertha Wels ist nicht nur bloß Teil einer Dress, sondern auch ein wahrer Paukenschlag!

Die Heimtrikots sind blau-gelb, die für auswärts schwarz-weiß.

Doch in Wahrheit sind weder die Farben noch das Design des neuen Outfits, das Zweitliga-Aufsteiger FC Hertha gestern Abend in Wels präsentierte, außergewöhnlich – sondern die auf der Trikotbrust untereinander stehenden Namen:

- FELBERMAYR!
- ZAUNERGROUP!

Zwei Wirtschaftsgiganten mit Strahlkraft und damit mit enormer Signalwirkung für den Fußball-Standort Wels. Nicht nur, weil in deren DNA schon bisher ganz viel Sport gesteckt ist sondern, weil die Finanzdaten dieser Top-Konzerne zeigen, welche Power sich hinter dem Klub bündelt:

- Die Felbermayr Holding GmbH setzte 2024 über 720 Millionen Euro um.
- Die Zaunergroup Holding GmbH knapp 365 „Mille“.



Foto: FC Hertha Wels/Lachner

Damit sind Horst Felbermayr und Manfred Zauner gemeinsam Umsatz-Milliardäre. Von denen sich jeder ein Fußball-Spielzeug locker allein leisten könnte. Doch stattdessen spielt das Duo – ganz im Sinne des Klub-

Mottos „Wels vereint“, den Doppelpass. Vorerst einmal für zwei Jahre. „Aber nur, weil mir der Verein keinen längeren Vertrag angeboten hat“, scherzt Zauner. Felbermayr: „Auch wir stehen auf langfristige Zusammen-

arbeit – glauben an dieses Projekt!“

Das den Klub in vier Jahren in die erste Bundesliga hieven soll. „So lange brauchen wir für die Adaptierung des Stadions“, sagt Stadtchef Andreas Rabl, für den

Doppelpass



Manfred Zauner (l.) und Horst Felbermayr spielen am Wels-Trikot (o.) den Doppelpass.



der Zweitliga-Aufstieg „ein Zwischenschritt“ war. Der FP-Bürgermeister weiter: „Die Stadt wird jedenfalls weiter ein klares Bekenntnis zum FC Hertha abgeben, der Klub wird das Aushängeschild der Stadt

sportlicher Natur sein.“ Was auch die Spieler spüren. So meint der von Lafnitz gekommene Sebastian Feyrer: „Man merkt, dass hier etwas Größeres am Entstehen ist...“

Langfristiger Aufbau statt Millionenshow

Und das seit über zehn Jahren. Seit damals hatte Rabl versucht, die Fusion von FC Wels und WSC Hertha voranzutreiben. Zu der es im letzten Jahr gekommen war. „Inzwischen haben wir über hundert Sponsoren“, sagt Geschäftsführer Peter Huliak. Trotzdem wirft der Klub nicht mit Geld um sich. Der Etat – mit dem auch das Nachwuchscenter finanziert wird – beträgt vorerst relativ bescheidene zwei Millionen Euro. Weil man weiter aufbauen, wie bisher den Weg der kleinen Schritte gehen will. Um in vier, fünf Jahren für den großen bereit zu sein. Zauner, der einst als Vizepräsident den LASK von der 3. Liga bis in die Bundesliga begleitete, ist zuversichtlich, dass das auch mit Wels gelingt: „Der Klub hat teils schon jetzt mehr, als wir damals in Linz hatten!“

Georg Leblhuber

Foto: FC Hertha Wels/Luchner



LKW MIT V12-MOTOR

RÜCKBLICK Im Lkw-Bereich sind Zwölfzylinder-Dieselmotoren sehr selten zu finden. Als frühe Beispiele aus deutscher Produktion gelten die Magirus-Deutz-Modelle Uranus (Bauzeit 1954 bis 1967, V12, 250 PS) und 340D16 bzw. 340D22 (Bauzeit von 1971 bis 1976, V12, 340 PS) sowie der Faun L 912/45 A, der später unter anderem mit V12-Vielstoffmotoren ausgestattet war. Ferner sei der Tatra 813 mit luftgekühltem V12-Motor (270 PS) erwähnt.

In der Sowjetunion wurde im „Minski Awtomobilny Sawod“ ab 1958 der MAZ-535 und anschließend ab den frühen 1960er-Jahren der schwere MAZ-537 gefertigt, angetrieben jeweils von einem Derivat des V12-Panzermotors W-2 mit knapp 39 Litern (!) Hubraum und rund 526 PS. Für den Steyr 91 gab es Planungen für V10- und V12-Motoren, die aber nie in Serie gingen.

Die Firma Felbermayr hat zudem eine Titan-Schwerlastzugmaschine Z 3253 auf Mercedes-Basis mit 525 PS in ihrem Fuhrpark. In diesem 8x6-Lkw arbeitet das Triebwerk OM 404A, das einer ab den 1960er Jahren von Daimler-Benz und MAN gemeinsam entwickelten Motorenbaureihe entstammt.



AUCH ALS BREMSER Der ÖAF 48.792 VFA meisterte im Lauf seiner Karriere viele Herausforderungen.

Tonnen. Die technische Freigabe für den „Büffel“ als Solofahrzeug seitens des Herstellers liegt bei konkurrenzlosen 350 Tonnen.

Im Ruhestand

Heute kann es der spektakuläre V12-Lkw mit dem D2842-Motor ruhiger angehen. Bestens gehegt und gepflegt genießt er nach 702.412 Einsatzkilometern seinen automobilen Ruhestand und wird gelegentlich bei innerbetrieblichen Überstellungen auf dem weitläufigen Felbermayr-Firmengelände in Wels gestartet.

AWD



TOP AIR Zentrifugal-Schmutzabscheider schützen die Ansaugluft vor Staub.

Felbermayr adds LTM 1650 to fleet

Austria-headquartered Felbermayr has taken delivery of a LTM 1650 mobile crane from Liebherr, which has a 650-tonne lifting capacity.



Felbermayr took delivery of the LTM 1650 in Wels, Austria before heading to Enns, also in Austria, where it was loaded onto a ship. It then travelled to Romania along the Danube River, where the crane went on to Bucharest via road.

The company plans to use the LTM 1650 for future projects involving both demanding industrial lifting work and wind power projects.

Neue Trikots und volle Motivation

Startschuss für FC Hogo Hertha Wels in der 2. Liga



Gut aufgestellt: Das Team des FC Hogo Hertha zeigt sich mehr als bereit, eine neue Ära des Welsler Fußballs in der zweiten Liga einzuläuten.

Foto: Felbermayr/Lackner hochgeladen von [Philipp Paul Braun](#)

Es ist vollbracht: Der FC Hogo Hertha Wels ist in der 2. Liga, wo es sich nun zu beweisen gilt. Beim Auftakt präsentieren sich Spieler, Trainer, Sponsoren und Partner motiviert, denn: Man möchte einen erfolgreichen Start im neuen Outfit hinlegen.

WELS. Die erste Saison des FC Hogo Hertha Wels in der Admiral 2. Bundesliga steht vor der Türe. Zum Saisonauftakt wurde die "neue Spielzeit" in der Firmenzentrale der Felbermayr Holding GmbH in Wels feierlich eröffnet. Mit dabei: Gäste, Wirtschaft und Politik, die der angetretenen Mannschaft ihre Unterstützung zusprachen. Die sportlichen Vorschusslorbeeren wurden anhand der stetigen Steigerung der Leistung der Mannschaft vergeben. Die Meilensteine zum Aufstieg wusste Pressesprecher Markus Schlacher gekonnt in Szene zu setzen. Sie unterstrichen den Tenor der versammelten Mannschaft: "Wir sind bereit." Der Kader sei laut Verein zu 95 Prozent aufgestellt. "Es ist extrem herausfordernd, denn man merkt die Steigerung – vor allem in den Trainings", so Cheftrainer Christian Heinle:

"Wir wollen aber vom ersten Tag an viel Intensität auf den Platz bringen – ich bin mit den Jungs sehr zufrieden."



Starke Partner: Horst Felbermayr, Geschäftsführung Felbermayr Holding, Bürgermeister Andreas Rabl, der Präsident des FC Hogo Hertha, Wolfgang Nöstlinger sowie Aufsichtsratsmitglied Manfred Zauner. Foto: Felbermayr/Lackner hochgeladen von [Philipp Paul Braun](#)

Starke Partner

Die Welser Firma Felbermayr Holding sowie Zauner Anlagentechnik GmbH zählen zu den wirtschaftlichen Größen hinter dem Verein. Das wurde auch bei der Präsentation der neuen Dressen deutlich, denn: Die Namen beider Firmen tragen die Spieler in der kommenden Saison mit den Heimtrikots von der Firma Hummel mitten auf der Brust. Beim FC Hogo Hertha zeigt man sich einig:

"Das neue Design steht symbolisch für den Aufbruch des Vereins in eine neue sportliche Ära."



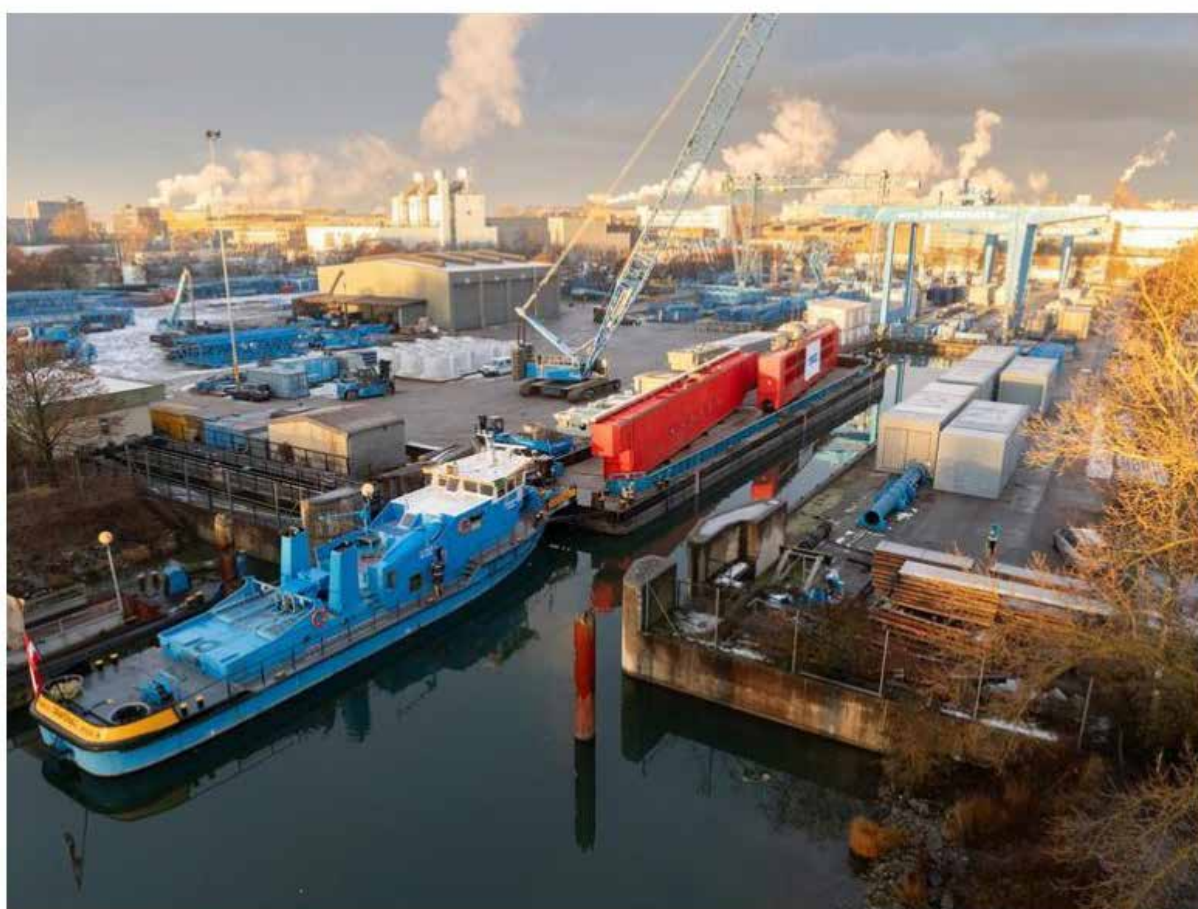
Die Spieler des FC Hogo Hertha Wels, Patrick Obermüller, Fabian Lechner und Benjamin Sammer bei der Vorstellung der neuen Trikots. Foto: Felbermayr/Lackner hochgeladen von [Philipp Paul Braun](#)

Bürgermeister Andreas Rabl (FPÖ) geht noch einen Schritt weiter, denn er will, wie er es sagte, die Welser Kicker sogar in der höchsten Liga sehen – die Zweite sei hier nur ein Zwischenschritt:

"Der Aufstieg der Mannschaft ist ein klares Zeichen dafür, was hier alles möglich ist."

