

«IM V-STIL» BRÜCKENRÜCKBAU MIT KRANGIGANT

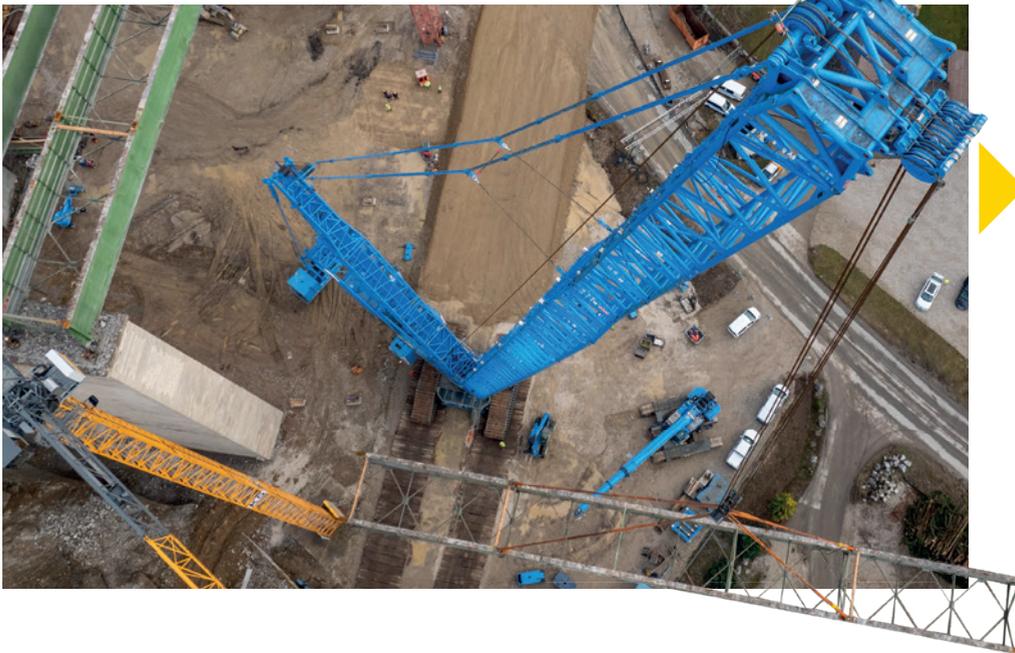


SCANNEN
und den 1.000-Tonnen-Kran
beim Brückenrückbau
erleben

WASSERBAU
Großaufgebot
für Großschifffahrt

ECHT HEAVY
Umschlag im
Schwergutterterminal

ZÜGIG
900-Tonnen-Eisenbahn-
brücke eingeschwommen



10

Ein „Heimspiel“ der großen Art vollbrachten Mitarbeiter der Felbermayr-Hebetechnik mit dem Rückbau der Aurachbrücke vor den Toren von Wels. Zum Einsatz gekommen war dafür ein 1.000-Tonnen-Kran mit 114 Meter langem Ausleger



14

Mit einem Großaufgebot war das auf Wasserbau spezialisierte Felbermayr-Unternehmen Domarin nach Wien gekommen. Gemeinsam mit der Abteilung Infrastrukturbau wurde dort eine 344 Meter lange Liegestelle an der Donau errichtet

22

900-Tonnen-Stahlbrücke durch und mit Engineered Solutions in Berlin eingeschommen



04 Meldungen – Aktuelles bei Felbermayr

16 „Lehrwerkstatt“ für Mitarbeiterwohnheim

18 800 Meter lange Förderbandbrücke für Stahlproduzenten errichtet

26 Industrietaucher für Kolk-sanierung im Einsatz

31 Neubau in Klagenfurt bezogen

32 Felbermayr-Schwergutterterminal Linz ist „Tor zur Welt“

36 Wiederholt erfolgreich: Felbermayr ist Top-Arbeitgeber

37 „Felbermayr-Sportwelt“ international erfolgreich

38 Angekommen: personelle Veränderungen bei Felbermayr



28

Tipps für sicheres Arbeiten mit Arbeitsbühnen



34

Fleißig wie die Bienen ist Felbermayr-Mitarbeiter Thomas Sillip im Beruf. Privat lässt er arbeiten



Editorial



”

Es gibt viel zu tun, auf den Baustellen der Gesetzgebung in Europa – nur leider bringen diese keine Arbeit, sondern gefährden sie.

Viele „Baustellen“

Sehr geehrte Damen und Herren,

Auf einer Baustelle sein und nicht arbeiten können, das ist frustrierend. Besonders, wenn man bereit ist, produktiv zu sein. Denn am Ende des Tages ist es die Leistung, nach der entlohnt wird.

Doch aktuell steuern wir in Europa angesichts vieler politischer Baustellen – verursacht durch zwanghafte Regulierungsversuche – auf eine solche Situation zu. Dazu gehören beispielsweise lange Verfahrensdauern bei Windkraftprojekten, das Aus für Verbrennermotoren und das zwanghafte Vorschreiben von Technologien. Das beeinträchtigt aktuell die Flexibilität und Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in Europa.

Auch nach Bemühungen der Politik zur Beschleunigung von Windkraftprojekten vergehen häufig immer noch mehrere Jahre bis gebaut werden kann. Hier scheint der gemeinsame Wille zur Energietransformation zu fehlen. Doch auch das seitens des Gesetzgebers vorgegebene Aus für Verbrennermotoren bringt die Wirtschaft schon jetzt ins Stottern und ist für viele Zulieferer spielentscheidend.

Emissionen allein am Auspuff zu messen, ist zu kurz gegriffen und wird deshalb auch als Grünfärberei bezeichnet. Und vergessen wir nicht, ohne die fossile Energie hätten wir den heutigen Wohlstand nicht erreicht. Zudem wird mit einem Aus für Verbrennermotoren eine über

Jahrzehnte erfolgreich entwickelte Technologie auf den Pannestreifen gefahren und chinafreundlichen Entwicklungen die Überholspur überlassen – Technologieoffenheit wäre das Gebot der Stunde.

Weiters ist die E-Mobilität für den Lkw-Verkehr derzeit nur schwer darstellbar – jedoch, wo möglich nutzen wir diese. So werden wir beispielsweise demnächst regionale Transporte im Verteilerverkehr mit E-Lastkraftwagen realisieren. Und auch für die Baustellen sind wir auf der Suche nach alternativen Energiequellen, um den Betrieb von Stromaggregaten zu reduzieren. Denn natürlich wird die Industrie auch in Zukunft ohne „Revolution“ nicht auskommen. Doch diese braucht „das Spiel der freien Kräfte“. Denn ein Übermaß an Regulierung zerstört die unternehmerischen Möglichkeiten, gefährdet den Wohlstand und somit Arbeitsplätze.

Doch wir hoffen, dass die Gesetzgebung ihre Baustellen im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit Europas umgestaltet und somit von strikten technologischen Vorgaben abrückt.

Somit wünsche ich Ihnen noch viele erholsame Sommertage und freue mich auf weiterhin gute Zusammenarbeit mit dem gemeinsamen Willen für eine erfolgreiche Energiewende.

Herzlichst,

DI Horst Felbermayr

Medieninhaber und Herausgeber: Felbermayr Holding GmbH · Voralpenstraße 4 · A-4600 Wels · Tel.: +43 5 0695-0 · www.felbermayr.cc · E-Mail: office@felbermayr.cc · **Für den Inhalt verantwortlich:** DI Horst Felbermayr · **Konzept:** Markus Lackner · **Redaktion:** Lucia Reinsprecht, Markus Lackner · **Layout:** Markus Weickinger · **Lektorat und Abverwaltung:** Theresa Enzenberger · **Gratis-Abo:** Sie beziehen den »INFORMER« noch nicht? Sie wollen ihn aber zweimal im Jahr gratis ins Haus geliefert bekommen oder für jemand anderen bestellen, dann besuchen Sie uns unter: www.felbermayr.cc/informer. Aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung sind alle Aussagen in diesem Dokument als geschlechtsneutral zu verstehen. **Drucklegung:** Juli 2024 · Alle Angaben ohne Gewähr und vorbehaltlich Änderungen sowie Druck- und Satzfehler. **Information zum Datenschutz:** Wenn Sie diese Publikation unaufgefordert und personalisiert erhalten, bedeutet dies, dass wir Sie aufgrund Ihrer beruflichen Tätigkeit als Interessent wahrgenommen haben. Die Datenverarbeitung erfolgt auf Grundlage unserer Datenschutzerklärung. Diese ist unter folgendem Link abrufbar: www.felbermayr.cc/datenschutz. Wenn Sie Ihr Gratis-Abo nicht mehr benötigen, können Sie es zum nächstmöglichen Zeitpunkt stornieren: Felbermayr Holding GmbH · Voralpenstraße 4 · A-4600 Wels · E-Mail: informer@felbermayr.cc · Telefon: +43 5 0695-0



Im Mai wurden insgesamt fünf Kolonnen vom Werk BETA SA Buzău in die OMV Petrom Raffinerie in Brazi de Sus, 70 Kilometer nördlich von Bukarest, transportiert. Das Transportgesamtwicht des größten, 88 Meter langen, Transports belief sich auf massive 463 Tonnen. Das Eigengewicht

der Ladung betrug 250 Tonnen. Um einen sicheren Transport mit optimierter Lastverteilung zu ermöglichen, kamen insgesamt 40 Achslinien zum Einsatz – bewegt durch eine Zug- und eine Schubmaschine. So konnten auch Brücken mit Gewichtsbeschränkungen überwunden werden.

GESCHMEIDIG UNTERWEGS Spezialtransporte in Rumänien

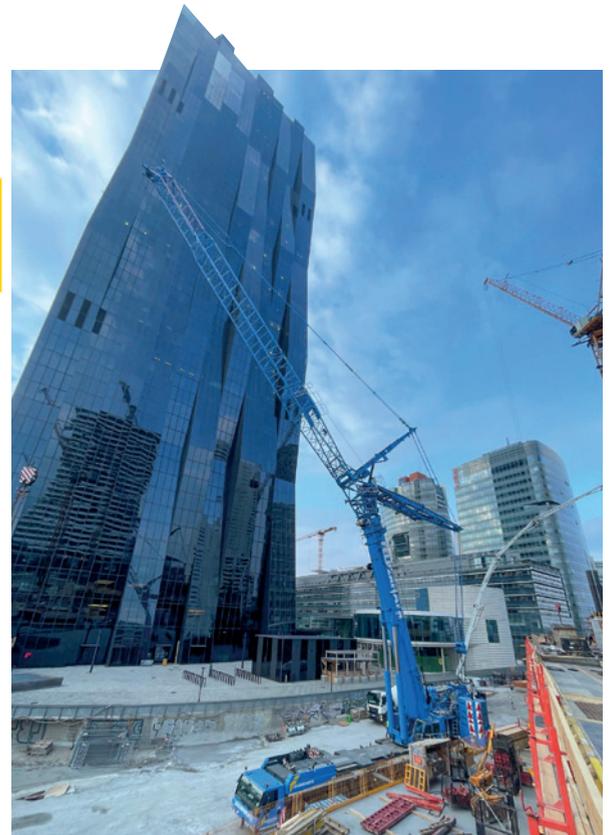
Aufgrund der Dimensionen des Transportes wurden über drei Monate verkehrslenkende Maßnahmen, wie zum Beispiel das Erweitern von Kurvenradien, geplant. Anschließend wurden die Transporte innerhalb von drei Wochen abgewickelt. Hierbei belief sich eine Strecke auf etwa 80 Kilometer.

KRANEINSATZ

Stahlträger für neuen DC-Tower eingehoben

Für den Bau des neuen „DC-Tower 2“ im 22. Wiener Gemeindebezirk wurde Felbermayr Anfang April mit den Hebearbeiten für insgesamt 20 Stahlträger beauftragt. Zum Einsatz kam ein LTM 1650, der auf der Tunneldecke des Kaisermühlentunnels positioniert wurde.

Für den Auftrag waren fünf Einsätze notwendig. Bei den ersten beiden konnte das Team der Felbermayr Transport- und Hebeteknik aus Lanzendorf ausschließlich mit dem auf bis zu 54 Meter Höhe ausziehbaren Teleskopausleger arbeiten. Bei den letzten drei Hüben musste aufgrund der Ausladung noch zusätzlich eine Wippe montiert werden. Der Zwillingbruder des „DC-Tower 1“ wird künftig auf 53 Stockwerken Platz für Wohn- und Büroflächen bieten.



HÖHENFLUG

Getriebetausch für Windkraftanlage in Ungarn



Für eine Windkraftanlage im ungarischen Janossomorja kam Ende vergangenen Jahres ein Mobilkran mit einer maximalen Traglast von 650 Tonnen zum Einsatz. Damit gelang es, ein rund 19 Tonnen schweres Getriebe im 115 Meter hoch gelegenen Maschinenhaus zu tauschen.

Der Liebherr-Kran vom Typ LTM 1650 war dafür mit 155 Tonnen Ballast ausgestattet. Die Konstruktionshöhe betrug 135 Meter. Für das Rüsten des Krans kamen ein 130-Tonnen-Hilfskran sowie ein Teleskopstapler zum Einsatz.



NEUER BEREICH Haus-Kanal-Service und Sanierung für Kommunen und private Haushalte

Anfang des Jahres startete Felbermayr mit einem neuen Service für Wartung, Reinigung und Sanierung von Kanälen und Rohren. Mit diesem neuen Bereich ergänzt Felbermayr das bereits bestehende Angebot der Kanalsanierung unter Michael Walzel jetzt auch auf kommunaler Ebene und für private Haushalte.

Mit hochmodernen Kamerasystemen sowie dem Einsatz neuester Technik führen die Experten Dichtheitsprüfungen sowie Reparatur- und Sanierungsarbeiten schnell, effizient und unkompliziert

durch. Neben der seit vielen Jahren bei Felbermayr praktizierten Technik des Kurzrohr-Relinings wird bei der nun neu hinzugekommenen Technik, der ebenfalls grabenlosen Kanalsanierung, ein mit Harz getränkter Schlauch in das schadhafte Rohr eingeführt. Dieser Schlauch härtet anschließend in nur wenigen Stunden aus und bildet zusammen mit dem Altrrohr ein neues stabiles Kanalsystem. Weiters gehören auch Saugereinheiten zum Equipment des neu geschaffenen Bereiches. Damit können beispielsweise Keller oder Garage nach

Hochwasser wieder wasserfrei gemacht werden.

Für dringende Fälle steht der neue Notdienst – das Haus-Kanal-Service von Felbermayr – auch an Sonn- und Feiertagen zur Verfügung.

Die Leitung dieses neuen Bereiches hat Brancheninsider Mario Stiegler übernommen. Vorerst ist Felbermayr mit diesen Services mit Standorten in Wien und Raab im Innviertel tätig. Das Angebot steht aber österreichweit zur Verfügung.

