

INFORMER

DAS MAGAZIN DER FELBERMAYR GROUP 2/2025

„STANDORTPFLEGE“ FELBERMAYR BAUT FÜR FELBERMAYR



FOTO: LUCAS YOLLMANN OSWALD

„DEBOHRA“

Große Fahrt für
Tunnelvortriebsmaschine

WO DER GEIER WOHNT

Spezialtiefbau
am Großglockner

DREIMAL HOCH

Umwelt, Soziales,
Unternehmensführung



11

Bis zum Sommer 2026 entsteht südlich von Graz die neue Heimat für den Felbermayr-Bereich Steiermark. Der fünf Hektar große Standort entsteht genau genommen in der Ortschaft Seiersberg-Pirka. Da der Hochbau auf einer ehemaligen Deponie errichtet wird, waren den Baumaßnahmen umfangreiche Bodenverbesserungsmaßnahmen vorausgegangen.



20

Fordernd für Mensch und Technik: Bis zum Herbst waren Mitarbeiter des Felbermayr-Spezialtiefbaus mit Sicherungsmaßnahmen zur Böschungsstabilisierung eines Teilbereichs der Großglockner Hochalpenstraße beauftragt.

28

Wie ein Maulwurf bahnt sich die Tunnelbohrmaschine „Debohra“ ihren Weg durch Wiens Untergrund. Für eine Standortänderung kam Transport- und Hebetechnik von Felbermayr zum Einsatz.



32

Nachhaltigkeit ist ein Wort mit vielen Gesichtern. Bei Felbermayr steht der Begriff für das Bemühen um eine zukunftsorientierte Unternehmensführung und verantwortungsvolles Handeln.

35

Mit dem Wasser verbunden ist Björn Zirotzki beruflich wie privat – als Bundestrainer der deutschen Kanu-polo-Nationalmannschaft navigierte er heuer bei den World Games sein Team zum Triumph.



04

Meldungen – Aktuelles aus den Felbermayr-Bereichen

14

Casawest – Steinhandwerk für innen und außen

16

Felbermayr stemmt in Bulgarien Großprojekt für Kupferproduzenten

18

Hagn Umwelttechnik macht Kanalsystem in Oberbayern fit für die Zukunft

22

Bau-Trans Liechtenstein feiert Jubiläum und hebt beim Bau einer Achter-Gondelbahn in der Schweiz kräftig an

24

„Von der Sohle bis zum Kraftwerk“ reichten Betoninstandsetzungsarbeiten für ein Kraftwerk in Oberösterreich

26

Die Gewerke Abbruch, Steinhandwerk und Industriebau vereinte Felbermayr für eine traditionsreiche Erlebnisgärtnerei in Wels

30

Ein Blick hinter die Kulissen der Erlenbacher Schiffswerft offenbart, wie schwimmende Meisterwerke entstehen

Editorial



“

2025 forderte uns wirtschaftlich erneut, doch wir haben bewiesen, dass sich Unsicherheiten in Chancen verwandeln lassen und wir daraus neue Stärke gewinnen können.

Zusammenstehen, zusammenarbeiten

Sehr geehrte Damen und Herren,

Das vergangene Jahr stellte die europäische Wirtschaft neuerlich vor große Herausforderungen. Nach Perioden der versuchten Krisenbewältigung und geopolitischen Spannungen zeigt sich die Europäische Union zwar stabiler als erwartet, doch die wirtschaftliche Dynamik bleibt verhalten – aufgrund geringen Wachstums und einer nur zögerlich sinkenden Inflation ist die Lage weiterhin alles andere als rosig. Die Investitionsfreudigkeit stagniert, die Wettbewerbsfähigkeit leidet unter hohen Energiepreisen, komplexen Regulierungen und einem anhaltenden Fachkräftemangel. Gleichzeitig belasten globale Unsicherheiten die Exportmärkte und das Vertrauen der Unternehmen.

Besonders alarmierend sind die strukturellen Fehlentwicklungen: Während einzelne Mitgliedstaaten von robustem Konsum profitieren, kämpfen zentrale Volkswirtschaften wie Frankreich und Italien genauso wie Deutschland und damit auch Österreich mit einer schwächeren Industrie und Reformstaus.

