

«DOMARIN & HAGN»

STANDORT IN
OSTERHOFEN
ERÖFFNET



FOTO: SIEGI NOTHAFT

AUF SCHIENE
Bahnbaubau in Wels
auf Zielgerade

GEGEN DEN STROM
Fischaufstiegshilfe
an der Lech errichtet

FREIE FAHRT
700-Tonnen-Brücke
erfolgreich platziert



10

Neuer Standort für Hagn Umwelttechnik und Domarin: Zahlreich waren Vertreter aus Politik und Wirtschaft erschienen, um zusammen mit Mitarbeitern die Eröffnung im niederbayerischen Osterhofen zu feiern



12

Errichtung von Fischaustiegshilfe durch Hagn Umwelttechnik gewährleistet Flussbewohnern ungehindertes Passieren der Lech

16

Brückeninstallation für Ausbau des transeuropäischen Bahnnetzes



04

Meldungen –
Aktuelles bei Felbermayr

19

Schifftransport auf
Umwegen

20

Für erneuerbare Energien
in Fuhrpark investiert

22

Vergleisiger Ausbau von
Bahnstrecke

26

Vorausseilende Bauleistung
für Brückensanierung

31

Felbermayr an niederländischem
Binnenschiffahrtsunternehmen
beteiligt

32

Binnenschiff mit
Luxusangebot

36

Brüderpaar als Felbermayr-
Markenbotschafter im Einsatz

37

Um- und Aufsteiger bei
Felbermayr

38

Jubel für
die Jubilare



28

Starkstromleitung für
„grüne Batterie“ im
Gebirge errichtet

33

Des Bereichsleiters
private Leidenschaft:
E-Gitarre bauen



Editorial



”

Wir müssen erkennen, dass wir mit unseren Erwartungen für eine Work-Life-Balance realistisch bleiben müssen, um nicht weiter an Wettbewerbsfähigkeit zu verlieren. Andernfalls laufen wir Gefahr, ein ähnliches Schicksal wie Ikarus zu erfahren, der zu viel wollte und schlussendlich abstürzte.

Ikarus flog zu hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Es ist noch nicht lange her, dass uns die Pandemie eklatante Schwächen in den globalen Lieferketten aufzeigte. Wir müssen wieder mehr Wertschöpfung im eigenen Land generieren, um die Abhängigkeit zu reduzieren, war die Erkenntnis. Doch können wir uns das leisten?

Arbeitskräftemangel und steigende Lohnkosten, gepaart mit zunehmenden Lohnstückkosten stehen dagegen, besagen Berechnungen von Eurostat. Demzufolge ist Österreich, dicht gefolgt von Deutschland, einer der Spitzenreiter bei der Steigerung der Lohnstückkosten. Daraus resultieren negative Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit – Deindustrialisierung und damit einhergehende Arbeitslosigkeit können die Folge sein.

Zudem gerät auch das bewährte Modell der Work-Life-Balance mancherorts zugunsten einer Life-Work-Balance ins Wanken. Manche politische Forderung lässt einem sogar das Bild einer Life-Life-Balance in den Sinn kommen.

Dieses Umdenken birgt die Gefahr eines Übermuts und das tut nicht gut, wie schon Ikarus auf leidvolle Art erfahren musste, als er der Sonne zu nahe kam, das Wachs an seinen Flügeln

schmolz und er sie verlor und abstürzte. Wenn unsere Gesellschaft nicht realistisch bleibt, wird unsere Wirtschaft Schlagseite bekommen und ins Wanken geraten.

Es gilt also, ein nachhaltiges Gleichgewicht zwischen wirtschaftlichen Erfordernissen und persönlichem Wohlbefinden zu halten. Noch ist das gegeben, davon zeugen die großartigen Projekte, welche unsere Mitarbeiter für Sie, unsere Kunden und dank Ihnen, als hervorragender Lieferant, umsetzen konnten.

In Zukunft wird entscheidend sein, ob mit dem Verhältnis von Arbeits- und Freizeit verantwortungsvoll umgegangen wird und ob die Leistungsbereitschaft erhalten bleibt. Denn, nur so wird das Ziel heimischer Wertschöpfung erreichbar bleiben und auch künftig, in einer sich ständig wandelnden Welt, Erfolg möglich sein. Achten wir gemeinsam auf unsere Flügel, sodass sie nicht im Lichte des Erfolgs verbrennen.

Damit, sehr geehrte Damen und Herren, wünsche ich Ihnen und Ihren Familien geruhsame Feiertage, frohe Weihnachten, Gesundheit und viel Glück und Erfolg im neuen Jahr.

Herzlichst,

DI Horst Felbermayr

WASSERBAU

Nassbaggerung für Hochwasserschutz

Im Zuge der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Union wurde das Felbermayr-Tochterunternehmen Hagn Umwelttechnik mit Entlandungsmaßnahmen an der Isar beauftragt. Die Arbeiten fanden nordöstlich von München in Altheim bei Landshut statt. Dazu wurde zunächst Geschiebe aus der Flußstrecke vor der Staustufe im „Alten Hafen“ verklappt. Unter Einsatz eines Seilbaggers mit fünf Kubikmeter fassendem Eimer wurde das Material dann aufgenommen und an Land umgeschlagen. Anschließend wurde das angefallene Material vom Wasserwirtschaftsamt übernommen und per Lastkraftwagen nach Dingolfing transportiert. Dort wurde das Material als Geschiebezugabe und zur Schaffung ökologisch wertvoller Flachwasserzonen wieder in die Isar eingebaut.



ERNEUERBARE ENERGIE

Photovoltaikanlage in Zentrale erweitert

Bereits zur Eröffnung der neuen Firmenzentrale vor zwei Jahren waren am Dach der Werkstätte 1.400 Photovoltaikmodule mit jeweils 350 Watt Leistung montiert. Im vergangenen Herbst wurden auf den verbliebenen Flachdächern ebenfalls Photovoltaikmodule installiert. Somit wird mit der Inbetriebnahme der weiteren 2.066 Module die Leistung von bisher 500 Kilowatt Peak auf insgesamt rund 1.400 Kilowatt Peak erhöht. Das entspricht dem jährlichen Stromverbrauch von mehr als 400 Haushalten.

FOTOS: CHRISTIAN LEHNER, MARKUS WEICKINGER (2)

IN EIGENER SACHE

Neubau der Bühnenwerkstatt in Linz

Anfang August startete der Felbermayr Hochbau in Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro Wondrack mit dem Neubau der Werkstätte für Arbeitsbühnen und Stapler in der Felbermayr-Niederlassung Linz. Nach vorangegangenen Abbrucharbeiten der bestehenden Werkstätte wird bis Ende des Jahres eine neue Halle errichtet. Diese wird rund 900 Quadratmeter groß sein und auch Büroflächen bieten. Anfang November wurde mit der Gleichentfer die erfolgreiche Fertigstellung des Rohbaus gefeiert.





AUS ALT MACH NEU

Sanierung 100-jähriger Brücke

Von Anfang Mai bis Ende Oktober war der Felbermayr Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau für die Sanierung der fast 100 Jahre alten Wehrbrücke vor dem Wasserkraftwerk im oberösterreichischen Partenstein im Einsatz. Nach dem Abtragen der Beton- und Asphaltfahrbahn wurde die Brücke komplett eingerüstet und eingehaust, das Tragwerk statisch ertüchtigt, fachgerecht sandgestrahlt und der Korrosionsschutz erneuert. Die Sanierung umfasste auch das Rollen- und Festlager, die Herstellung einer neuen Fahrbahnplatte, den Abtrag und die Erneuerung der beiden Herdmauern sowie die Pflasterungsarbeiten. Somit stellte das Team von Felbermayr den alten „Glanz“ der Wehrbrücke wieder her.

UNTER DRUCK

Pressenmontage in Bregenz

Für den Möbelbeschlag- und Pocketsystemproduzenten Blum wurden im Juli zwei Pressen mit jeweils 100 Tonnen von Erfurt nach Bregenz gefahren. Für den Spezialtransport kamen zwei Satteltiefloader mit jeweils zwölf Achslinien zum Einsatz. Zum Einbringen der Pressen in die Werkshalle kam aufgrund der Platzverhältnisse ein verkürzter Tieflader zum Einsatz. Um zum finalen Installationsort zu gelangen, wurden die Pressen nochmals auf einen sogenannten Industrieroller umgeschlagen. Die Fundamentstellung erfolgte mittels Hubgerüst.



HOLZ FÜR DIE HÜTTE

Sondertransport für die Erweiterung des „BSFZ Kitzsteinhorn“

Auf 2.500 Metern Seehöhe und auf Fortstraßen führten im August zahlreiche Felbermayr-Spezialtransporte zum Gletschergeweg 1 in Kaprun. Die bezeichnende Adresse liegt inmitten des ältesten Gletscherskigebietes in Österreich. Transportiert wurden Holzbauэлементы für die qualitätsvolle Erweiterung des BSFZ Kitzsteinhorn des Bundessportvereins. Die Transporte nahmen im steirischen Werk des Holzbauunternehmens Strobl in Weiz ihren Anfang. Von dort ausgehend wurden die insgesamt rund 2.000 Quadratmeter Holzfläche mittels Sattelzugmaschinen und Plateauflieger zum Umschlagplatz in Kaprun gefahren. Der finale Transport zur Baustelle wurde mittels wendiger Kranzugmaschinen und großem Geschick der Fahrer durchgeführt – Serpentina, langes Ladegut, unbefestigte Straßen sowie widrige Wetterbedingungen zählten zu den größten Herausforderungen.



SONDERFAHRT

Lagertank für Biogasanlage transportiert

Ende Oktober transportierte Felbermayr einen 70 Tonnen schweren Lagertank für eine Biogasanlage in die etwa 80 Kilometer südlich von Hannover gelegene Anlage in Einbeck. Ausgehend von Laatzen wurde der Behälter mittels vierachsiger Schwerlastzug- und Schubmaschine und einer sogenannten Hubhebelkesselbrücke in einer mehrstündigen Fahrt über rund 70 Kilometer auf der Bundesstraße transportiert. Damit erreichte die Transportkonfiguration eine Länge von insgesamt etwa 80 Metern sowie eine Höhe von 5 Metern – somit war ein Transport auf der Autobahn nicht möglich. Es musste auf Bundes- und Landstraßen ausgewichen werden, wodurch zahlreiche verkehrslenkende Maßnahmen nötig wurden.

TUNNELBLICK

Spezialtiefbau für Harpfnerwandtunnel

Um die Sicherheit im über 60 Jahre alten Harpfnerwandtunnel der Verbund Hydropower im Tiroler Zillertal zu erhöhen, arbeitet der Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt, seit Anfang 2022 in Zusammenarbeit mit weiteren Bauunternehmen an umfangreichen Maßnahmen zur Modernisierung. Ende Oktober dieses Jahres konnte die Erweiterung der lichten Durchfahrtshöhe auf vier Meter erfolgreich abgeschlossen werden. Diese erfolgte überwiegend mittels Bagger und angebaute Hydromeißel. Entlang der 2,6 Kilometer langen Tunnelstrecke werden bis Ende des Jahres zudem fünf neue Elektroinstallationsnischen sowie fünf neue Personenfluchräume für je 50 Personen sowie sechs Lüfternischen mittels Sprengvortrieb ausgebrochen. Für die Felssprengungen setzt Felbermayr einen sogenannten Tunnelbohr-Jumbo ein. Weiters verantwortet das Team vom Felbermayr-Spezialtiefbau die Ausbausicherung mittels Felsankern und Baustahlgitter sowie das Ausbringen von Spritzbeton an der Aussen- und Innenschale. Unweit der Baustelle wird in einer Lawingalerie zusätzlich ein rund fünf Meter hohes und 220 Meter langes Steinschlagschutznetz errichtet.





RICHTUNGSWEISEND

Tanktransport für Pilotprojekt

Für die Errichtung einer Anlage zur Verflüssigung von Kohlendioxid führte Felbermayr im Juli vier Spezialtransporte durch. Die Schwerverkehre mit jeweils 30 Tonnen Last führten von Landeck bis zum zwei Kilometer entfernten Standort des auf die Produktion von

Chemieprodukten spezialisierten Unternehmens Donau Chemie. Aufgrund enger Kurvenradien wurden die 30 Meter langen Tanks mit einem Selbstfahrer transportiert. Für den Einsatz der SPMT war auch der Durchmesser von vier Meter ausschlaggebend.