Felbermayr on hand for Linz flood gate installation

The flood protection system at the port of Linz, Austria, was officially inaugurated on July 2. Back in early January, heavy lifting and transport specialist Felbermayr was on hand to lift the new harbour gate into place.



Source: Felbermayr

In the early hours of the morning, the two gate segments were ready for transport from Felbermayr's heavy lift terminal in the port of Linz to the commercial harbour.

The harbour gate system at the **port of Linz** is part of a project to provide comprehensive flood protection on the Danube River. It will help protect more than 560 ha of industrial land up to the town centre from a flooding event.

For its part in the project, **Felbermayr** was commissioned by **Andritz** to handle the heavy good logistics on site and lift the two steel structures that made up the harbour gate.

Shipped from Türkiye, the components arrived at the port of Linz a day later than scheduled. Once at the port, the structures were unloaded at the Felbermayr heavy lift terminal, with the lower part of the harbour gate measuring 27.7 m x 2.6 m x 5.3 m. The upper section measured 35.7 m x 2.3 m x 4.9 m.

“Alongside the 400-tonne gantry crane, two mobile cranes with maximum lifting capacities of 150 and 160 tonnes were also deployed,” explained **Michael Maier-Bauer**, project manager at Felbermayr Transport and Lifting Technology Linz.

With the units offloaded, they were then loaded onto the lighters that had been moored to the push-boat Grafenau. They were then transported from the harbour to the construction site at the port.



Source: Felbermayr

Felbermayr's transport and lifting technology team demonstrated its expertise during the installation of the new harbour gate.

Using a 650-tonne LTM 1650 mobile crane, the structures were lifted into the harbour gate chamber at the entrance of the port of Linz.

“It was an interesting, unusual project. On top of the time pressure posed by the delay and the extreme weather conditions, the nature of the components also presented a challenge,” added Maier-Bauer. “Their centre of gravity was not favourable. In other words, they had to be attached with centimetre precision so as to guarantee that they could be lifted vertically into the gate chamber during installation.”

Felbermayr delivers generators, transformers and turbines to Mintia

Austria's Felbermayr has delivered more than 34,000 freight tons worth of material – or around 1,600 packages – for the Mintia gas and steam power station in Romania. Slated for completion in late summer 2025, the company has already delivered three generators, transformers and turbines to the site.



With **Felbermayr's** preparatory work taking just under a year, the first major components were transported to the power station in May and June 2024. "The project was a major challenge both technically and logistically, since the power station is located more than 250 km away from all navigable waterways," commented **Peter Niedermair-Auer**, project manager of Felbermayr's Wels project department.

Two dismantled gas turbines – with a largest part measuring 13.7 m x 3.6 m and weighing 150 tonnes – arrived from Berlin. The components were transferred to another inland shipping vessel at the **port of Linz**, Austria, and transported to Budapest. They were placed on low-loaders at the **port of Csepel** in Budapest, before being transported to Mintia power station. The gas turbines each came in 12 packages, with eight transports per turbine necessary.

Picked up from Mühlheim, Germany, in April 2025, the steam turbine was transhipped in Linz and transported to Hungary's Szeged. Here, it was dismantled and sent to Mintia with several loads of accessories. The heaviest part weighed 150 tonnes and measured 9.9 m x 6 m x 3.9 m.

“We had to overcome the usual challenges on Romanian and Hungarian roads, such as old bridges and narrow through roads. We had to carry out a lot of structural calculations and route tests in advance,” added Niedermaier-Auer. “The project would not have been possible in this way without the local support of **Eszter Balog** in Hungary and **Marius Tudose** in Romania.”

HLPI reported earlier this year that **Felbermayr had delivered two generators from Charleston, USA to Europe at the start of 2025**. Shortly after, it shipped a third – with each weighing around 380 tonnes. Felbermayr carried out the largest road haulage operation in Hungary's history with this, with several route inspections carried out and the size and weight of the transport seeing signs dismantled, trees cut, and bridges shored up.

In February 2025, the large transformers with unit weights of up to 313 tonnes were shipped from China to Romania's Constanta, on the Black Sea. From there, they were transported to Tape, Hungary via the Danube and Tisza rivers. They were transported to Makó on SPMTs. One transformer was loaded onto a side girder bridge at the transshipment point there, while the other two arrived at Mintia on a Goldhofer 24-axle THP/FT trailer.

Five of the six generators and transformers were installed on foundations by Felbermayr's engineered solutions division. The two generators for the gas turbines had to be reloaded onto a 10-axle four-file SPMT using a 500-tonne lifting frame and then moved to the foundations, with the latter positioned using a lifting frame a track made of 36 m of rail.

As the generator for the steam turbine had not yet been placed on the foundation, it was unloaded using a lifting frame and set down momentarily in a storage area. The pair of transformers for the gas turbine were delivered to the site using a 24-axle low loader and placed under the lifting frame. Then, they were pushed to the foundation using a 400-tonne shifting system and put on the foundation using four 150-tonne climbing jacks. To facilitate this, Felbermayr's engineered solutions team built a 3 m-wide pit between the unloading point and the foundation with supports and beams, Niedermaier-Auer noted.

The transformer for the steam turbine was placed on the shifting girders using the hydraulics of the side girder bridge, and a girder of the side girder bridge had to be removed to push the transformer into its final position. It was then pushed onto the foundation with the shifting track and set down with stepped jacks.

“Thanks to our multimodal competence – on the road, water and rail – as well as our Europe-wide network, we were able to successfully complete this complex project,” said Niedermaier-Auer.

The Mintia coal-fired power station is projected to be converted into a gas and steam power station by 2026, and its 1,700 MW of installed capacity will make it the largest of its kind in the EU once commissioned.

Länderübergreifende Meisterleistung in Doicești: Felbermayr liefert Schwerlast-Praxis auf höchstem Niveau



Kraftwerksprojekt Doicești – Logistik in XXLProjekt:

Lieferung und Montage von Großkomponenten für ein Wärmekraftwerk

Ort: Doicești, Rumänien

Auftraggeber: Generalunternehmer für Kraftwerksbau (nicht genannt)

Besonderheiten: Internationale Transportkette mit mehreren Umschlägen –
Binnenwasserstraße, Straßentransport mit Kesselbrücke, Spezialkraneinsatz

Felbermayr-Leistungen: Engineering, Transportlogistik, Kraneinsatz,
Baustellenkoordination

Höchste Last: ca. 290 Tonnen (Kesselmodul)

Transportmittel: Modulfahrzeuge inkl. Kesselbrücke (bereitgestellt von

Baumann), Binnenschiff, Tadano-Demag CC 3800 Raupenkran

Ziel: Präzise Positionierung der übergroßen Komponenten auf engstem Raum im
Kraftwerksgelände

Wohl dem, der eine gute und praxisorientierte Presseabteilung hat. Die Rede ist von Moritz Glück von Felbermayr, der die Schwerlast-Talente regelmäßig mit erstklassig aufbereiteten Infos versorgt. Nicht nur ein Presstext – sondern ein Blick in die Projektlogistik. Danke dafür!

Drei Länder, vier Umschlagpunkte

Es war ein Projekt der anspruchsvollen Sorte: hoch, schwer, empfindlich, zeitkritisch. Der Einsatz von Felbermayr für ein neues Wärmekraftwerk in Doicești, Rumänien zeigt, wie moderne Schwergutlogistik funktioniert – wenn alles aufeinander abgestimmt ist. Die Komponenten waren nicht nur übergroß, sondern mussten mit chirurgischer Präzision ins Herzstück einer im Aufbau befindlichen Industrieanlage eingebracht werden. Und das unter Bedingungen, die nicht auf dem Reißbrett geplant wurden: enge Radien, schwankender Wasserstand, und null Toleranz beim Zeitplan.



Im Felbermayr-Terminal in Antwerpen, Belgien, wurden die Generatoren vom Hochseeschiff auf ein Binnenschiff umgeschlagen.

Von Linz über die Donau in die Tiefebene

Startpunkt war das Felbermayr-Werk in Linz. Dort wurden die überdimensionalen Kesselmodule auf ein Binnenschiff verladen. Die Fahrt auf der Donau dauerte mehrere Tage – durch Schleusen, bei unterschiedlichen Wasserständen. Der Umschlagpunkt in Giurgiu wurde bewusst gewählt: Er bot genug Platz und war nahe genug am Zielort.



In Linz wurden die Generatoren auf den Schubleichter RoRo30 umgeschlagen – einer davon bereits auf einen SPMT.



Der Generator wurde mit einem 750-Tonnen-Raupenkran auf den SPMT gehoben.

Millimetergenaue Planung auf engstem Raum

In Giurgiu wurden die Module entladen, auf Modulfahrzeuge verladen und für den über 100 Kilometer langen Straßentransport vorbereitet. Die Zufahrten zum Kraftwerk in Doicești sind schmal und kurvig. Hier kam eine Kesselbrücke von Baumann zum Einsatz. Die eingesetzte Kombination aus Modulfahrzeugen, Anpassungen am Lenksystem und sorgfältiger Streckenplanung zeigte: Hier war ein Team am Werk, das weiß, wie man Projekte dieser Größenordnung sauber und lehrbuchnah auf die Straße bringt.

Raupenkran CC 3800 – Das Montagezentrum auf Ketten

Hersteller: Tadano Demag

Typ: CC 3800-1

Traglast: bis 650 Tonnen

Ausleger: bis 171 m, mit Wippspitze kombinierbar

Ballast: bis 225 + 65 t kombinierbar

Montagegewicht: über 500 t Eigengewicht

Aufbauzeit: mehrere Tage mit eigenem Hilfskran

Einsatz: Montage unter beengten Verhältnissen inkl. Teleskopmanöver



Ankunft des dritten Generators beim Kraftwerk Mintia in Rumänien

Präzision, obwohl kein Zentimeter Platz war

Der Kranstandplatz lag auf unebenem Untergrund. Trotzdem gelang es, den CC 3800 präzise zu platzieren, aufzurüsten und für anspruchsvolle Hölbe vorzubereiten. Für das schwerste Modul wurde die Auslegereinheit verlängert und das Team arbeitete dabei mit einer Ruhe und Selbstverständlichkeit, die typisch ist für die doch sehr professionelle Schwerlast- und Kranbranche.

Präzisionsarbeit am Fundament

Fünf der sechs Großkomponenten konnten direkt nach Anlieferung auf ihre Fundamente verbracht werden. Die beiden Generatoren für die Gasturbinen wurden mithilfe eines 500-Tonnen-Hubgerüsts auf einen 10-achsigen SPMT gesetzt, und auf 36 Meter Schienen zum Fundament bewegt. Der Generator der Dampfturbine musste zwischengelagert werden – das Fundament war noch nicht fertiggestellt.



Über die RoRo-Rampe rollte der SPMT mit dem Generator aus dem Schiff aus und fuhr direkt weiter durch die Stadt Mako bis zum Umladeplatz.

Die beiden Trafos für die Gasturbine wurden auf einem 24-achsigen Tieflader angeliefert. Eine drei Meter breite Grube zwischen Entladestelle und Fundament wurde von den Kollegen von Engineered Solutions mit Trägern überbrückt. Die Trafos wurden dann mit einem 400-Tonnen-Verschubsystem zum Fundament geschoben und mit vier 150-Tonnen-Kletterpressen abgesetzt.

Auch der Trafo für die Dampfturbine wurde zunächst hydraulisch von der Seitenträgerbrücke auf Verschubbahnen abgesetzt. Ein Träger musste hierfür ausgebaut werden – danach wurde er mit Stufenhebern final abgesetzt.

Fazit

Schwer, komplex, durchdacht. Dieses Projekt zeigt, wie internationale Schwerlastlogistik funktioniert – mit technischer Präzision, starker Koordination und einem Team, das weiß, was es tut.



Fotos: Felbermayr/Markus Weickinger

Danner Landschaftsbau errichtete für den Neubau des Kraftwerkes Traunfall rund 13 Kilometer Amphibienschutz-
zäune. Die temporäre Zaun-Kübel-Methode besteht aus einem Kunststoffgewebe und eingegrabenen Fangkübeln
(links). Die Legsteinmauern (rechts) dienen als Lebensraum für sonnenliebende Tiere wie Ringelnatter, Äskulapnat-
ter, Schlingnatter und Zauneidechse.