Somit bewegen wir uns in einem Umfeld, das von Unsicherheit geprägt ist – aber auch Chancen bietet. Die europäische Wirtschaft setzt verstärkt auf strategische Autonomie, Digitalisierung und die grüne Transformation. Diese Entwicklungen eröffnen neue Perspektiven für innovative Logistiklösungen und nachhaltige Infrastrukturprojekte.

In diesem Umfeld kommt es auf Verlässlichkeit an: auf Teams, die zusammenstehen, auf bewährte Partnerschaften und auf Kunden, die uns vertrauen. Ihnen allen möchte ich meinen herzlichen Dank aussprechen. Ihr Engagement und Ihre Unterstützung sind der Motor, der uns mit sehr stabilem Erfolg durch diese schwierige Zeit trägt. Gemeinsam schaffen wir es auch weiterhin, aus Herausforderungen Chancen zu machen.

Somit wünsche ich Ihnen und Ihren Familien zum Jahresausklang noch eine besinnliche Weihnachtszeit. Möge Ihnen das neue Jahr Ruhe, Zuversicht, neue Kraft und Erfolg, vor allem aber Gesundheit bringen.

Herzlichst,

DI Horst Felbermayr

AUF SCHIENE

ITB und RCG verlängern Zusammenarbeit

Seit 1. Juli 1994 arbeiten die Rail Cargo Group und der ITB genannte Felbermayr-Bereich für Internationale Tieflader-Bahntransporte zusammen. Diese Partnerschaft wurde um weitere zehn Jahre – bis

Ende 2034 – verlängert. Beim gemeinsamen Austausch Mitte Oktober 2025 stellten die beiden Kooperationspartner die Weichen für die künftige Zusammenarbeit. Die Kooperation gilt als eine der langjährigsten Erfolgsgeschichten der Branche. Mit der Verlängerung bleibt die bewährte Basis aus planbaren Kapazitäten, eingespielten Prozessen und hoher Ausfallsicherheit erhalten. RCG und ITB steuern damit auf das 40-jährige Jubiläum zu.



RUNDERNEUERT

Generalsanierung für Göweilbrücke

Von Anfang Juni bis Ende August sanierte der Felbermayr-Tiefbau die Göweilbrücke über die Große Gusen entlang der Gusentalstraße in Engerwitzdorf. Die Arbeiten umfassten die Verbreiterung des Tragwerks inklusive Randbalken, die Abdichtung des Bauwerks und den vollständigen Neuaufbau der Fahrbahn. Im Mittelpunkt stand weiters die Herstellung einer Vorsatzschale zur Verstärkung des Mittelpfeilers, die im fließenden Gewässer betoniert wurde. Ergänzend errichteten die Mitarbeitenden vom Felbermayr-Tiefbau neue Zugangsstufen im Uferbereich, um bei der Durchführung von Brückeninspektionen unter das Tragwerk gelangen zu können. Zum Einsatz kamen Rad- und Kettenbagger, Vorderkipper, ein Höchstdruckwasserstrahler sowie mehrere Asphaltsteinbaumaschinen.

100 ACHSLINIEN

Roll-off mit langer Fracht

Der Felbermayr Joint-Venture-Partner PSA Breakbulk entlud von der M/V Roll-dock Storm das „Marine Control Building MCB-1“ mit einem Gewicht von knapp 385 Tonnen sowie die über 1.000 Tonnen schwere Umspannstation SS-06. Die beiden Komponenten werden in einem neuen Ethylen-Werk am Hafen Antwerpen benötigt. Für das Roll-off und den Transport über das Gelände kamen zwei Felbermayr-SPMT-Kombinationen mit insgesamt 100 Achslinien zum Einsatz. Die beiden bis zu 70 Meter langen und 9,7 Meter hohen Einheiten wurden über

„Dredging-Mats“ an Land gebracht – diese Stahlunterlagen gewährleisteten die nötige Stabilität und Sicherheit. In Zusammenarbeit mit Felbermayr und Haeger & Schmidt Logistics fungierte das PSA-Projektcar-go-Ökosystem für das

Projekt als One-Stop-Shop mit direktem See- und Hinterlandzugang. Somit waren Transparenz und Effizienz sowie eine termingerechte Logistikkette gewährleistet. Beauftragt wurde das Projekt von Ineos Project One.