STEINHANDWERK Willkommen Casa Sasso

Mit Beginn dieses Jahres konnte Felbermayr ein Unternehmen im Gewerbe Steinhandwerk in der Unternehmensfamilie willkommen heißen: die Casa Sasso Steinmetz GmbH mit Sitz in Pucking. Das Unternehmen ergänzt mit über 30 Jahren Erfahrung bei Steinarbeiten im Innenbereich und Objektbau das Angebot der Professionisten für Pflasterungen im Außenbereich von West-Asphalt. Der für exklusive Arbeiten bekannte Betrieb beschäftigt 25 Mitarbeiter. Neben hochwertigen Arbeiten für private Haushalte zeichnete Casa Sasso vorrangig für Steinmetzarbeiten in öffentlichen Gebäuden sowie Büro- und Geschäftsbauten verantwortlich. Prominente Beispiele sind das Linzer Musiktheater oder die Plus City in Pasching bei Linz.

Als Leiter dieser als Abteilung geführten Firma konnte der 59-jährige Branchenkenner und gelernte Steinmetz Johannes Eder gewonnen werden. Eder war bereits von 1999 bis 2020 als gewerberechtl. Geschäftsführer und Prokurist bei Casa Sasso tätig und verfügt über 44-jährige Branchenerfahrung. Aus dieser Zeit kennt Eder auch das auf Pflasterungsarbeiten im Außenbereich spezialisierte Felbermayr-Unternehmen West-Asphalt. Für dieses hat er ebenso die Leitung übernommen. Operativ unterstützt wird er dabei vom langjährigen West-Asphalt-Mitarbeiter Rainer Bauer.



Niederlassungsleiter
Johannes Eder von
Casa Sasso



SPEKTAKULÄR Schwergutlogistik für Grazer Stadtverkehr

Mit dem spektakulären Aushub eines 64 Meter langen Brückenelements waren die Leistungen der Felbermayr Transport- und Hebetchnik Ende Januar das erste Mal mitten in Graz zu bestaunen. Zur Entlastung der Innenstadt soll bis Ende 2024 die 50 Jahre alte Tegetthoffbrücke fit für die Straßenbahn gemacht werden. Dafür wurde zunächst das bestehende Teilstück im Tandemhub von zwei 320-Tonnen-Autokranen ausgehoben. Nach der Fertigstellung des neuen Brückenelements Anfang April wurde Felbermayr auch für den Transport des 36 Meter langen Stahlträgers beauftragt. Dieser wurde in einem Nachteinsatz mittels 50-Meter-Sondertransport durch die Innenstadt zur Mur gefahren. Beim anschließenden Einhub konnte das neue Element sicher und präzise von zwei 650-Tonnen-Mobilkranen über der Mur platziert werden.



FELSENFEST Felssicherung am Walchensee

Um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer auf der Bundesstraße B11 zwischen Kochel am See und Wallgau zu gewährleisten, war der Felbermayr-Bereich FST Spezialtiefbau im Herbst 2023 und Frühjahr 2024 für Felssicherungsarbeiten unweit des Walchensees im Einsatz. Dabei wurde das Gesteinsmaterial des Katzenkopfes auf einer Länge von 800 Metern mit ca. 3.000 Quadratmeter Felsvernetzung und 420 Meter Steinschlagschutzzaun erfolgreich gesichert.

BÜHNE FREI Bedeutendsten Kirchenbau Salzburgs inspiziert

Für die Begutachtung der Kollegienkirche in Salzburg war Anfang Juni eine Lkw-Bühne mit 70 Metern Arbeitshöhe im Einsatz. Das von der Bundesimmobiliengesellschaft gemietete Gerät wurde im Zuge dessen auch für Reinigungsarbeiten eingesetzt. Aufgrund ihrer kompakten Bauweise und ihrem, in Relation, relativ geringen Einsatzgewicht von etwa 31 Tonnen, erfüllte diese alle Anforderungen des zuständigen Magistrats. Binnen eines Einsatztages musste die Arbeitsbühne nur zweimal umgestellt werden. Das war ausreichend um, durch den Statiker, alle notwendigen Positionen begutachten zu können. Für die Dauer des Einsatzes war der Universitätsplatz aus Sicherheitsgründen gesperrt.





SICHER UNTERWEGS

Neue Broschüre für Ladungssicherung erstellt

In Kooperation mit dem Sachverständigenbüro für Transporttechnik Cargo Saftytec und der Fahrtechnik des ÖAMTC veröffentlicht Felbermayr nach eineinhalb Jahren intensiver Ausarbeitung die Broschüre „Ladungssicherung für Spezialtransporte“. Ziel war es, das bisher in der Fachliteratur nur allgemein behandelte Thema praxisnahe zu vermitteln. Damit wurde, ergänzend zu den kontinuierlichen Maßnahmen der Fahrerfortbildung, ein weiteres Zeichen für eine sichere und effiziente Arbeitsweise im Straßenverkehr und auf Baustellen gesetzt. Auf über 90 Seiten bietet der in seiner Darstellung einzigartige Leitfaden anschauliche Fotodokumentationen und ausführliche Schritt-für-Schritt-Anleitungen. Neben der Fachliteratur zu allgemeingültigen Verladerichtlinien behandelt die Broschüre die speziellen Verladerichtlinien für Kranteile, Baumaschinen, Arbeitsbühnen und Stapler sowie die Ladegutsicherung kundenspezifischer Transporte. Dazu gehören beispielsweise die Sicherung von Beton- oder Maschinenteilen. Alle in der Broschüre enthaltenen Vorschriften wurden gemäß den aktuell gültigen gesetzlichen Bestimmungen der StVO, KFG, KDV, CMR, VbVG und des Strafrechts erarbeitet.



SCANNEN
und die Broschüre
downloaden.

ENGE PARTNERSCHAFT

Behältertausch in Košice

Über 15 Jahren begleitet die Felbermayr-Niederlassung in Košice das Unternehmen U. S. Steel Košice exklusiv mit Kran- und Transportdienstleistungen. Für die Erneuerung des Standorts wurde Anfang April ein neun Tonnen schwerer Behälter einer Chemeanlage mittels Sattelzugmaschine und Vierachs-Semtieflader transportiert und anschließend mittels 230-Tonnen-Mobilkran eingehoben.



NOTMASSNAHME NACH HOCHWASSER

Schiffsschleusen nach Nassbaggerungen wieder fit für die Schifffahrt

Mit dem Hochwasser im vergangenen Juni kam es zu mächtigen Sedimentablagerungen im Schleusenbereich der Österreichischen Donaukraftwerke. Dadurch wurde es beispielsweise beim Kraftwerk Abwinden/Asten in Oberösterreich notwendig, rund 20.000 Kubikmeter Sediment zu baggern und stromabwärts zu verklappen. Zuvor wurden beim Kraftwerk Aschach bereits 15.000 Kubikmeter freigebaggert.

Zum Einsatz gekommen waren dafür das Motorschiff „Horst Felix“ mit 64-Tonnen-Bagger sowie die selbstfahrende Klappschute Poldi. Dank einem Fassungsvermögen von 300 Kubikmetern, das entspricht rund 500 Tonnen Sediment, konnten die Arbeiten in zwei Wochen abgeschlossen werden. Die Ablagerungen in den Kraftwerken Jochenstein und Freudenau wurden durch das Felbermayr-Tochterunternehmen Domarin beseitigt.



GANZE SACHE Felbermayr integriert Arbeitsbühnen- vermieter SGL

Mit 1. Januar 2024 wurde die 2022 übernommene „SGL Arbeitsbühnen- und Staplervermietung“ vollumfänglich in die Felbermayr-Arbeitsbühnenvermietung integriert. Damit firmiert das Unternehmen nunmehr unter Felbermayr Deutschland GmbH überwiegend in der Metropolregion Hannover. Somit bietet Felbermayr in Deutschland an insgesamt elf Standorten ein „himmelblaues Portfolio“ an Arbeitsbühnen und Staplern zur Miete an. Mit den Standorten in Hildesheim, Goslar und Braunschweig sowie den Niederlassungen in Krefeld, Bautzen, Dresden, Görlitz, Kamenz, Spreetal, Markersdorf und Burghausen ist das ein umfangreiches Vermiet-Netzwerk mit mehr als 600 Mietgeräten.



SCANNEN
und weitere Infos zur
Integration bekommen.



AUSTAUSCH

Felbermayr auf Fachmessen Breakbulk Europe und Baukongress erfolgreich

Auch in diesem Frühjahr präsentierte Felbermayr seine Dienstleistungen in der Transport- und Hebeteknik und im Bau auf den beiden Branchen-Highlights. Mit der Teilnahme an der **Breakbulk Europe**, der weltgrößten Fachmesse für Projektladung und Schwergut, traf Felbermayr im Mai auf zahlreiches Fachpublikum aus 120 Ländern. Für den gezielten Austausch konnten Interessenten einen Termin bei den Experten von Felbermayr buchen. Dabei gab es spannende Einblicke in die Projekte der deutschen Töchter Haeger & Schmidt Logistics, HSW Logistics und Wimmer Maschinentransporte sowie der polnischen Tochter Best Logistics. Mit dabei waren auch Vertreter der niederländischen Experten von Rijnmond Logistics und des Joint Ventures PSA Breakbulk.

Ende April begeisterte der **Baukongress in Wien** mehr als 2.000 Teilnehmer. Der Felbermayr Bau präsentierte sich neben dem Flächengeschäft vorrangig als Nischenanbieter im Wasserbau sowie mit Baudienstleistungen in der Umwelttechnik. Ergänzend zum Angebot im Deponiebau fand auch der Felbermayr-Spezialtiefbau, im Sinne klimawandelbedingter Herausforderungen im Gebirge, großes Interesse.



HÖHEPUNKT MIT HEBETECHNIK

Glastausch auf
3.048 Metern Seehöhe

Mitte Mai führte ein zehntägiger Auftrag Mitarbeiter der Felbermayr-Standorte Thaur und Kaprun zur Bergstation des Gaislachkogels in Tirol. Im Auftrag der Bergbahnen Sölden wurden dort mittels Ladekran und Arbeitsbühne etwa drei Dutzend Glasscheiben des Gourmetrestaurants getauscht. Um die etwa 450 bis 600 Kilogramm schweren Scheiben bei den geforderten Ausladungen heben zu können, kam ein Ladekran mit 78.000 Metertonnen zum Einsatz – hebt 7,8 Tonnen auf 10 Meter. Das Montagepersonal konnte die Aufgaben dank Lkw-Bühne mit 36 Metern Arbeitshöhe sicher erledigen. Die etwa zwei-stündige Anreise auf die 3.048 Meter hoch gelegene Baustelle führte auf teils unbefestigten Straßen durch das Hochgebirge. Die Glasscheiben wurden aufgrund der im Vergleich zur unbefestig-



ten Straße geringeren Bruchgefahr mit dem Helikopter angeliefert. Notwendig wurde der Glastausch bei dem 2012 errichteten Gourmetrestaurants aufgrund des starken Wärmeeintrags. Die neuen

Glasscheiben verfügen über eine bessere Isolierung. Somit können Gäste des „Ice Q“ genannten Restaurants künftig bei Idealtemperatur beste Speisen bei ungetrübter Aussicht genießen.



RELINING

Wirtschaftliche Kanalsanierung
durch „Rohr-in-Rohr“-System

Bei Untersuchungen in einem mehr als 100 Jahre alten Kanalsystem in Wien wurde ein Sanierungsbedarf festgestellt. Um das vorhandene Betonprofil möglichst kostengünstig und zeiteffizient ersetzen zu können, wurde als Sanierungsverfahren das sogenannte Relining-Verfahren angewendet. Dabei wird in den bestehenden Kanal ein neues, geringfügig kleineres Rohr eingezogen. Das neue Rohr wird dafür über eine Montagegrube in den Untergrund gebracht und dort mittels Seilwinde eingezogen. Abschließend werden der Ringspalt zwischen neuem Rohr und Altbestand mit Verdämm-Mörtel hohlraumfrei verfüllt.

Aufgrund des speziellen Sanierungsverfahrens konnten die Arbeiten auf der etwa 1.000 Meter langen Strecke nach nur sechs Monaten im März beendet werden. Ergänzend zur geringen Bauzeit gehören auch kaum vorhandene Verkehrsbehinderungen zu den Vorteilen dieser Form der Kanalsanierung.



Brückenrückbau Krangigant und Litzenhubsystem im Einsatz

Vom Beginn des Projekts Anfang Februar bis zum spektakulären Nachteinsatz Mitte März versetzte der 1.000-Tonnen-Kran der Felbermayr Transport- und Hebetechnik zahlreiche Zuschauer in Staunen und erweckte auch medial großes Interesse. Um die Stahltragwerke der in die Jahre gekommenen Aurachbrücke zu demontieren, waren der Großkran und ein Litzenhubsystem im Einsatz.



Für das Ausheben der mittleren Brückentragwerke wurde der Raupenkran auch im Tal positioniert. Die Länge des Hauptauslegers betrug dabei 114 Meter.

Bereits bei der Montage Anfang Februar auf der Autobahn in Fahrtrichtung Wien zückten nicht wenige Schaulustige ihre Smartphones. Anschließend bekam auch die Presse davon Wind: „Auf der Westautobahn bei Regau entsteht Großes“ oder „Stahl-Monster schupft Brücken-Baustelle“ war kurz darauf in regionalen und überregionalen Medien zu lesen. Mit so viel Trubel habe er nicht gerechnet, erzählt der Projektleiter der Transport- und Hebeteknik, Michael Lehner. Die Aufregung um den „großen Blauen“ könne er aber verstehen: „Wir haben den LR 11000 normalerweise in Windparks oder in der Industrie im Einsatz. Einem derart großen Kran kommt man üblicherweise nicht so nahe“.

Die Dimensionen des „Hauptdarstellers“ sichtbar machte auch dessen Anlieferung und Montage: 50 Lkw-Ladungen sowie ein Rüstkran seien nötig gewesen, um ihn auf „seine Bühne“ zu bringen, erklärt Lehner weiter. Während der viertägigen Montagezeit suchten sich Interessierte sowie Presse die besten Plätze, um die ersten beiden Hübe neben der Autobahn live miterleben.