Vor Bau des Kraftwerkes werden Schlangen & Frösche umgesiedelt

**Für den Neubau des Kraft-
werkes Traunfall, das in ein-
em Naturschutzgebiet der
EU liegt, errichtet Danner
Landschaftsbau aus Vorch-
dorf, eine Tochterfirma von
Felbermayr, seit Anfang
Februar einen rund 13 Kilo-
meter langen Amphibien-
schutzzaun. Weiters werden
beim Kraftwerksprojekt
Traunfall in Roitham – als
Voraussetzung für den Neu-
bau – mehr als 80 Ersatz-
lebensräume geschaffen.**

„Die Amphibienschutzmaß-
nahmen sind eine wesentliche
ökologische Maßnahme vor Be-
ginn der Bauarbeiten, damit die
Energie AG das geplante und
behördlich genehmigte Baupro-
jekt beim Wasserkraftwerk Traun-
fall durchführen kann. Die öko-
logische Bauaufsicht stellt die
bescheidmäßige Umsetzung öko-
logisch relevanter behördlicher
Auflagen während der Bauphase
sicher und erteilt die Freigabe
zum Bau erst, wenn die angeleg-
ten Fangfelder reptilien- und am-
phibienfrei sind“, erklärt Philipp
Öllinger, Bauleiter von Danner
Landschaftsbau: „Es müssen im

Vorfeld die Amphibien und Rep-
tilien, wie zum Beispiel Schlan-
gen, Eidechsen und Frösche,
abgesammelt werden. Das er-
folgt mit der sogenannten tem-
porären Zaun-Kübel-Methode.
Dazu wurden rund 13 Kilometer
lange Amphibienschutzzäune um
die Baufelder und entlang der
Baustraßen errichtet und zusätz-
lich das Gebiet in kleinere Ein-
zelfelder unterteilt.“

Der Zaun besteht aus einem
Kunststoff-Gewebe und hat eine

fertige Höhe von 45 Zentimeter
über der Oberkante des Gelän-
des. „Das Gelände ist bei der Er-
richtung der Zäune immer eine
große Herausforderung“, berich-
tet Öllinger.

Kübel und Folien zum Sammeln der Tiere

Entlang des Zaunes und inner-
halb der Fangfelder sind circa
600 Kübel bis auf Erdniveau ein-
gegraben. Die darin gesammel-
ten Tiere werden behutsam in die

Ersatzlebensräume umgesiedelt.
Täglich wird geprüft, ob sich
darin Lebewesen befinden und
erfasst, wie viele Tiere wo und
wann gefangen wurden.

Weiters legten die Mitarbeiter
von Danner mehr als 150 Schlan-
genbleche aus Teichfolie als Ver-
stecke aus. „Ein Ökologe kontrol-
liert regelmäßig, ob sich darunter
Schlangen befinden, und siedelt
diese um“, erzählt Öllinger.

Der Zaun in den Fangfeldern
wird nach der Baufreigabe wie-
der rückgebaut. Die Außenzäune
und Zäune entlang der Baustraße
bleiben bis zum Bauende erhal-
ten. Damit wird ein erneutes Ein-
wandern der Tiere in die Baufel-
der verhindert.

80 Ersatzlebensräume werden geschaffen

Für die umgesiedelten Amphi-
bien und Reptilien sowie als ge-
nerelle Lebensraumverbesserung
für die Herpetofauna errichtet
Danner Landschaftsbau derzeit
mehr als 80 Ersatzhabitate in
Form von Eiablagehaufen, Leg-
steinmauern, Holzstapeln, Ast-
und Wurzelstockhaufen sowie
Kleinstgewässer.



Anzeige

**Kontrolle, Pflege und Wartung des Zaunes erfolgen im
erforderlichen Ausmaß von den Experten von Danner.**



CASAWEST

Geballte Expertise in der Steinverarbeitung

Die Naturstein-Spezialisten Casa Sasso und West-Asphalt fusionierten bereits mit 1. April 2025 zur Casawest GmbH. Mit zusammen mehr als 60 Jahren Erfahrung im Steinhandwerk agiert das Unternehmen künftig am Standort Pucking. Mit dem Know-how von mehr als 70 Mitarbeitenden gehört das Unternehmen somit zu den größten Steinverarbeitern in Österreich.

„Die beiden Unternehmen ergänzen einander perfekt“, lässt Felbermayr-Bau Geschäftsführer Bernhard Strasser wissen. Mit Gewerken wie Pflaster- und Natursteinarbeiten im Innen- und Außenbereich markiert das Unternehmen eine neue Ära. Angesiedelt sind die Steinhandwerker im Felbermayr Tiefbau.

www.casawest.at

IN AKTION

Kraftwerksprojekt erfordert multimodale Kompetenz



Über die RoRo-Rampe rollte der SPMT mit dem Generator aus dem Schiff aus ...

Eines der bisher größten Transport-Projekte bei Felbermayr findet im Spätsommer 2025 seinen Abschluss. Felbermayr lieferte innerhalb eines Jahres sämtliche technische Komponenten – mehr als 34.000 Frachttonnen Material beziehungsweise rund 1.600 Packstücke – für das Gas- und Dampfkraftwerk Mintia in Rumänien. Zu den größten Komponenten zählten jeweils drei Generatoren, Transformatoren sowie die Turbinen.

Peter Niedermair-Auer, Projektleiter Felbermayr-Projektteilung Wels, berichtet: „Das Projekt war technisch und logistisch eine große Herausforderung, denn das Kraftwerk liegt mehr als 250 Kilometer von allen schiffbaren Wasserstraßen entfernt. Es waren alle Kernkompetenzen der Felbermayr-Group gefordert: Binnenschifffahrt, Hafenumschlag, RoRo Schiffsraum sowie Straßentransporte“.

Erste Komponenten im Mai 2024 geliefert

Lediglich ein knappes Jahr lang wurde das Projekt geplant, bis im Mai und Juni 2024 die ersten größeren Komponenten zum Kraftwerk transportiert wurden. Die beiden Gasturbinen kamen zerlegt mit dem Binnenschiff aus Berlin, wurden im Hafen in Linz auf ein weiteres

Binnenschiff umgeschlagen und nach Budapest transportiert. Im Hafen Csepel wurden sie auf Tieflader geladen und damit zum Kraftwerk Mintia gefahren. Die Gasturbinen kamen in jeweils zwölf Packstücken. Das schwerste Teil wog 150 Tonnen bei einer Länge von 13,7 Metern und einer Breite von 3,6 Metern. Acht Transporte pro Turbine waren nötig.

Die Dampfturbine wurde im April 2025 von Mühlheim mit dem Binnenschiff abgeholt, in



... und fuhr direkt weiter durch die Stadt Mako bis zum Umladeplatz.

Linz in ein anderes Binnenschiff umgeschlagen und nach Szeged transportiert. Sie wurde demontiert mit sieben Schwertransporten und etlichen Zubehörladungen nach Mintia geliefert. Das schwerste Teil wog 150 Tonnen bei 6 Metern Breite, 9,90 Metern Länge und 3,90 Metern Höhe.

„Wir hatten mit den üblichen Herausforderungen auf rumänischen und ungarischen

Straßen zu kämpfen, wie alte Brücken und enge Ortsdurchfahrten. Es mussten im Vorfeld viele statische Berechnungen und Streckenprüfungen erfolgen“, berichtet Niedermair-Auer und setzt fort: „Ohne die lokale Unterstützung von Eszter Balog in Ungarn und Marius Tudose in Rumänien, wäre das Projekt in dieser Weise nicht möglich gewesen.“

380 Tonnen schwere Generatoren

Die schwersten Bauteile wurden Anfang 2025 transportiert. Alle drei Generatoren mit jeweils rund 380 Tonnen Gewicht kamen mit dem Hochseeschiff aus Charleston (USA) – zwei bereits im Februar, einer später im Mai.



Ankunft des dritten Generators beim Kraftwerk Mintia in Rumänien.

IN AKTION



Der zweite Generator wurde mit einem 750-Tonnen-Raupenkran auf den SPMT gehoben.

Sie wurden im Terminal von PSA Breakbulk in Antwerpen, Belgien, auf ein Binnenschiff umgeschlagen und in den Hafen Linz transportiert. Die Abwicklung erfolgte durch Haeger & Schmidt Logistics. In Linz wurden die Generatoren auf den RoRo30 genannten Schubleichter umgeschlagen. Einer der beiden wurde bereits zuvor auf einen 12-achsigen 3-file SPMT verladen und gesichert. Die Fahrt führte zuerst auf der Donau, dann via Theiß nach Tape in Ungarn. Über eine sogenannte RoRo-Rampe (aus dem englischen Roll-on, Roll-off) rollte der SPMT mit dem ersten Generator aus dem Schiff aus und fuhr direkt weiter durch die Stadt Mako. Auf einem Umladeplatz wurde der Generator mittels Tower-Lift und Litzenheber-System vom SPMT auf ein weiteres Transportfahrzeug gehoben.



Am Felbermayr-Terminal in Antwerpen, Belgien, wurden die Generatoren vom Hochseeschiff auf ein Binnenschiff umgeschlagen.

Größter Straßentransport Ungarns

Mit 2 mal 20 Achslinien und Hub-Hebel-Seitenträgerbrücke von Baumann wurde der Generator anschließend rund 270 Kilometer auf der Straße über die Grenze zum Kraftwerk in Mintia in Rumänien transportiert. Die Gesamttransportlänge betrug 100 Meter, war 6 Meter breit und 5,4 Meter hoch. Das Transportgesamtwicht brachte 770 Tonnen auf die Waage.

Es war der größte Straßentransport in der Geschichte Ungarns und die Organisation demnach eine besondere Herausforderung für das Team von Bau-Trans Ungarn. Gemeinsam mit der Straßenbehörde wurden mehrmals Streckenprüfungen durchgeführt. Aufgrund der Größe und des Gewichtes des Transportes mussten Schilder demontiert, Bäume geschnitten und Brücken unterstützt werden.

313 Tonnen schwere Transformatoren

Drei Großtransformatoren mit Stückgewichten von bis zu 313 Tonnen kamen im Februar mit dem Hochseeschiff aus China nach Konstanz, Rumänien und von dort über die Donau und die Theiß nach Tape, Ungarn. Sie wurden über denselben Weg wie die Generatoren mit SPMT über die RoRo-Rampe nach



In Linz wurden die Generatoren auf den Schubleichter RoRo30 umgeschlagen – einer davon bereits auf einen SPMT.

Mako gebracht. Einer wurde am Umschlagplatz auf eine Seitenträgerbrücke geladen. Die beiden anderen Transformatoren kamen mit den neuen 24-Achs Goldhofer THP/FT, davon 12 Achsen mit einem erhöhten Biegemoment, nach Mintia. Der gesamte Transport war 60 Meter lang, 5 Meter breit und 5,5 Meter hoch und hatte ein Gesamtgewicht von 466 Tonnen.

Fundamentstellung beim Kraftwerk

Fünf der sechs Schwerkomponenten – Generatoren und Transformatoren – wurden von den Experten des Felbermayr-Bereiches Engineered Solutions direkt nach der Anlieferung auf die Fundamente verbracht. Die beiden Generatoren für die Gasturbinen mussten mit einem 500-Tonnen-Hubgerüst auf einen 10-achsigen 4-file SPMT umgeladen und damit zum Fundament gebracht werden. Mittels Hubgerüst und einer Fahrbahn aus 36 Laufmetern Schiene erfolgte die Fundamentstellung.

Der Generator für die Dampfturbine konnte bei der Ankunft noch nicht auf das Fundament gestellt werden, da dieses noch nicht fertiggestellt war. Daher wurde er mittels Hubgerüst entladen und zwischenzeitlich auf einer Lagerfläche abgesetzt. Die Fundamentstellung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Die beiden Transformatoren für die Gasturbine wurden mit einem 24-achsigen Tieflader auf der Baustelle angeliefert. Anschließend wurde der Schwertransport unter dem Hubgerüst positioniert. In weiterer Folge wurden die Trafos mittels 400-Tonnen-Verschubsystem zum Fundament geschoben und mit vier 150 Tonnen Kletterpressen auf dem Fundament abgesetzt. „Als zusätzliche Herausforderung mussten die Mitarbeiter von Engineered Solutions eine drei Meter breite Grube zwischen Entladestelle und Fundament mit Stützen und Trägern überbauen“, schildert Niedermair-Auer die großartige Leistung seiner Kollegen aus Krefeld.