NATURNAH

Danner Landschaftsbau für Grünraumgestaltung im Einsatz

Im Gewerbegebiet Ehrenfeld in Ohlsdorf errichtete die VGP Group einen Wirtschaftspark. Seit September 2024 ist Danner Landschaftsbau, ein Tochterunternehmen der Felbermayr Group, für die naturnahe Außenraumgestaltung im Einsatz. Auf 189.400 Quadratmetern Grundstücksfläche werden rund 50.000 Quadratmeter bepflanzt und 120.000

Quadratmeter begrünt. Zur Böschungssicherung auf etwa 14.000 Quadratmetern setzen die Spezialisten von Danner Erosionsschutzgewebe aus Kokos ein und verbauten rund 2.000 vor Ort gewonnene Weidensteckhölzer. An den Steilflächen sorgt eine Aufspritzbegrünung für die nötige Rekultivierung. Zudem werden etwa 400 Großbäume sowie 8.000 Strauch- und Baumgehölze gepflanzt. Ein zentraler Aspekt ist die Errichtung von drei Feuchtbiotopen mit insgesamt 1.000 bis 1.200 Quadratmetern, die Lebensraum für Klein- und Kleinstlebewesen bieten und ein wertvolles Artenspektrum fördern.



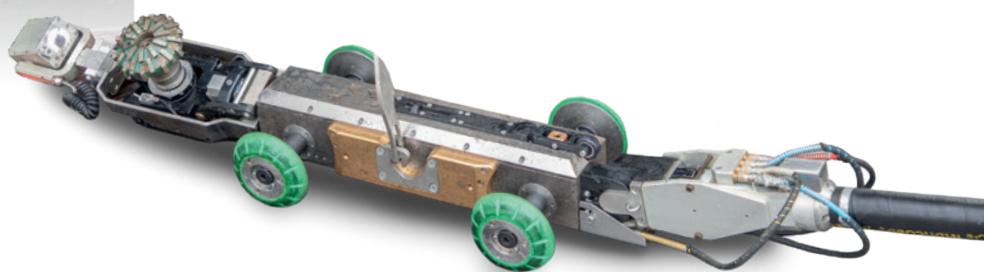
SCANNEN
und die neue
Danner-Website
entdecken.



SCANNEN
und das Roboter-
verfahren in
Action sehen.

KANAL SANIERUNG
mit Roboterverfahren

Anfang September starteten die Lungauer Tiefbau-Spezialisten mit umfassenden Kanalsanierungen in Zell am See. Auf insgesamt 700 Laufmetern Kanal mit einem Durchmesser von 200 bis 400 Millimetern kamen je nach Schadensbild Kurzliner-, Inliner-, oder das Roboterverfahren zum Einsatz. Der Kanalsanierungsroboter übernahm dabei jene Arbeiten, die für Menschen nicht oder nur sehr eingeschränkt zugänglich waren. Direkt in der Leitung fräste, schleifte und bohrte er Ablagerungen und Hindernisse weg, bereitete die Haltungen für den Inliner-Einbau vor und sanierte Risse, undichte Muffen sowie beschädigte Zuläufe und Abzweiger. Das Roboterverfahren kann hier seine Stärken voll ausspielen und für eine sichere und dauerhafte Instandsetzung der Leitungen sorgen.



MELDUNGEN



„HEAVY METAL“

Felbermayr-Hebetechnik im Festivalfieber

Von Linz bis Nickelsdorf war Felbermayr in diesem Sommer mittendrin im Festivalfieber. Bei den Bubble Days im Linzer Hafen brachte der Ponton mit dem „Felbermayr Floating Beach“ Anfang Juni zwei Tage lang echtes Urlaubsfeeling in das Industriegebiet. Gemeinsam mit tausenden Besuchern genossen auch

Felbermayr-Mitarbeiter mit ihren Familien und Freunden Sand, Sonne und Sound – bevor abends die DJs den Ponton in eine tanzende Insel verwandelten. Auch beim Donauinselfest spielte Felbermayr eine tragende Rolle – im wahrsten Sinne des Wortes: Mit rund 20 Geräten, darunter Gabel- und Teleskopstapler

sowie Mobilkranen, entstand in nur zwei Wochen eine Bühne für Millionen Musikfans. Premiere feierte heuer die Felbermayr-Hebetechnik beim Nova Rock Festival in Nickelsdorf. Mit rund 30 Mietgeräten lieferte das „Heavy Metal“ von Felbermayr den perfekten Rhythmus für Auf- und Abbau.