Drei Stellplätze

Während der rund vierwöchigen Einsatzdauer konnte dieser an drei verschiedenen Stellplätzen in unterschiedlichen Dimensionen bestaunt werden. Denn um die insgesamt 420 Meter langen Stahlträger, die über 60 Jahre über dem Aurachtal thronen, abzutragen, musste der Raupenkran zwei Mal seine

Position und Konfiguration ändern. Für den Hub der ersten beiden 70 Meter langen und 120 Tonnen schweren Elemente wurde der 1.000-Tonner mit einem 66 Meter langen Hauptausleger sowie 150 Tonnen Zusatzballast ausgestattet. „An jeder Position gab es durch unterschiedliche Längen und Gewichte der Brückenabschnitte sowie den dortigen Gegebenheiten auch veränderte Anforderungen, die wir mit einer entsprechenden Konfiguration bedient haben“, erläutert Lehner. Zur Vorbereitung des Projekts zählte somit nicht nur die technische Machbarkeit, sondern auch ein erheblicher logistischer Aufwand. So mussten im Vorfeld Routengenehmigungen

für die Sondertransporte über die Autobahn eingeholt sowie die Stellplätze auf der Autobahn und im Tal mit beengten Platzverhältnissen vorbereitet werden. Jeweils vier bis fünf Tage dauerte es, ehe der Krankoloss mit einem Eigengewicht von bis zu 1.500 Tonnen auf der nächsten Position wieder hubbereit gewesen war.

Für den zweiten Einsatz im Tal, unterhalb der Aurachbrücke, rüstete das Felbermayr-Team den Hauptausleger auf 114 Meter Länge auf. Vier Meter hohe und 70 Meter lange Brückenteile mit einem Gewicht von 170 Tonnen galt es hier sicher und präzi-



Jedes der beiden Hubseile des LR 11000 ist 1.450 Meter lang und wiegt etwa 7,4 Tonnen.

se zwischen den Turmdrehkränen von der ehemaligen Autobahn abzusenken. „Um die dafür erforderliche Drehung zwischen Wald, Gebäuden und Kränen zu meistern, mussten wir den Kran während des Hubs mehrmals neu ballastieren“, beschreibt der für die Koordination des Krans zuständige Supervisor Jan Kürner.

„Engineered Solutions“ bringt Litzenheber in Stellung

Man mag es kaum glauben, aber auch der LR 11000 hat seine Grenzen. Etwa dann, wenn sich ein Gebirgsfluss durch den Einsatzort zieht. Dass auch auf solche Anforderungen reagiert werden kann, sei das Besondere an der Felbermayr-Gruppe, lässt Michael Lehner wissen: „Innerhalb der Unternehmensgruppe arbeiten wir eng zusammen und können somit auf ein breites Spektrum an Know-how zurückgreifen.“ Die Lösung war ein Anruf bei den Spezialisten des Felbermayr-Bereichs Engineered Solutions in Krefeld. Ihr Spezialgebiet: Innovative Lösungen für die Schwergutbranche. Und auch hier zeigten sie wieder Ingenieurskunst auf – nicht nur sprichwörtlich – höchstem Niveau: Um die beiden betroffenen Brückenabschnitte mit jeweils 180 Tonnen und 65 Metern Länge abzusenken, installierten diese eine eigens für diesen Einsatz angefertigte Konstruktion: Auf vier Trägern je Seite wurden insgesamt vier Litzenheber mit einem Eigengewicht von jeweils einer Tonne und zwei Metern Höhe aufgebaut. Die Zugkapazität betrug insgesamt 400 Tonnen. „Die Planungszeit für dieses Projekt belief sich auf etwa drei Monate“, datiert Projektleiter der Engineered Solutions, Martin van der Pluijm und führt weiter aus: „Um die Konstruktion für den großen Showdown zu testen, haben wir den Vorgang in unserer Halle mit zwei 420-Tonnen-Pressen vorab simuliert“.

Ob die Eigenanfertigung auch unter den schwierigen Bedingungen am Einsatzort funktionieren würde, stellte sich Ende Februar heraus. „Für die Montage in dieser Höhe mussten wir in Arbeitskörben hochgefahren werden. Auf der Brücke war zudem gerade einmal Platz für ein Gerüst von zwölf Quadratmetern“, erläutert van der Pluijm die Herausforderung bei der Montage vor Ort und setzt fort: „Zunächst haben

Vom Kran nicht erreichbare Brückenteile wurden mittels eines eigens entwickelten Litzenhubsystems demontiert. Für Konzept und Umsetzung dieses technisch anspruchsvollen Meisterstücks war der Felbermayr-Bereich Engineered Solutions verantwortlich.



SCANNEN

und mehr über den Einsatz des Litzenhubsystems erfahren.



V. l. n. r.: Martin van der Pluijm, Mag. (FH) Michael Lehner, Jan Kürner

wir die Trägerkonstruktion gebaut und die Litzenheber mit den hängenden Litzen darauf montiert. Dadurch konnten wir mit den Trägern unter das Brückenteil, um dieses in unsere Litzenheber einzuspannen“. Um dafür zu sorgen, dass die Konstruktion nicht nach vorne kippt, wurden auf der Hinterseite zudem Ketten zum Abspannen montiert. Für den anschließenden vierstündigen Absenkvorgang seien die Brückenteile diagonal – nach oben verjüngend – abgetrennt worden, damit diese nicht stecken bleiben.

Showdown im Nachteinsatz

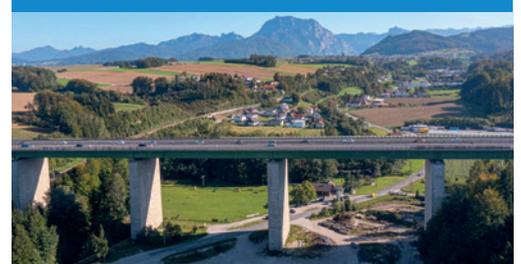
Zum Abschluss des Projekts kam es zu einem spektakulären Nachteinsatz. An der dritten und letzten Station erwartete das Team der Felbermayr Transport- und Hebetchnik die größte Herausforderung: Der unter dem letzten Feld verlaufende Bahnverkehr durfte nicht gefährdet werden. Deshalb belief sich das Zeitfenster für den Einsatz auf exakt vier Stunden. Von 23 Uhr bis 4 Uhr früh musste somit jeder Handgriff sitzen. Galt es doch, die beiden schwersten Teile mit jeweils 240 Tonnen und 72 Metern Länge behutsam aus ihren Widerlagern zu heben und auf der Autobahn wieder abzusetzen. „Dafür haben wir jeweils am Vormittag mit dem Anschlagen

begonnen“, schildert Kürner. Exakt eine Stunde vor Mitternacht wurde dann der Hebevorgang gestartet. Dafür machte der Raupenkran mit seinem 78 Meter langen Hauptausleger samt Brücke am Haken eine 180-Grad-Drehung.

Samstagfrüh, als der letzte Stahlträger sicher am ehemaligen Pannenstreifen abgesetzt wurde, war es dann geschafft. Michael Lehner zeigt sich zufrieden: „Jeder Hub hat letztendlich gut funktioniert. Die laufende Abstimmung mit dem Kunden klappte auf allen Ebenen hervorragend – ein

fordernder, aber schöner Einsatz vor der Haustür sozusagen“.

DIE AURACHBRÜCKE



Seit 1961 thront die mit 50 Metern höchste Brücke der Westautobahn über dem Aurachtal bei der Anschlussstelle Regau in Oberösterreich. Ihre Pfeiler wurden bereits vor dem Ersten Weltkrieg errichtet. Für den Rückbau der alten Fahrbahn wurden bereits im Vorfeld der Hubarbeiten die Fahrbahnpfannen abgetragen und die jahrzehnte alten Stahlträger freigelegt. Insgesamt wurden 2.200 Tonnen Stahl durch den LR 11000 abgetragen. Die beim Rückbau angefallenen Materialien werden überwiegend recycelt und wiederverwertet. Besonderes Augenmerk beim Projekt galt auch der Renaturierung. So werden beispielsweise etwa 4.000 Bäume neu gesetzt. Ende 2025 soll die Brücke mit einer Gesamtlänge von 600 Metern fertiggestellt sein.

Für das „Vorböhrn“ zum Einsetzen der Dalben kam ein besonders leistungsstarkes Bohrgerät zum Einsatz.

Wasserbau Großaufgebot für Großschifffahrt



SCANNEN
und mehr über die
Errichtung der
Anlegestelle sehen.

Im Auftrag von viadonau zeigten die Felbermayr-Tochter Domarin sowie der Felbermayr-Infrastrukturbau beginnend mit März geballtes Know-how im Erd- und Wasserbau. Um die öffentliche Lände Brigittenau II in Wien für die Großschifffahrt zugänglich zu machen, wurde eine neue, moderne Anlegestelle geschaffen. Anfang Juni konnten die Arbeiten erfolgreich abgeschlossen werden.

Im Zuge des Ausbaus der europäischen Binnenwasserstraßen rüstet auch Österreich in Sachen Wasserstraßeninfrastruktur nach. Aktuell gibt es in Österreich noch zu wenige adäquate „Rastplätze“ für Güterschiffe, weiß der Fachmann für Wasserbau bei Domarin, Martin Röche: „Wie bei den Lkw auf der Autobahn braucht es auch für den zunehmenden Güterverkehr per Wasserstraße entsprechende Pausenplätze“, meint der Experte. Durch die bedarfsorientierte Aufwertung der Liegestelle soll sowohl eine Entlastung für Besatzung als auch Umwelt geschaffen werden.

„Wir haben zwischen der Nord- und der Floridsdorfer Brücke eine 344 Meter lange Liegestelle bestehend aus 14 Stahlrohren mit einem Durchmesser von jeweils 1,22 Metern – sogenannte Dalben – zum Befestigen der Schiffe, zwei Pkw-Zufahrtsbrücken zur Pkw-Umsetzung sowie eine Fußgängerbrücke errichtet“, beschreibt Röche den Projektauftrag, der seitens Domarin Mitte April startete. Um den anlegenden Schiffen ein Abschalten der Dieselaggregate zu ermöglichen und damit Anrainer wie auch Umwelt zu entlasten, wurde zudem eine Versorgung mit Landstrom geplant. Die dafür notwendigen landseitigen

Bauarbeiten wurden bereits im März vom Team des Felbermayr-Tiefbaus erfolgreich abgeschlossen.

Anspruchsvolle Erdbauarbeiten

Da die neue Schiffsanlegestelle entlang eines stark frequentierten Treppelwegs liegt, wurde der Aushub für die insgesamt 800 Meter lange Leitungskünette für das Landstromkabel zu einer logistischen Herausforderung für die Felbermayr-Infrastruktur-Abteilung. Anstatt mit den sonst dafür üblichen Abtrags- und Manipulationsgeräten, mussten rund 1.300 Kubikmeter Material – aufgrund der beengten Platzverhältnisse –

in aufwendigen Arbeitsschritten manipuliert werden. „Wir hatten die Vorgabe, den Fuß- und Radverkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen“, berichtet Roman Richterschütz, zuständiger Bauleiter seitens Felbermayr und führt näher aus: „Wo wir normalerweise mit dem entsprechenden Transportgerät direkt von der Abtragsstelle weg – bezie-



”

Unser Schwerlastponton ermöglicht Arbeiten mit schwerem Gerät ganz wie an Land.

Martin Röche, Fachmann für Wasserbau

ungsweise zu der Einbaustelle hinfahren – mussten hier sämtliche Baustellen Transporte von und zu einem Zwischenlagerplatz am Baustellenanfang mittels Dumper entlang des Treppelweges erfolgen.“

Zudem mussten die Energieversorgungskabel auf die komplette Länge des Versorgungsbereiches – auf jeweils zwei Ebenen – in einem Stück verlegt werden, da keine Stückelung auf Abschnitte beziehungsweise zwischen den Kabelschächten möglich war. Die gesamte Leitungskünnette konnte erst nach Abschluss der Kabelarbeiten hinterfüllt werden. Mit den Asphaltierungsarbeiten im Künettenbereich und im Anschlussbereich zu den Pkw- und Fußgängerbrücken sowie den abschließenden Humusierungsarbeiten, zur Wiederherstellung des Urzustandes, fanden die Arbeiten schließlich ein erfolgreiches Ende.

Schwerlastponton im Einsatz

Mitte April startete dann das Team der Domarin-Gruppe mit ihrem wasserseitigen Einsatz. Dafür rückten die Wasserbauexperten aus Bayern mit ihrem Schwerlastponton „Kilian“ mit einer Tragkraft von 1.100 Tonnen aus. „Unser Superponton ist einmalig im süddeutschen Raum und speziell für besonders schwere Aufträge gemacht“, erläutert Röche. Eine schwimmende Plattform der Superlative: 82 Meter lang und 11,40 Meter breit, innen massiv mit Stahl verstärkt. Wenn nötig, steht die Plattform

Die Stahlrohre für die Anlegedalben wurden mehr als zehn Meter in die Gewässersohle gerammt.



auf insgesamt vier mächtigen Hydraulikstelzen, die jeweils 200 Tonnen stemmen können. Damit habe das Team von Domarin die Möglichkeit, wasserbauliche Maßnahmen mit schwerem Gerät, ganz wie an Land, durchzuführen, erzählt Röche.