Der Transformator für die Dampfturbine wurde mittels Hydraulik der Seitenträgerbrü-

cke auf den Vershubträgern abgesetzt. Um den Trafo in Endposition zu schieben, musste noch ein Träger der Seitenträgerbrücke ausgebaut werden. Dann wurde er mit der Vershubbahn auf das Fundament geschoben und mit Stufenhebern abgesetzt.

Multimodale Kompetenz

„Dank unserer multimodalen Kompetenz – auf Straße, Wasser und Schiene – sowie unserem europaweiten Netzwerk, konnten wir dieses komplexe Projekt erfolgreich abschließen“, sagt Peter Stöttinger, Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebeteknik: „Wieder einmal haben wir gezeigt, dass wir auch großen logistischen Herausforderungen gewachsen sind.“

Bis 2026 wird das Kohlekraftwerk Mintia in ein Gas- und Dampfkraftwerk umgebaut. Mit einer installierten Leistung von 1.700 Megawatt wird es bei seiner Inbetriebnahme das größte seiner Art in der Europäischen Union sein.

Hafentor in Linz eingehoben

Vier Monate nach dem erfolgreichen Einheben des neuen Hafentors durch Felbermayr wurde der Hochwasserschutz für den Handelshafen Linz am 2. Juli feierlich eröffnet. Bereits Anfang Januar zeigten die Spezialisten der Transport- und Hebetechnik sowie des Wasserbaus einmal mehr ihr Können. Bei diesem zukunftsweisenden Projekt konnten sie mit ihrer Expertise in der Schwergutlogistik und der präzisen Montage der neuen Hafentoranlage überzeugen.

Die Hafentoranlage im Hafen Linz ist Teil des Projektes „Safe Port of Linz“ der Linz AG zum möglichst lückenlosen Hochwasserschutz an der Donau. Das mediale Interesse daran war dementsprechend groß. Mitten im Geschehen und hautnah dabei: die Experten der Felbermayr-Transport und Hebetechnik sowie des Wasserbaus mit den schwimmenden Einheiten. Sie wurden für die Schwergutlogistik und den Einhub der zwei Stahlbaustrukturen auf der Baustelle von der Firma Andritz beauftragt.



Das Aufdrehen der beiden Teile erfolgte beim Felbermayr Schwergutterminal im Schwerlasthafen Linz.



In den frühen Morgenstunden waren die beiden Hafentorteile bereit für den Transport vom Felbermayr-Schwergutterminal im Schwerlasthafen zum Handelshafen Linz.



Das Schubschiff „Grafenau“ transportierte die Hafenterteile auf einem Leichter.

Zeitdruck beim Umschlag

Produziert wurde das Hafentor in der Türkei und in zwei Teilen liegend nach Österreich verschifft. Mit einem Tag Verspätung kam das Donauschiff im Schwerlasthafen Linz an. In der Nacht auf den 8. Januar erfolgten die Entladung und das Aufdrehen der beiden Teile beim Felbermayr Schwergutterminal im Schwerlasthafen Linz. „Dafür wurden neben dem 400 Tonnen Portalkran auch zwei Mobilkrane mit 150 beziehungsweise 160 Tonnen maximaler Traglast eingesetzt“, erzählt Michael Maier-Bauer, Projektleiter der Felbermayr Transport- und Hebetechnik Linz. Anschließend galt es, die Hafenterteile auf den mit dem Schubschiff "Grafenau" verhefteten Leichtern zu verladen. „Grafenau“ transportierte die Hafenterteile vom Schwerlasthafen zur Baustelle im Handelshafen. Höhepunkt des Auftrags war der Einhub des neuen Hafentors bei der Einfahrt in den Linzer Handelshafen mit einem 650 Tonnen Mobilkran LTM 1650 in die Hafentorkammer. Der Kran erreichte eine maximale Ausladung von 18 Metern und war mit 135 Tonnen ballastiert.

Die beiden Teile des Hafentors wurden, unter den wachsamen Augen von Politik und Medien, nacheinander vom Schiff in die Torkammer eingehoben. Der untere Teil des Hafentors war 27,70 Meter lang, 2,60 Meter breit und 5,30 Meter hoch. Nach der Sicherung des ersten Teiles wurde der obere Teil eingehoben. Dieser war 35,7 Meter lang, 2,3 Meter breit sowie 4,9 Meter hoch. Das horizontal geführte Schiebetor weist eine lichte Durchfahrtsbreite von 26 Metern auf.



Speziell beim Einhub vom Oberteil und Aufsetzen auf den Unterteil war Millimeterarbeit gefragt.



Die Mitarbeiter der Felbermayr Transport- und Hebetchnik zeigten ihre Expertise bei der Montage des neuen Hafentores.

Expertise war gefragt

„Es war ein interessantes, nicht alltägliches Projekt. Neben dem Zeitdruck durch die Verspätung und den extremen Wetterbedingungen, war auch die Beschaffenheit der Bauteile eine Herausforderung“, erzählt Maier-Bauer und erklärt weiter: „Deren Schwerpunkt war ungünstig. Das heißt, sie mussten zentimetergenau angeschlagen werden, um zu garantieren, dass sie bei der Montage vertikal in die Torkammer eingehoben werden konnten.“

Die neue Hafentoranlage trägt dazu bei, dass mehr als 560 Hektar Industriegebiet bis zur Innenstadt in Zukunft vor einem 300-jährlichen Hochwasser geschützt sind. Zudem ist damit sichergestellt, dass Umschlags-, Lager- und Transportaktivitäten auch bei Hochwasserereignissen ununterbrochen fortgesetzt werden können.

Über Felbermayr

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 81 Standorten in 17 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 3.300 Fachkräfte, welche 2024 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 683 Millionen Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Hoch-, Tief- und Wasserbau, Spezialtiefbau und Bereiche im Baunebengewerbe.



5 Aug 2025

Felbermayr Delivers More Than 34,000 Freight Tonnes of Material to the Mintia Gas and Steam Power Station in Romania

Topics: Felbermayr, Inland water transport, Mintia gas and steam power station, port transshipment, Road Haulage, Romania, RoRo shipping capacity

One of the largest transport projects at Felbermayr to date will be completed in late summer 2025. Felbermayr delivered all technical components – more than 34,000 freight tonnes of material or approximately 1,600 packages – for the Mintia gas and steam power station in Romania within just one year.

Three generators, transformers as well as the turbines were among the largest components.

“The project was a major challenge both technically and logistically, since the power station is located more than 250km away from all navigable waterways. All core competences of the Felbermayr Group were called upon: Inland water transport, port transshipment, RoRo shipping capacity and road haulage,” reports Peter Niedermair-Auer, Project Manager of Felbermayr’s Wels project department.

It took just under a year to plan the project before the first major components were transported to the power station in May and June 2024. The two gas turbines arrived in dismantled form by inland shipping from Berlin, were transferred to another inland shipping vessel in the port of Linz and transported to Budapest. They were placed on low-loaders in the port of Csepel and transported to the Mintia power station. The gas turbines each came in twelve packages. Eight transports per turbine were necessary. The heaviest part weighed in at 150t and measured

- length 13.7m
- width 3.6m.

The steam turbine was picked up from Mühlheim by inland shipping in April 2025, transferred to another inland shipping vessel in Linz and transported to Szeged. It was dismantled and sent to Mintia with seven heavy transports and several loads of accessories. The heaviest part weighed in at 150t with a width of 6m, a length of 9.90m and a height of 3.90m.

“We had to overcome the usual challenges on Romanian and Hungarian roads, such as old bridges and narrow through roads. We had to carry out a lot of structural calculations and route tests in advance,” reports Niedermair-Auer and continues: “The project would not have been possible in this way without the local support of Eszter Balog in Hungary and Marius Tudose in Romania.”

The heaviest components were transported at the beginning of 2025. All three generators, which each weighing around 380t, arrived on the sea-going vessel from Charleston (USA) – two in February and one later in May. They were transhipped onto an inland shipping vessel at the PSA Breakbulk terminal in Antwerp, Belgium, and transported to the port of Linz. Handling was undertaken by Haeger & Schmidt Logistics.

The generators were transhipped onto the RoRo30 push barge in Linz. One of the two had already been loaded onto a 12 axle, 3-file SPMT and secured. The journey first led along the Danube, then via the Tisza to Tape in Hungary.

The generator was then transported around 270km by road across the border to the power station in Mintia in Romania using 2 x 20 axle lines and a Baumann lifting-lever side girder bridge. The entire transport measured:

- Length 100m
- Width 6m
- Height 5.4m.
- Total transport weight 770t.

It was the largest road haulage operation in Hungary's history and posed a particular challenge for the Bau-Trans Hungary team to organise. Several route inspections were conducted together with the road authorities. The size and weight of the transport made it necessary to dismantle signs, cut trees and shore up bridges.

Three large transformers with piece weights of up to 313t were transported by seagoing vessel from China to Constanta, Romania in February and from there to Tape, Hungary via the Danube and Tisza rivers. They were transported to Mako in the same way as the generators using SPMT by means of the RoRo ramp. One was loaded onto a side girder bridge at the transshipment point. The two other transformers arrived in Mintia with the new 24-axle Goldhofer THP/FT, comprising 12 axles with an increased bending moment. The entire transport measured 60m in length, 5m in width and 5.5m in height and weighed a total of 466t.

Five of the six heavy components – generators and transformers – were installed by experts from Felbermayr's Engineered Solutions division on the foundations immediately following delivery. The two generators for the gas turbines had to be reloaded onto a 10-axle 4-file SPMT using a 500t lifting frame and then transported to the foundations. The foundations were positioned using a lifting frame and a 36m rail track.

The generator for the steam turbine could not yet be placed on the foundation when it arrived, since this had not yet been completed. It was therefore unloaded by means of a lifting frame and set down temporarily in a storage area. The foundations will be positioned at a later date. The two transformers for the gas turbine were delivered to the construction site using a 24-axle low-loader. The heavy haulage was then positioned under the lifting frame. Subsequently, the transformers were pushed to the foundation by means of a 400t shifting system and placed on the foundation using four 150t climbing jacks.

"An additional challenge for the employees of Engineered Solutions was to build over a three metre wide pit between the unloading point and the foundation with supports and beams, says Niedermair-Auer, outlining the outstanding performance of his colleagues from Krefeld.

The transformer for the steam turbine was placed on the shifting girders using the hydraulics of the side girder bridge. A girder of the side girder bridge had to be removed in order to push the transformer into its final position. It was then pushed onto the foundation with the shifting track and set down with stepped jacks.

"Thanks to our multimodal competence – on the road, water and rail – as well as our Europe-wide network, we were able to successfully complete this complex project," says Peter Stöttinger, Managing Director of Felbermayr Transport and Lifting Technology: "We have once again shown that we are also capable of handling major logistical challenges."

The Mintia coal-fired power station will be converted into a gas and steam power station by 2026. Featuring an installed capacity of 1,700 megawatts, it will be the largest of its kind in the European Union when it is commissioned.



Havariebedingte Reparaturen wie hier am Bug eines Kundenschiffs beschäftigen die Erlenbacher Schiffswerft kontinuierlich.

Erlenbacher Schiffswerft

Stabile Auftragslage

Die Erlenbacher Schiffswerft am Main hat im Laufe ihrer Firmenhistorie bis zum Jahr 2024 schon 1.178 Schiffe gebaut. Für Geschäftsführer Josef Honner ist nach wie vor jeder Neubau ein echtes Highlight.

SUT: Wie läuft Ihr Geschäftsjahr bislang?

Josef Honner: Bei uns ist die Lage gut. Wir sind gerade dabei, einen Neubau fertigzustellen, Anfang November startet der nächste Neubau, den wir bis nächstes Jahr liefern. Außerdem beschäftigen uns laufend viele, havariebedingte Reparaturen. Wir waren in den letzten Jahren kontinuierlich gut ausgelastet – und sind es Stand heute auch noch bis mindestens nächsten Sommer. Wenn jetzt noch ein Neubau fürs zweite Halbjahr 2026 kommt, wäre das optimal. Ich bin optimistisch.

SUT: Welcher Bereich wird aktuell am meisten nachgefragt?

Honner: Kleinere Reparaturen und Aufträge wie der Wechsel eines Propellers sind weniger geworden, denn einige unserer Kunden hören auf oder verkaufen altersbedingt ihre Schiffe. Das heißt, uns beschäftigen vor allem größere Reparaturen, bei denen es sich für die Kunden lohnt, für ein, zwei Tage mit einem leeren Schiff anzufahren – denn wir haben keine Entladestelle.

SUT: Um welches Projekt handelt es sich bei dem Neubau, den Sie demnächst ausliefern, konkret?