HEBETECHNIK

Kraneinsatz für Eisenbahnbrücke

Die Felbermayr Transport- und Hebetechnik übernahm Mitte Juli den Sondertransport einer rund 90 Tonnen schweren Eisenbahnbrücke vom ÖBB-Werk in St. Georgen am Steinfelde zur etwa 20 Kilometer entfernten Baustelle in Wiesenfeld. Eingesetzt wurden eine Vierachs-Zugmaschine und ein achtachsiger Semitiefelader. Nach rund zwei Stunden Fahrt über enge Straßen traf der Transport planmäßig ein. Vor Ort hob ein 650-Tonnen-Mobilkran das Tragwerk an und positionierte es binnen weiterer zwei Stunden millimetergenau auf den Widerlagern. Der Einhub markierte einen wichtigen Schritt für die umweltfreundliche Elektrifizierung der Traisentalbahn in Niederösterreich.



GERÄTEMIETE

Felbermayr bei Erweiterung von TGW Logistics im Einsatz

Über mehrere Monate hinweg übernahm die Felbermayr Transport- und Hebetechnik bis Oktober 2025 zentrale Arbeiten bei der Erweiterung des Standorts der TGW Logistics in Marchtrenk. Zum Einsatz kamen zahlreiche Arbeitsbühnen, Bagger und Lkw sowie ein Mobilbaukran. Der auch als Taxikran bezeichnete Mobilbaukran erwies sich dabei als besonders flexibel, da er auf engem Raum und ohne feste Turmverankerung eingesetzt werden kann. Der umfangreiche Geräteneinsatz verdeutlichte die Dimension des Projekts und unterstützte eine effiziente Umsetzung der Montagearbeiten. Seit September ist Felbermayr auch beim Bau der 20.000 Quadratmeter großen Produktionshalle mit einer Länge von 230 Metern, die zum Großteil in Fertigbauweise entsteht, vor Ort.



SCANNEN
und den Helikoptereinsatz
und die Arbeiten an der
Elsenthaler Leite mitverfolgen.



SPEZIALTIEFBAU

Helikoptereinsatz bei Grafenau

Im August erhielt der Felbermayr-Spezialtiefbau den Zuschlag für Felssicherungsmaßnahmen im Bereich Grafenau in Niederbayern. Große Gesteinsblöcke oberhalb der Trasse gefährdeten den Verkehr und wurden durch eine Kombination aus Vernagelung, Netzen und Steinschlagschutzaun gesichert. In dem teils schwer zugänglichen Gelände erfolgte der Materialtransport per Hubschrauber. Insgesamt wurden rund 3.500 Laufmeter Anker gesetzt: je nach Abschnitt mit dem Bohr-Lkw, dem Schreitbagger oder in „Handarbeit“. Wo nötig, kam für den Einbau auch eine Teleskopbühne mit 34 Metern Arbeitshöhe zum Einsatz. Im Anschluss daran wurden etwa 1.850 Quadratmeter Hochleistungsspiralseilnetz und rund 1.700 Quadratmeter Hochleistungsgeflecht verlegt. Ein 230 Meter langer Steinschlagschutzaun mit 2.000 Kilojoule Energieaufnahme ergänzt das System und erhöht die Sicherheit für den angrenzenden Straßenverkehr.



STEILE FAHRT

Trafo-Transport nach Vissoie

Im Mai brachten Mitarbeiter des Felbermayr-Standorts Mägenwil in der Schweiz erneut einen 36 Tonnen schweren Transformator zum Kraftwerk in Vissoie im Wallis. Für den rund 1.200 Kilometer langen Spezialtransport mit zahlreichen Kehren und engen Tunneln kam auf 1.100 Metern Seehöhe eine dreiachsige Sattelzugmaschine in Kombination mit einem fünfachsigen Semitiefelader zum Einsatz. Die anspruchsvolle Alpenroute wurde planmäßig bewältigt und das Aggregat termingerecht am Kraftwerksareal abgestellt. Der Transport ist Teil eines mehrjährigen Projekts zum Ausbau der Wasserkraft.