HOCHSTAPLER

530 Tonnen schwere Brücke installiert

Mitte Juli wurde vom Felbermayr-Bereich Engineered Solutions in Niedernhausen eine 73 Meter lange Straßenbrücke aus Stahl mit 530 Tonnen in Position gebracht. Dazu wurde die Brücke zunächst mittels hydraulischem Stapelhubsystem vier Meter angehoben, um sie mit dem sogenannten Selbstfahrer, kurz SPMT genannt, unterfahren und aufnehmen zu können.

Es folgte ein Transport über rund 500 Meter bis zur Einbaustelle. Dort angekommen wurde die Brücke auf einem Gleitsystem abgesetzt und anschließend mittels SPMT eingeschoben. Dieser Prozess dauerte drei Tage.

Der Brückentausch geht auf routinemäßige Kontrollen im Jahr 2020 zurück. Dabei wurden Mängel festgestellt, welche einen Brückentausch notwendig machten.



SCANNEN

um mehr über den spektakulären Transport des Stahlgiganten durch Niedernhausen zu erfahren.

UMFASSEND

Kraneinsatz für Ringleitung

Im Sommer assistierten heuer neben anderem Equipment für die Errichtung der neuen bis zu 90 Meter hohen Strommasten zwei Mobilkräne der Felbermayr Kranvermietung für die Erstellung der 380-Kilovolt-Ringleitung „St. Peter-Simbach“. Mittels der Kräne wurde im Tandemhub eine 90 Meter lange Traverse im Tandemhub angehoben. Diese 18 Tonnen schwere Traverse wurde oberhalb der bestehenden Stromleitung – während des Einziehens der neuen, darüber verlaufenden Leitung – positioniert. Somit war die darunterliegende im Falle eines Herabfallens der neuen geschützt – dies hätte beispielsweise bei einem theoretischen Versagen der Bremswinde oder einem Riss der Zugseile während des Einziehens passieren können. Ort des Geschehens war das Grenzgebiet zwischen Bayern und Oberösterreich – ein etwa zehn Kilometer langer Streckenabschnitt zwischen Simbach und Sankt Peter am Hart. Konkret kamen für diesen „Assistenzeinsatz“ zwei Liebherr LTM 1500 mit einer maximalen Traglast von 500 Tonnen zum Einsatz. Als technische Ausstattung waren jeweils 165 Tonnen Ballast sowie ein 47 Meter langer Teleskopausleger mit 63-Meter-Wippe montiert.



SCANNEN
um den Kraneinsatz der
500-Tonner im Bewegtbild
zu sehen.

DREIMAL HOCH

Behälterumschlag in Schwergutterminal Linz

Drei Behälter mit 234, 286 und 359 Tonnen wurden Ende Juni im Felbermayr-Schwergutterminal Linz auf ein Binnenschiff umgeschlagen. Der schwerere brachte es bei einem Durchmesser von rund fünf Metern

auf eine Länge von mehr als 30 Meter. Somit kamen für den Umschlag beide Kranportale in Kombination zum Einsatz. Dem Umschlag war eine mehrmonatige Endfertigung durch den Auftraggeber Christof

Group SBN in den Felbermayr-Schwerguthallen am Standort Linz vorangegangen. Der Transport von den Montagehallen zum Hafenbecken wurde mittels Selbstfahrer bewerkstelligt.





SCHWERES LEICHT GEMACHT

Saugtechnik als vielseitiger Helfer

Für eine Fischaufstiegshilfe im oberösterreichischen Lambach kam kürzlich ein Felbermayr-Saugbagger zum Einsatz. Dabei wurde innerhalb von zwei Tagen angefallenes Sediment abgesaugt. Ein weiteres Anwendungsbeispiel war kürzlich der Saugbaggereinsatz für das Entfernen

von Dachsubstrat vom Flachdach einer Gartenbaufachschule in Oberösterreich. Das Angebot des Saugbaggerns von flüssigen und festen Stoffen ist seit rund zehn Jahren im Felbermayr-Dienstleistungsangebot etabliert. Organisatorisch ist es dem Bereich Umwelt und Ressourcen

zugeordnet. Zu diesem Bereich gehören weiters die Abfallwirtschaft, Baustoffrecycling, die Kies- und Schottergewinnung sowie Deponieanlagen.

KRANVERMIETUNG

Felbermayr mit „Rekordkran“ auf Höhenflug

Ende Oktober kam in Österreich erstmals ein Mobilkran mit 300 Tonnen maximaler Traglast mit fix angebautem 90 Meter langem Teleskopausleger bei zwölf Tonnen Achslast zum Einsatz.

Mit dem Kran des Herstellers Liebherr verfügt Felbermayr in Österreich aktuell als Einziger über diesen vielseitig und wirtschaftlich einsetzbaren Mobilkran mit der Bezeichnung LTM 1300-6.3. Erstmals groß ausgefahren wurde das 90-Meter-Teleskop von Felbermayr für den Getriebetausch einer Windkraftanlage im steirischen Steinriegel. Mit einer maximalen Hakenhöhe von 86 Metern, bei einer Ausladung von 15 Metern, hatte der Kran ideale Voraussetzungen für den Tausch des neun Tonnen schweren Antriebs.



Neuer Standort für Hagn Umwelttechnik und Domarin



Ende September feierten die beiden Felbermayr-Tochterunternehmen aus Bayern die Eröffnung des fußballfeldgroßen Standorts im Donau-Gewerbepark Osterhofen. Der Einladung gefolgt waren neben Kunden, Lieferanten und Partnern auch Vertreter aus Politik und Geistlichkeit.



SCANNEN

und das Video der Eröffnungsfeier
sehen und in Statements mehr über
den neuen Standort erfahren.

Es war ein strahlender Spätsommertag, der den feierlichen Abschluss des gemeinsamen Bauprojekts des Felbermayr Bau- und Immobilienteams sowie der Hagn Umwelttechnik honorierte. Für den Neubau auf dem 10.500 Quadratmeter großen Gelände arbeiteten der Felbermayr-Bau sowie die Gewerke Erd- und Tiefbau von Hagn Umwelttechnik Seite an Seite.

Zur Begrüßung startete Horst Felbermayr auf der Bühne mit Dank für die zügige Fertigstellung. Nachdem im Juli 2022 mit

Hagn und Domarin Sandro Schieck und Jörg Hesselink: „Heutzutage muss man sich danach richten, wo die besten Mitarbeiter zu finden sind und diese haben wir hier in dieser Gegend seit vielen Jahren.“ Mit Osterhofen habe sich ein Standort gefunden, der auf halber Strecke zwischen den beiden ehemaligen Niederlassungen in Hengersberg und Vilshofen beiden Seiten gerecht wird, so Hielle weiter.



Dank guter Zusammenarbeit mit der Gemeinde sowie dem Landkreis ist in Osterhofen innerhalb kürzester Zeit ein Felbermayr-Standort mit langfristiger Perspektive entstanden.



Felbermayrs Spezialisten für Umwelttechnik und Wasserbau: (v. l. n. r.): Rainer Traunwieser (Geschäftsführung Felbermayr Bau), Andrea Sommersguter (Abteilungsleitung Domarin Tief-, Wasserbau und Schiffahrtsgesellschaft), Jörg Hesselink (Bereichsleitung Domarin Tief-, Wasserbau und Schiffahrtsgesellschaft), Simone Klämpfl (Abteilungsleitung Hagn Umwelttechnik GmbH), Sandro Schieck (Bereichsleitung Hagn Umwelttechnik GmbH), Bmstr. DI Stefan Hielle, MBA (Geschäftsführung Felbermayr Bau).

den Bauarbeiten begonnen wurde, konnte die 1.600 Quadratmeter große Halle mit angeschlossener Werkstätte im Dezember 2022 sowie das 900 Quadratmeter große Büro im April 2023 bezogen werden.

Zwischen Hengersberg und Vilshofen

Neben der Nähe zur Donau, die für beide Unternehmen eine wichtige Quelle der Arbeit ist, war auch der Erhalt langjähriger Mitarbeiter ausschlaggebend für die Standortwahl. Geschäftsführer des Felbermayr-Bauwesens Stefan Hielle im Talk mit den beiden Bereichsleitern von

Attraktiver Arbeitsplatz im Landkreis Deggendorf

„Der Neubau ist für unsere bestehenden Mitarbeiter eine Sicherheit, dass wir in unsere Zukunft investieren und bietet gleichzeitig einen attraktiven Arbeitsplatz“, freut sich Schieck für seine Mitarbeiter und die weitere Zukunft der Unternehmen im Hinblick auf den vorherrschenden Fachkräftemangel. Dass Felbermayr im Landkreis Deggendorf in ein topmodernes Firmengelände investiert hat, erfreut auch die Politik: Landrat Bernd Sibler dankte Felbermayr für das Engagement in der Region Niederbayern und erinnerte dabei an

die schmerzhafteste Schließung einer Papierfabrik im benachbarten Plattling, bei der über 500 Menschen ihre Jobs verloren.

Investition in Zusammenarbeit

Zum Abschluss gaben die beiden Unternehmen einen Ausblick auf künftige gemeinsame Ziele: So freue sich Jörg Hesselink auf den Vorteil, künftig „unterschiedliche Gewerke gemeinsam anbieten zu können“ und für Schieck bringe der Bezug eines gemeinsamen Standorts einen „großen Mehrwert“, um sich am Markt noch stärker zu positionieren. Gemeinsame Projekte, wie der Ausbau der Donau, werden künftig von kurzen Entscheidungswegen und einer gemeinsamen Wirkungsstätte profitieren. ■



Aufsichtsrätin Gisela Felbermayr der gleichnamigen Holding im Gespräch mit Aufsichtsratsvorsitzendem Mag. Alfred Düsing (Mitte) und DI (FH) Benedikt Linimayr von der Felbermayr-Immobilienentwicklung.

Nicht für die Katz Fischaufstiegshilfe am Lech errichtet



FOTO: CHRISTIAN LEHNER



SCANNEN

und im Corporate Video mehr über die Gewerke Deponie-, Wasser- und Ingenieurbau sowie Taucherarbeiten von Hagn Umwelttechnik erfahren.



Zum Schutz von Huchen, Bachforelle und Flusskrebs sind alle Bereiche der deutschen Felbermayr-Tochter Hagn Umwelttechnik zurzeit am Wasserkraftwerk „Lechstaustufe 3“ in Urspring in Oberbayern im Einsatz. Auf einer Fläche von zwei Hektar soll bis Mitte nächsten Jahres eine Fischeaufstiegshilfe die flussaufwärtsgerichtete Wanderung der heimischen Flussbewohner sicherstellen.

Bis 2028 will der Kraftwerksbetreiber Uniper alle seine Kraftwerke am Lech, an der Isar sowie Main und Donau mit Fischeaufstiegsanlagen ausstatten. Bei der europaweiten Ausschreibung Ende 2022 für das Kraftwerk am Lechtausee gewann Hagn Umwelttechnik das heiß begehrte Projekt. „Der Zuschlag am 22. Dezember kam quasi als Weihnachtsge-

schenk“, freut sich der Bauleiter von Hagn Umwelttechnik Martin Simstich über den Zuschlag für das Naturschutzprojekt. Nach einer umfangreichen Planungsphase begannen im Februar die ersten Maßnahmen.

Alle Gewerke gefordert

Gleich drei Bauwerke werden gleichzeitig gebaut. Ein Zusammenspiel aller Umwelt-

technikexperten von Hagn, bei dem Beton-, Ingenieur-, Wasser- und Stahlwasserbau ihr Können zeigen. „Durch eine Leitrampe unter Wasser steigen die Fische am rechten Lechufer unterhalb des Staudammes ein. Dort bauen wir einen Vertical-Slot-Pass mit 90 Metern Fließstrecke und insgesamt 19 Becken, in denen die Fische die ersten gut zweieinhalb Meter Höhenunterschied über-

winden. Anschließend gelangen sie in das 500 Meter lange Umgehungsgerinne. Dort geht es die nächsten sechs Meter weiter nach oben, ehe sie am Damm beim Einlaufbauwerk in den Stausee schwimmen können“, visualisiert Simstich. Ziel ist es, den Flussbewohnern mittels der Baumaßnahme einen Auf- beziehungsweise Abstieg von rund acht Metern zu ermöglichen. Eine besondere Herausforderung ist die Arbeit am fließenden Gewässer sowie die Dich-



Mit Ingenieurleistung der Fauna ihren Lebensraum zurückgeben zu können, ist eine schöne Aufgabe.