Honner: Wir bauen für die Firma OHF Hafen- und Flußbau ein 60-Meter-Gütermotorschiff. Vor zwei Jahren hatten wir schon einen Bagger-Ponton für den Kunden gebaut, den das neue

Schiff nun künftig schieben soll. Und vor sechs Jahren hatten wir bereits einmal ein solches Schiff für OHF gebaut.

SUT: Planen Sie für derzeit Investitionen für Ihre eigene Infrastruktur oder in Ihr Personal?

Honner: Am 1. September haben zwei Lehrlinge angefangen, die zum Schlosser ausgebildet werden. Im August haben wir außerdem eine neue Plasma-Schneidemaschine mit 5x15-Meter-Tisch gekauft, die wesentlich effizienter und besser ist als eine normale CNC-Maschine. Unser Ingenieur, der seit etwa sechs Jahren bei uns arbeitet, kann damit diverse Projekte optimal umsetzen. Zudem planen wir größere Arbeiten im Rahmen der weiteren Helling-Reparatur an den Gleisen und Fundamenten unserer Hellinganlage. Das ist ein sehr großes Investment – dafür aber auch für die nächsten 30 Jahre.

SUT: 2022 wurde die Erlenbacher Schiffswerft von Felbermayr übernommen. Was hat sich dadurch geändert?

Honner: Relativ wenig bis gar nichts. Wir sind natürlich froh, dass unser Unternehmen dadurch weitergeführt wird, dafür sind die Abstimmungswege nun etwas länger. Für unsere Kunden hat die Übernahme keinerlei Auswirkungen, für die lief die Zusammenarbeit mit uns nahtlos weiter, das ist das Wichtigste – neben gewachsenen Beziehungen. Ich habe vor genau 43 Jah-





Ein Gütermotorschiff – ein aktueller Kundenauftrag, ...



... der in der Halle der Erlenbacher Schiffswerft gebaut wird ...



... und schließlich fertig auf der Helling steht.

Erlenbacher Schiffswerft

ren auf der Werft angefangen zu lernen, bin seit 32 Jahren in leitender Funktion in der Branche und seit zwölf Jahren als Geschäftsführer bei der Erlenbacher Schiffswerft tätig. Entsprechend groß sind mein Netzwerk und das mir entgegengebrachte Vertrauen mittlerweile in der Schifffahrt.

SUT: Was hat sich im Laufe der Zeit in der Branche verändert?
Honner: Wir sitzen direkt am Main, früher habe ich mit Blick aus dem Fenster alle halbe Stunde drei Schiffe vorbeifahren gesehen, das ist heute nur noch ein Bruchteil. Wenn die Schifffahrt kein Geld verdient, kommt das bei uns an – wir hängen von der Schifffahrt ab. Noch sind wir zufrieden, aber man muss sehen, wie es weitergeht. Ich erstelle gerade wieder ein Angebot für ein WSA-Großprojekt, aber das ist sehr schwierig geworden: Einige Konkurrenten bieten eine ganz andere Preisstruktur, weil sie das Schiff komplett im Ausland bauen lassen. Wenn wir dagegen einen Neubau realisieren, wird von der ersten bis zur letzten Schweißnaht alles bei uns in Erlenbach gemacht – ganz ohne vorgefertigte Teile. Kunden wie OHF wissen das zu honorieren, bei öffentlichen Auftraggebern ist dagegen schon ein Euro mehr ein Euro zu viel. Ein schwieriges Geschäft, zumal die öffentlichen Auftraggeber immer mehr Unterlagen verlangen. Das kann so eine kleine Werft wie wir mit unseren 30 Mitarbei-

tern kaum stemmen. Für jede Schraube braucht man ein Dokument – das ist ein wahres Bürokratiemonster.

SUT: Wenn Sie drei Wünsche an Politik und Verwaltung adressieren könnten, was würde nach Bürokratieabbau auf Platz 2 und 3 stehen?

Honner: Ein Modell wäre wünschenswert, nach dem bei öffentlichen Ausschreibungen das teuerste und günstigste Angebot von der Liste gestrichen werden und auch weitere Faktoren mit bewertet werden, nicht nur 100 Prozent Preis. Ein Preisunterschied auf einem Niveau von plus minus fünf bis 20 Prozent zwischen den Anbietenden ist normal, aber so könnte man verdächtige Ausreißer, die um 50 Prozent oder sogar noch günstiger anbieten, vermeiden.

SUT: Und was würden Sie sich als Drittes wünschen?

Honner: Junge Mitarbeiter, denn wir haben ein großes Problem mit dem aktuellen Personalmangel. Wir haben früher ausgebildet, dann einige Jahre nicht – und jetzt bilden wir wieder aus, um auch die eigenen Reihen wieder zu besetzen.

SUT: Was waren denn in all den Jahrzehnten bei Erlenbacher besondere Momente für Sie?

Honner: Jeder Neubau ist ein Highlight. Außerdem erinnere ich mich gut an mein allererstes Projekt: Nachdem ich Schlosser gelernt, als Facharbeiter gearbeitet habe und auf der Technikerschule war, kam ich auf die Werft zurück, wo ein Umbau zum doppelten Tanker anstand – den mir der damalige Betriebsleiter direkt mit der schlichten Aufforderung „Mach!“ übergeben hat. Das war eine spannende Premiere, so etwas bleibt natürlich im Gedächtnis. Auch der Konkurs als Bayerische Schiffbaugesellschaft in den 1990-er Jahren und die Übernahme durch die Familie Brunner erinnere ich noch gut. Die Werft hat schon harte Zeiten überlebt. Wir haben außerdem auch schon interessante internationale Projekte gemacht, zum Beispiel für Kamerun, Iran oder Abu Dhabi.

SUT: Das klingt, als würden Sie immer wieder denselben beruflichen Weg wählen ...

Honner: Stimmt. Ich hatte in der Vergangenheit häufiger die Möglichkeit, etwas anderes zu machen – aber ich bin der Werft immer treu geblieben. Wo gibt es das denn heute noch – von der Lehre bis zur Rente im selben Beruf und in derselben Firma zu bleiben?

Das Gespräch führte Susanne Löw.

Erlenbacher Schiffswerft

- » Betriebsgelände: 50.000 Quadratmeter (Gesamtlänge: 498 Meter)
- » Zwei Hellings (Längen: 110 und 135 Meter), 30-Tonnen-Portalkran
- » Circa 30 Mitarbeiter
- » Leistungsspektrum: Schiffsbau, Umbau und Reparatur von Schiffen
- » Historie: 1668: Gründung von der Familie Schellenberger; 1897: Wechsel vom handwerklichen zum industriellen Schiffbau; 1917: Entstehung der Bayerischen Schiffbaugesellschaft (BSG); 1919: Start des Werftbetriebs in Erlenbach; 1997: Umfirmierung zur Erlenbacher Schiffswerft, Übergang in den Privatbesitz der Domarin-Eigner/Familie Brunner; 2022: Übernahme der Mehrheit der Unternehmensgruppe Domarin durch das oberösterreichische Familienunternehmen Feilbermayr

Felbermayr wuchtet 1.300 Tonnen quer durch Wien

17.10.2025

Damit eine Tunnelvortriebsmaschine ihre Arbeit am neuen U-Bahn-Bauabschnitt aufnehmen konnte, musste sie zerlegt, verladen und an der Oberfläche transportiert werden.



Bild: Felbermayr-Weickinger

In einem dreiteiligen nächtlichen Kraftakt hat das Kran- und Schwertransporteunternehmen Felbermayr zentrale Bauteile der U-Bahn-Tunnelvortriebsmaschine „Debohra“ in Wien vom Augustinplatz über rund 11 Kilometer zum Matzleinsdorfer Platz bewegt. Diese Arbeit war eine logistische Meisterleistung.

Denn die Tunnelvortriebsmaschine „Debohra“ ist ein Unikat, gefertigt vom deutschen Hersteller Herrenknecht. Das Schneidrad misst rund sieben Meter im Durchmesser, während die Vortriebsmaschine selbst rund 1.300 Tonnen auf die Waage bringt und im betriebsbereiten Ausbau eine Länge von mehr als 120 Metern erreicht. Mit einer Antriebsleistung von 1,92 Megawatt oder umgerechnet 2.600 Pferdestärken gräbt sie sich mit ihrem gewaltigen Schneidrad Meter für Meter durch den Wiener Untergrund.

Damit „Debohra“ ihre Arbeit am neuen Vortriebsabschnitt aufnehmen konnte, musste sie teilweise zerlegt, verladen und an der Oberfläche wieder zurück zum Matzleinsdorfer Platz transportiert werden. Erfolgreich umgesetzt haben das Projekt die Experten der Transport- und Hebetchnik von Felbermayr.

Die Route der Lastfahrt führte rund elf Kilometer quer durch die Stadt. Vorbei an der Lugner City, entgegen der Fahrtrichtung über den Gürtel, weiter Richtung Schloss Schönbrunn und schließlich stadteinwärts zum Matzleinsdorfer Platz. Für dieses Vorhaben mussten Kreuzungen abschnittsweise gesperrt, Laternenmasten und Verkehrsschilder teils vorübergehend entfernt und mehrere Halteverbotszonen errichtet werden, bevor der Konvoi gegen drei Uhr früh sein Ziel erreichte.

„Wenn ein sieben Meter breites Bauteil durch eine Metropole rollt, spürt man die Dimension des Projekts mit jedem Meter“, beschreibt Abteilungs- und Projektleiter Gabriel Asböck und merkt an: „Für Außenstehende wirkt das wie ein Spektakel – für uns bedeutet es höchste Präzision und Konzentration.“

Mit den erfolgreichen Transporten der drei Komponenten wird „Debohra“ nun wieder einsatzbereit am Matzleinsdorfer Platz sein. Dort setzt die Tunnelvortriebsmaschine ihre Arbeit für die zweite Tunnelröhre fort – ihre Aufgabe ist der Bau der neuen U2-Strecke von der bestehenden Station Rathaus bis zum Matzleinsdorfer Platz.

Gemeinsam mit der Errichtung der neuen U5 findet so der Öffi-Ausbau U2xU5 statt – eines der größten Infrastrukturprojekte Wiens. Die erste Tunnelröhre konnte bereits im Sommer 2025 fertiggestellt werden. Im Rahmen des Projekts entstehen insgesamt 12 neue Stationen und rund 11 Kilometer Strecke.

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels ist mit 81 Standorten in 17 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 3.300 Fachkräfte, die 2024 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 683 Mio. EUR erwirtschaftet haben. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthandling sowie Hoch-, Tief- und Wasserbau, Spezialtiefbau und Bereiche im Baunebengewerbe.

www.felbermayr.cc

SCHWER TRANSPORT MAGAZIN

www.schwertransportmagazin.de





IN AKTION

Felbermayr bewegt Tunnelvortriebsmaschine „Debohra“



Die Vier-Achs-Zugmaschine manövriert den zehnnachsigen Semi-Tieflader rückwärts in die vorgesehene Position am Matzleinsdorfer Platz.

In einem dreiteiligen Epos verlegte Felbermayr zentrale Bauteile der Tunnelvortriebsmaschine „Debohra“ vom Augustinplatz zum Matzleinsdorfer Platz in Wien. Mit Tandemhub sowie Vier-Achs-Zugmaschine und zehnnachsigen Semi-Tieflader wurden die tonnenschweren Komponenten auf einer etwa elf Kilometer langen Strecke Ende September quer durch die Stadt bewegt. Die bis ins Detail erfolgreich orchestrierte Meisterleistung, sichert den Weiterbau der zweiten U2-Tunnelröhre.

Die Tunnelvortriebsmaschine „Debohra“ ist ein Unikat, gefertigt vom deutschen Hersteller für Tunnelvortriebsmaschinen Herrenknecht. Das Schneidrad misst rund sieben Meter im Durchmesser, während die Vortriebsmaschine selbst rund 1.300 Tonnen auf die Waage bringt und im betriebsbereiten Ausbau eine Länge von mehr als 120 Metern erreicht. Mit einer Antriebsleistung von 1,92 Megawatt oder umgerechnet 2.600 Pferdestärken gräbt sie sich mit ihrem gewaltigen Schneidrad Meter für Meter durch den Wiener Untergrund.

Drei Nächte, drei Hübe, drei Transporte

Damit „Debohra“ ihre Arbeit am neuen Vortriebsabschnitt aufnehmen konnte, musste sie teilweise zerlegt, verladen und an der Oberfläche wieder zurück zum Matzleinsdorfer Platz transportiert werden. Das zentrale Kapitel dieses Epos schrieben demnach die Experten der Transport- und Hebetchnik von Felbermayr, die diese riesigen Bauteile am Augustinplatz aushoben und nachts durch Wien manövrierten.