GERÄTEPARADE
Messestadt Wels expandiert

Die Messestadt Wels bleibt Programm: Im Frühjahr 2025 fiel der Startschuss für eine neue Messehalle. Auf einer Fläche von rund 14.000 Quadratmetern übernahm der Felbermayr Bau umfassende Erdarbeiten. Dabei wurden etwa 18.000 Kubikmeter Erdreich bewegt und rund 10.000 Kubikmeter Material entsorgt. Für den Bodenaustausch kamen Recycling-



materialien aus Betonbruch zum Einsatz. Zwei 27-Tonnen-GPS-Bagger, ein 23-Tonnen-Radlader, ein 13-Tonnen-Walzenzug und täglich sieben Sattelzüge sicherten den Baufortschritt. Darüber hinaus realisierte der Felbermayr Bau Asphaltierungsarbeiten im Innen- und Außenbereich der Halle sowie das Setzen der Randsteine. Auch das Felbermayr-Tochterunternehmen Casawest

ist am Vorplatz der Halle mit Pflasterungsarbeiten eines neu entworfenen Betonsteines sowie dem Bau von Entwässerungsrinnen vor Ort im Einsatz. Die Fertigstellung ist für Ende Januar 2026 geplant. Bereits Mitte Februar beginnt der Aufbau für die erste Veranstaltung – die Messehalle 22 wird dann zur neuen Heimat des Baubereichs der Energiesparmesse 2026.

**BRÜCKENTRANSPORT**
Karrenbrücke Dornbirn

Anfang Juni transportierte und montierte das Felbermayr-Team aus Lauterach die neue Karrenbrücke der Karrenseilbahn in Dornbirn. Für den Transport kamen eine vierachsige Schwerlastzugmaschine, ein fünfachsiger Tieflader sowie mehrere Begleitfahrzeuge zum Einsatz. Vor Ort hoben zwei Mobilkrane die Brücke an und setzten sie exakt auf die Widerlager.

Die Projektvorbereitungen begannen Anfang des Jahres und umfassten die Streckenprüfung, Genehmigungen und das Montagekonzept. Mit der neuen Brücke wurde eine barrierefreie Verbindung in das beliebte Naherholungsgebiet geschaffen.

JAHRHUNDERTPROJEKT
Rohrtransporte für den neuen Rheindüker in Köln

Der Bau des neuen Rheindükers gilt als Jahrhundertprojekt, das die sichere Abwasserentsorgung für die wachsende Kölner Bevölkerung langfristig gewährleisten soll. Im Mai dieses Jahres starteten die umfangreichen Tunnelbauarbeiten: Mit einem Rohrvortrieb unter dem Rhein wird zwischen Köln-Stammheim und Köln-Niehl eine neue Dükertrasse geschaffen. Die deutlich größeren Dükerrohre ermöglichen künftig eine wesentlich höhere Durchflussmenge. Bis zu 6.000 Liter Abwasser pro Sekunde können später sicher und effizient zum Großklärwerk in Köln-Stammheim geleitet werden. Die Arbeiten an den Baugruben und am Rohrvortrieb sollen voraussichtlich im Herbst 2026 abgeschlossen sein. Die vollständige Inbetriebnahme des neuen Dükers ist für 2028 geplant. Eine zentrale Herausforderung dieses Projekts war der Transport der insgesamt 234 Vortriebsrohre der Dimension DN 3200 – mit einem Außendurchmesser von vier Metern, einer Baulänge von 4,16 Metern und einem Einzelgewicht von rund 47 Tonnen. Diese logistische Aufgabe übernahmen Haeger & Schmidt Logistics gemeinsam mit Felbermayr Deutschland. Um Verkehrsbehinderungen zu minimieren, erfolgte die Anlieferung ausschließlich nachts. Dabei kamen zeitweise vier Fahrzeuge gleichzeitig zum Einsatz, die jeweils bis zu drei Touren pro Nacht fuhren – stets begleitet von BF4-Begleitfahrzeugen. Aufgrund der begrenzten Lagerkapazitäten vor Ort wurden die gelieferten Rohre direkt im Anschluss an die Transporte in den Bauablauf integriert und parallel verbaut.