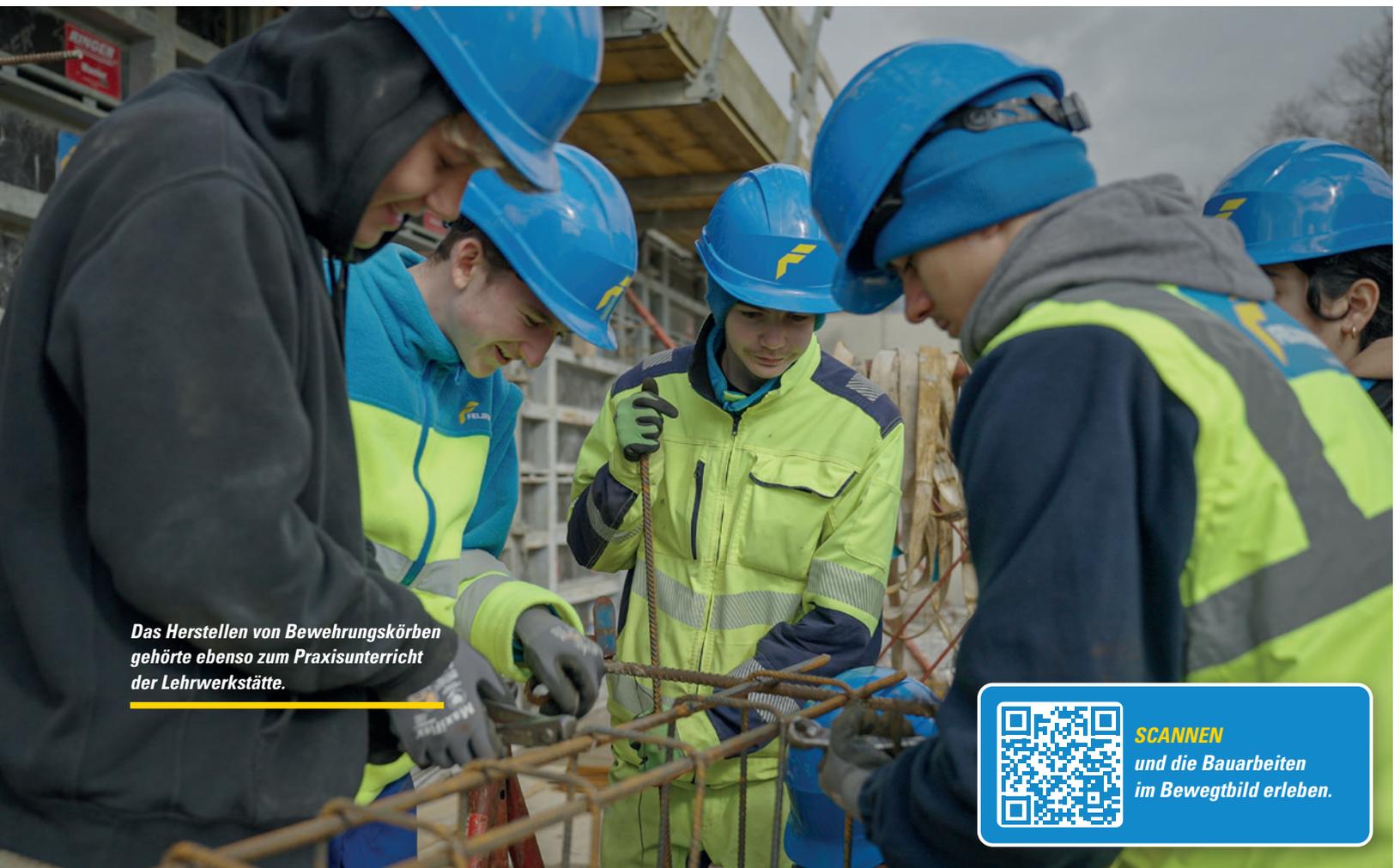
150-Tonnen-Bohrgerät

So konnten die Experten mittels 150 Tonnen schweren Bohrgeräts zunächst eineinhalb Meter breite Bohrungen gut zehn Meter unter die Donaurohle abteufen. In weiterer Folge wurden 16 Tonnen schwere und 15 Meter lange Stahlrohre für die Anlegedalben mittels eines 230-Tonnen-Seilkranes und 708 Kilowatt starker Vibrationsramme in den Boden getrieben. „Bei diesem Arbeitsschritt müssen wir die Maschine fast jede Minute anhalten, um eine positionsgenaue Einbringung zu gewährleisten“, schildert Röche.

Ihren Abschluss fanden die Arbeiten von Domarin schließlich Ende Mai. Mithilfe des längsseitig am Superponton „Kilian“ gekoppelten Montage-Pontons „Domarin 2“ und des 230-Tonnen-Seilkranes von Liebherr mit der Bezeichnung „HS895“ wurden sowohl die 400 Kilo schweren Dalbenkopfplatten als auch die beiden Pkw- und Fußgängerbrücken montiert. „Mithilfe unserer beiden 82 Meter langen und gut elf Meter breiten Deckpontons konnten wir gleichzeitig die Vormontagearbeiten der Brücken und auch das Festschweißen der Dalbendeckel durchführen“, schildert Röche und beschreibt den Abschluss der Arbeiten: „Anfang Juni haben wir mit der Montage der Landstromkästen und dem Stromanschluss auf den Pkw-Brücken unsere Arbeit erfolgreich beendet“. Endgültig für die Schifffahrt freigegeben wird die Anlegestelle erst nach Sicherstellung der Stromversorgung und Abnahme durch die oberste Schifffahrtsbehörde (OSB).

Mitarbeiterwohnheim Top-Arbeit von Lehrlingen

In nur sechs Monaten realisierte der Felbermayr-Hochbau im Norden von Wels den Rohbau für ein Mitarbeiterwohnheim mit 76 hochwertigen Einheiten. Das Besondere daran: Die Arbeiten wurden unter maßgeblicher Beteiligung von Lehrlingen beziehungsweise Auszubildenden der Bereiche Hoch- und Tiefbau realisiert. Ende April war der Rohbau fertiggestellt.



Das Herstellen von Bewehrungskörben gehörte ebenso zum Praxisunterricht der Lehrwerkstätte.



Selbst Hand anlegen und am Ende des Tages wissen, was man gemacht hat, das war eine wertvolle Erfahrung für die zwölf am Bau beteiligten Lehrlinge. Konkret waren bei den Bauarbeiten die Lehrberufe Hoch-, Tief- und Betonbau, Bürokaufmann/-frau, Bautechnische Assistenz sowie Vermessungstechnik und Pflasterer beteiligt. „Diese Lehrwerkstatt ist eine hervorragende Möglichkeit, dass alle gemeinsam Kenntnisse vertiefen und gemeinsam an einem Werk für eine gemeinsame Zukunft arbeiten“, hebt Bau-Geschäftsführer Stefan Hielle hervor. Zudem bietet diese Form der maximal praxisorientierten

Ausbildung auch die Möglichkeit, junge Menschen zu Teamplayern werden zu lassen.

Mit Freude dabei

„Das hat voll Spaß gemacht“, sind sich die Lehrlinge aus Büro- und Handwerksberufen einig. Hoch- und Betonbau-Lehrling Max konkretisiert: „Für mich war positiv, dass ich in der Lehrwerkstatt auch mit Ziegel in Berührung kam und mauern konnte“. Für Medina, die im zweiten Lehrjahr bautechnische Assistentin lernt, war es vor allem toll zu erleben, dass alle Lehrlinge zusammenkommen: „So konnten wir auch voneinander

lernen“. Doch nicht nur auf der Baustelle konnten die angehenden Fachkräfte ihre Kenntnisse vertiefen, auch Exkursionen zu Lieferanten begeisterten. So bekamen die Jugendlichen beispielsweise auch Einblicke in die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Schalungssysteme bei einem Hersteller.

Lehrlingsbeauftragte Christine Wimmer und Bauleiter Robert Grundner begannen im Vorfeld das umfangreiche Projekt vorzubereiten und zu planen. Die Challenge zu Beginn war, die Termine mit den Mitwirkenden zu koordinieren.: „Beginnend mit den Eltern haben wir zunächst alle



Das Felbermayr-Mitarbeiterwohnheim im Zentrum von Wels bietet Platz für 76 hochwertige Wohneinheiten.



V. l. n. r.: Bauleiter Ing. Robert Grundner, Lehrlingsbeauftragte Christine Wimmer, Polier Jasmin Zulkic



Medina, Erma, Jakob, Stefan und Max, bewiesen zusammen mit anderen Freude auf der Baustelle.

Bauleiter, Führungskräfte, Ausbilder und Lehrlinge über das Vorhaben informiert“. Grundner hat es sich zur Aufgabe gemacht, den angehenden Bauprofis so viel Praxis wie möglich zu vermitteln. So hat er beispielsweise bereits fertige Pläne nochmals überarbeitet und Beton durch Ziegelwände ersetzt. Denn Ziegel sei im Industriebau, wie wir ihn vorrangig machen, eher selten im Einsatz, doch auch das sollen unsere Lehrlinge können. Polier Jasmin Zulkic begegnete dem Praxis-Vorstoß der Lehrwerkstatt zunächst mit Skepsis: „Beim Gedanken an die Sicherheit auf der Baustelle hatte ich Bedenken, das in die Praxis umsetzen zu können, doch dank guter Vorbereitung und der Einteilung in Gruppen mit Teamleadern hatten wir schnell gute Lösungsansätze“. Die Teamleader hierzu wurden ebenfalls von Lehrlingen gestellt. Max war einer von ihnen. Seine Erfahrung: „Manchmal ist es schwierig, die Leute zu motivieren“, ob er tatsächlich einmal Führungsverantwortung übernehmen wolle, wisse er noch nicht. Zunächst gelte es aber ohnehin, erst einmal die Ausbildung abzuschließen.



”

In der Lehrwerkstatt werden junge Menschen zu Teamplayern.

Bmstr. Dipl.-Ing. Stefan Hielle, MBA, Geschäftsführer

Zügige Bauarbeiten

Beginnend mit den Erdarbeiten im November des vergangenen Jahres gingen die Bauarbeiten rasch voran. So waren bis zum Jahreswechsel bereits der Keller und die Bodenplatte des Obergeschoßes mit einer Größe von 300 Quadratmetern fertiggestellt. Anfang des Jahres folgten die Schalungs- und Betonarbeiten für das Erdgeschoß. Bereits Ende April war der Rohbau für das zweite Obergeschoß fertiggestellt und der

Innenausbau konnte beginnen. So waren im Juni beispielsweise Lehrlinge aus den Bereichen Hochbau mit den Trockenbauern der Felbermayr-Tochterfirma Phon Akustikbau auf der Baustelle im Einsatz. Das sei ein wichtiger Aspekt dieser Lehrwerkstatt: „Wir wollen unsere künftigen Fachkräfte zu Baustellenallroundern werden lassen“, sagt Hielle und fügt hinzu: „Mir ist es wichtig, dass beispielsweise der Hochbauer die Arbeit des Trockenbauers versteht und ihm so die Arbeit erleichtern kann. Die Fertigstellung ist für Herbst 2024 geplant – auch da werden die Lehrlinge, genauso wie beim Aufbringen des Vollwärmeschutzes bei der Außengestaltung mitarbeiten.“

Ob einer der Lehrlinge – nach seiner Ausbildung – auch eine der 76 hochwertigen Wohneinheiten, die ab Jänner kommenden Jahres für auswärtige Mitarbeiter zur Verfügung stehen werden, ist noch nicht in Stein gemeißelt, dass diese Form der Lehrwerkstatt jedoch ein solides Fundament für die Zukunft angehender Bauprofis bildet, ist Tatsache. Welches Bauprojekt das nächste sein wird ist noch ungewiss. Hielle dazu: „Schau’n wir mal“.

Kolossal Kranduett für neues Elektrostahlverfahren

Seit Anfang vergangenen Jahres verantwortete die Felbermayr-Kranvermietung Linz das Positionieren von Komponenten für die neue, rund 800 Meter lange Förderbandbrücke am voestalpine-Standort in Linz. Zum großen Finale kam es Anfang des Jahres. Unter Einsatz des 1.000-Tonnen-Raupenkrans und eines 300-Tonnern wurden in einem spektakulären Tandemhub die letzten drei Elemente eingehoben.







Mit dem SPMT wurden die vormontierten Segmente der Förderbandbrücke unter den Kränen in Hubposition gebracht. Bei Längen von bis zu 62 Metern brachten die insgesamt sieben Elemente maximal 180 Tonnen Einzelgewicht auf die Waage.

Bis 2027 wird der weltweit tätige Stahl- und Technologiekonzern rund 1,5 Milliarden Euro für die technologische Umstellung auf eine „grüne“ Stahlproduktion investieren. Im Rahmen des Programms „greentec steel“ wird die voestalpine in einem ersten Schritt ab 2027 die bestehende kohlebasierte Hochofentechnologie durch eine grünstrombetriebene Elektrolichtbogenofentechnologie ersetzen und damit die CO₂-Emissionen um bis zu 30 % reduzieren. Zur Schaffung der dafür benötigten Infrastruktur wurde am künftigen Standort mit den Bauarbeiten begonnen. 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 LD-Tiegel und den Elektrolichtbogenofen versorgen. Mit dem Einsatz zahlreicher Mobil- und Raupenkrane mit bis zu 1.000 Tonnen Traglast und Hakenhöhen bis zu 160 Metern war Felbermayr zur Errichtung der Förderbandbrücke das ganze Jahr über am Gelände der voestalpine tätig.

Arbeiten bei laufendem Betrieb

Das geschäftige Treiben am Gelände eines großen Stahlproduzenten in Ös-

terreich 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. Dafür wurde gut koordiniert und nach den Hüben zügig wieder abgebaut.

Auftakt mit 800-Tonnen-Raupenkrane

Stark genug, aber trotzdem platzsparend. Mit diesen Anforderungen ging das Team rund um Projektleiter Michael Maier-Bauer Ende 2022 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-Kraftpaket LR 1750 Anfang Februar in die Höhe. 50 Lkw-Ladungen und vier Tage Rüstzeit waren allein für seinen Aufbau notwendig.



V. l. n. r.: Projektplaner Berat Ibraimi, Einsatzleiter Karl Berghuber und Projektleiter Michael Maier-Bauer

„Dafür hatten wir gerade so Platz“, berichtet Maier-Bauer. In Absprache mit dem Betrieb wurden kurzzeitig ein Ladegleis sowie eine interne Zugverbindung gesperrt. Weniger Herausforderung als Routine waren dann die neun Schwerhübe für den ersten Abschnitt der Brücke. Beinahe mühelos schwebten die bis zu 50 Tonnen schweren Elemente am Haken des Raupenkrans an ihren Bestimmungsort. Somit konnte der erste Abschnitt binnen zwei Wochen erfolgreich abgeschlossen werden.

Tandemhübe mit Mobil- und Raupenkranen

Für den längsten Abschnitt mit 400 Metern Gesamtlänge arbeitete 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 (aus dem engl.: 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 Hebetchnik umsteigen“, berichtet Maier-Bauer weiter. Somit kamen vier weitere Mobil- und Raupenkranen mit Hakenhöhen bis zu 43 Metern und 800 Tonnen maximaler Traglast zum Einsatz. Mit einem LR 1300 – Raupenkran mit fix angebautem 62 Meter langem Teleskop – und einem LTM 1800 mit 204 Tonnen Ballast, wurde der Einsatz Ende Oktober vorerst beendet.

Millimeterarbeit mit 1.000-Tonner

Zum großen Finale für die Förderbandbrücke stellte das Felbermayr-Team Anfang des Jahres die beiden Kranschwergeichte 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 Bestandsstahlwerk in 48 Metern Höhe zu positionieren, wurden die ersten beiden Elemente mit den beiden Kranen in Position gebracht und montiert. Den finalen Hub erledigte der LR 11000 im Alleingang mit einem 96 Meter langen Gittermastausleger und gesamt 570 Tonnen Ballast. Dabei wurde das letzte Teilstück mit einem Gewicht von 42 Tonnen auf eine Höhe von 48 Meter, 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“, berichtet Maier-Bauer. Anfang April wurde die neue Förderstrecke in Betrieb genommen. Nach der Demontage der alten Brücke im Frühsommer wurden dazu begleitend auch weitere nicht mehr benötigte Anlagen demontiert – um Platz zu schaffen, für den neuen Elektrolichtbogenofen und die Erweiterung des Stahlwerks zum Hybrid-Stahlwerk. ■



Das erfolgreiche Zusammenwirken von Mensch und Technik in bis zu etwa 50 Metern Höhe bedurfte auch umfassender Sicherheitsvorkehrungen und deren Einhaltung.