Martin Simstich, Bauleiter

tigkeit des Dammes nicht zu gefährden. Für den Bau der Einlaufbauwerke wurden Arbeitsebenen am Lech sowie am Lechstausee angelegt, die zum einen den Belastungen schwerer Maschinen standhalten und zum anderen starken Strömungen während Hochwasserereignissen trotzen müssen. Bei den laufenden Arbeiten direkt am Damm beweist das Team von Hagn höchste Präzision. Mit einer 120 Tonnen schweren Bohrpfahlmaschine werden überschnittene Bohrpfahlwände bis in Tiefen von 32 Metern hergestellt. Diese überschnittenen Bohrpfahlwände dienen als Bauwerksgründung, als Bauwerksabdichtung und als Wände für den Fischaufstieg. „Da wir mit den Bohrpfählen die Oberflächendichtung des Dammes durchbohren, sind Umläufigkeiten und Undichtigkeiten der Oberflächendichtung unbedingt zu vermeiden“, schildert Simstich.

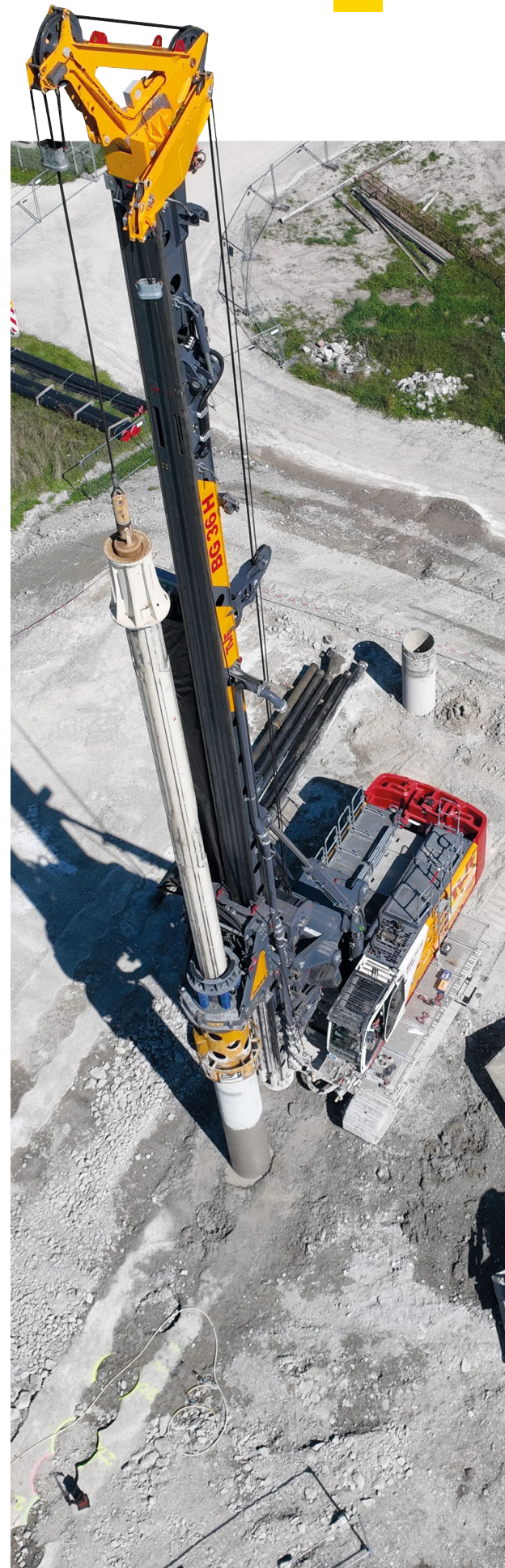
Eigene GNSS-Basisstation eingerichtet

Auf den Zentimeter genau wird auch bei den Erdbauarbeiten für das Umgehungsgerinne gearbeitet. Aufgrund des eingeschränkten Mobilfunkempfangs wurde eigens für die Erdbaugeräte eine GNSS-Basisstation auf der Baustelle eingerichtet. „Das Umgehungsgerinne besteht aus einem vier Meter hohen Dammkörper, den wir mit unterschiedlichstem Erdbaugerät erstellen. Dabei wurde auch geotechnisch ungeeignetes Erdmaterial mittels Bodenverbesserung durch Einfräsen einer Kalk-Zement-Mischung aufgewertet. So kann sämtliches Material wiederverwendet werden und es muss kein Aushub entsorgt werden“, erläutert Simstich. Damit die Baggerfahrer zu jeder Zeit wissen, ob und wo noch beziehungsweise aufgetragen werden muss, wird die Baggersteuerung durch ein 3D-Modell des Bauwerks unterstützt.

Liebe zum Detail

Es ist nicht nur ein Projekt der Zusammenarbeit, es ist auch ein Projekt, bei dem die Spezialisten einmal mehr die Liebe zu ihrem Handwerk unter Beweis stellen. Ziel ist es, einen naturnahen Lebensraum für die Bewohner des Lechs zu schaffen. „Um die perfekten Strömungseigenschaften im Gerinne zu ermöglichen, verwenden wir für die Umlenklöcke Eichenholz. Dieses können wir später feinjustieren“, führt Simstich aus und ergänzt: „Außerdem verwenden wir für die Dichtung der Gerinne ausschließlich Geotextilien, sogenannte ‚Bentonit-Tondichtungsbahnen‘ und verzichten damit auf den Einsatz von Kunststoff.“

Für den letzten ‚Feinschliff‘ wird mit einer Schicht aus Schotter und Kies sowie großen Flusssteinen eine abwechslungsreiche Struktur geschaffen und so der Fischaufstieg ökologisch aufgewertet. ■



Mehr als 30 Meter tief bohrt die 120 Tonnen schwere Bohrpfahlmaschine direkt in den Damm. Die Löcher für die Bohrpfahlwand werden anschließend mit Beton und Bewehrungsstahlkörben verfüllt.



Vom Spezialtiefbau, dem Erd- und Betonbau bis hin zum Industrietaucher vereint das Projekt die geballte Kompetenz von Hagn Umweltechnik.



Engineered Solutions

700 Tonnen schwere Brücke positioniert

Der Felbermayr-Bereich Engineered Solutions hat in Wesel/Nordrhein-Westfalen eine 700-Tonnen-Straßenbrücke mittels Stufenheber und Selbstfahrer (SPMT) mit Kassettensystem über einer Bahnstrecke positioniert. Dank dieser innovativen Lösung wurde der Auftrag in weniger als zwei Wochen durchgeführt und Ende August beendet.

Mit dem Absetzen der 700 Tonnen schweren Bogenbrücke war ein symbolischer Schritt zum Ausbau des transeuropäischen Bahnnetzes getan. Dieses soll künftig dreigleisig durch Wesel verlaufen.



FOTOS: FELBERMAYR, MAX BÖGL/GÜNTHER ORTMANN

Bei meinem Einstieg bei Felbermayr Deutschland lag dieses Projekt auf meinem Schreibtisch“, blickt Martin van der Pluijm zurück. „Sechs Monate später war es schön, zu sehen, wie Zeichnungen und Berechnungen zum Leben erwacht sind und künftig einen Beitrag zur Mobilität in Deutschland leisten.“ Eine gelungene Premiere für den neuen Projektleiter des Felbermayr-Bereiches Engineered Solutions also.

Es galt, eine neben der Bahn und Bundesstraße B8 montierte, 700 Tonnen schwere



Projektleiter Martin van der Pluijm

Bogenbrücke mit 76 Metern Länge und 18 Metern Breite einzuschieben. Für den Brückenbauer und Auftraggeber Max Bögl ist das die längste Modulbrücke. Sie überspannt im spitzen Winkel die Bahnstrecke zwischen Emmerich und Oberhausen, die von der Deutschen Bahn bis 2025 dreigleisig ausgebaut werden soll.

Mit Stufenpressen angehoben

Felbermayr hob zuallererst den Stahl-Giganten auf dem Vormontageplatz mittels Stufenpressen auf drei Meter Unterkannte an.

„Wegen der Höhe, Breite und Windlast haben wir dann zwei SPMTs mit je 18 Achslinien darunter positioniert“, schildert Projektleiter van der Pluijm und setzt fort: „Für das Hochstapeln der Brücke auf die Einfahrhöhe von acht Metern wurde ein sogenanntes Stapelsystem mit vier Türmen auf den beiden SPMTs installiert. Jeder dieser Türme war für eine Traglast von 500 Tonnen ausgelegt. Um ein Durchbiegen bei den SPMTs zu minimieren, wurden die mittleren Achsen etwas angehoben.“ Nach dem Erreichen der Einfahrhöhe seien die SPMTs mittels Rohren stabilisiert worden.

Felbermayr ist mit Engineered Solutions seit Oktober 2020 tätig. Dadurch hat der Industriedienstleister sein Angebot bei

technischen Lösungen für die Schwergutbranche beträchtlich erweitert und schon vielfach neue innovative technische Lösungen umgesetzt.

Millimetergenau eingeschoben

Tags darauf setzten die Spezialisten des Bereiches Engineered Solutions die insgesamt mehr als 800 Tonnen Transportgewicht langsam in Bewegung. Das geschah auf einer mittels Stahlplatten errichteten provisorischen Baustraße. Nach nur wenigen Stunden war die Fachwerkbogenbrücke positioniert, um 60 Zentimeter abgesenkt und auf den Widerlagern abgesetzt – und die spektakuläre Aktion erfolgreich abgeschlossen. „An einem solchen Tag muss alles klappen. Und es hat auch alles geklappt“, freut sich van der Pluijm.

Brücke überspannt „Transeuropäisches Netz“

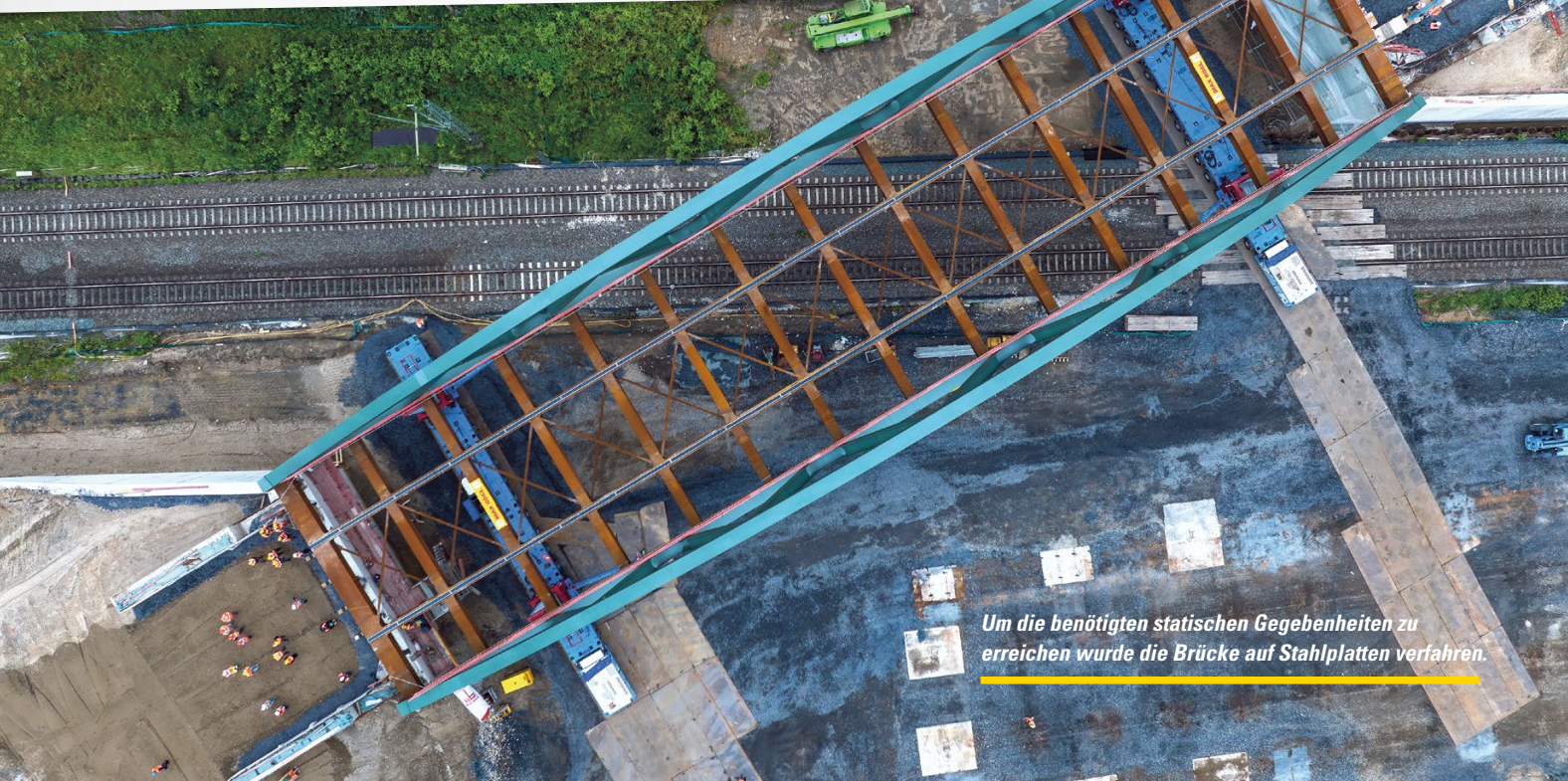
Wesel liegt an der Bahnstrecke zwischen Emmerich und Oberhausen, die von der Deutschen Bahn modernisiert und in den nächsten Jahren auf drei Gleise ausgebaut werden soll. Das machte auch die neue Brücke notwendig. Dieses 73 Kilometer lange Teilstück ist Teil der Transeuropäischen Netze und verbindet den Ballungsraum Rhein/Ruhr nach Norden hin mit den Niederlanden. Als solches schließt es an die 2007 fertiggestellte, 160 Kilometer lange niederländische Betuwe-Linie an. Das ist eine der modernsten Güterverkehrsstrecken der Welt und verläuft vom Rotterdamer Nordseehafen Europoort bis an die deutsch-niederländische Grenze. Nach Süden hin reicht die Strecke als Bestandteil des europäischen Güterverkehrskorridors bis zum Hafen Genua in Norditalien.