ABGEHOBEN

Mobilkran hebt Baukran in Kaprun

Die Limbergsperre am Hochgebirgsstausee Wasserfallboden mit 120 Metern Höhe wird in den kommenden drei Jahren um knapp neun Meter angehoben. Dadurch wächst der Nutzinhalt des Speichers auf mehr als 90 Millionen Kubikmeter und die Kapazität steigt um rund 30 Gigawattstunden. Für die Betonierarbeiten werden insgesamt etwa 32.000 Kubikmeter Beton eingebracht. Um den Materialtransport auf der Staumauer zu ermöglichen, wurde ein schienengebundener Kran installiert.

Hierfür kam im Sommer dieses Jahres die Transport- und Hebetechnik von Felbermayr zum Einsatz: Mit einem 130-Tonnen-Mo-

bilkran wurde der Turmdrehkran auf der Staumauer positioniert und stückweise aufgebaut. Bereits die Zufahrt stellte sich als äußerst anspruchsvoll dar. Im Nahbereich der Sperre musste auf einer Länge von rund 80 Metern der Tunnel aufgeweitet werden, um die Zugänglichkeit zur Baustelle sicherstellen zu können. Der montierte Kran fährt auf Schienen, erreicht eine Hakenhöhe von 27,9 Metern und verfügt über eine Auslegerlänge von 65 Metern. In dieser Konfiguration können bis zu 6,5 Tonnen gehoben werden. So gewährleistet Felbermayr den Materialumschlag auf der Limbergsperre und ebnet damit die nächsten Bauabschnitte.



Die Marktgemeinde Millstatt beauftragte die Felbermayr-Niederlassung Spittal an der Drau mit der umfassenden Sanierung der beiden Quellen Sulznig und Gasser. Von Anfang April bis Ende Mai erneuerten die Tiefbau-Experten die bestehende Quelfassung, Quellsammelbehälter und Zuleitungen. Aufgrund des steilen und schwer zugänglichen Geländes kam ein acht Tonnen schwerer Schreitbagger zum Einsatz. Die rund 50 Jahre alten Quelfassungen wurden abgetragen und

technisch modernisiert. Das Quellwasser wird jeweils in einem Quellsammelschacht gesammelt und über Leitungen in einen rund 1.500 Liter fassenden Quellsammelbehälter geführt, bevor es schließlich in den 25.000 Liter großen Trinkwasserbehälter der Gemeinde eingespeist wird. Im Zuge der Arbeiten legten die Felbermayr-Spezialisten bestehende Fassungen bis zu sechs Metern Tiefe sorgfältig frei und erneuerten diese. Die dahinterliegenden Bereiche wurden mit Kies

verfüllt, mit lebensmittelechter Folie abgedichtet und mit einer weiteren Betonschicht abgedeckt. Ein neu verlegtes Drainagerohr stellt künftig die zuverlässige Ableitung von Oberflächenwasser sicher. Abschließend übernahm Felbermayr die fachgerechte Herstellung aller Anschlusspunkte an das bestehende Wasserversorgungsnetz. Mit der abgeschlossenen Sanierung ist die Trinkwasserversorgung der Marktgemeinde Millstatt langfristig gesichert.