FOTO: KEES KOMPIER



Bahnbrechend 900-Tonnen-Stahlbrücke eingeschwommen

Durch passgenaue Zusammenarbeit aller technischen Disziplinen des Felbermayr-Bereiches Engineered Solutions konnte Ende vergangenen Jahres die 900 Tonnen schwere und 67 Meter lange Eisenbahnverbindung Berlin-Dresden sicher und präzise über dem Teltowkanal positioniert werden. Die größte Herausforderung stellte dabei das Einschwimmen der Brücke auf einem eigens angefertigten 15-Meter-Gerüst dar.



Mit dem Ausbau der „Dresdner Bahn“ will die Deutsche Bahn den Eisenbahnknoten Berlin entlasten und kürzere Fahrzeiten in Richtung Dresden sowie zum Flughafen Berlin Brandenburg ermöglichen. Um ein weiteres Etappenziel zu dessen Fertigstellung 2025 zu erreichen, wurde der Felbermayr-Bereich Engineered Solutions mit dem Einschub einer neuen zweigleisigen Stabbogenbrücke im Berliner Stadtteil Tempelhof betraut.

Eineinhalb Jahre Planung

Als im Mai 2022 der Projektauftrag auf dem Tisch lag, war klar, dass hier viel Manpower und viel an Equipment benötigt werden würde. Um den Stahlkoloss über dem 30 Meter breiten Teltowkanal zu positionieren, bestand die Herausforderung einerseits im Verschieben des Schwergewichts über die 20 Meter lange Vorlandbrücke, dem Einschwimmen über den Teltowkanal in einer Höhe von 17 Metern und einem Winkel von 42 Grad gemessen zur Achse der Brücke sowie dem Anschluss an das Widerlager, welches noch einmal 25 Meter vom Ufer entfernt liegt. „Dieses Projekt erforderte unser gesamtes Know-how und wurde erst durch eine Kombination aller unserer technischen Disziplinen möglich“, gibt Engineering-Manager von Engineered Solutions, Roel Aarts Einblick in die Projektplanung. Dass der Auftrag für den Verschieben der Teltowkanalbrücke ein besonders anspruchsvoller werden würde,



Im Heavylift-Engineering gibt es nur selten wiederkehrende Montageprozesse mit standardisierten Installationsabläufen. Deshalb erarbeiten wir für jeden Auftrag individuell angepasste technische Lösungen.

Roel Aarts, Engineering Manager

zeigte sich auch in der Planungsdauer: Rund eineinhalb Jahre wurde dafür an den Plänen geschmiedet und an den dafür geeigneten Konstruktionen getüftelt. Schlussendlich stand im August der Plan fest und die Vorbereitungen für den Einsatz konnten beginnen.

Anlieferung per Ponton und Lkw

Verschublager, Stufenpressen, Türme, Litzenzieher und SPMT sind nur ein kleiner Ausschnitt aus dem Repertoire, das in diesem Fall für das Engineering benötigt wurde. Für die Anlieferung wurde ein Ponton – das später dann zum Einschwimmen der Brücke dienen würde – mit den Geräten am Standort der Engineered Solutions in Krefeld am Rhein beladen. Zusätzlich

kamen weitere Lieferungen mit Spezial-equipment per Lkw zum Einsatzort. Anschließend wurde auf beiden Seiten des Teltowkanals gleichzeitig mit dem Aufbau der Konstruktionen begonnen. „Insgesamt dauerten die Vorbereitungsmaßnahmen mehrere Wochen“, erzählt Aarts.

15-Meter-Gerüst auf Ponton

Technisch besonders anspruchsvoll war auch der Aufbau des modularen Turmgerüsts von Felbermayr, welches für das Einschwimmen auf dem Ponton eingesetzt wurde: „Da die neue Brücke zwischen zwei bestehenden Brücken eingeschoben werden musste, hatten wir nur wenig Platz für den 230-Tonnen-Mobilkran, der für den Aufbau des rund 15 Meter hohen Gerüsts erforderlich war“, berichtet Aarts. Mit der Unterstützung der Niederlassung in der Region Lausitz konnte aber auch diese Aufgabe mit Bravour gemeistert werden.

Etappe für Etappe

Dank genauester Planungen und dem routinierten Zusammenspiel aller Beteiligten zeigte sich beim anschließenden Verschieben der Brücke die Qualität der Maßarbeit. Bis zum Abstapeln auf den Widerlagern sollten rund elfeinhalb Stunden voller Konzentration vergehen: Begonnen wurde zunächst mit dem Transport vom Montageplatz zur Uferkante des Teltowkanals. „Dafür haben wir die Stabbogenbrücke zunächst an ihrer Rückseite durch einen 12-Achs-SPMT ‚geschultert‘. Wäh-

Für die Montagearbeiten vor Ort erhielten die Engineered Solutions Unterstützung durch die Felbermayr-Niederlassung der Region Lausitz.





Überall dort, wo mehr als nur der standardmäßige Einsatz von Schwerlast-equipment gefordert ist, begeistert der Bereich Engineered Solutions von Felbermayr mit seinen innovativen technischen Lösungen.

renddessen wurden an der Vorderseite die Verschublager sowie zu einem Antrieb umfunktionierte Litzenheber angebracht“, schildert Aarts. Ehe der Stahlkoloss dann sanft und sicher Richtung Ponton geschoben werden konnte, musste aufgrund der Vorlandbrücke und der Störkante noch ein zweites Verschublager eingesetzt werden.

Exakt austariert

In Phase zwei galt es, die Brücke über die Uferkante bis zum Aufsetzen auf die Stützkonstruktion des Pontons zu schieben. „Dabei mussten wir im Speziellen natürlich genau die Maximalbelastung der Hauptträger der Brücke im Auge behalten“, erklärt Aarts den heiklen Vorgang. Nach fünf Stunden sei dies aber sicher und präzise vonstattengegangen und die Brücke erreichte schließlich die auf der Stützkonstruktion befestigten Gleitlager. „Als Nächstes haben wir Wasser aus dem Ponton gepumpt, die Belastung auf das Ponton übertragen. Damit hatte die Brücke die richtige Höhe für den weiteren Verschub“, beschreibt Aarts. Um anschließend den nächsten Hilfsturm am anderen Ufer zu erreichen, wurde die Brücke auf den Gleitlagern noch etwa zehn Meter weiterschoben. Eine Teflon-Beschichtung und reichlich Schmiermittel gewährleisteten einen „reibunglosen“ Ablauf.

Ponton mit zwei Meter Tiefgang

Was in Phase drei folgte, wurde seit Monaten geplant: Binnen zwei Stunden waren 900 Tonnen Stahl über den Teltowkanal geschwommen. Dafür wurde die Stahlkonstruktion auf den Gleitlagern fixiert und die Stahlseile, mit denen das Ponton vertäut war,

losgemacht. Anschließend wurde die Brücke mit dem Ponton zum Südufer geschwommen. Am anderen Ufer angekommen, wurde sie wieder mit Verschublager aufgenommen und in ihre Endposition verschoben.

Am Ende sei die 67 Meter lange, 12,5 Meter hohe und 12 Meter breite Stabbogenbrücke nur mehr auf vier Kletter-

pressen gestanden. „Mit den hydraulischen Zylindern konnten wir die Brücke so hochstapeln, um all unsere Geräte wieder abzubauen und die Brücke abschließend wieder zwei Meter abzustapeln und auf ihren Widerlagern abzusetzen“, schildert Aarts den reibungslos verlaufenen Abschluss des neuntägigen Unterfangens. ■



Insgesamt vier Kletterpressen ermöglichten den Rückbau der Konstruktionen und ein „Abstapeln“ auf die künftige Endposition.

Übergreifend Kolk-sanierung während Stauhaltung

Um den Greifer für den Transport der Wasserbausteine punktuell öffnen und schließen zu können, war der Mobilkran mit einer doppelten Seilwinde ausgestattet.

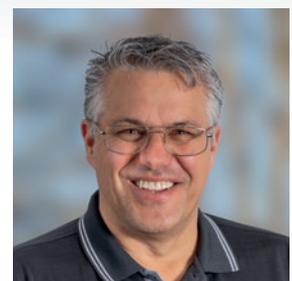
Erfahrene Industrietaucher der Felbermayr-Tochterfirma Hagn Umwelttechnik und des Felbermayr-Kraftwerksbaus führten Instandhaltungsarbeiten mittels Kolkauflüfung bei laufendem Betrieb des Wasserkraftwerks Marchtrenk der Energie AG OÖ durch.

Um die Größe der Auskolkung abzuklären, starteten die Industrietaucher zunächst mit einer ersten Erkundungsmission. „Dabei stellte sich heraus, dass die Vertiefung größer war als erwartet“, lässt der verantwortliche Bereichsleiter Stv. des Felbermayr-Bereichs für Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau, Volker Brand wissen. Daraufhin wurden ein 230 Tonnen starker Autokran, ein Bagger und mehrere Lkw-Fuhren Wasserbausteine zum Einsatzort beordert. Da der Stellplatz für den Kran unterhalb des Damms an einem beliebten Fuß- und Radweg war, musste dieser gesperrt und entsprechend umgeleitet werden. „Dafür

haben wir die notwendigen Bescheide beim Magistrat Wels eingeholt und die Umleitung eingerichtet“, berichtet Brand.

Einbau mit Industrietauchern bei Vollbetrieb

Drei Grad Wassertemperatur und klare Sicht: Für die speziell für solche Einsätze geschulten Taucher von Hagn Umwelttechnik war die klare Traun ein besonderes Highlight. „Normalerweise arbeiten wir in Gewässern mit fünf bis zehn Zentimetern Sichtweite“, erzählt Taucheinsatzleiter Michael Wieser, einer der drei am Einsatz beteiligten Taucher. In rund sechs Metern Tiefe wurden zunächst Ausmaß



„Die Arbeit der Hagn-Industrietaucher ermöglichte es, die Arbeiten ohne Absenken des Staus durchzuführen.“

Volker Brand, Bereichsleiter Stv.



SCANNEN
und die Arbeit eines
Industrietauchers unter
Wasser mitverfolgen.



Technische Einsätze unter Wasser gehören für die Industrietaucher der Hagn Umwelttechnik zum täglichen Geschäft. Dazu gehören Montage- und Demontagearbeiten, Bergungen, Entschlammungen und vieles mehr.



Über die „Nabelschnur“ kommuniziert Tauchereinsatzleiter Michael Wieser, in Bild und Ton, mit dem Kollegen unter Wasser.

und Lage der Ausschwemmung erkundet. Um diese auch für die Arbeiter an der Oberfläche sichtbar zu machen, wurden die entsprechenden Bereiche mit Bojen markiert. Neben Luftschlauch und Sprechverbindung zum Einsatzleiter an Land waren die Taucher auch mit einer Unterwasserkamera ausgestattet. „Mittels Gegensprechanlage und Video waren wir in ständigem Kontakt mit dem Einweiser auf dem Damm“, erklärt Wieser weiter. Durch den Einsatz der Taucher konnten die Arbeiten bei Vollbetrieb durchgeführt werden.

Bis zu fünf Tonnen schwer

Ausgestattet mit einer doppelten Winde und Greiferausrüstung kam im Anschluss der Autokran zum Einsatz. Bis zu 30 Me-

ter Ausladung führten den Kranausleger über den Damm hinweg zur Traun. Um die Stellen nach und nach mit dem Gesteinsmaterial aufzufüllen, arbeiteten Einweiser und Taucher eng zusammen. „Wir sind etwa alle eineinhalb bis zwei Stunden wieder ins Wasser, um die Lage der bis zu fünf Tonnen schweren Wasserbausteine zu prüfen“, ergänzt Wieser. Um die Auskolkung zu beseitigen und weitere Erosion zu verhindern, wurde Gesteinsmaterial in unterschiedlichen Größen verbaut. „Somit erreichen wir eine optimale Verzahnung“, erläutert Brand. Insgesamt wurden auf diese Weise rund 700 Tonnen Füllmaterial verbaut.



Ein Bagger positionierte die Wasserbausteine in transportable Happen zur Aufnahme für den Kran.

Damit nichts passiert, wenn etwas passiert. Für sicheres Arbeiten in der Höhe ist eine persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz unverzichtbar (PSAgA), wie diese Bildmontage zeigt.

Arbeitsbühnen Sicher ist sicher

Richtig angewandt, sind Arbeitsbühnen sicher und effizient. Dennoch starben laut globalem Sicherheitsbericht 2023 der International Powered Access Federation (IPAF) im Jahr 2022 102 Personen bei Vorfällen mit Hubarbeitsbühnen. Dabei werden Stürze aus dem Arbeitskorb, Stromschlag oder Umkippen als häufigste Unfallarten identifiziert. Im folgenden Artikel erklärt Hashem Rahsepar-Hashemi, Teamleiter des Sicherheitsmanagements bei Felbermayr, welche Maßnahmen Anwender treffen können, um derartige Unfälle zu vermeiden.

Moderne Arbeitsbühnen sind mit einer Vielzahl an Sicherheitsvorkehrungen ausgestattet und dennoch sollten sich ihre Anwender darüber bewusst sein, dass mit jeder Inbetriebnahme auch eine große Verantwortung einhergeht. Rahsepar-Hashemi hat schon vieles gesehen und mahnt zur Vorsicht: „Eine Arbeitsbühne ist prinzipiell ein sicheres Arbeitsgerät. Ihre Sicherheit ist, wie in vielen anderen Bereichen aber auch, abhängig von den Benutzern“. Immer wieder sieht sich Rahsepar-Hashemi mit Fällen konfrontiert, bei denen beispielsweise die persönliche Schutzausrüstung nicht oder nur unzureichend verwendet wird oder aber dafür ungeeignete Arbeitsbühnen als Lastaufnahmemittel missbraucht werden. Solche oder ähnliche Fälle sind nicht nur ärgerlich, sondern können auch leicht vermieden werden.

Standsicherheit von Arbeitsbühnen entscheidend

Seit die IPAF mit der Aufzeichnung von Unfallberichten begonnen hat, gehören Stabilitätsprobleme und Umkippen durchwegs zu den fünf häufigsten Ursachen für schwere Verletzungen und Todesfälle. Rahsepar-Hashemi rät dazu, sich zunächst darüber im Klaren zu sein, wo die Arbeitsbühne genau zum Einsatz kommen wird. „Höhenzugangstechnik sollte nur dort aufgestellt werden, wo die Bodengegebenheiten auch dafür geeignet sind. Bei unebenem Untergrund wie Lehm, Schotter, Sand oder Ähnlichem sollte sich der Mieter zuvor bei der Vermietung darüber informieren, wie viel Stützkraft bei der Arbeitsbühne benötigt wird“, meint Rahsepar-Hashemi. Weiters zu berücksichtigen seien dabei unterirdische Einbauten, wie beispielsweise Kanalrohre. Bei fahrbaren Arbeitsbühnen sollte neben den Bodenverhältnissen außerdem genau auf die verbauten Sicherheitsmechanismen wie Lastenbegrenzer und Neigungssensoren geachtet werden. Das Umkippen aufgrund von Instabilität ist mit der richtigen Planung sowie einer sicheren Bedienung jedenfalls vermeidbar.