Um die Brücke mit den SPMTs unterfahren und aufnehmen zu können, wurde sie vorerst auf drei Meter Höhe angehoben.



SCANNEN
und das Einfahren und Absetzen im Zeitraffer-video erleben.



Um die benötigten statischen Gegebenheiten zu erreichen wurde die Brücke auf Stahlplatten verfahren.

Für den Transport des Passagierschiffes wurde mittels Trägern einer Kesselbrücke eine zwölfachsige Transportlösung entwickelt. Die nötige Traktion wurde durch eine Schwerlastzugmaschine mit 640 Pferdestärken gewährleistet.



Transportkrimi im Zentimeterbereich

In Sachsen sah sich Felbermayr mit einer besonderen Herausforderung konfrontiert: Ein 32 Meter langes Passagierschiff sollte nicht wie geplant 110, sondern kurzfristig 375 Kilometer auf der Straße zu einem See transportiert werden. Grund dafür waren ausbleibende Niederschläge und daraus resultierendes Niedrigwasser im vergangenen Sommer.

Eine Werft in Niederkassel erneuerte das Schiff und stattete es mit einem Elektroantrieb aus. Die Reise an den neuen Einsatzort am Berzdorfer See bei Görlitz begann im Sommer am Rhein und sollte auf der Elbe nach Dresden führen. Für den Straßentransport auf den letzten 110 Kilometern nach Görlitz arbeitete das Team der Felbermayr Transport- und Hebertechnik Lauterach eine Lösung aus. Zwei 200-Tonnen-Mobilkranen vom Standort Bautzen sollten das 77-Tonnen-Schiff schließlich ins Wasser kranen.

Niedrigwasser

So weit, so gut. „Doch kurz vor knapp kam alles anders. Zwei Wochen vor dem Transporttermin hat uns die Werft um Unterstützung gebeten, weil das Schiff aufgrund des Elbe-Niedrigwassers nur bis Vahldorf bei Magdeburg fahren konnte – aus 110 Straßenkilometern waren somit 375 geworden“, sagt Ingo Müller, welcher als technischer Projektleiter vom Standort Lauterach auch für die Errichtung des Brenner-Basistunnels schon komplexe Transporte für Schwergutkomponenten ausarbeitete. „Doch für eine 46,5 Meter lange, 6,1 Meter breite und 4,55 Meter hohe Schwerlast-Modulkombination mit 163 Tonnen Gesamtgewicht musste zuerst einmal eine geeignete Fahrstrecke gefunden, geprüft und bewilligt werden“, merkt Müller an. Zudem kamen Autobahnabschnitte aufgrund von Baustellen nicht infrage. „Die Planung ist dann für uns entsprechend schwierig und noch ein richtiger Krimi geworden“, schildert Müller weiter und ergänzt: „In Zusammenarbeit mit den



Mittels Tandemhub wurde das Elektroschiff sicher zu Wasser gelassen.

Kollegen vom Standort Bautzen in der Oberlausitz ist uns die dann jedoch gelungen.“ Die Herausforderung wurde in zwei Transportnächten Anfang August gemeistert, Nervenkitzel inklusive: An einigen Passagen blieben bei Engstellen – wie zuvor vor Ort speziell begutachtet, auf CAD simuliert und verifiziert – nur wenige Zentimeter zwischen Schiff und Hauswänden oder anderen Hindernissen. Seit August fährt die „EMS Berzdorf“ am Berzdorfer See Linie. Die einstige Grube des Kohletagebaus war bis 2013 geflutet worden. Der See und die Umgebung sind mittlerweile ein gut frequentiertes Naherholungsgebiet und Freizeitzentrum im Südwesten von Sachsen.



Schwertransporte erfordern erfahrene Lkw-Chauffeure, besonders im Ortsgebiet.

Windkraft-Giganten in Niederösterreich errichtet

*Nachdem Maschinenhaus und Nabe
fertiggestellt wurden folgten die
rund 30 Tonnen schweren Rotorblätter.*

Für den Bau der bisher größten und leistungsstärksten Windkraftanlagen im Windpark Dürnkrot war der Einsatz modernster Transport- und Hebetechnik von Felbermayr gefragt. Bis zu 80 Meter lange und 80 Tonnen schwere Anlagenteile mussten vom Hersteller in Norddeutschland nach Österreich transportiert und anschließend auf 164 Metern Höhe aufgebaut werden. Ein Einsatz für BladeS und den 800-Tonnen-Kran LR 1800.

Dürnkrot im Bezirk Gänserndorf nahe der slowakischen Grenze ist eine der ertragsstärksten Windregionen Österreichs. Naheliegendermaßen, dass vor allem dort der Ausbau erneuerbarer Energien forciert wird. Die Simonsfeld AG, der Betreiber mehrerer Windparks in Dürnkrot, beorderte deshalb im Frühjahr drei Windkraft-Riesen des deutschen Herstellers Nordex.

80 Meter Rotorblätter fünf Tage transportiert

Mitte Mai startete Felbermayr den Auftrag mit rund 27 Spezialtransporten. Eine besondere Herausforderung war der Transport der neun über 80 Meter langen Rotorblätter vom norddeutschen Cuxhaven in das etwa 1.350 Kilometer entfernte Dürnkrot. „Für dieses Projekt waren unsere drei BladeS von Goldhofer entscheidend. Egal welche Länge die Flügel haben, wir sind damit wendig genug, um sie durch enge Ortschaften oder über Kreisverkehre zu bringen“, erzählt Roland Füreder, Leiter der Spezialtransporte für Windkraft. Insgesamt fünf Tage dauerte es, ehe die wertvolle Fracht sicher auf der Baustelle in Niederösterreich angelangt war.

Krangigant LR 1800 im Einsatz

Bis zum Eintreffen der Windkraftanlagen waren die Felbermayr-Kranspezialisten in Dürnkrot ebenfalls in vollem Einsatz. Insgesamt 55 Lkw-Ladungen waren für den Transport des LR 1800 nötig. Vier Tage



Mit Power für die Windkraft: Tina Wagner und Roland Füreder.

montierten Rüstteam und Kranfahrer mit der Hilfe eines Mobilkrans, das fast 200 Meter hohe Kraftpaket von Liebherr. Eine besondere Herausforderung ergab sich bei der Montage des Hauptauslegers mit einer Höhe von 168 Metern. Aufgrund des schwierigen Geländes wurde anstatt eines sonst dafür üblichen Mobilkrans, ein kleiner Hilfsraupenkran benötigt. Mit dem Zusatz der zwölf Meter langen festen Spitze war der Kran-Gigant genau die richtige Besetzung, um nach und nach Turmsegmente, Maschinenhaus, Nabe und schließlich auch die Rotorblätter auf 164 Meter zu tragen.

Windverhältnisse entscheidend

„Beim Heben der Rotorblätter liegt die

Grenze für die Windgeschwindigkeit bei sechs Metern pro Sekunde, bei den Turmsegmenten bei neun Metern pro Sekunde“, erläutert Tina Wagner, die den Kraneinsatz verantwortet. Als zuständige Projektleiterin der Felbermayr Hebetechnik ist sie mit den Herausforderungen bei solchen Projekten bestens vertraut. Dazu gehören unter anderem die fordernde Transportlogistik der Krangiganten sowie beengte Platzverhältnisse beim Aufbau der Krane vor Ort. Mit einer Nennleistung von 17,1 Megawatt werden damit knapp 50 Millionen Kilowattstunden Strom produziert. Seit September produzieren die neuen Anlagen somit vergleichsweise grünen Strom für insgesamt 12.400 Haushalte.

Beim Manövrieren durch kleine Ortschaften war viel Fingerspitzengefühl der Chauffeure und des Begleitpersonals notwendig.



Durch das nachlaufende Achsmodul ist der BladeS bei den geforderten Kurvenradien größtmöglich flexibel. Die Transporte erfolgen vorwiegend in der Nacht, um den Verkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen.





Felbermayr Infrastrukturbau bringt Bahnprojekt auf Schiene

Seit zwei Jahren baut die ÖBB die Westbahnstrecke zwischen Marchtrenk und Wels viergleisig aus. Der Felbermayr-Abteilung für Infrastrukturbau kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Drei Viertel des Auftrages wurden bereits umgesetzt.



Für die Errichtung des Gleisbettes werden rund 17.000 Kubikmeter neuer Gleisschotter verbaut. Der gebrauchte wird vor Ort aufbereitet und als Tragschichtmaterial für den Unterbau verwendet.



SCANNEN
um mehr vom Bahnbauprojekt zwischen Linz und Wels zu sehen.

Wenn Railjets mit bis zu 230 Kilometer pro Stunde unterwegs sind und die Passagiere den hohen Fahrkomfort schätzen, hat das auch viel mit der Qualität des Gleisbettes zu tun. „Wir sind Hauptauftragnehmer des vier Kilometer langen Bauloses 4.3, das von der Brücke über die B137 Osttangente bis zur Brücke über die A25 Welser Autobahn reicht“, informiert Hans Becker, Abteilungsleiter vom Felbermayr-Infrastrukturbau.

Tragschichten für Gleise errichtet

„Dort sind wir mit den Unterbauarbeiten beauftragt worden. Wir haben den alten Gleisschotter abgetragen und den Unterbau erneuert, also den Boden verbessert und verfestigt und stellen den Aufbau im System BT-Bahn, einer Asphaltschicht, wieder her. Schließlich haben wir noch das neue Gleisschottergerüst rund zur Hälfte eingebracht“, schildert Becker. Mit Hinweis auf weitere Felbermayr-Baubereiche sei man dafür technisch bestens gerüstet: „Wir haben alle Facetten des Tiefbaus im Haus, beispielsweise den Erdbau, Kanalbau, den Asphaltbau und den Spezialtiefbau.“

60.000 Kubikmeter ausgehoben

Der Auftrag der ÖBB umfasst auch die Neuerrichtung des Entwässerungssystems für die Gleisanlagen. Das schützt den Unterbau. Denn Oberflächenwasser können die Böden aufweichen und deren Tragfähigkeit

negativ beeinflussen. „Wir haben über das ganze Baufeld hinweg eine Drainageanlage errichtet, deren Wasser in sieben Gewässerschutzanlagen münden. In Summe haben wir 60.000 Kubikmeter Boden ausgehoben“, beschreibt der Abteilungsleiter. Sechs dieser Retentionsbecken befinden sich südlich der Gleisanlagen, eines nördlich. Alle Beckenböschungen seien bereits wieder mit Humus bedeckt worden.



Die Gestaltung effizienter Bauabläufe zur Aufrechterhaltung des Betriebes ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor im Infrastrukturbau.