TIEFBAU-EXPERTISE

Quellsanierung in Millstatt

GLEISBAUMASCHINE Von Linz nach Hamburg

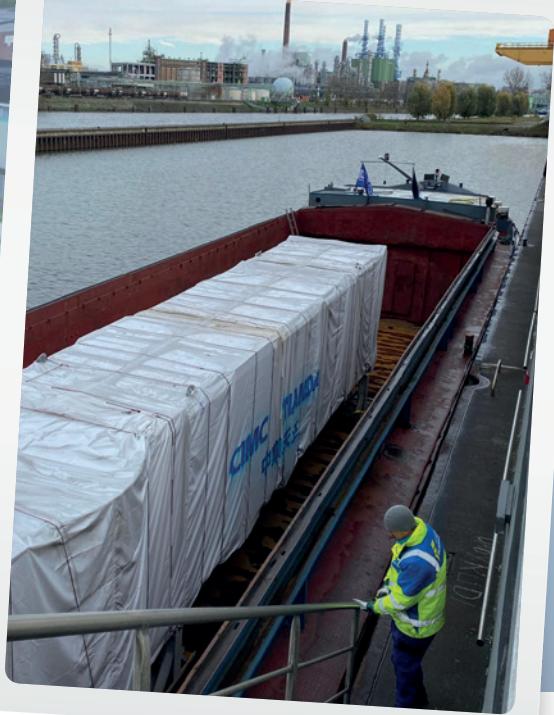
Vom Felbermayr-Standort Linz ausgehend übernahm Felbermayr Ende September den Transport einer zweiteiligen Gleisbaumaschine. Diese wird künftig im Bereich der Schieneninfrastruktur eingesetzt. Die beiden Segmente wogen jeweils rund 50 Tonnen und erreichten eine Länge von etwa 20 Metern. Für den Schwertransport kamen zwei Vierachs-Zugmaschinen und Flachtiefbettauflieger zum Einsatz, inklusive präziser Routenplanung und logistischer



Abstimmung über mehrere Länder hinweg. Ziel war der deutsche Nordseehafen Hamburg, wo die beiden Maschinenteile für den Weitertransport übergeben wurden. Mit diesem Einsatz zeigt die Transport- und

Hebetechnik einmal mehr ihre Expertise im sicheren Handling großdimensionierter Bahntechnik – von der Verladung im Schwergutterminal Linz bis zur Ankunft in den Seehäfen Europas.