Arbeitsumfeld immer im Auge behalten

Im Arbeitsbereich von Höhenzugangstechnik gibt es viele verschiedene Faktoren, die berücksichtigt werden müssen und die während der gesamten Verwen-



”

Nur ein gut geschulter Mitarbeiter kann Qualität liefern.

Hashem Rahsepar-Hashemi, Sicherheitsfachkraft

dungsdauer genau beobachtet werden sollten. Sowohl in der Höhe als auch am Boden ist besondere Umsichtigkeit geboten. „Besondere Vorsicht gilt bei Stromleitungen oder Bahnoberleitungen. Die Gefahr von Stromschlägen durch Freileitungen gehört zu den häufigsten Unfallrisiken“, warnt Rahsepar-Hashemi. Dabei können Lichtbögen, die sich von der Gerätespitze bis zum Boden span-

nen, auch Einweiser oder Bodenpersonal treffen. Deshalb gelte hier auch für Unfallhelfer besondere Vorsicht. Neben kaum beeinflussbaren Faktoren, wie etwa den Witterungsbedingungen, gelte auch eine besondere Umsicht in Bezug auf die Gefahren durch Einklemmen oder Zusammenstoßen mit anderen Fahrzeugen. „Die richtigen Vorbereitungsmaßnahmen sowie gut geschultes Personal helfen, Gefahrenpotenzial zuverlässig zu erkennen und zu meiden“, hebt Rahsepar-Hashemi hervor.

Auch bei Arbeitsbühnen gilt: Ansnallen rettet Leben

Seit Beginn der Aufzeichnungen ist der Sturz aus dem Korb die Hauptursache für tödliche Unfälle in der Branche für Höhenzugangstechnik. Bei der Analyse der Stürze, die zum Beispiel beim Verlassen des Arbeitskorbs infolge der Bewegung der Arbeitsbühne oder aber infolge des sogenannten „Katapulteffekts“ – eine Folge von Unebenheiten im Boden – passieren, zeigt sich deutlich: Eine korrekte Absicherung mittels Ganzkörpergurt und Verbindungsmittel – also das korrekte Anlegen der persönlichen Schutzausrüstung – verhindert den Sturz aus dem Korb der Arbeitsbühne. „Wenn wir uns in unsere Autos setzen, dann schnallen wir uns wie selbstverständlich an, Gleiches sollte auch bei der Bedienung von



Richtig angewendet sind Arbeitsbühnen ein wesentlicher Beitrag für sicheres und effizientes Arbeiten in der Höhe.

Arbeitsbühnen gelten“, mahnt Rahsepar-Hashemi. Die persönliche Schutzausrüstung, zu der Auffanggurt, Falldämpfer und Industrieschutzhelm zählen, sind wichtige Lebensretter und sollten schon vor dem Betreten des Korbes angelegt werden. „Bei Nichtgebrauch sollte eine Null-Toleranz-Politik gelten“, so Rahsepar-Hashemi. Zudem sollte die PSA vor jedem Gebrauch auf sichtbare Schäden untersucht und einmal jährlich von einer fachkundigen Person überprüft werden. „Sonst droht im Falle des Falles ein Haftungsausschluss der Versicherung“, erklärt der Sicherheitsexperte.

Sachgemäße Bedienung unerlässlich

„Jede Maschine hat ihre eigene Bedienungsanleitung und Betriebsanweisung. Diese sind immer mit dem Gerät mitzuführen“, betont Rahsepar-Hashemi und erklärt: „Bei der Zustellung unserer Arbeitsbühnen wird immer auch eine Sicherheitsunterweisung für das jeweilige Gerät durchgeführt. Dabei wird die richtige Verwendung sowie das Verhalten im Falle einer Notsituation gezeigt. Da die in den Bühnen verbauten Notsteuersysteme nicht standardisiert sind, müssen

Arbeitsbühnenvermieter bei der Einweisung zeigen, wie eine Notfallsituation mit dem jeweiligen Gerät gehandelt werden kann“, weiß Rahsepar-Hashemi. Und trotzdem: Die Bedienungsanleitung ist nicht nur obligatorisches Beiwerk: „Betriebsanleitung und -anweisung müssen unbedingt vor der Inbetriebnahme sorgfältig durchgelesen werden“.

Eine weitere wichtige Maßnahme zur Vermeidung von Unfallrisiken sei auch die Sichtkontrolle. „Bei der Übergabe erfolgt immer eine Sichtkontrolle durch den Zusteller, dennoch sollte auch der Bediener das Gerät vor jedem Gebrauch noch einmal inspizieren. Bei sicherheitstechnisch relevanten Mängeln ist umgehend ein Servicetechniker zu informieren. Das Gerät darf bis dahin auf keinen Fall mehr verwendet werden.“ so Rahsepar-Hashemi abschließend.

Felbermayr bietet zertifizierte IPAF-Schulungen

Um das Unfallrisiko beim Einsatz von Hubarbeitsbühnen zu minimieren, bietet Felbermayr Schulungen nach International Powered Access Federation (IPAF) für eine sichere und effektive Bedienung

an. Dabei bietet die Felbermayr Transport- und Hebeteknik flächendeckend Ausbildungsprogramme in ganz Österreich und Deutschland, die entweder in den jeweiligen Felbermayr-Mietstationen oder direkt beim Kunden stattfinden können. Nach erfolgreicher Absolvierung der ISO-zertifizierten Schulung erhalten die Teilnehmer eine PAL-Card (Powered Access Licence). Diese gilt als internationaler Ausbildungsnachweis für den sicheren und effektiven Einsatz von Höhenzugangstechnik. Die PAL-Card ist fünf Jahre gültig und wird in 51 Ländern als Schulungsnachweis akzeptiert. ■

¹ Quelle: IPAF-Globaler Sicherheitsbericht 2023, S.5

² S.o.

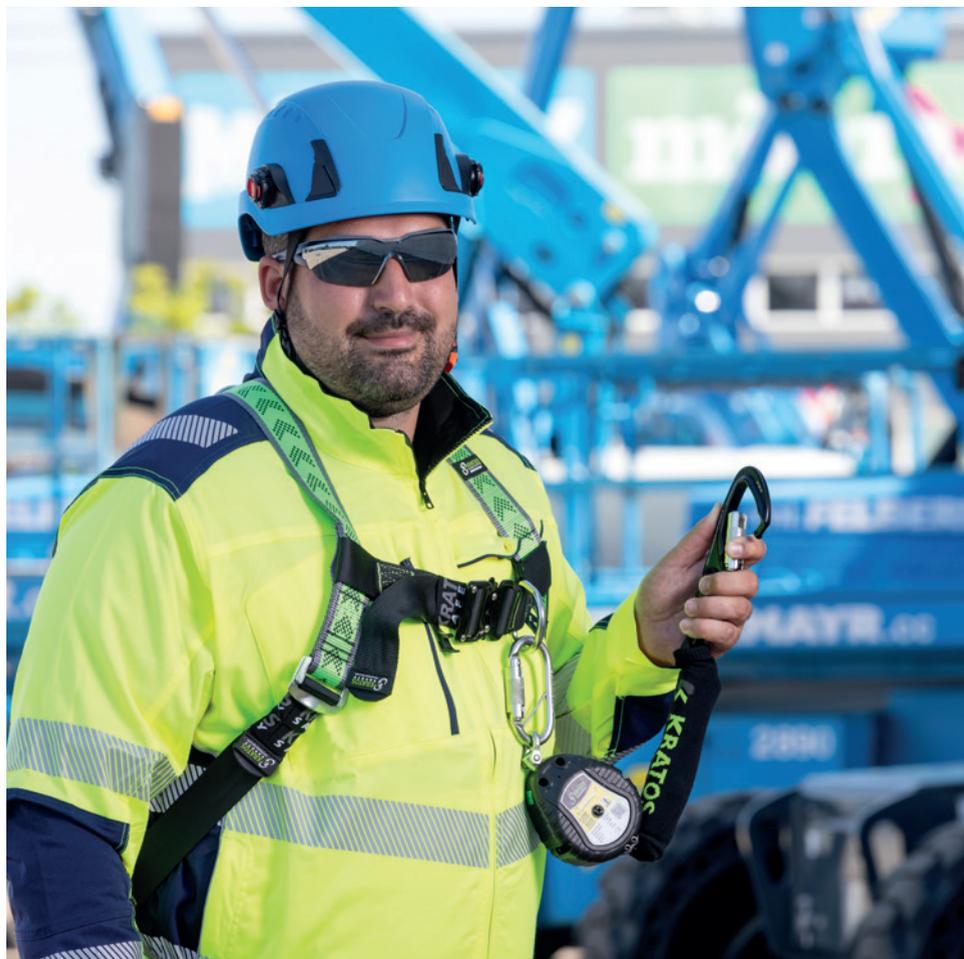
³ Quelle: IPAF-Globaler Sicherheitsbericht 2022, S.12

⁴ Quelle: IPAF-Globaler Sicherheitsbericht 2023, S.10



SCANNEN

und mehr über die Möglichkeiten einer international anerkannten Ausbildung für Bühnenanwender erfahren.



Zum Schutz der Gesundheit wird bei Felbermayr die persönliche Schutzausrüstung bei der Miete von Arbeitsbühnen mitangeboten. Ergänzend dazu kann sie auch unabhängig von einer Bühnenmiete im praktischen Rucksack über den Webshop bezogen werden: www.felbermayr.cc/shop



Auf rund 10.000 Quadratmetern bietet der neu gebaute Standort ein modernes Arbeitsumfeld mit viel Platz für Mensch und Maschine und überzeugt mit hellen, geräumigen und modern gestalteten Räumlichkeiten.

Klagenfurt

Neue Niederlassung bezogen

Anfang des Jahres übersiedelte das Team der Transport- und Hebetechnik-Niederlassung in Klagenfurt in den modern gestalteten Neubau. Trotz schwieriger Bedingungen gelang dem Felbermayr-Immobilienteam in enger Abstimmung mit dem Welser-Architekturbüro Benesch/Stögmüller und der Klagenfurter Belegschaft eine Umsetzung in sprichwörtlicher Rekordzeit.



Mit dem Neubau einer 1.800 Quadratmeter großen Kalthalle wurde zusätzlich ein sicherer Unterstand für Maschinen und Gerätschaften geschaffen. Zusätzlich aufgewertet wird der Standort durch eine großzügige Photovoltaikanlage. Mit dieser können bis zu 70 Prozent des Stromverbrauches im Monat abgedeckt werden.

Wir sind gut angekommen und haben bereits wieder volle Fahrt aufgenommen“, ist Niederlassungsleiter Marco Caruso zufrieden. Eine freudige Botschaft auch für das Felbermayr-Immobilienteam. Vom Spatenstich bis zur Umsetzung mussten sie viel Überzeugungsarbeit leisten, um den dringend notwendigen Neubau auch sicher über die

Bühne zu bringen. Schließlich werde es in Zeiten wie diesen immer schwieriger, Zustimmung für Bauvorhaben zu erhalten.

Der Abbruch des Altbestands, im Osten Klagenfurts, wurde durch das Felbermayr-Bauwesen durchgeführt. Für die Dauer der Bauarbeiten waren die 35 Mitarbeiter zum Kranhersteller Liebherr übersiedelt.

Mehr als doppelt so groß

Ganz im Sinne des „großen“ Vorbilds – der Firmenzentrale in Wels – wurde anschließend binnen zehn Monaten ein modernes Arbeitsumfeld für die Zukunft geschaffen. Dafür wurde die verbaute Fläche mehr als verdoppelt und damit kräftig in die Infrastruktur investiert: Die Kalthalle mit 1.800 Quadratmeter wurde zusätzlich errichtet, die Bürofläche verdreifacht und die neue Werkstätte technisch und platzmäßig optimiert.



In der neuen Werkstätte stehen ein 20 Tonnen Hallenkran, eine Ölfüllanlage sowie eine moderne, 16 Meter lange Montagegrube für Wartungs- und Reparaturarbeiten zur Verfügung.

Ergänzend zum Umschlag von Schwergutkomponenten ist das Schwergutterminal Linz auch als Lager- und Produktionsstandort stark nachgefragt.



Wie am Schnürchen „Reaktor-Serienfertigung“ im Schwergutterminal Linz

Drei sogenannte Pool-Reaktoren mit Gewichten von mehr als 400 Tonnen wurden dieses Jahr bereits in Linz gefertigt und ausgeliefert. Produzent dieser beeindruckenden Hightech-Komponenten mit Längen von rund 32 Metern ist die Christof Group SBN, ein Unternehmen der österreichischen Christof Group.

Hubgerüst, Selbstfahrer und Portalkräne sind die Zutaten, welche Felbermayr im Auftrag des renommierten Apparatebauers Christof Group SBN heuer am Schwergutterminal Linz bereits zahlreich zum Einsatz brachte. „Wie hier in Linz haben wir auch in unseren Schwergutterminals in Krefeld am Rhein und Wien High-End-Schwerlastequipment vor Ort“, nennt Felbermayr-Abteilungsleiter Markus Hüttmeyer Gründe, warum Produzenten von Oversized-Cargos bei Felbermayr besonders gut aufgehoben sind. Voraussetzung für die Kunden sei auch das Vorhandensein von Fertigungshallen in unmittelbarer Nähe zum Wasser.

Ein Vorteil, den auch die Christof Group mit einem Produktionsstandort im Linzer Schwergutterminal nützt.

Von Linz in die Welt

„Wir haben einen Exportanteil von mehr als 95 Prozent, lässt Filippo Colucci, Sales Director der Christof Group SBN wissen. Das sei auch der Grund, warum der unweit der Donau gelegene Standort in Linz hohe Bedeutung für die Christof Group habe. „Via Rhein, Main-Donau-Kanal und Donau ergeben sich hier für unsere meist überdimensionalen Komponenten Möglichkeiten nach West und Ost“, erklärt Colucci mit Verweis auf die Hochseehä-



”

Mit unserer Dienstleistung vereinen wir die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser.

Markus Hüttmeyer, Felbermayr-Abteilungsleiter



Von der Fertigungshalle bis zum Hafenbecken sind es nur wenige hundert Meter.