Den Anfang machte die knapp 75 Tonnen schwere Antriebseinheit. Sie wurde mit einem 400-Tonnen-Kran ausgehoben und verladen. Nur eine Nacht später folgte das Herzstück der Maschine, das 78 Tonnen schwere Schneidrad. Aufgrund der Dimensionen musste die Komponente im Tandemhub gehoben werden, wobei der 400-Tonnen-Kran beim Aufdrehen und Absetzen durch einen 250-Tonnen-Kran unterstützt wurde. Am dritten Tag schließlich konnte der sogenannte Schildschwanz – ebenfalls 80 Tonnen schwer und annähernd sieben Meter breit – ausgehoben und transportiert werden.



Das rund 78 Tonnen schwere Schneidrad wird im Tandemhub mit einem 400- und einem 250-Tonnen-Kran am Augustinplatz ausgehoben.

„Solche Transporte lassen sich nicht improvisieren, sie sind monatelang bis ins kleinste Detail geplant“, erklärt Thomas Daxelmüller, stellvertretender Leiter der Niederlassung Lanzendorf und Projektleiter seitens Felbermayr. „Es reicht nicht, die Last zu heben und loszufahren. Wir müssen jede Kreuzung, jede Engstelle, jede Höhenbegrenzung im Voraus bedenken.“

Tandemhub in Wien bei Nacht

Am Abend, als die Donaumetropole langsam zur Ruhe kommt, startet der Tandemhub. Anschlagen, Vorspannen, Lastprobe – dann erhebt sich das Schneidrad Millimeter für Millimeter vom Boden. Im Schwerpunkt geführt und synchron von beiden Kränen gehalten, bleibt die Last des Schneidrads stabil ausbalanciert, bevor das Bauteil seinen Platz auf dem

vorbereiteten Zehn-Achs Semitiefelader findet. Anschließend setzte sich die vierachsige Zugmaschine in Bewegung – eskortiert von Polizeifahrzeugen, abgesichert durch Begleitfahrzeuge und flankiert von Felbermayr-Spezialisten, die Hindernisse entlang der Strecke im Auge behielten.

Die Route der Lastfahrt führte rund elf Kilometer quer durch die Stadt. Vorbei an der Lugner City, entgegen der Fahrtrichtung über den Gürtel, weiter Richtung Schloss Schönbrunn und schließlich stadteinwärts zum Matzleinsdorfer Platz. Für dieses Vorhaben mussten Kreuzungen abschnittsweise gesperrt, Laternenmasten und Verkehrsschilder teils vorübergehend entfernt und mehrere Halteverbotszonen errichtet werden, bevor der Konvoi gegen drei Uhr früh sein Ziel erreichte. „Wenn ein sieben Meter breites Bauteil durch eine Metropole rollt, spürt man die Dimension des Projekts mit jedem Meter“, beschreibt Abteilungs- und Projektleiter Gab-

riel Asböck und merkt an: „Für Außenstehende wirkt das wie ein Spektakel – für uns bedeutet es höchste Präzision und Konzentration.“

Neben der Orchestrierung der beiden Krane sowie der Transporteinheit, sind es vor allem die Experten der Felbermayr Transport- und Hebetchnik, die die Bauteile sicher durch den innerstädtischen Korridor führen – besonders in schmalen Straßenzügen und Kurven. „Der Hub und Transport der Komponenten ist wie Walzer tanzen“, so Asböck. „Führung, Haltung, Drehung müssen verinnerlicht und exakt ausgeführt werden – ist nur ein Schritt nicht im Takt, droht die Figur zu kippen. Nur mit einem eingespielten Team und in hervorragender Zusammenarbeit mit den Behörden gelingt eine Choreografie wie diese.“

U2xU5: Öffi-Netz wächst weiter

Mit den erfolgreichen Transporten der drei Komponenten wird „Debohra“ nun wieder einsatzbereit am Matzleinsdorfer Platz sein. Dort setzt die Tunnelvortriebsmaschine ihre Arbeit für die zweite Tunnelröhre fort – ihre Aufgabe ist der Bau der neuen U2-Strecke von der bestehenden Station Rathaus bis zum Matzleinsdorfer Platz. Gemeinsam mit der neuen U5 entsteht so der Öffi-Ausbau U2xU5 – eines der größten Infrastrukturprojekte Wiens. Die erste Tunnelröhre konnte bereits im Sommer 2025 fertiggestellt werden. Mit einem Vortrieb von bis zu zehn Metern pro Tag arbeitet sie sich Stück für Stück in Richtung Augustinplatz vor. Insgesamt sollen so zwölf neue Stationen und rund elf Kilometer Strecke entstehen. „Wenn man mitten in der Nacht mit so einer Maschine durch Wien zieht, denkt man auch an das große Ganze“, resümiert Daxelmüller. „Wir schaffen hier die Infrastruktur für die nächsten Jahrzehnte. Es freut mich zu sehen, wie wir als Unternehmen mit unserem Know-How dazu maßgeblich beitragen.“



Am Ziel angekommen, hebt ein Portalkran um 3 Uhr morgens das Schneidrad vom Semi-Tiefelader.

SCHAUMBURGER ZEITUNG

DIE TAGESZEITUNG FÜR RINTELN UND UMGEBUNG

Dienstag, 11. November 2025

Nr. 262 • 262. Jahrgang • 2,30 €

Rotorblatt „schwebt“ über die Straße

Schwertransport mit Windradflügel rollt durchs Kalletal / Experten aus Österreich steuern Selbstfahrer um Kirche herum

VON TOBIAS LANDMANN

Hannes Fischer und Gerhard Haindl haben ein gefühlvolles Händchen. Die beiden Österreicher bringen derzeit tonnen-schwere Einzelteile für ein neues Windrad zu einer Baustelle im Kalletal. Wir haben den nächtlichen Transport begleitet.

KALLETAL-HOHNHAUSEN. Im Kalletal wird zwischen den Ortschaften Brosen und Selsen ein neues Windrad errichtet. Die Windenergie-Anlage vom Hersteller Nordex wird eine Nennleistung von 4,5 Megawatt haben. Die Nabenhöhe beträgt 105 Meter, der Rotor-durchmesser 149,1 Meter. Das Windrad hat eine Gesamthöhe von 179,5 Meter.

Die Baustelle liegt etwa 1000 Meter in der Feldmark auf einem Hügel. Die einzelnen Großkomponenten wurden in nächtlichen Schwertransporten angeliefert. Von der A2-Anschlussstelle Bad Eilsen über die Bundesstraße 83 und über die B 238 durch Möllenbeck bis ins Kalletal nach Steingegge. Die Turmelemente und Wind-blattflügel lagern schon seit Ende Oktober auf einem Umla-



Turmtelle und Windblattflügel für ein Windrad werden derzeit im Kalletal vom Umladeplatz zur Baustelle mit einem Spezialfahrzeug transportiert.

FOTO: TOBIAS LANDMANN (TOL)

deplatz direkt neben der Bundesstraße 238, hinter Langenholzhausen. Von hier aus übernimmt Hannes Fischer mit seinem Kollegen Gerhard Haindl den weiteren Transport.

Sie verwenden hierzu einen sogenannten Selbstfahrer. Die-

ser Bladelifter hat einen 480-PS-Antriebsmotor, hydraulisch lassen sich die zwölf Achslinien in der Höhe anpassen. Für die Rotorblätter wird zudem eine spezielle Hubeinheit genutzt. So kann der fast 25 Tonnen schwere Windflügel bis zu 50 Grad in die Höhe gehoben werden.

Stabilisiert wird der Bladelifter mit entsprechend vielen Gegengewichten. Kurz nach 20 Uhr setzten sich 147 Tonnen in Bewegung. Gesamtmaße: 78,32 Meter lang, 4,40 Meter breit und mindestens 4,65 Meter hoch. Zunächst liegen 7,6 Kilometer auf der Bundesstraße 238 und der Landesstraße 861 vor ihnen. Die Strecke wurde entsprechend präpariert. Hohe Ampelmasten demontiert, Verkehrsschilder werden kurzfristig entfernt. In Hohenhausen das Abbiegen von der Lemgoer Straße in die Hohenhauser Straße eine Herausforderung. Direkt nach dieser Einmün-

dung beginnt die enge Ortsdurchfahrt mit mehreren engen Kurven.

Mehrere Sicherungsfahrzeuge begleiten den Schwertransport. Der Streckenabschnitt vor ihnen muss gesperrt werden, dahinter gilt Überholverbot. Vorsorglich fährt vor dem Transport eine Arbeitsbühne, um notfalls Äste stützen zu können. Trotz der späten Uhrzeit harren viele Anwohner am Freitagabend entlang der Strecke aus. Nach 110 Minuten will der Transport schließlich in die Hohenhauser Straße abbiegen.

Hochkonzentriert bedient Hannes Fischer die Fernbedienung. Das hochgestellte Windblatt schwebt mit seiner Spitze über mehrere Häuser. Bei Tageslicht wäre dies sicher noch eindrucksvoller, raunen die vielen Passanten. Nahezu jeder filmt und fotografiert mit seinem Smartphone.

Auch die enge Passage um die Kirche herum ist für den

Kärntener kein Problem. Mit seinem Kollegen Gerhard Haindl steht er ständig im Funkkontakt. Sobald es die Strecke wieder erlaubt, wird der Flügel abgesenkt, um Windanfälligkeit zu reduzieren.

Ende Oktober mussten die geplante Transporte über Tage verschoben werden. Es war zu windig und böig. Die letzte Etappe, über 1000 Meter, zur Baustelle geht zunächst stetig auf bergauf. Damit der Bladelifter auf dem Feldweg nicht steckenbleibt, steht oben ein weiteres Zugfahrzeug bereit. Oben angekommen, muss die wertvolle Fracht noch sicher abgeladen werden.

Die Rückfahrt zum Umladeplatz bekommen nur noch weniger Anwohner oder Autofahrer mit. Für den nächsten Transport wird der Bladelifte auch noch frühmorgens beladen, damit abends um 20 Uhr der Konvoi wieder starten kann.



Entlang der Route wurden Hindernisse beseitigt, etwa dieser Ampelmast demontiert, damit Turmtelle und Windblattflügel passieren können.

FOTO: TOBIAS LANDMANN (TOL)

Bildergalerie: Transport eines Windflügels durch Kalletal-Hohenhausen

Für eine neue Windenergieanlage im Kalletal lagern die Großkomponenten an der Bundesstraße 238 zwischen Langenholzhausen und Dalbke. Mit einem Spezialfahrzeug, einem sogenannten Bladelifter, werden die Turmelemente und Windradflügel durch Kalletal-Hohenhausen manövriert. Mehrere Kurven und Engstellen müssen die Transportfahrer meistern. Nach 7,6 Kilometer Straße muss die wertvolle und schwere Fracht noch über 1000 Meter über Feldwege zur Baustelle zwischen Selsen und Brosen befördert werden. Wir haben zwei Transporte begleitet.



Tobias Landmann
07.11.2025, 22:00 Uhr



Turmteile und Windblattflügel lagern auf einem Umladeplatz an der Bundesstraße 238.



Turmteile und Windblattflügel für ein Windrad werden derzeit im Kalletal vom Umladeplatz zur Baustelle mit einem Spezialfahrzeug transportiert.

Quelle: Tobias Landmann

Felbermayr tests HVO fuel on major canal project

Austria-headquartered Felbermayr is testing the use of alternative fuels, including hydrotreated vegetable oil (HVO), in parts of its fleet in an effort to reduce greenhouse gases.



Source: Felbermayr.

Felbermayr said that an initial practical project showed that implementation is feasible and effective. The company's ESG and compliance manager **Katharina Perfahl** said: "In order to continue to meet customer requirements and legal requirements, we are testing alternative drive solutions at an early stage. For areas of application without available alternatives, HVO is a useful transition technology."

According to Felbermayr, with appropriate quality and production, CO₂ emissions can be reduced by up to 90 percent while using HVO when compared to conventional diesel.

At the Loisach-Isar Canal, **Hagn Umwelttechnik** (a Felbermayr Group company) is sealing a 1.6 km-long section of sewer on behalf of the energy company Uniper. Several machines are being deployed, all of which are refuelled with HVO: a 15-tonne mobile excavator, a 25-tonne crawler excavator, a 29-tonne long-handled excavator and a telescopic crawler crane.

The additional costs of around 20 cents per litre – with a weekly requirement of 3,000-5,000 litres – are shared equally by both project partners.

Felbermayr workshop manager **Josef Kreuzmayr** added that there have been no disadvantages: "HVO does not result in any loss of performance," and the diesel replacement is also comparable to fossil fuel in terms of maintenance intensity.