Hans Becker, Projektleiter

Baumaterial wiederverwertet

„Wir haben versucht, so viel Ressourcen wie möglich zu schonen, haben die Qualität des angefallenen Materials wie Gleisschotter und Bodenaushub mit verschiedenen Aufbereitungsmethoden sichergestellt und es an anderer Stelle wieder ins Baulos einge-

bracht“, betont Becker und fügt hinzu: „Zum Beispiel haben wir alten Gleisschotter wieder als Frostschutzmaterial eingebaut. Wir haben die in der Ausschreibung angeführten Schüttgüter größtenteils im Baulos selbst erzeugt.“ Das reduzierte die Transportkilometer massiv und schonte natürliche Ressourcen: „Es wurde wenig Deponievolumen und auch kein zusätzlicher Naturboden verbraucht.“

Das Baulos 4.3 soll bis Ende 2026 abgeschlossen sein. „Wir haben bislang alle Arbeiten innerhalb der Bauzeit umgesetzt. Zum Ende des heurigen Jahres werden bereits 70 Prozent unseres Auftrages erledigt sein“, rechnet der Abteilungsleiter vor und blickt auf die kommenden Jahre: „Rund 20 Prozent folgen 2024: Das sind umfassende Lärmschutzmaßnahmen für die Anrainer im Süden. Wir ersetzen alte Lärmschutzkassetten durch neue, dementsprechend erneuern wir auch das Trägersystem.“ Ein Drittel der gesamten Lärmschutzwände ist bereits heuer errichtet worden – in der Mitte der vier Gleise.

Lücken bis 2026 geschlossen

2025 und 2026 werde es noch um Baufelder beim Lückenschluss am oberen beziehungsweise unteren Ende des Bauloses gehen. Dazu Becker: „Was wir im Großen beim Gleisunterbau schon umgesetzt haben, folgt dort bei kleineren Baumaßnahmen.“ Wenn die drei neuen Brücken für sechs neue

Gleise – zwei davon für den Anschluss des Verschiebebahnhofes – über die A25 nach und nach errichtet worden sind, stellt Felbermayr die Anschlussbereiche her. Diese Arbeiten markieren dann das Finale des Auftrages.

Fordernde Arbeitszeiten

Ob im Güter- oder Personenverkehr, die ÖBB seien vorrangig ein Transportunternehmen, merkt Becker an. Das erfordere auch spezielle Planungsmaßnahmen der Bauarbeiten: „Wir sind mit bis zu 70 Mitarbeitern täglich im Einsatz“, berichtet Becker und fügt hinzu, dass täglich durchaus wörtlich genommen werden könne: „Die Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen erfordert zur Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs eine enge Abstimmung mit dem Auftraggeber.“ Damit begründen sich auch nahezu routinemäßig Einsätze zu Nachtzeiten, am Wochenende und an Feiertagen. „Das fordert unsere Mitarbeiter“, weiß Becker und ist sich im Klaren, dass dadurch auch das Familienleben der Kollegen oftmals hintangestellt werden müsse. Dennoch sei es aber auch eine „große Sache“, an so einem bedeutenden Infrastrukturprojekt mitwirken zu können. „Das motiviert“, ist Becker überzeugt und freut sich über den großartigen Baufortschritt. ■



Zu den Sicherheitsvorkehrungen im Bahnbau gehören auch entsprechende Schulungsmodule für die eingesetzten Mitarbeiter. Denn hier können auch routinemäßige Arbeiten schnell gefährlich werden.

Insgesamt werden rund 18.000 Quadratmeter Schallschutzwände mit Höhen von bis zu 5,5 Metern verbaut.



Alpine Herausforderung Startschuss für Sanierung der Luegbrücke

Mit fast zwei Kilometern ist die Luegbrücke bei Gries am Brenner der längste und wahrscheinlich imposanteste Brückenabschnitt der A13 Brennerautobahn. Anfang des Jahres hat der Felbermayr-Spezialtiefbau mit den ersten Maßnahmen für die Generalsanierung der Hangbrücke aus den 1960ern begonnen. Bis Sommer 2024 soll ein Betriebs- und Erhaltungsweg mit umfassendem Steinschlagschutz am Fuße der Brücke die dringend notwendige Generalsanierung ermöglichen.

Die Anlagenverhältnisse und die Brücke selbst stellen von jeher eine große Herausforderung in Sachen Betrieb und Erhaltung dar, das Bauwerk verläuft zu einem großen Teil entlang eines bis zu 50 Grad steilen steinschlaggefährdeten Hanges“, beschreibt Felbermayr-Bauleiter Markus Winkler die Gegebenheiten vor Ort, die auch für die Arbeiten am Instandhaltungsweg eine besondere Herausforderung darstellen.

Steinschlag gefährdet Bauarbeiten

„Das Gelände unterhalb der Brücke ist wegen Steinschlags großteils Sperrgebiet“, führt Winkler aus. Um also überhaupt mit den ersten Arbeiten an dem Weg beginnen zu können, waren vorab umfangreiche Steinschlagschutzmaßnahmen notwendig. Knapp acht Monate wurde dafür an der Einbringung eines rund 1.000 Meter langen und bis zu acht Meter hohen Steinschlagschutzzaunes direkt an der Böschung gearbeitet. Zudem wurde ein rund 2.000 Meter langer Abrollschutzzäun installiert und rund 5.000 Quadratmeter Felsvernetzung verbaut. Insgesamt 500 Helikopterflüge waren nötig, um Materialien sowie Gerätschaften in das

teils schwer zugängliche Gebiet zu bringen. Rund 20 Spezialisten des Felbermayr-Spezialtiefbaus waren für die Anbringung der Schutzverbauungen im Einsatz. Etwa 9.000 Laufmeter Felsnägel wurden in den Fels gebohrt, um die Sicherungsmaßnahmen im Hang zu verankern. Ein Drahtseilakt, den die erfahrenen Facharbeiter souverän meisterten.

Umfangreiche Baugrunderkundungen

Wichtiger Teil der Planung für die Generalsanierung stellen auch umfangreiche Baugrunderkundungen dar. „Wir bohren dazu an manchen Stellen in bis zu 130 Meter Tiefe“, erläutert Winkler und fügt hinzu, dass die Bohrungen im Abstand von je 30 Metern stattfinden. Über 50 Bohrungen geben Aufschluss über die Geologie und zeigen, welche Sicherungsvarianten für die Sanierungsarbeiten zu wählen sind.

Sukzessives Vorankommen

Es sei laut Winkler ein „Schritt für Schritt“-Vorankommen, mit sich stetig verändernden Gegebenheiten und dementsprechend neuen Anforderungen. Da direkt unter der Autobahnbrücke Sprengungen kaum



Vernagelte Spritzbetonwände sichern den Steilhang entlang des Weges. Dafür werden mittels Bohrgerät Bodennägel eingebracht.

möglich sind, wird das Gesteinsmaterial vor allem mit Hydromeißeln „bewehrten“ Baggern abgetragen. Die bis zu zehn Meter hohen Wegböschungen bei der Herstellung des Betriebs- und Erhaltungsweges, welcher entlang der bis zu 55 Meter hohen Brückens Pfeiler läuft, sind mit bis zu 30 Meter langen Stabankern und Mikropfählen zu stabilisieren. Die Wegböschungen im Steilhang werden indes mittels vernagelten Spritzbetonwänden gesichert. Dafür werden etwa 2.300 Kubikmeter Spritzbeton und 40.000 Laufmeter Nägel verbaut. „Mehr als die Hälfte des Weges ist bereits fertiggestellt“, erklärt Winkler ehrfürchtig vor den Leistungen seiner Mitarbeiter und ist zuversichtlich, dass dieser besondere Auftrag zeitgerecht zur Fertigstellung komme. Auch unfallfrei solle er bleiben. Mit umfangreichen Maßnahmen werde jedenfalls alles dafür getan. ■

Mit einer Stützhöhe von bis zu acht Metern können die Steinschlagschutzzaune bis zu 5.000 Kilojoule Fallgewicht entgegenwirken.





Der Felbermayr-Spezialtiefbau ist Wegbereiter für die Sanierung der über 60 Jahre alten Hangbrücke.

Steiler Job

Hochspannung mit Hochspannungsleitung

Ausgehend von 2.300 Metern Seehöhe errichtet der auch auf Leitungsbau in alpinem Gelände spezialisierte Felbermayr-Bereich für Tiefbau eine rund fünf Kilometer lange Hochspannungsleitung. Ergänzend zu technischem Know-how verfügen die Mitarbeiter auch über Kompetenz in der Umsetzung umweltrelevanter Vorgaben.



Dort arbeiten, wo andere keinen Fuß hinsetzen würden:

Die Felbermayr-Niederlassung in Spittal an der Drau wurde mit der 110 Kilovolt Energieableitung des neuen Pumpspeicherkraftwerkes in der Reißeck-Gruppe beauftragt. Mit Sommer kommenden Jahres sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

Der Verbund errichtet seit Juni 2021 am Reißecker Seenplateau auf 2.300 Metern das Kraftwerk „Reißeck II plus“, dessen Zugangsstollen neben einem ehemaligen Hotel beginnt. Das Kavernenkraftwerk im Inneren des Berges ergänzt das 2016 in Betrieb genommene Kraftwerk Reißeck II und nutzt den Höhenunterschied zwischen den beiden Mühldorfer Seen. Zwei Pump-turbinen mit einer Gesamtleistung von 45 Megawatt können bei Stromüberschuss erneuerbare Energie speichern und bei Mangel in Strom rückverwandeln.

Fünf Kilometer lange Baustelle

Eine rund fünf Kilometer lange Hochspannungsleitung wird den künftig im Pumpspeicherkraftwerk produzierten Strom ins Netz einspeisen. Sie beginnt in der Kaverne im Hochgebirge und führt ins Tal nach Kolbnitz auf 700 Metern Seehöhe. Im ersten Abschnitt von der Kaverne bis zur Bergstation am Schoberboden verlaufen die Stromleitungen im Tunnel beziehungsweise in Stahlrohren.

Anschließend werden Leerrohre in einer erdverlegten Künette in sehr steilem Gelände entlang des alten Schrägaufzuges von 2.200 Metern bis 1.500 Metern Seehöhe verlegt. Dieser Abschnitt hat es in sich, erfordert viel Expertise und Erfahrung. „Dort haben wir ein Gefälle von bis zu 45 Prozent“, beschreibt Ferdinand Wirnsberger, Niederlassungsleiter und setzt fort: „Selbst für unser sehr erfahrenes Personal ist es eine Herausforderung, sich hier jeden Tag sicher zu bewegen. Hier ist jeder Handgriff doppelt so anstrengend und das Wetter kann minutenschnell umschlagen.“

Eisenschirme gegen Steinschlag

Arbeitssicherheit wird großgeschrieben – um die Mannschaft beispielsweise vor Steinschlag zu schützen, werden in regelmäßigen Abständen Eisenschirme mit dem Helikopter aufgestellt und verankert.

„Die Herstellung der Kabelkünette ist hier sehr aufwendig und erfordert spezielle Fachkräfte“, weiß Wirnsberger und verweist auf spezielles Gerät: „Das harte Gestein wird mittels Felsfräse und Hydro-meißel mit vier gleichzeitig eingesetzten Schreitbaggern, welche mit Seilwinden gesichert sind, abgetragen.“



„
Erfahrung bei Arbeiten in alpinem Gelände ist für sicheres Arbeiten in diesem felsigen und steilen Gelände Voraussetzung.

Ferdinand Wirnsberger, Abteilungsleiter

Zugentlastung für Kabel

Doch mit der Rohrverlegung allein ist es nicht getan. Die zugfesten Kabelschutzrohre mit 16 Zentimetern Außendurchmesser werden alle 140 Meter unterbrochen und die Kabel auf Betonfundamenten befestigt. „Das ist aufgrund der enormen Steigung des Geländes erforderlich, da sich aufgrund des Gewichtes das Kabel in die Länge ziehen würde“, erklärt Wirnsberger. Jedes der 14 Fundamente misst 2,5 x 1,5 Meter und wird mit jeweils neun Erdnägeln im Untergrund verankert. Hubschrauber fliegen Arbeitsmaterial, Bewehrung und Beton nach oben.

Im mittleren Abschnitt wird die ehemalige Bahntrasse der Reißeckbahn genützt. Hier werden Kabelkonsolen auf einer Gesamtlänge von etwa 1.400 Metern montiert und das Kabel mittels Metallabdeckung geschützt. Es werden einige Wegdurchlässe ver-



An insgesamt 14 Betonfixpunkten wird das Kabel nach dem Kabelzug in der Steilstrecke fixiert.

größert und Rohr-Brücken errichtet. Im Talabschnitt erfolgt die Verlegung der Rohre großteils unter Gemeindestraßen bis zur Anschlussstelle in Kreuzeck. Die Querung der Mölltalbundesstraße erfolgt mittels grabenloser Spülbohrung.

Alles für den Naturschutz

Im steilen Gelände erfolgt die Rohrbettung mit aufbereitetem Material. Im Straßenbereich werden Datenkabel mitgelegt und die Bettung erfolgt auf Sand.