HAFENBETRIEB

dustrie gearbeitet. Das fertige Produkt waren drei durch Stamicarbon lizenzierte Hightech-Behälter. „Für die Ausbringung der zwei etwa 32 Meter langen und rund 450 Tonnen schweren Kolosse wurde in der Fertigungshalle zunächst ein Hubgerüst – mit zweimal zwei Stempel, verbunden mit je einer Traverse – aufgestellt und am schwereren Ende positioniert“, berichtet Hüttmeyer von der Arbeit seiner Kollegen von der Abteilung Einbringung. Das andere Ende wurde am Hallenkran angeschlagen. In weiterer Folge wurde der Apparat angehoben, um mit einem sogenannten Selbstfahrer darunterfahren zu können. Für eine optimale Lastverteilung war dieser mit 18 Achslinien konfiguriert. Anschließend begann die kurze, aber beeindruckende Reise zum wenige hundert Meter entfernten Hafenbecken. „Dort wurden die Behälter aufgrund des Gewichts von mehr als 400 Tonnen mit beiden Portalkranen aufgenommen“, sagt Hüttmeyer und erklärt, dass die zwei Portale im Hafen über eine maximale Traglast von 400 und 200 Tonnen verfügen, weshalb eben beide in Kombination zum Einsatz kamen. Mit der sicheren „Landung“ der Stahlriesen im Schiffsraum endete der Auftrag für Felbermayr. Es folgte eine rund 1.000 Kilometer weite Fahrt am Wasserweg bis Antwerpen. Von dort ausgehend wurden die Behälter für den Weitertransport nach Shanghai auf Hochseeschiffe umgeschlagen. Mitte Mai folgte ein dritter, mit etwa 410 Tonnen Masse. Dieser wurde auf gleiche Weise ausgebracht und verschifft.

Eine derartige Dichte an Behälterumschlägen sei nicht die Regel, merkt Hüttmeyer an und fügt hinzu, dass ergänzend zu den drei Pool-Reaktoren auch noch zwei weitere Behälter mit etwa 300 Tonnen für die Christof Group SBN, im Zeitraum von Januar bis Mai, verschifft wurden. Colucci dazu: „angesichts des boomenden Marktes für grünen Ammoniak und der industriellen Entwicklung zur Dekarbonisierung rechnen wir in den nächsten Jahren mit einer weiter ansteigenden Nachfrage nach diesem Equipment, wobei die Größe der Anlagen entsprechend den neuesten Lizenzentwürfen noch zunehmen wird.“

fen in Rotterdam und Antwerpen sowie Konstanz am Schwarzen Meer. Das sei eine wesentliche Voraussetzung, um beispielsweise Kunden in Fernost bedienen zu können, welche mit Zielhafen Shanghai auch im Falle der drei Pool-Reaktoren nötig war.

Heavylift-Handling in Heimarbeit

Mehr als ein Jahr wurde seitens der Spezialisten zur Herstellung von Hochdruck-Equipment für die Düngemittelin-



”

Das Schwergutterterminal Linz ist für uns Tor zur Welt.

Filippo Colucci, Sales Director
Christof Group SBN

Stets bereit: Mit den Portalkränen können bis zu 600 Tonnen am Stück umgeschlagen werden, mit Raupenkran auch mehr.





Auf der Suche nach einem neuen Hobby fand Thomas Sillipp 2013 zur Imkerei. Heute besitzt er zeitweise bis zu zehn Bienenstöcke und bringt Kindern die Lebensweise der wertvollen Nützlinge näher.

Fleißig wie die Bienen

Thomas Sillipp über Parallelen von Hobby und Beruf

Bei Felbermayr ist Thomas Sillipp seit sieben Jahren zuständig für den Vertrieb der Felbermayr Abfallwirtschaft und Saugtechnik. Als stellvertretender Vertriebs- und Messeleiter kommt ihm sein Hobby, die Imkerei, gerade recht. Ein guter Ausgleich zum fordernden Job. Im Porträt gewährt der Oberösterreicher Einblick in die faszinierende Welt der Honigbienen.

Die Imkerei ist ein Hobby, bei dem du vom Stress runterkommst“, stellt Sillipp gleich zu Beginn klar und begibt sich mitten in das surrende Treiben seiner fleißigen Honigproduzenten. Den Stress aus dem beruflichen Alltag oder dem Privatleben sollte er dabei schon abgelegt haben, denn „Nervosität können sie spüren“, erklärt er, während er lässig den Deckel des Stockes entfernt und das Surren eine gefährlich anmutende Lautstärke annimmt. Auch, wenn der erfahrende Imker schon einige Stiche abbekommen hat, einen aufgeregten Stock kann selbst er nicht gebrauchen. Lieber ist es ihm, wenn sie froh und munter ihrer Arbeit nachgehen und er sie dabei beob-

achten kann. „Ich mache das gar nicht wegen des Honigs, den esse ich nicht mal wirklich. Ich erfreue mich einfach an dem Hobby und genieße die beruhigende Wirkung“, beschreibt der 39-Jährige die Faszination. Und tatsächlich: beobachtet man die Holzrahmen, auf denen die Bienen an ihren Waben arbeiten, dann spürt man ihn, diesen hypnoseartigen Zustand.

Hobby mit Verantwortung

Wer sich einen Bienenstock zulegen möchte, der kann das praktisch überall, meint Sillipp. Viel Platz brauche das zwar nicht, aber eine Anmeldung beim ortsansässigen Imkerverein und die Meldung an das Veterinärinformationssystem (VIS).

Schließlich tragen Imker die Verantwortung für das Wohlergehen ihrer Nützlinge und leisten damit auch einen Beitrag für andere Bienenvölker sowie wildlebende Bienen. Hauptaufgabe eines Imkers ist es, sich um deren Gesundheit und Erhalt zu kümmern und das empfindliche Ökosystem zu schützen. So muss Sillipps geschultes Auge beispielsweise schnell erkennen können, wenn sich Schädlinge, wie etwa die höchst gefährliche Varroa-Milbe, unter seinen Schützlingen eingenistet haben. Varroa-Milben gelten als Hauptgrund für das Sterben von Bienenvölkern. Der Kampf der Imker gegen den Parasit ist jedes Jahr wieder notwendig. Im Durchschnitt sterben zehn bis 15



Im Sommer leben bis zu 60.000 Tiere in einem Stock. Im Winter verringert sich ihre Zahl auf etwa 10.000 Individuen. Ein „Bienenjahr“ dauert von März bis September. Ab einer Außentemperatur von zehn Grad beginnen die fleißigen Insekten auszuschwirren.

Prozent der Bienenvölker pro Jahr durch einen Befall. Sillipp rät angehenden Imkern daher, gleich beim nächstgelegenen Imkerverein einzutreten. „Dort bekommt man dann Hilfe von erfahrenen Imkern – diese sollten einen am Anfang begleiten“, so Sillipp.

Schaukasten für Schulkinder

Das Leben der Bienen sei kein Zuckerschlecken, wie unsere Arbeit auch, merkt Sillipp schmunzelnd an, denn: „Sie arbeiten Tag und Nacht und das ohne Pause, fast wie wir in der Abfallwirtschaft“, scherzt er während er neben seinem Schaukasten steht. Dort – durch eine Plexiglasscheibe zu beobachten – ist das Leben und Treiben der fleißigen Blütenstaubsammlerinnen. Wenn im Sommer die Schulkinder im Rahmen einer Ferienaktion zu Sillipp in den Garten kommen, dann zeigt er ihnen mithilfe des Schaukastens, was im Inneren eines Stockes genau passiert.

Ein Bienenstock besteht – je nach Jahreszeit, im Winter sind es weniger – aus bis zu 60.000 Individuen. „Ganz anders als bei uns Menschen haben die männlichen Bienen, genannt Drohnen, aber nicht wirklich viel zu melden. Sie leben ausschließlich dafür, sich beim Hochzeitsflug mit der Bienenkönigin zu paaren“, merkt Sillipp an. Nach diesem Tag ist ihr Leben beendet und sie werden – manchmal auch ganz unsanft – aus dem gemütlichen Bau gestoßen und sterben.

Es ist sehr, sehr selten, aber wenn man ganz viel Glück hat, passiert es dann doch: Sillipp zieht beim ersten Versuch, die Königin zu zeigen, eine Wabe mit der größeren, farblich markierten Biene heraus. „Wahnsinn! Das ist ein echter Glückstreffer“, staunt er und erklärt: „In ihrem gesamten Leben, das etwa bis zu fünf Jahre dauert, fliegt die Bienenkönigin nur ein einziges Mal aus. Danach hat sie genug Samen für bis zu 2.000 Eier pro Tag.“ Ihre besondere Ernährung auf der Grundlage von Gelée Royale ist nicht nur für ihr Aussehen, sondern auch für ihre Langlebigkeit verantwortlich. Die Hauptaufgabe der Königin ist im Vergleich zu den anderen Arbeiterinnen ebenso einfach wie grundlegend: Sie kümmert sich um das Wachstum des Bienenvolkes und sorgt für seinen Zusammenhalt. Sie ist das einzige fruchtbare Weibchen und kümmert sich ausschließlich um die Eiablage. Dabei kann die royale Biene aber nicht entscheiden, was aus den von ihr gelegten Eiern wird. Die Zellen werden von den Arbeiterinnen gebaut. Ihre unterschiedlichen Formen und Größen entscheiden über die Geburt einer Arbeiterin, einer Drohne oder einer anderen Königin. Ein Stock, resümiert Sillipp, sei eine Gemeinschaft, die in ihrer Gesamtheit entscheide, was passiert.

Von Bienen zu Bauschutt

Seit sieben Jahren arbeitet Sillipp mittlerweile bei Felbermayr. Während seine Bienen zu Hause unermüdlich arbeiten, hat auch er immer viel zu tun: Im Bereich Um-

welt und Ressourcen ist er verantwortlich für den Vertrieb des Containerdienstes. Um für seine Kunden eine effiziente Entsorgung von Baurestmassen oder Gewerbe- und Industrieabfall zu gewährleisten, verhandelt er Preise mit Lieferanten und kümmert sich um die administrative Abwicklung innerhalb der Abteilung. Ergänzend zur Betreuung der Messe Wels gehören auch die Organisation der Reinigung verschiedener Baustelleneinrichtungen und Felbermayr-Standorte dazu. Darüber hinaus ist Sillipp als Stellvertreter auch für Vertrieb und die Disposition von Saugbaggern tätig – fleißig wie die Bienen also.



Auch der Verbraucher kann helfen, die Ausbreitung von Bienenkrankheiten einzudämmen: beispielsweise durch den Kauf von regionalem Bio-Honig. Importierte Honigmischungen können Pestizidrückstände oder Erreger von Insektenkrankheiten enthalten. Diese können sich über offenstehende Gläser oder im Müllcontainer verbreiten und sollten daher vor dem Entsorgen gut ausgespült werden.



Das Unternehmerehepaar Horst und Andrea Felbermayr freut sich ganz besonders über die Ehrung für das Engagement von Felbermayr.

Doppelt erfolgreich Felbermayr ist „Top-Arbeitgeber“

Nachdem sich das oberösterreichische Familienunternehmen Felbermayr bereits 2021 den ersten Platz in den Branchen Bau und Verkehr sichern konnte, schaffte es das Unternehmen heuer erneut mit beiden Geschäftsfeldern an die Spitze des Rankings von Trend, Kununu, Xing und Statista Österreich. Damit ist das Unternehmen mit Sitz in Wels auch 2024 „Top-Arbeitgeber“.

Basierend auf den Ergebnissen mit über 200.000 Urteilen von Arbeitnehmern punktet das seit über 80 Jahren bestehende Familienunternehmen Felbermayr bei seinen Mitarbeitern in der repräsentativen Umfrage vor allem mit hervorragenden Arbeitsbedingungen und dem Vertrauen in das solide Image des Unternehmens. Das Unternehmerehepaar Horst und Andrea Felbermayr freut sich ganz besonders über die Ehrung für das Engagement von Felbermayr. Trotz multipler Krisen sei großzügig in das Wachstum des Unternehmens sowie das Arbeitsumfeld investiert worden. „Wir sind bemüht, Arbeitsplätze zu bieten, die motivieren“, so die Geschäftsführer des Familienunternehmens.

Investition in Arbeitsplatzqualität

„Im vergangenen Jahr haben wir rund 30 Millionen Euro in Immobilien und Liegenschaften zur Attraktivierung der Arbeitsplätze und Standorte investiert“, so CEO Horst Felbermayr. Darüber hinaus werden jährlich rund 120 Millionen Euro in einen modernen Fuhrpark investiert. Eine Ausgabe, die neben der Ausfallsicherheit auch dem Fahrkomfort der Chauffeure und Maschinisten zugutekommt. „Wir als Felbermayr versuchen, im Team der Möglichkei-

ten Talente, zu fördern, Wege nach oben zu öffnen und stellen hierfür modernste Gerätschaften, modernste Technik und ein angenehmes Arbeitsumfeld zur Verfügung“, erklärt Gattin Andrea Felbermayr, verantwortlich für die Personalentwicklung im Unternehmen.

Starkes Image

Mit 76 Standorten in 17 Ländern Europas bietet Felbermayr umfassende Dienstleistungen im Bauwesen sowie in der Transport- und Hebeteknik. Dass Felbermayr durch solides Wachstum und stetige Investitionen in die Arbeitgeberqualität bei seinen insgesamt etwa 3.200 Mitarbeitenden einen ausgezeichneten Ruf genießt, zeigt auch die Umfrage. So wurde auch die Bereitschaft zur Weiterempfehlung ihres Arbeitgebers gegenüber Bekannten oder Familienmitgliedern abgefragt. Andrea Felbermayr zeigt sich erfreut über das gute Image. Ihr Ziel sei es, dass jeder einzelne Mitarbeitende mit einem Lächeln im Gesicht zur Arbeit geht. Dafür werde seitens der Geschäftsführung viel getan, um das Arbeitsumfeld so attraktiv wie möglich zu gestalten und die Kompetenzen der Mitarbeitenden zu fördern – kontinuierliche Mitarbeitergespräche und individuelle

Ausbildungsprogramme bezeugen das. Weiters bietet die modern gestaltete Unternehmenszentrale in Wels ein eigenständiges Sozialgebäude. Die darin beherbergte Kinderbetreuung wurde mit der Bezeichnung „Motion-Kids“ zur Marke gemacht. Ergänzend dazu befindet sich auch ein Fitnessstudio sowie ein Mitarbeiterrestaurant mit Frischküche im Sozialgebäude. Zusätzlich bietet Felbermayr ein umfangreiches Sportangebot, beispielsweise mit Spinning- und Yoga-Kursen, welche nach dem Motto „Motion-Heroes“ der betrieblichen Gesundheitsvorsorge dienen.