Perfahl continued: "We pay particular attention to the origin of the raw materials used and attach great importance to their traceability. With appropriate certificates, we can ensure that the use of HVO actually contributes to greater sustainability. Pilot projects like this help us set the right course for the future."

For its rental equipment, Felbermayr said there is increasing interest from its customers for sustainable solutions. Around 70 percent of its work platform fleet is powered by batteries or hybrids. In addition, diesel-powered devices that, according to manufacturer information, are suitable for HVO, will be marked with a sticker in the future.



Transport des ersten Maschinentrafos für das neue PSKW Kühtai 2

ERSTER TRAFU FÜR PSKW KÜHTAI 2 IST ANGEKOMMEN

Beim Kraftwerksprojekt Kühtai 2 des Tiroler Energieversorgers TIWAG wurde im September ein weiterer Meilenstein geschafft: Nach einem aufwendigen Transport erreichte der erste von zwei Maschinentrafos des neuen Pumpspeicherkraftwerks seinen Bestimmungsort in der unterirdischen Kaverne. Der 140 t schwere Trafo wurde umweltschonend per Bahn und anschließend mit einem 55 m langen Spezial-Schwertransport zu seinem Bestimmungsort gebracht. Der Transport der Maschine mit den imposanten Maßen von 7,8 m Länge, 3,12 m Breite und 4,37 m Höhe war ein logistisches Großprojekt, das mehrere Tage in Anspruch nahm. Die letzten Kilometer auf der engen Straße ins Kühtai stellten eine besondere Herausforderung dar, die nur durch eine sorgfältige Planung und die hervorragende Arbeit aller Beteiligten gemeistert werden konnte.

Neue Energie für die Donau

Aschach an der Donau wird zum Symbol für die Zukunft der **Binnenschifffahrt**. Mit Landstromversorgung, Photovoltaik und sicheren Zugangssystemen schafft **viadonau** die Basis für eine leisere, emissionsärmere und leistungsfähigere Wasserstraße.

Nach Linz, Wildungsmauer und Wien-Brighttenau ist nun Aschach an der Donau an der Reihe: Mit dem Baustart zur umfassenden Modernisierung zweier Länden setzt viadonau die konsequente Erneuerung der österreichischen Wasserstraßen-Infrastruktur fort. Die Maßnahme markiert eine weitere Etappe auf dem Weg zu einer sauberen, sicheren und klimafreundlichen Schifffahrt.

Am 17. Oktober fiel in Anwesenheit von Vertretern des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, des Landes Oberösterreich, der Gemeinde Aschach und der Wirtschaft der offizielle Startschuss für das Vorhaben. Ziel ist es, die Donau als leistungsfähigen Verkehrsträger mit moderner, umweltgerechter Infrastruktur auszustatten.

Sauberer Strom statt Dieselgenerator

Im Mittelpunkt der Modernisierung stehen zwei hochfrequentierte Länden, an denen künftig modernste Landstrom-

Schiffe ihren Strombedarf umweltfreundlich decken können, ohne Dieselmotoren laufen zu lassen. Das reduziert Lärm, spart Treibstoff und verbessert die Luftqualität.

Bundesminister Peter Hanke betonte die Bedeutung solcher Projekte für die Zukunft des Verkehrs: „In Zeiten des Klimawandels gilt es, innovative Lösungen und umweltschonende Alternativen bestmöglich zu nutzen. Je besser die infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Sachen Sicherheit, Energieversorgung und moderne Nutzbarkeit für die Schifffahrt heute sind, umso stärker ist das Potenzial der Wasserstraße für die Transportverkehre von morgen.“

Auch Oberösterreichs Vertreter sehen die Maßnahme als wichtigen Impuls für Wirtschaft und Umwelt. Wirtschafts- und Energie-Landesrat Markus Achleitner, vertreten durch Landtagsabgeordnete Astrid Zehetmair, hob hervor: „Die Modernisierung der Wasserstraße erhöht die Sicherheit des Schiffsverkehrs und unterstützt damit eine positive Transportentwicklung auf der Donau ins-

Sicherheit und Nachhaltigkeit

Neben der Energieversorgung stehen auch Sicherheit und Bedienkomfort im Zentrum der Arbeiten. Insgesamt werden für die „Lände Aschach“ 14 und für die „Öffentliche Lände Aschach“ drei neue Dalben in den Flussgrund eingebracht. Hinzu kommen neue Zufahrtsbrücken, Zugangsstege und Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Bastionen. Damit sollen Anlagevorgänge künftig noch sicherer und effizienter ablaufen.

Infrastruktur-Landesrat Günther Steinkellner sieht darin ein starkes Signal für den gesamten Standort: „Wenn Transportwege sicherer und effizienter werden, ist das eine gute Nachricht. Mit der Modernisierung der Länden passiert genau das auf der Donau.“

Auch für Umwelt- und Klimaschutz-Landesrat Stefan Kaineder ist das Projekt ein entscheidender Schritt: „Der Ausbau mit Landstromversorgung an den oberösterreichischen Schiffsanlagen entlang der Donau schreitet konsequent voran. Das ist nicht nur eine



Am 17. Oktober fiel in Anwesenheit von Vertretern des BMIMI, des Landes Oberösterreich, der Gemeinde Aschach und der Wirtschaft der offizielle Startschuss für das Vorhaben.

Aschachs Bürgermeister Dietmar Groiss sieht darin gleich mehrere Vorteile: „Weniger Lärm, weniger Abgase – das sind gleich zwei gute Nachrichten für unsere Bewohner.“

Und auch Lisa-Marie Putz-Egger, Präsidentin von Pro Danube Austria und Professorin am FH OÖ Logistikum, unterstreicht den langfristigen Nutzen: „Um das Potenzial der Donau optimal zu nutzen, brauche es vor allem eines: Verlässlichkeit. Die Modernisierung der Länden ist ein weiterer Schritt in diese Richtung. Die Wasserstraße muss in die Logistikkette integriert und als nachhaltiger Ver-

und Photovoltaikanlagen installiert werden. Sie ermöglichen es, dass anliegende

wichtige Klimaschutzmaßnahme, weil dadurch Millionen Liter Schiffsdiesel eingespart werden, sondern auch eine großartige Nachricht für die Anrainer. Denn die Schadstoffbelastung der Luft geht damit deutlich zurück.“

kehrträger in den Köpfen der Menschen verankert werden.“

Ein europäisches Gemeinschaftsprojekt

Die Arbeiten in Aschach sind Teil des transnationalen Projekts FAIRway Danube II, das von viadonau koordiniert und über die Connecting Europe Facility (CEF) der Europäischen Union kofinanziert wird. Insgesamt werden in sechs Donauländern bis 2027 mehr als 70 Millionen Euro investiert – 47 Millionen davon stammen aus EU-Mitteln. Neben den Liegestellen werden auch Bojen, Pegelmessstellen und das Wasserstraßen-Monitoringsystem WAMOS modernisiert.

Mit dem Baustart in Aschach setzt viadonau ein deutliches Zeichen: Die Zukunft der Binnenschifffahrt liegt in der Verbindung von moderner Technologie, ökologischer Verantwortung und internationaler Zusammenarbeit.

Starke Allianz für die Wasserstraße

Dass die Modernisierung in Aschach weit über die Region hinaus Bedeutung hat, betont auch viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler: „Mit der konsequenten Modernisierung der Wasserstraße, die wir hier bei Aschach fortsetzen, stärken wir das Rückgrat der Binnenschifffahrt. So erhöhen wir nicht nur ihre Attraktivität als leistungsfähige Transportoption, sondern liefern mit topmoderner Infrastruktur, gepaart mit den konkurrenzlos hohen Kapazitäten des Binnenschiffs, eine starke Antwort auf die Frage nach nachhaltigen Transportlösungen im europäischen Verkehrsnetz.“



Im Mittelpunkt der Modernisierung stehen zwei hochfrequentierte Länder, an denen künftig modernste Landstrom- und Photovoltaikanlagen installiert werden.

40 80 JAHRE VERKEHR

Nr. 44-45 / 12.11.2025

Giganten im Stadtverkehr

Damit die Tunnelvortriebsmaschine „Debohra“ weiter an der neuen U2-Röhre graben kann, hat **Felbermayr** ihre zentralen Bauteile quer durch Wien bewegt – ein logistisches Manöver, das nur mit minutiöser Planung, Nervenstärke und Teamarbeit möglich war.

Wenn Wien schläft, beginnt für die Spezialisten von Felbermayr die Arbeit. Ende September verlegten sie die zentralen Bauteile der Tunnelvortriebsmaschine „Debohra“ vom Augustinplatz zum Matzleinsdorfer Platz – elf Kilometer quer durch die Stadt, begleitet von Polizei, Behörden und einer Logistik, die auf jede Kreuzung, jeden Zentimeter Höhenfreigabe und jede Kurve abgestimmt war.

„Solche Transporte lassen sich nicht improvisieren, sie sind monatelang bis ins kleinste Detail geplant“, erklärt Thomas Daxelmüller, stellvertretender Leiter der Niederlassung Lanzendorf. Was nach einem Spektakel aussieht, ist in

„Solche Transporte lassen sich nicht improvisieren, sie sind bis ins kleinste Detail geplant.“

Wahrheit Schwerstarbeit mit millimetergenauer Präzision.

„Debohra“ ist kein gewöhnliches Stück Technik. Ihr Schneidrad misst rund sieben Meter im Durchmesser, die gesamte Maschine wiegt 1.300 Tonnen, angetrieben von 2.600 PS. Meter für Meter frisst sie sich in den Wiener Untergrund, um die neue U2-Strecke Realität werden zu lassen.

Drei Nächte, drei Schwerlastetappen

Damit die Maschine am neuen Tunnelabschnitt weiterarbeiten kann, wurde sie teils zerlegt, angehoben und erneut verladen. Den Anfang machte der 73-Tonnen schwere Schneidradantrieb, gefolgt vom 78-Tonnen schweren Schneidrad selbst. Dieser Hub gelang nur im Tandembetrieb zweier Krane – ein Balanceakt, der in der Dunkelheit der Donaumetropole begann und im Scheinwerferlicht endete.

„Es reicht nicht, die Last zu heben und loszufahren. Wir müssen jede Kreuzung, jede Engstelle, jede Höhenbegrenzung im Voraus bedenken“, so Daxelmüller.



Für ihn ist der Transport ein „Walzer in Stahl und Hydraulik – Führung, Haltung, Drehung müssen exakt stimmen“.

Maschine mit Zukunftsauftrag

Mit Abschluss der Transporte setzt Debohra nun wieder ihre Arbeit fort. Die Maschine gräbt sich mit bis zu zehn Metern pro Tag in den Untergrund – für eine U-Bahn-Strecke, die Wien über Jahrzehnte prägen wird. Die erste Röhre wurde im Sommer 2025 fertiggestellt, nun folgt die zweite.

Zwölf neue Stationen entstehen, elf Kilometer neue Strecke, gemeinsam mit der U5 gilt das Projekt U2xU5 als größter Öffi-Ausbau der Stadt seit Jahrzehnten.

„Wir schaffen hier die Infrastruktur für die nächsten Jahrzehnte“, resümiert Daxelmüller. „Es freut mich zu sehen, wie wir als Unternehmen mit unserem Know-how dazu maßgeblich beitragen.“

Ein Stück Wiener Stadtentwicklung – bewegt von Technik, die nachts durch die Straßen rollt und am Tag in der Tiefe weiterarbeitet.

Am dritten Tag folgte der sogenannte Schildschwanz, ebenfalls fast sieben Meter breit.

Rund elf Kilometer führte der nächtliche Konvoi: vorbei an der Lugner City, entgegen der Fahrtrichtung über den Gürtel, Richtung Schönbrunn und weiter zum Zielpunkt Matzleinsdorfer Platz. Verkehrsschilder, Laternen und Ampeln wurden temporär entfernt, Sperrzonen eingerichtet.

„Wenn ein sieben Meter breites Bauteil durch eine Metropole rollt, spürt man die Dimension des Projekts mit jedem Meter“, sagt Projektleiter Gabriel Asböck.



Neues MRT-Gerät per Kran an Krankenhaus der Barmherzigen Brüder geliefert



Ein bedeutender Tag im Krankenhaus der Barmherzigen Brüder in der Stadt Salzburg: Ein MRT-Gerät der neuesten Generation wurde heute per Autokran in das Spital geliefert.

Ein über vier Tonnen schweres, hochmodernes Gerät wurde am Dienstag an das Krankenhaus der Barmherzigen Brüder in der Stadt Salzburg geliefert. Mithilfe eines Autokrans gelangte das 1,5 Tesla Gerät für Magnetresonanztomografien an seinen neuen Standort, wie das Spital in einer Aussendung berichtet.