Generell dreht sich alles um den Naturschutz. „Der wird auf der gesamten Baustelle großgeschrieben. Der bestehende Humus oder die Rasensoden werden abgetragen, seitlich verpflanzt und wieder angedeckt. Auf allen steilen und sensiblen Flächen wird ein Kokosgewebe verlegt. Die Einsaat erfolgt mittels eigener Spezialsaat, welche auf die jeweilige Seehöhe abgestimmt ist“, berichtet Wirnsberger über ökologische Maßnahmen.

Im steinigen Hochgebirge seien die ökologischen Begleitmaßnahmen noch aufwendiger: „Hier werden die bestehenden Rasensoden, Humusflecken und Grasbüschel händisch abgetragen, seitlich gela-



Polier Markus Wieland gewährleistet mit seinen Kollegen die korrekte technische Ausführung des Bauvorhabens.

gert und nach den Grabungsarbeiten wieder an den ursprünglichen Ort verpflanzt.“ Das alles geschieht in enger Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht.

Derzeit sind auf der Baustelle 20 Mitarbeiter beschäftigt, nach der Winterpause sollen die Arbeiten im März 2024 wieder beginnen. Die Fertigstellung der Großbaustelle ist mit Sommer 2024 geplant. ■

Für die Aushub- und Schremmarbeiten im etwa 45 Grad steilen Gelände kommen Schreitbagger zum Einsatz.



Felbermayr beteiligt sich an niederländischem Binnenschiffverkehrsunternehmen

Seit dem 1. Oktober 2023 hält Felbermayr 50 Prozent der Anteile am niederländischen Binnenschiffverkehrsunternehmen Rijnmond Logistics Beheer BV mit Sitz in Papendrecht. Als Full-Service-Logistikdienstleister für Trockenmassengut ist das Unternehmen auf der Benelux-Rheinachse bestens etabliert. Der langjährige Partner des Felbermayr-Tochterunternehmens Haeger & Schmidt Logistics erweitert künftig das Angebot im trimodalen Verkehr.

Zwischen Haeger & Schmidt und Rijnmond besteht bereits eine langjährige Partnerschaft. „Aufgrund meines Vertrauens in das Management und des Wissens über die langjährige erfolgreiche Kooperation der beiden Unternehmen war es für mich eine klare Entscheidung, in Rijnmond Logistics zu investieren. Zudem hat mich ergänzend zur ‚positiven Chemie‘ auch das engagierte und professionelle Geschäftsgebaren des Unternehmens überzeugt“, resümiert Horst Felbermayr, CEO der Felbermayr Holding die Expansion in der Schifffahrtslogistik. Strategisch setzt Felbermayr damit auf die Erweiterung des trimodalen Verkehrsweges und eine weitere Diversifizierung bei den Ladegütern. Für Heiko Brückner als CEO von Haeger & Schmidt Logistics (HSL) ist die Beteiligung ein Vertrauensbeweis für zehn Jahre erfolgreiche Partnerschaft mit Felbermayr: „Wir freuen uns über die Entscheidung in Rijnmond Logistics zu investieren und damit den Ausbau der Haeger & Schmidt-Gruppe voranzutreiben. Das Team unter der Leitung von Cees van Putten stellt eine bedeutende Ergänzung für uns dar.“

Spezialist für Massenguttransporte in Benelux

Ausgehend von den Niederlassungen in Papendrecht, Schengen und Luxemburg verfügt Rijnmond Logistics über drei eigene Binnenschiffe, darunter zwei Koppelverbände sowie 20 fest gecharterte Schiffe. Zum Kerngeschäft des Binnenschiffverkehrslogistikers zählt vor allem der Transport von Trockenmassengut wie Getreide oder Mineralien. Jährlich befördert das Unternehmen mit 40 Mitarbeitern Schüttgut mit einem Transportvolumen von vier Millionen Tonnen über den Rhein, die Mosel und die Saar.



„Volle Kraft voraus“, war das Motto des Besuchs der künftigen Partner in der Felbermayr-Zentrale in Wels. V. l. n. r.: CEO Heiko Brückner (Haeger & Schmidt Logistics GmbH), CEO Cees van Putten – Managing Director (Rijnmond Logistics Beheer BV), CEO DI Horst Felbermayr (Felbermayr Holding GmbH), Gerrit Drenth – Managing Director (Rijnmond Logistics Beheer BV).

Gemeinsam auf Wachstumskurs

„Wir haben seit Jahren nach einem passenden Partner Ausschau gehalten, der unser Geschäft auf der Benelux-Rheinachse ergänzt. Jetzt können wir unsere Dienstleistungen in zwei Hauptrichtungen erweitern: Wir verbreitern unser Portfolio im Massengutbereich und stärken gleichzeitig unsere geografische Präsenz im Benelux-Raum“, freut sich Brückner auf die Zusammenarbeit. Insbesondere in den Fahrtgebieten auf dem Mittel- und Oberrhein können somit neue Dienstleistungen angeboten werden. Auch der Massenguthafen des Unternehmens in Antwerpen, in dem mit HSLB bereits stark auf den intermodalen Verkehr und Projektlogistik gesetzt wird, kann damit noch breiter aufgestellt werden.

Seit über 30 Jahren ist der Geschäftsführer der Rijnmond Logistics, Cees van Putten, in der Schifffahrtslogistik tätig. Auch er freut sich, unter dem Dach der Felbermayr-Gruppe das Wachstum seines erst fünf Jahre alten Unternehmens mit stabilen Marktbegleitern weiter vorantreiben zu können: „Durch die Partnerschaft mit Felbermayr und die enge Zusammenarbeit mit Haeger & Schmidt Logistics eröffnen sich neue Möglichkeiten und Synergien, um unseren Kunden noch bessere und effizientere Lösungen zu bieten.“

Beispielhaft dafür seien das HSL-Logistikzentrum in Duisburg mit beheizter Stahlhalle sowie die Felbermayr-Hafenterminals in Krefeld am Rhein, Linz an der Donau sowie in Albern/Wien.

Unter neuer Flagge „Themhof“ fährt für HSL

Anfang des Jahres kaufte und modernisierte Felbermayr für das Tochterunternehmen Haeger & Schmidt Logistics (HSL) einen bereits langjährig bewährten Koppelverband: die Geburtsstunde der „Themhof“.

Rund 180 Meter lang, 12 Meter breit, drei Meter maximaler Tiefgang: ein Motorschiff und ein Schubleichter, angetrieben von zwei Dieselmotoren mit je 1.800 Pferdestärken. Bereits seit 2006 ist die heutige „Themhof“, früher unter dem Namen „Norma“ bekannt, ein wichtiger Bestandteil des Liniendienstes für Containertransporte bei Haeger & Schmidt, kurz HSL genannt. Ende 2022 ergab sich die Gelegenheit, den Koppelverband vom ehemaligen Eigentümer zu übernehmen. „Wir freuen uns sehr, dass Felbermayr in den Ausbau unserer Schiffsflotte investiert. Die „Themhof“ hat sich bei uns schon in der Vergangenheit als Mietschiff bewährt, umso erfreulicher, dass wir sie nun unser Eigen nennen dürfen“, freut sich Maik Bastian, General Manager in der Division Intermodal bei HSL. Nach dem Ankauf wurde das Schiff von Felbermayr generalsaniert und mit dem neuen Namenszug versehen.

24/7-Dienst auf dem Wasser

Insgesamt betreibt HSL zwei Liniendienste per Bahn und drei Liniendienste per Schiff zwischen Rotterdam und Antwerpen sowie den Binnenterminals am Rhein. Die „Themhof“ ist auf dem Oberrheindienst eingesetzt und macht derzeit in 14 Tagen

eine Rundreise zwischen den Seehäfen und der Schweiz. Halt macht das Schiff an den Terminals in Lauterbourg, Straßburg, Kehl, Ottmarsheim, Basel und am letzten mit Schiffen erreichbaren Umschlagplatz des Rheins in Birsfelden. Damit ein „Rund-um-die-Uhr-Betrieb“ gewährleistet werden kann, bleibt die gesamte Crew, die neben zwei Schiffsführern und einem Steuermann noch drei



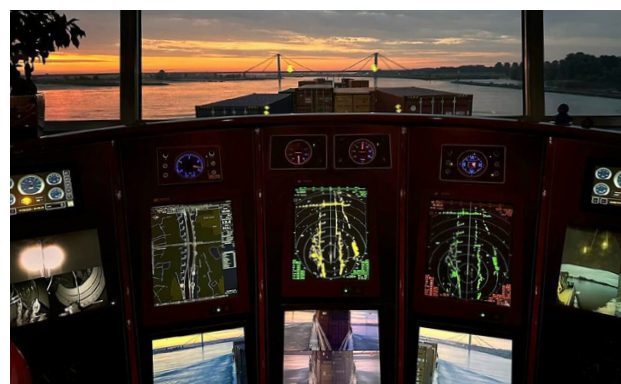
Die „Themhof“ hat sich bei uns schon in der Vergangenheit als Transportmittel zwischen Basel und Rotterdam bewährt.

Maik Bastian, General Manager

Besatzungsmitglieder umfasst, für die gesamten 14 Tage an Bord, ehe sie von der zweiten Besatzung abgelöst wird.



Imposanter als so manche Küche an Land: Der Wohnraum der „Themhof“ bietet viele Annehmlichkeiten.



Zahlreiche Messgeräte garantieren ein sicheres Manövrieren des 180 Meter langen Koppelverbands.

Das „Leben auf dem Wasser“ müsse man mögen, meint Bastian, doch bei der komfortablen und modernen Ausstattung der „MS Themhof“ sei das erträglich, fügt er hinzu.

Dosenpfirsich und Schwerschmelzschrott

Zu den Auftraggebern der „Themhof“ gehören die ganz großen Containerreedereien sowie Spediteure im Überseege­schäft. Das zeigt sich auch bei der Vielfalt der Waren. Beim Export zu den Seehäfen sind es vor allem Güter für die Industrie wie Holz, Papier, Schwerschmelzschrott, Maschinenteile, Druckplatten oder Klebstoffe. Während für den Import ins Hinterland allerlei rechtzeitig zu den Umschlagplätzen verfrachtet werden muss. „Da haben wir vom Dosenpfirsich über das Fitnessgerät bis hin zum Gullideckel wirklich alles mit dabei“, beschreibt Bastian.

FOTOS: HSL



SCANNEN

für ein Drohnenvideo der „Themhof“ bei den Umbauarbeiten in der Schiffswerft.



Theresa, Emma, Horst Felix – kurz „Themhof“. Das Schiff wurde nach den Namen der Kinder des Eigentümers Horst Felbermayr benannt.



Felbermayr-Bereichsleiter Marco Caruso und seine große Leidenschaft, das Bauen von Gitarren.

Chef am Tag – Gitarrenbauer bei Nacht

Marco Caruso über die Erotik von Gitarren

Seit einem Vierteljahrhundert ist Marco Caruso bei Felbermayr für gewichtige Erfolge in der Kranvermietung zuständig. Gemeinsam mit seinen Mitarbeitern gewährleistete er unter anderem den Stadionbau für die Olympischen Sommerspiele in Athen 2004 und stellte 2013 die passende Hebetechnik für die Errichtung des welthöchsten Aussichtsturms aus Holz am Pyramidenkogel in Kärnten. Und Holz hat es dem 58-Jährigen auch privat angetan – sein großes Hobby ist der Gitarrenbau.

Sich verwirklichen, das konnte der Leiter der Transport- und Hebetechnik in Klagenfurt, Marco Caruso, nicht nur in heuer 25 Jahren bei Felbermayr. Neben seiner Leidenschaft für die Welt der blauen Schwergutlogistik fertigt der Vollblut-Musiker seit mittlerweile sieben Jahren E-Gitarren aus den verschiedensten Hölzern. Aus der Langeweile des Winters geboren, kam ihm die Idee, sich in Eigenregie das Handwerk für sein geliebtes Instrument selbst beizubringen. Unzählige Handbücher, YouTube-Videos und ein paar „nicht so gelungene“ Gitarrenhälse später hielt er seine erste eigene Gitarre in Händen. Heute findet man

auf seiner Website mit dem klingenden Namen „Caruso Guitars“ 30 handgefertigte Unikate mit Namen wie „The Beast“, „Saphir“ oder „Heavy Emerald“. Für den „Informer“ gibt er Einblick in eine Geschichte voller Zufälle, Experimente und seine große Leidenschaft.