Die Auszeichnung „Top-Arbeitgeber“

Das Siegel „Top Arbeitgeber“ bietet Arbeitnehmern eine wichtige Orientierungshilfe: Das Ergebnis stützt sich auf eine repräsentative Befragung von Statista, Arbeitgeber-Bewertungen auf Kununu sowie eine Befragung von Xing-Mitgliedern. Für die Bewertung werden über 220.000 Urteile von insgesamt 8.000 Arbeitnehmern aus 1.400 Unternehmen herangezogen. Dabei werden die besten 300 Arbeitgeber in 20 Branchen ermittelt und mit dem Titel „Beste Arbeitgeber Österreichs“ ausgezeichnet. ■

RUNDE SACHE

Management-Seminar zur Erweiterung der Führungsqualitäten

Über einen Zeitraum von etwa eineinhalb Jahren trafen sich, aufgeteilt auf sieben Gruppen, leitende Mitarbeiter der Felbermayr-Group zur Vertiefung und Vereinheitlichung der Führungsarbeit im Unternehmen. Den Beginn machte im November 2024 das Top-Management mit der Eigentümerfamilie sowie den Geschäftsführern der Holding und den operativen Unternehmen der Transport- und Hebetchnik sowie des Bauwesens. Dabei wurden in Workshops mit der Er-

arbeitung von fünf grundlegenden Prinzipien die unternehmensweit geltenden „Leadership Principles“ erarbeitet. Diese wurden im Anschluss durch mehr als 90 Bereichs- und Abteilungsleiter mit Fokus auf Leading Self, -Teams und -Change verdichtet und zum Abschluss in einen konkreten Aktionsplan gefasst. Für CEO Horst Felbermayr sei diese unter Begleitung der Agentur „PeopleAtRightPlace“ durchgeführte Seminarreihe jeden Euro wert und Basis für weitere Maßnahmen.



SPONSORING

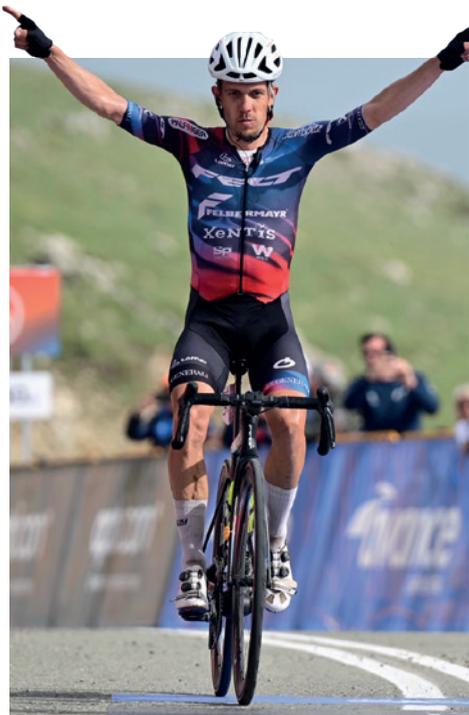
Brüderpaar Rettenegger, Team Felt Felbermayr, SPG Felbermayr Wels und Thomas Preining auf Erfolgskurs



Die nordischen **Kombinierer Thomas und Stefan Rettenegger** beendeten die vergangene Saison mit einem sensationellen 9. beziehungsweise 2. Platz im Gesamtweltcup. Aktuell befinden sich beide in intensiven Vorbereitungen, nicht zuletzt für die Nordischen Skiweltmeisterschaften 2025 im norwegischen Trondheim. Dazu gehören beispielsweise eine Radsportwoche auf Mallorca mit bis zu 300 Kilometern täglich, Roller-Skate-Einheiten sowie Skisprungtraining. Dabei können die beiden Spitzenathleten hervorragende Leistungen abrufen, die große Zuversicht für die kommende Saison aufkommen lassen.

Im Motorsport engagiert sich Felbermayr seit Anfang des Jahres als Helmsponsor des österreichischen Autorennfahrers **Thomas Preining**. International groß aufgezogen hat Preining zuletzt im Oktober mit dem Meistertitel im Deutschen Tou-

renwagen Masters, kurz DTM genannt. Preining ist der Sohn des ehemaligen Motorrad-WM-Fahrers Andreas Preining und ist seit 2021 Werkskaderfahrer von Porsche. Medial präsent ist Preining auch als Co-Moderator bei der Übertragung von Formel-1-Rennen in Österreich.



Mit Felbermayr als Co-Sponsor kann das Welser **Profi-Radteam Team Felt Felbermayr** eine erfolgreiche Zwischenbilanz zur laufenden Rennsaison geben. Dazu gehören unter anderem Siege von Routine Riccardo Zoidl bei der Tour of Hellas (GR) sowie bei der Tour of Malopolska (PL). Weiters überzeugte der 36-jährige Radprofi bei der

„Internationalen Raiffeisen Oberösterreich Rundfahrt“ mit einem großartigen 2. Platz. Bei weiteren Top-Platzierungen der Teamkollegen fällt auch Daniel Federspiel auf. Dieser kämpfte sich nach einer schweren Verletzung wieder an das internationale Spitzenfeld heran und erreichte beispielsweise beim UCI Gravel Race am Wörthersee den 1. Platz.



Erfolgreich im großartigen Spiel mit dem kleinen Ball präsentiert sich die **SPG Felbermayr Wels**. Somit kommt, wie bereits im Vorjahr, der österreichische Staatsmeister im Tischtennis auch dieses Jahr mit dem ÖTTV-Nationalteamspieler Andreas Levenko von den Welser „Tabletop-Experten“. Weiters konnten die Welser Tischtennisspieler, wie bereits im Vorjahr die Staatsmeisterschaften, mit Platz 2 beenden. Ein Sieg wie 2022 bleibt leider aus. International punkteten die Welser als Halbfinalisten im Europe-Cup. Die Champions League beendeten die Messestädter im Viertelfinale.

FOTOS: PEOPLEATRIGHTPLACE, MARKUS LACKNER (2), RSW, THOMAS PREINING (2)



FELBERMAYR BAU

Top-Management erweitert

Das starke Wachstum des Felbermayr-Geschäftsfeldes Bau machte eine Erweiterung der Geschäftsführung notwendig. Somit wurde ergänzend zum technischen Geschäftsführer Stefan Hielle der bisherige Bereichsleiter für Tiefbau-Österreich, **Bernhard Strasser**, in die Geschäftsfüh-



Dipl. Ing. (FH) Hans Becker

rung berufen. Strassers Verantwortung umfasste in der Vergangenheit vorwiegend den Straßen-, Infrastruktur- und Erdbau sowie Abbruch, die Kanalsanierung, den Pflaster- und Landschaftsbau. Mit der Ernennung zum Geschäftsführer erweiterte sich die Verantwortung des 48-jährigen Mondseers auf alle dem Geschäftsfeld Bau zugeordneten Gesellschaften. Rainer Traunwieser bleibt wie bisher kaufmännischer Geschäftsführer. Ergänzend dazu wurde Stefan Hielle zum Sprecher der Geschäftsführung ernannt.

V. l. n. r.: **Bmstr. Dipl.-Ing. Stefan Hielle, MBA, Rainer Traunwieser, Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Bernhard Strasser**



SCANNEN

und mehr über die Erweiterung der Geschäftsführung im Felbermayr-Bauwesen erfahren.

Die **Leitung des Bereiches Tiefbau Österreich** wurde dem bisherigen Abteilungsleiter für Infrastrukturbau, **Hans Becker**, übertragen. Dieser verantwortet somit ergänzend zum Straßen-, Infrastruktur- und Erdbau sowie Abbruch und die Kanalsanierung auch die als Abteilung geführten Tochterunternehmen Danner Landschaftsbau sowie die Steinverarbeiter West-Asphalt und Casa Sasso.

BEST LOGISTICS

Geschäftsführung übergeben

Nach 24 Jahren erfolgreicher Leitung der Best Logistics Sp. z o.o. verabschiedete sich Unternehmensgründer Andreas Häfner am 15. März in den Ruhestand. Zur neuen Geschäftsführung wurden der Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetchnik Peter Stöttinger sowie die bis dato im Unternehmen als Prokuristin und Projektleiterin im Bereich Spedition tätige Monika Forýs berufen.

Die Agenden als Prokurist wird Piotr Bossy übernehmen. Andreas Häfner wird den Unternehmen der Felbermayr-Gruppe, darunter auch der Best Logistics, weiterhin als Konsulent beratend zur Seite stehen.



Monika Forýs

Andreas Häfner

Ing. Mag. Peter Stöttinger



SCANNEN

und weitere Infos zur neuen Geschäftsführung bei Best Logistics bekommen.

NACHHALTIG

Neue Stabstelle für ESG-Management



Bc Katharina Perfahl BSc MSc

Um künftig die Themen rund um „Environmental, Social, Governance“, kurz ESG genannt, zu messen und in der Praxis darstellbare Verbesserungen zu erreichen, wurde mit Katharina Perfahl, in der Holding, erstmals eine Stabstelle für ESG-Management installiert und besetzt. Als Ansprechperson für Nachhaltigkeitsthemen gehören zu den Zielen von Perfahl Verbesserungen der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit im Unternehmen durch die Messung relevanter Kennzahlen und die Konzeption des Nachhaltigkeitsberichts.

Wesentlich dabei sei es laut Perfahl die verpflichtende Nachhaltigkeitsberichter-

stattung als Chance zu betrachten, wertvolle Erkenntnisse über das Unternehmen zu sammeln und daraus Maßnahmen ableiten zu können, die die Wettbewerbsfähigkeit von Felbermayr erhalten und langfristig stärken.

Berufliche Erfahrung sammelte die Linzerin, welche über zwei Uni-Abschlüsse in „Biological Chemistry“ und einen Master in „Operations Management“ verfügt, bei Business Upper Austria im Management für Projekte mit Nachhaltigkeitsbezug. Privat hält sich die Linzerin mit Radfahren fit, entspannt bei Gartenarbeit und gibt sich beim Volleyball treffsicher.



V.l.n.r.: Thomas Meister, Simone Klämpfl, Dipl.-Ing. Sandro Schieck, Elfriede Spindler, M. Sc. Civil & Environmental Engineering Birgit Bechwar, Anita Wesselak, Dipl.-Ing. Michael Altschäffl, Erika Pache.

GROSSARTIG

60 Jahre Mitarbeit bei Hagn Umwelttechnik

Seit mehr als 60 Jahren, genau genommen seit 1. März 1964, ist Elfriede Spindler eine gern gesehene und wichtige Mitarbeiterin beim Felbermayr-Tochterunternehmen Hagn Umwelttechnik. Ihren Einstieg in das Unternehmen feierte die heute 75-Jährige noch im oberbayerischen Olching mit einer Lehre zur Industriekauffrau. Dort entwickelte sich „Elfi“ rasch zu einer unverzichtbaren Stütze in der Buchhaltung.

Als verlässliche und gewissenhafte Mitarbeiterin ist die verheiratete Mutter zweier Kinder auch heute noch eine kaum ersetzbare Mitarbeiterin: Immer wenn etwas viel Geduld erfordert, genau und gewissenhaft erledigt werden muss, verlassen wir uns auf Elfi, hört man vom Hagn-Team. Doch nicht nur das, „Elfriede ist auch unsere gute Seele, wir haben sie sehr gerne“, lässt eine unmittelbare Kollegin wissen.

Und Elfriede lässt wissen: „Ich denke nicht ans Aufhören, solange mir der Job Spaß macht und ich gebraucht werde, mache ich weiter“, sagt die in ganz Bayern beispiellos langjährige Mitarbeiterin und fügt hinzu: „ich freue mich jeden Tag, wenn ich ins Büro komme“.

PENSONIERUNGEN

Verdient in den Ruhestand

Großer Dank und viel Anerkennung gebührt jenen Mitarbeitern, die kürzlich in den Ruhestand gegangen sind.

- Andreas Backhaus** – Kran/Kamenz
- Rudolf Benz** – Hagn/Deponiebau
- Helmut Demmelmayr** – MTA/Wels
- Branko Derek** – Werkstatt/Wels
- Bernhard Dick** – Wasserbau/Wels
- Dragisa Djordjevic** – Transport/Wels
- Stevo Dragosavljevic** – Hagn/Wasserbau
- Johannes Eder** – Projekte/Wels
- Christian Feigl** – Tischlerei/Linz
- Robert Fuchs** – Bühne/Thaur
- Roland Fünfkirchler** – Geräteinsatz/Linz
- Milan Gatic** – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels
- Uwe Geithner** – Hagn/Deponiebau
- Gerda Maria Göstl** – Verwaltung/Wels
- Josef Gschwandtner** – Transport/Wels
- Stefan Andreas Haferkorn** – Transport/Lauterach
- Günther Hansjörg** – Transport/Lauterach
- Stefan Hock** – Transport/Wimmer/Sulzemoos
- Edwin Hundshammer** – Werkstatt/Hagn/Osterhofen
- Smajo Huseinovic** – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels
- Franz Jungwirth** – Stückgut/Wels
- Johann Köhldorfer** – Kran/Lanzendorf
- Anton Kothbauer** – Straßenbau/Haag
- Roland Kuhring** – Deponiebau/Hagn
- Johann Lang** – Casa Sasso/Pucking
- Johann Maidl** – Techn. Innendienst/Hagn/Osterhofen
- Dietmar Michael Moosbrugger** – Transport/Lauterach
- Norbert Moser** – Projekt/Wels
- Richard Neundlinger** – Casa Sasso/Pucking
- Siegmond Niederkofler** – Werkstatt/Wörgl
- Giuseppe Olivier** – Transport/Wels
- Manfred Orywol** – Hagn/Wasserbau
- Jerzy Pacak** – Kran/Bautzen
- Vujadin Rakic** – Hagn/Wasserbau
- Gerhard Ringer** – Tiefbau/Wels
- Muhamed Sabic** – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels
- Theresia Santl** – Verwaltung/Hagn/Osterhofen
- Said Silnovic** – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels
- Reinhold Stöckelmayer** – Stückgut/Wels
- Harald Stutz** – IS Baubetrieb/Linz
- Karl Unterwainig** – FST/Salzburg
- Friedrich Voglhofer** – Geräteinsatz/Linz
- Herbert Wegerer** – Casa Sasso/Pucking
- Walter Zitzler** – MTA/Wels

LESEN UND GEWINNEN

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



Preisfrage: Wofür waren ein 1.000-Tonnen-Kran sowie ein Litzenhubsystem von Felbermayr im Februar gemeinsam im Einsatz?

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. Oktober 2024. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

1. PREIS:
Felbermayr-Modell:
Mobilkran Liebherr
LTM 1110-5.2 im
Maßstab 1:50.



WENIGER WARTUNG MEHR AUSLASTUNG

GENIE® E-MOTION



Verbesserte
Energie-Effizienz



Maximale Betriebsdauer
pro Batterieladung



Innen- und
Außeneinsätze



Genie®

QUALITY BY DESIGN
MEHR UNTER [GENIELIFT.COM/DE](https://www.genielift.com/de)

© 2024 Terex Corporation. Genie ist ein Markenzeichen der Terex Corporation oder ihrer Tochtergesellschaften.



XCMG EUROPEAN SALES AND SERVICES GMBH

Europark Fichtenhain B4, 47807 Krefeld, Deutschland
Tel: +49 (0) 800 8866999 Fax: +49 (0) 2151 8206899 Email: info@xcmg-ess.de