Für die Lieferung musste demnach die Pfeifergasse temporär gesperrt werden. Die Anschaffung sei durch Landesmittel im Rahmen des Großgeräteplans möglich. Das Gerät soll MRT-Untersuchungen direkt vor Ort ermöglichen, damit Patient:innen nicht mehr an externe Anbieter überwiesen werden müssen, so Gottfried Schaffler, Primar der Radiologie und Nuklearmedizin im Krankenhaus der Barmherzigen Brüder.

Neben einer breiteren Tunnelöffnung von 70 Zentimetern, für Patient:innen mit Klaustrophobie oder Schmerzen, bringe das Gerät zudem eine geringere Lautstärke und kürzere Scandauer mit sich. KI-basierte Automatisierungen sollen zudem die Präzision der Bildgebung erhöhen. „Die KI-gestützte Bildrekonstruktion ermöglicht deutlich schärfere Aufnahmen, welche auch kleinste Veränderungen im Gewebe erkennen lassen. Dies ist entscheidend für präzisere Diagnosen und eine gezielte Behandlung“, so Schaffler.

Nicht zuletzt soll das neue MRT-Gerät für effizientere Abläufe im Krankenhausbetrieb sorgen. Zudem werde durch eine Kooperation mit den Salzburger Landeskliniken eine erhöhte Ausfallsicherheit für alle Patienten gewährleistet. „Die Anschaffung und Implementierung des modernen MRT-Gerätes ist nicht nur ein Meilenstein für die radiologische Abteilung der Barmherzigen Brüder Salzburg, sondern stärkt auch die diagnostischen Fähigkeiten aller Abteilungen“, erklärt Schaffler abschließend.

BARMHERZIGE BRÜDER

Neues MRT-Gerät für Spital kam aus der Luft

Salzburg | 14.10.2025 12:00

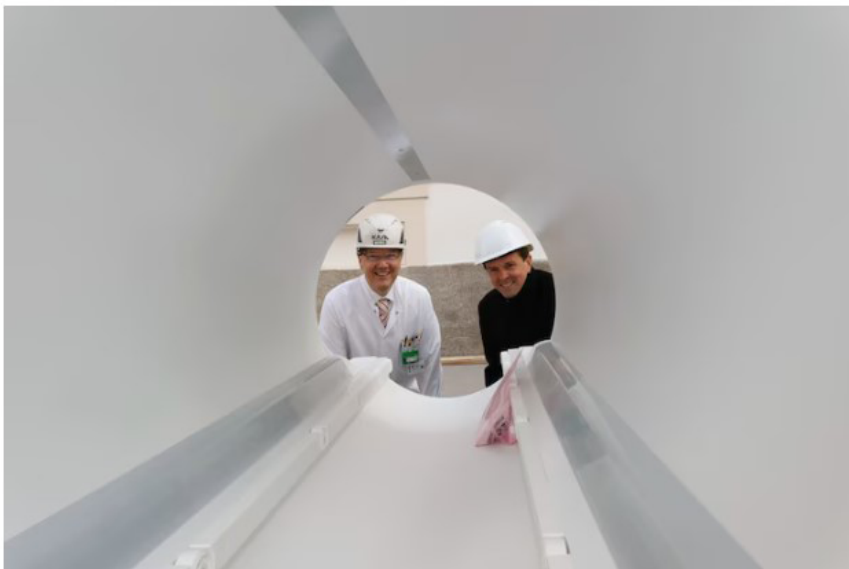


Vier Tonnen Hightech schwebten über der Altstadt. (Bild: Markus Tschepp)

In der Salzburger Altstadt schwebte am Dienstagvormittag ein nagelneues MRT-Gerät durch die Luft. Das tonnenschwere medizinische Gerät musste ins Krankenhaus der Barmherzigen Brüder eingehoben werden. Das Spital hatte dafür einen eigenen Spezialkran engagieren müssen.

Mehr als vier Tonnen Hightech schwebten heute, Dienstag, in der Früh über der Salzburger Altstadt. Ein eigens aufgestellter Spezialkran hatte sich unmittelbar neben dem Krankenhaus der Barmherzigen Brüder postiert, um ein top modernes MRT-Gerät in die Spitalsräumlichkeiten einzuheben.

Spektakulär schwebte das Herzstück des Geräts die Spule über die Pfeifergasse zwischen Chiemseehof und Barmherzige-Brüder-Areal hinweg. Binnen Minuten war der Transport abgeschlossen. Im Inneren wurden eigens bestehende Räumlichkeiten adaptiert. Ein Garderobenbereich wurde umgesiedelt und zum neuen MRT-Bereich umgebaut.



Primar Gottfried Schaffler und BHB-Direktor Arno Buchacher blicken durch die neue Röhre. (Bild: Markus Tschepp)



Am Standort der Sparte Abfallwirtschaft und Saugtechnik der Firmengruppe Felbermayr in Wels zählt die Sammlung, Aufbereitung und Verladung von Altholz zu den Haupttätigkeiten. Durchgeführt werden die Arbeiten seit August 2025 durch den neuen Cat MH3026 Umschlagbagger.

ZEPELIN

Felbermayr Abfallwirtschaft rüstet sich mit neuem Cat MH3026 für kommende Aufgaben

Der Bereich Abfallwirtschaft und Saugtechnik der Firmengruppe Felbermayr ist in Wels angesiedelt. Hier werden verschiedenste Abfälle aus Linz und dem Zentralraum Oberösterreichs gesammelt und sortiert, teilweise aufbereitet und zu den Abnehmern weitertransportiert. Mit der Investition in einen neuen Cat MH3026 erhöht der Standort seine Leistungsfähigkeit für die steigenden Anforderungen.

Die Entstehung des heutigen Felbermayr-Konzerns begann im Jahr 1942. Damals wurde das Unternehmen mit einem Lkw für den Nahverkehr gegründet und im Laufe der Zeit zu einem europaweit tätigen Familienunternehmen ausgebaut. Heute fungiert die Felbermayr Holding GmbH als Dachorganisation für 31 operative Tochtergesellschaften, deren Kerngeschäfte hauptsächlich in den Bereichen Transport- und Hebetchnik sowie Tief- und Hochbau liegen. Mit 81 Standorten in 17 Ländern und mehr als 3.200 Mitarbeitenden ist die Firmengruppe Felbermayr europaweit präsent. Eine der großen Stärken des Unternehmens ist die Fähigkeit, bis ins kleinste Detail durchkonzipierte Komplettlösungen

zu realisieren. Unterstützt durch die Geschäftsführer in den einzelnen Fachbereichen wird die Felbermayr Holding in dritter Generation von Horst und Andrea Felbermayr geleitet.

Das Geschäftsfeld Bau umfasst nicht nur die Bereiche Hochbau, Tiefbau und Spezialtiefbau, Wasserbau, Abbruch, Kiesgewinnung und den Betrieb einer Baurestmassendeponie, sondern auch den Bereich Abfallwirtschaft am Standort Wels. Hier werden Baurestmassen, Gewerbe- und Industrieabfall, Altholz, Bodenaushub und Altmetall entsorgt. Durchgeführt werden aber auch Entrümpelungen und Demontagen.

Dazu Günther Zehetmair, Leiter des Bereiches Abfallwirtschaft und Saugtech-

nik: „Ein Schwerpunkt unserer Tätigkeit ist die Sammlung von Altholz, das vor allem von Baufirmen und Speditionen zu uns transportiert wird. Wir lassen das Altholz durch einen externen Dienstleister schreddern und lagern es bis zur weiteren Verwertung. Unser zweites großes Standbein ist der Baustellenservice. In der Containervermietung stellen wir unterschiedliche Behältergrößen zur Verfügung, damit die Fraktionen bereits auf der Baustelle getrennt werden können. Die Bandbreite reicht vom Absetzcontainer für private Baustellen über Abrollcontainer mit einem Fassungsvermögen von bis zu 40 m³ bis hin zu Umleerbehältern an fixen Standorten, die vor Ort mit einem Presswagen entleert werden. Für das Handling



1 Von rechts: Günter Zehetmair (Leitung Abfallwirtschaft und Saugtechnik der Felbermayr Bau GmbH & Co KG) ist mit der Leistung des neuen Cat MH3026 ebenso zufrieden, wie mit der Betreuung durch René Doppler (Verkauf, Niederlassung Linz, Zeppelin Österreich). **2** Auf Wunsch von Maschinist Roland Pichler ist der Cat MH3026 mit Lenkrad und Joysticks ausgerüstet, die je nach Wunsch aktiviert werden können. **3** Auch der Gewerbemüll in der Halle wird mit dem Cat MH3026 sortiert und wieder verladen. Die zahlreichen Assistenzsysteme, wie etwa die Hub- und Schwenkbegrenzung, sind hier eine wichtige Hilfe. **4+5** „Wir verfügen über rund 3.000 Container mit einem Fassungsvermögen von bis zu 40 m³ für die Sammlung der verschiedenen Abfälle in Linz und im Großraum Oberösterreich“, erklärt Standortleiter Günter Zehetmair. Rechts: Einer der beiden in Wels stationierten Vakuum-Saugbagger, die österreichweit zum Einsatz kommen.

der Abfallbehälter und Container verfügen wir über modernste Einrichtungen und Fahrzeuge. Weiters sind hier in Wels auch zwei Vakuum-Saugbagger stationiert, die österreichweit vor allem bei Sanierungsprojekten zum Einsatz kommen und beispielsweise die Beschüttungen von Flachdächern absaugen.“ Jüngster Neuzugang im Fuhrpark ist der neue Cat MH3026 Umschlagbagger. Er ersetzt seit August 2025 ein älteres Umschlaggerät, das aufgrund der Betriebsstunden getauscht wurde. Die Entscheidung über diese Investition wurde in enger Abstimmung mit dem zentralen Einkauf der Firmengruppe Felbermayr getroffen. Der Cat MH3026 ist Teil eines größeren Geräte-Pakets, das von der Linzer Niederlassung der Firma Zeppelin an die Firmengruppe Felbermayr übergeben wurde. Beim Vergleich der verschiedenen Anbieter sprach für den Cat MH3026 das gute Preis-Leistungsverhältnis und die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Firma Zeppelin. Auch die verlässliche Betreuung durch die Niederlassung

der Firma Zeppelin in St. Florian bei Linz war ein wichtiges Argument. Im Gegensatz zum Vorgängergerät bietet der neue Cat MH3026 mehr Leistung und damit die notwendigen Reserven für die geplanten zusätzlichen Aufgaben, etwa im Bereich der Sortierung.

Als Next Generation Gerät verfügt der Cat MH3026 ab Werk über zahlreiche Assistenzsysteme. Dazu zählt unter anderem das serienmäßige 2D e-Fence zur Begrenzung des Schwenkbereichs. Es ist vor allem bei den Arbeiten in der Halle eine wichtige Hilfe, wo die Bewegung des Baggers auf die vom Fahrer eingestellten Parameter beschränkt wird. Eine weitere Sicherheitseinrichtung ist der vom Boden zugängliche Ausschalter, der bei Aktivierung die gesamte Kraftstoffzufuhr zum Motor unterbricht und die Maschine abschaltet. Weiters liefert Cat Payload die Daten der Gewichtserfassung und VisionLink sorgt für die Erfassung der Maschinendaten. Ausgerüstet ist der Cat MH3026 mit einem 7,5 m langen Ausleger und einem

4,5 m langen Stiel. Mit dem hydraulischen OilQuick Schnellwechsler OQ80 ist das Gerät für den in Zukunft häufigeren Anbaugerätewechsel gerüstet. Neben dem derzeit eingesetzten Sortiergreifer der Firma AAB Eisterer sollen verschiedene weitere Greifer und möglicherweise auch ein Magnet zum Einsatz kommen.

Standortleiter Günter Zehetmair: „Unser neuer Cat MH3026 ist ein sehr leistungsfähiges Gerät, das über ausreichende Reserven verfügt. Die moderne Technik begeistert unsere Maschinisten und der niedrige Verbrauch sorgt für mehr Effizienz. Genauso wichtig wie das Umschlaggerät ist aber auch die professionelle Betreuung durch das Team der Firma Zeppelin. Allen voran mein direkter Ansprechpartner René Doppler, der für mich jederzeit erreichbar ist. Diese Partnerschaft ist eine wichtige Basis, damit wir für die vor uns liegenden Aufgaben in der Abfallwirtschaft bestens gerüstet sind.“

www.felbermayr.cc
www.zeppelin-cat.at



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