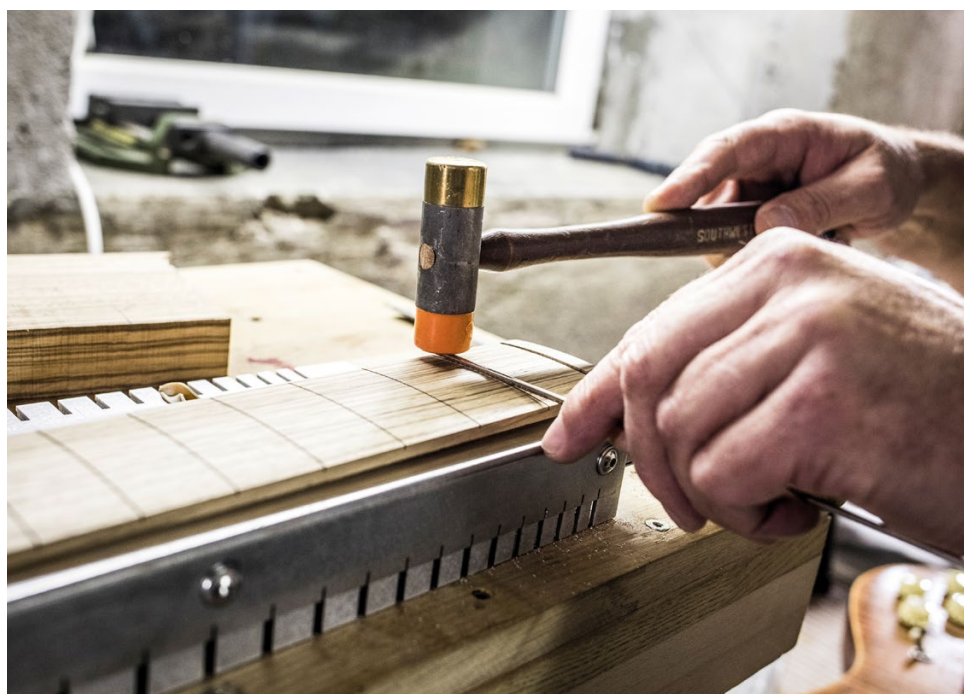
Informer: Seit wann spielen Sie E-Gitarre? Wie kam die Leidenschaft für das Instrument auf?

Marco Caruso: Ich kam zur Gitarre wie die Jungfrau zum Kinde. Alles begann mit einer Schulband, der eine spielte Schlag-

zeug, der andere Keyboard und, naja für mich blieb dann nur mehr die Gitarre übrig (lacht). Danach haben wir eine Band gegründet, in der ich zehn Jahre professionell gespielt habe.

Wie kam dann die Idee, das Instrument selbst zu bauen?

Caruso: Im Winter 2016 habe ich aus Langeweile meine alte Gibson aus dem Eck geholt, mit der ich eigentlich nie so wirklich zufrieden war. Was soll ich sagen, ich war wie ein Junger, der an seinem GTI herum-schraubt. Bei einer E-Gitarre schliff ich zum



Die Bünde werden in Stangenware gekauft – anschließend abgelängt, der Radius gebogen, abgerundet, abgerichtet und aufpoliert. Je Gitarre sind das etwa 20 Stunden Handarbeit.

Beispiel den Lack ab und bekam einen anderen Klang. Das hat mich fasziniert und ich habe mit der Recherche begonnen, mir „Tausende“ YouTube-Videos angesehen, Bücher gekauft und mich mit der Hardware befasst. Damit, warum und wie genau sich der Ton ändert. Als ich bemerkte, dass meine alte Gitarre auf einmal einen ganz neuen Klang hatte, war es um mich geschehen. Das Ende vom Lied war, dass ich so viel Know-how hatte, um selbst Gitarren bauen zu können.

Ein Handwerk im Alleingang zu lernen, das ist sicher nicht einfach, vor allem nicht bei einem Musikinstrument. Welchen Herausforderungen mussten Sie sich in den sieben Jahren stellen?

Caruso: Herausforderungen gab es einige. Der Gitarrenbau ist Millimeterarbeit. Vor allem beim Hals muss man besonders vorsichtig sein. Er bestimmt den Ton zu 80 Prozent und muss auf einen Zehntelmillimeter genau gesägt sein, damit der Ton stimmt. Es ist aber vor allem ein „Step by Step“-Lernprozess, der einem Spaß machen muss.

Für das Einbauen von Tonabnehmern und Reglern sind Kenntnisse in der Elektronik nötig.

Wie würden Sie sagen, bleibt man dabei? Wie behält man den „Drive“ bei, der einen auch nach Feierabend noch in die Werkstatt lockt?

Caruso: Nachdem ich auch Hobbymusiker bin, war es vor allem die Spannung. Wie würde mein eigenes Instrument klingen? Bei meiner ersten Gitarre, der „Genesis 2000“, kam dann einerseits der AHA-Effekt, bei dem, was gut gelungen ist und gleichzeitig die Neugier, was passieren würde, wenn ich eine Gitarre mit einer anderen Zusammensetzung bauen würde.



Mit welchen Materialien experimentieren Sie?

Caruso: Für den Körper und die Hälse der Gitarren verwende ich verschiedene Hölzer wie Ahorn, Rosenholz, Ebenholz oder Esche. Das Tonholz muss mindestens sieben Jahre getrocknet sein. Für eine Gitarre verwende ich zumeist vier verschiedene Sorten, bei denen vor allem der Schleifvorgang entscheidend für den späteren Klang ist. Interessanterweise klingt das Holz umso tiefer, je mehr man davon wegschleift. Für die Elektronik suche ich bei Herstellern auf der ganzen Welt und beim Leimen habe ich gemerkt, was für einen Unterschied es macht, wieder wie früher mit Knochenleim, anstatt mit industriell hergestelltem Holzleim zu arbeiten.

Sie haben also vieles dazugelernt, wenn Sie den Anfang Ihrer Gitarrenbaukarriere mit heute vergleichen. Was hat sich da bei Ihnen getan?

Caruso: Ich bin vor allem natürlich besser und schneller geworden. Bei der Genesis brauchte ich etwa 400 Stunden. Jetzt, wo ich gewisse Dinge bereits weiß, brauche ich nur mehr einen Versuch und deshalb nur mehr halb so lang wie früher.

Eine E-Gitarre ist oft der ganze Stolz ihrer Besitzer, was verbinden Sie als Gitarrenbauer mit Ihren E-Gitarren?

Caruso: Für mich ist eine Gitarre etwas Erotisches – beim Klang und von der Optik. Wenn man Musiker ist, weiß man wahrscheinlich, wovon ich spreche. Es ist die Emotion, die man dabei empfindet. Das gespielt wird und was dann dabei herauskommt. ■

Auch bei E-Gitarren komme dem Körper laut Caruso eine große Bedeutung in Bezug auf Klangbildung zu. Aber auch die Optik ist wichtig – um schon vor dem Finishen des Körpers einen Eindruck der Maserung zu bekommen, wird das Holz mit Alkohol „angefeuert“, also befeuchtet.



SCANNEN

um zu hören, wie „Caruso Guitars“ in einer Blues-Session mit Marco Caruso und Jörg Pfaffenzeller von der „Steam-Audio-Company“ klingen.





DI Horst Felbermayr freut sich gemeinsam mit Thomas Rettenegger (links) und Stefan Rettenegger (rechts) auf viele gemeinsame Erfolge.

Markenbotschafter Thomas und Stefan Rettenegger

Das Brüderpaar Thomas und Stefan Rettenegger aus dem Pongau im Salzburger Land zählt zu den größten Hoffnungen im österreichischen Kader der Nordischen Kombinierer. Nachdem Stefan schon in der vergangenen Saison mit dem gelben „F“ durch die Lüfte flog, folgt ihm jetzt auch Bruder Thomas.

Himmelblaue Helme mit der Aufschrift „Felbermayr“ werden künftig öfter über die Bildschirme der österreichischen Skifans fliegen und das möglichst weit, hoffen Stefan und Thomas Rettenegger – denn sie wollen hoch hinaus und das nicht nur in der Luft: In ihrer Disziplin, der Nordischen Kombination, also Skisprung und Langlauf, sind sie bereits auf dem Weg an die Spitze. Künftig immer mit dabei: ihr gemeinsamer Sponsor, Felbermayr. „Wir sind sehr glücklich über die Zusammenarbeit. Unser Ziel ist, dass die Leute uns sehen und sofort an Felbermayr denken“, erklärten die Brüder bei ihrem Besuch in der Felbermayr-Unternehmenszentrale Mitte Oktober. Mit Felbermayr verbinden die beiden außerdem viele gemeinsame Werte: „Mir sind die Kraftkammer und das vielfältige Angebot in der Kantine gleich ins Auge gesprungen. Auch das Konzept der Motion Heroes finde ich echt klasse. Sport und gesunde Ernährung spielen in unserem Leben eine zentrale Rolle, und das sieht man auch bei Felbermayr“, erklärte der 21-jährige Stefan, der neben seiner Karriere im Spitzensport auch ein Studium der Ernährungswissenschaften absolvieren möchte. Zeit für andere Dinge bleibt aber kaum, gestanden die beiden im Interview für den „Informer“. Für ihren Traum trainieren die beiden fast das ganze Jahr über – täglich.

„Wir nehmen uns einmal im Jahr eine Woche frei, ansonsten wird jeden Tag zweimal trainiert“, erklärte der 23-jährige Thomas, der bereits den Sprung in den Weltcup geschafft hat und nebenbei Informatik studiert.

Die Partnerschaft mit Felbermayr gibt ihnen nun die Sicherheit, sich weiterhin voll und ganz auf den Sport konzentrieren zu können und die bestmögliche Leistung aus sich herauszuholen. Horst Felbermayr freut sich, jungen Talenten diese Möglichkeit bieten zu können: „Die beiden sind sehr zielstrebig und haben das Potenzial, es ganz nach oben zu schaffen. Es ist mir eine Freude, sie auf ihrem Weg dorthin unterstützen zu können. „Neben ihrer Zielstrebigkeit zeichnet die Brüder, die sich selbst gerne ‚Die Rettis‘ nennen, vor allem aber auch ihre sympathische und bodenständige Art aus. Auch bei der abschließenden Frage nach ihren sportlichen Vorbildern bestätigt sich dieser Eindruck: „Roger Federer, er ist ein extrem guter Sportler und dabei immer noch auf dem Boden geblieben“, meinen die beiden.

Auf der Überholspur

Bereits im Alter von vier Jahren traute sich Stefan Rettenegger auf die Skisprungschanze. Mit 15 holte sich Thomas bei einem internationalen Schülerwettbewerb die

Bronzemedaille. Anfang 2020 stellten die beiden ihre außergewöhnliche Teamarbeit unter Beweis: In der Mannschaftswertung der Nordischen Junioren-Ski-WM holten die Geschwister den Sieg nach Österreich. Im selben Jahr sicherte sich Stefan sogar bei den Olympischen Jugend-Winterspielen Gold sowohl im Einzel als auch im Mixed-Team. Seither kennt ihre Karriere im nationalen und internationalen Wettkampf nur einen Weg – steil nach oben.

Während sich Stefan bei der WM der Nordischen Kombinierer Anfang des Jahres einen Podestplatz mit der Bronzemedaille sicherte, erreichte Thomas beim Weltcup in Estland den dritten Platz. Ihr klares Ziel für die Zukunft: sich im Weltcup etablieren.



FOTOS: MARKUS LACKNER, SKI AUSTRIA (2)



WASSERBAU

Kaufmännischer Bereichsleiter bei Domarin

Seit 1. Oktober ist **Benjamin Angermayr** Bereichsleiter des auf Wasserbau spezialisierten Felbermayr-Tochterunternehmens Domarin. Der 42-jährige Oberösterreicher startete seine Berufslaufbahn mit einer Lehre zum Bürokaufmann in einem international tätigen Baukonzern. Berufliche Erfahrung sammelte Angermayr bei verschiedenen Unternehmen in internationalen Bauprojekten im Industrie-, Tief-, und Tunnelbau. Zuletzt war der Vater eines Sohnes auch als kaufmännischer Projektleiter für den

Semmering-Basistunnel tätig. Im Laufe seiner Karriere lernte Angermayr die Felbermayr-Gruppe als wertschätzendes Unternehmen kennen. Für den Wechsel zu Domarin seien weiters aber auch die Gestaltungsmöglichkeiten bei Domarin sowie das spannende Aufgabengebiet im Wasserbau entscheidend gewesen. Privat schneidet Angermayr gerne die Kurven – und das mit dem Motorrad und auch auf Skiern, sofern der hohe Stellenwert der Familie das zulasse, merkt er an.



Mit Spaß und Freude beim Spatenstich.

MITARBEITERUNTERKUNFT

Spatenstich für Wohnheim in Wels

In den kommenden zwölf Monaten wird im Zentralraum von Wels ein Wohnheim für Felbermayr-Mitarbeiter errichtet. Insgesamt sind 73 Zimmer auf drei Geschossen geplant. Die Größen der Wohnungen

variieren von 19 bis 29 Quadratmeter. Die Wohnungen werden als temporäre Unterkünfte für auswärtige Mitarbeiter gebaut, verfügen über Park- und Grünflächen sowie einen Gemeinschaftsraum.

Das Besondere daran: Die qualitätvollen Unterkünfte werden unter fachlicher Begleitung von Professionisten durch Lehrlinge errichtet. Somit werden dabei sowohl Auszubildende gewerblicher Bereiche aus dem Hoch- und Tiefbau sowie Lehrlinge aus Bürobereichen zahlreich eingebunden und können praxisbezogen lernen.



Beim Bau des Wohnheims wirken Felbermayr-Lehrlinge der Berufe Hoch-, Tief-, und Betonbauer sowie Bürokaufmann und Bautechnischer Assistent aktiv mit.

Großer Dank den langjährigen Mitarbeitern

45
JAHRE

Birgit Körfer – Intermodal Assistant/Haeger & Schmidt Duisburg · **Petra Schlegel-Metzner** – Administration/Haeger & Schmidt Duisburg

40
JAHRE

Manfred Kunesch – Schwertransport/Wels · **Günther Trauner** – Schwertransport/Wels · **Martin Rindsfuser** – Inland Navigation/Haeger & Schmidt Duisburg

35
JAHRE

Edmund Kornfellner – Schwertransport/Wels · **Günter Kreutzer** – Schwertransport/Wels · **Ludwig Schaumberger** – Werkstatt/Hagn Osterhofen · **Jürgen Schleiss** – Abfallwirtschaft/Wels

30
JAHRE

Rudolf Benz – Wasser-, Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Horst Harald Budaker** – Tiefbau/Wels · **Manfred Knoll** – Stückgut/Wels · **Thomas Meyer** – Port Logistics/Haeger & Schmidt Duisburg · **Gerhard Muckenhuber** – Tiefbau/Wels · **Maik Otto** – Wasser-, Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Mario Rensch** – Stückgut/Wels · **Melanie Schmidt** – Inland Navigation/Haeger & Schmidt Duisburg · **Jürgen Steinbrecher** – Schwertransport/Wels · **Christian Wagner** – Tiefbau/Wels · **Martin Waizenegger** – Werkstatt/Hagn Osterhofen

25
JAHRE

Andras Belle – Montage/Wimmer Krefeld · **Robert Brugger-Schiefermüller** –

Werkstatt/Wels · **Marco Caruso** – Bereichsleitung/Klagenfurt · **Hans Eberl** – Werkstatt/Wimmer Sulzemoos · **Melanie Ehrhardt** – Intermodal/Haeger & Schmidt Duisburg · **Roland Fuchs** – Wasser-, Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Dragan Kantar** – ITB Linz · **Manuel Keßler** – Operating/Haeger & Schmidt Duisburg · **Uwe Kittler** – Montage/Wimmer Krefeld · **Martin Mayer** – Einbringung/Lanzendorf · **Ljubica Pocrnja** – Verwaltung/Lauterach · **Axel Rummel** – Intermodal/Haeger & Schmidt Duisburg · **Sandro Schieck** – Bereichsleitung/Hagn Osterhofen · **Reno Schur** – Wasser-, Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Wolfgang Schwarzgruber** – Schwertransport/Wels · **Jürgen Stütler** – Montage/Lauterach · **Monika Zehetmair** – Verwaltung/Wels · **Martin Zoidl** – Einbringung/Linz

20
JAHRE

Birgit Arthofer – Verwaltung/Wels · **Thomas Eberhard** – Montage/Wimmer Sulzemoos · **Markus Edlinger** – FST Salzburg · **Gregor Gajko** – Transport/Lanzendorf · **Josef Gschwandtner** – Schwertransport/Wels · **Uwe Haake** – Wasser-, Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Stefan Andreas Haferkorn** – Transport/Lauterach · **Thomas Henninger** – Bauleitung Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Robert Hierhold** – Bühne/Graz · **Stefan Hock** – Transport/Wimmer Sulzemoos · **Reimer Jacobs-Hansen** – Montage/Wimmer Sulzemoos · **Alexander Jambor** – Kran/Lanzendorf · **Burama Jarju** – Werkstatt/Wels · **Angelika Kaiser** – FST Salzburg · **Peter Klauser** – Kran/Lauterach · **André Kutscher** – Außenstelle Andernach/Haeger & Schmidt Duisburg · **Hans-Jürgen Leichtle** – Montage/Wimmer Sulzemoos · **Jozef Lörinc** – Kran/Košice · **Franz Mai** – Werkstatt/Wels · **Ingo Müller** – Transport/Lauterach · **Erich Odabas** – ITB Linz · **Claudia Peterleitner** – Projekt/Wels · **Johann Polzhofer** – FST Salzburg · **Carina Röblhumer** – Verwaltung/Wels · **Mag. Thomas Schimpfhuber** – Verwaltung/Wels · **Karl Thomas Schloffer** – Transport/

Graz · **Stefan Schörgendorfer** – Werkstatt/Wels · **Reinhold Stöckelmayer** – Stückgut/Wels · **Roland Turo** – Lager/Wimmer Sulzemoos · **Petar Vucic** – Kran/Lanzendorf · **Jessica Wilms** – Port Logistics/Haeger & Schmidt Duisburg · **Markus Winkler** – FST Stams · **BM Hans Wolfsteiner** – Wasserbau/Wels · **Johann Zeschner** – Tiefbau/Wels

15
JAHRE

Laszlo Balogh – Bühne/Lanzendorf · **Luboš Beňo** – Servicetechnik/Košice · **Berthold Berger** – FST Stams · **Helmut Besendorfer** – Schwertransport/Wels · **Josef Blazenec** – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels · **Dragan Capulovic** – Kran/Lanzendorf · **Elke Degenfellner** – Verwaltung/Wels · **Roland Eberhardt** – Kran/Graz · **Mijo Gagulic** – Werkstatt/Wels · **Mike Gritzner** – FST Salzburg · **Herbert Gruber** – Einbringung/Linz · **Sandro Grunwald** – Kran/Bautzen · **Guido Haag** – FST Stams · **Christian Erwin Hofbauer** – Transport/Graz · **Anton Holzschuster** – Kran/Graz · **Jörg Hubrich** – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels · **Zoran Ivanovic** – Niederlassungsleitung/Haag · **Tamás Juhász** – Hebeteknik/Bau-Trans Budapest · **Ermin Jusic** – MTA/Wels · **Jovan Kojic** – Tiefbau/Wels · **Štefa Král** – Werkstatt/Bratislava · **Danijel Kramar** – Verwaltung/Wels · **Mag. Michael Lehner** – Projekt/Wels · **Jörg Martin** – Werkstatt/Bautzen · **Stefan Mengel** – Wasser-, Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Ferdinand Milaczek** – Kran/Lanzendorf · **Milenko Novic** – Fuhrpark/Linz · **Stephan Ohrhallinger** – Tiefbau/Haag · **Manfred Ott** – Projekt/Wels · **Bernd Pugl** – Kran/Graz · **Suljo Samardzic** – Werkstatt/Wels · **Tanja Schlader** – ITB Linz · **Robert Schloffer** – Kran/Graz · **Denny Schöne** – Wasser-, Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Stefan Schulz** – Projekt/Wels · **Leopold Schweng** – Werkstatt/Lanzendorf · **Seval Smajlovic** – MTA/Wels · **Markus Stadler** – FST Stams · **Slavomir Stančík** – Fahrer/Košice · **Karl Unterwainig** – FST Salzburg · **Peter Varga** – Kran/Lanzendorf · **Barbara Weiss** – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels



Die himmelblauen Radprofis überzeugten auch 2023 mit neun Rennsiegen.

FOTOS: MARKUS LACKNER, RSW

22 PODESTPLÄTZE

Team Felbermayr Simplon Wels

Über 100 Renntage absolvierte das Welser Profi-Radteam in der vergangenen Saison. Diese dauerte von Februar bis Oktober. Herausragend waren die beiden Siege von Michael Kukrle bei UCI-Rennen in Polen an nur einem Rennwochenende, zusätzlich holte er einen Etappensieg bei der Friaul-Venetien-Rundfahrt 2023. Weiters musste sich Felix Ritzinger bei den Österreichischen Meisterschaften im Einzelzeitfahren nur knapp einem World-Tour-Profi geschlagen geben und holte den Vizemeistertitel. Zusätzlich konnte Shootingstar Emanuel Zangerle in einem packenden Finale heuer das Bundesligarennen in Wieselburg für sich entscheiden. Beeindruckend auch der Sieg von Daniel Federspiel beim City Hill Climb Salzburg, bei dem er sich gegen „Tour de France“ Hero Felix Gall durchsetzen konnte. Zahlreiche weitere Topplatzierungen und ein starker Auftritt bei der Österreich-Rundfahrt 2023 runden das intensive Radsportjahr ab.

In der kommenden Saison wird das Team Felbermayr Simplon Wels, unter dem zur Pierer New Mobility gehörenden Hersteller FELT, mit einem neuen Hauptsponsor in die Rennen starten. Der Vertrag wurde für mehrere Jahre abgeschlossen. Das Ziel ist in naher Zukunft der Aufstieg in höhere Radsportligen. Felbermayr bleibt als Co-Sponsor dem Welser Radteam erhalten.

LESEN UND GEWINNEN

Preisfrage: An welchem neuen Standort sind die Felbermayr-Tochterunternehmen Hagn Umwelttechnik und Domarin vereint?

Die richtige Antwort finden Sie in diesem Heft. Diese senden Sie bitte mit Angabe Ihrer Postadresse per E-Mail an: informer@felbermayr.cc. Einsendeschluss ist der 31. März 2024. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Beantworten Sie unsere Gewinnfrage – es warten 15 tolle Sachpreise auf Sie!

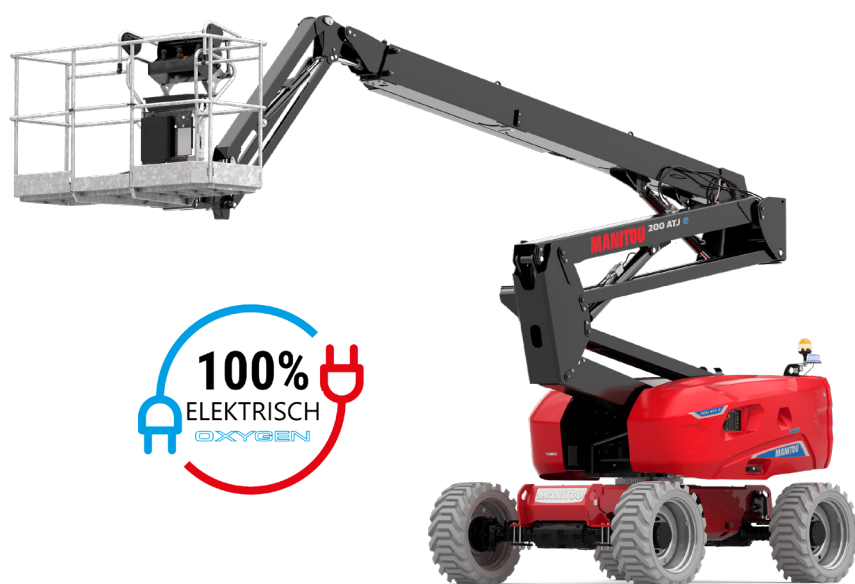


1. PREIS:
Felbermayr-Modell:
**GOLDHOFER
KESELBRÜCKE AUF
MAN TGX XXL**
im Maßstab 1:50.





**WENIGER
EMMISSIONEN,
MEHR
EFFEKTIVITÄT.**



200 ATJ*E*****

Mit der neuen ATJe Hubarbeitsbühne schöpfen Sie alle Möglichkeiten des Elektroantriebs voll aus – und das in MANITOU Qualität:

- Endlos drehbar
- Innen- und Außenbereich
- Bis zu -16% TCO-Reduktion*



Autonomie
2 Tage Betriebszeit



Aufladen
100% in 8 Stunden



4 WS / 4 WD



Scannen Sie diesen QR-Code oder besuchen Sie www.manitou.com und entdecken Sie die 200 ATJe

* Die Gesamtbetriebskosten können je nach Anwendung und Betriebsdauer der Maschine variieren.

 **MANITOU**
HANDLING YOUR WORLD