MELDUNGEN



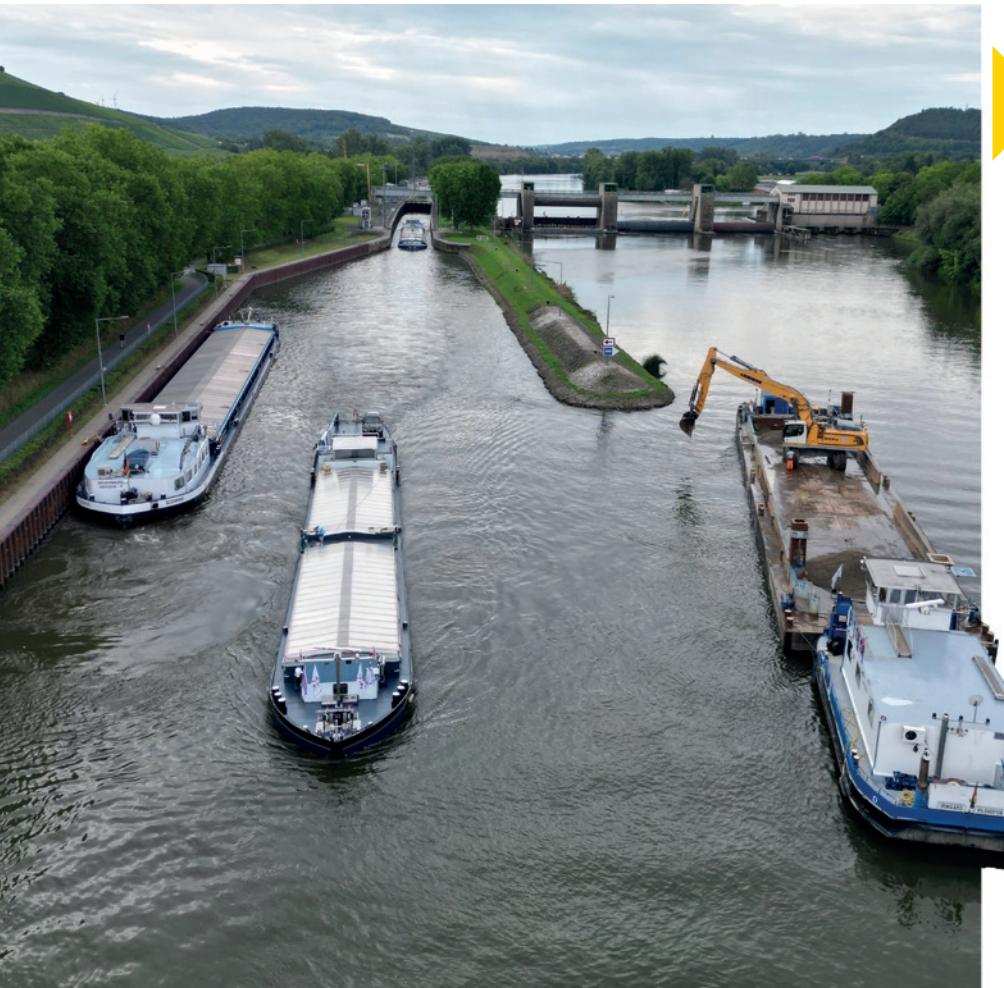
MULTIMODAL

54 Fluggastbrücken für Frankfurt und München transportiert

Zwischen April 2024 und April 2025 transportierte die Felbermayr Transport- und Hebetechnik insgesamt 41 bis zu 40 Tonnen schwere Fluggastbrücken für das neue Terminal 3 in Frankfurt. Die Bauteile wurden seitens Felbermayr in den Häfen Rotterdam, Zeebrugge und Hamburg übernommen. Für den Weitertransport kamen spezielle Dreiachs-Kes-

selbrücken mit Vierachs-Zugmaschinen sowie sogenannte Dollys zum Einsatz, die der Lastverteilung dienen. Aufgrund von Transporthöhen über 4,5 Metern erfolgten verschiedene Transportabschnitte mittels Multimodallösungen auf der Straße oder per Binnenschiff in den Häfen Roth und Höchst. Dabei unterstützten die Kollegen von Haeger & Schmidt

Logistics. Am Flughafen angekommen, rollte der Schwertransporter nachts über das Rollfeld. Nach der Anlieferung wurden die Fluggastbrücken mit zwei Kranen im Tandemhub entladen. Insgesamt wurden am Flughafen München 13 Fluggastbrücken mit Längen bis 22,7 Meter und einer Breite von 3,9 Metern installiert.



NASSBAGGERUNG

Fahrrinnentiefe in Würzburg hergestellt

Um die erforderliche Fahrrinnentiefe auf einer Strecke von rund 90 Kilometern wiederherzustellen, führte Domarin von Anfang August bis Ende Oktober umfangreiche Nassbaggerarbeiten am Main durch. An insgesamt 20 definierten Stellen zwischen Marktbreit und Volkach im Großraum Würzburg bis in Richtung Schweinfurt wurden dabei Untiefen entfernt. Die betroffenen Sohlflächen waren unterschiedlich groß und reichten von etwa 250 bis 10.000 Quadratmeter, die Baggertiefen betrugen rund 3,10 Meter. Zum Einsatz kam ein Baggerponton mit einem Liebherr 966, unterstützt von einem Schubschiff mit zwei Schubleichtern sowie einem Boot mit Peilrahmen für Tiefenmessungen. Das gelöste Material wurde direkt in Lastschuten verladen und anschließend, für die fachgerechte Entsorgung, auf dem Wasserweg zu einem Subunternehmen transportiert. Domarin stellt damit sicher, dass Sedimentablagerungen systematisch entfernt und wichtige Wasserstraßenbereiche für die Schifffahrt freigehalten werden.



Standortentwicklung

Solides Fundament für eine starke Zukunft

Mit dem Neubau der Niederlassung Seiersberg-Pirka schafft Felbermayr einen modernen Standort für die Steiermark. Auf einem 50.000 Quadratmeter großen Grundstück entsteht nach intensiver Entwicklungs- und Genehmigungsphase die neue Zentrale für die Transport- und Hebetechnik. Die Fertigstellung des vom Felbermayr Bau errichteten Objekts ist für den Sommer 2026 geplant.

Am 24. April markierte der offizielle Spatenstich den Start für eines der größten Infrastrukturprojekte in der über 80-jährigen Unternehmensgeschichte. Im Gewerbegebiet von Seiersberg-Pirka, südlich von Graz, entsteht die neue Hauptniederlassung für die Steiermark. Nach dreijähriger Entwicklungs- und Genehmigungszeit befindet sich das Bauprojekt aktuell in der Bauphase. „Der Bedarf in der Steiermark wächst und wir brauchen mehr Platz – sowohl für unsere Mitarbeitenden als auch für unsere Fahrzeuge und Geräte“, erklärt Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer Transport- und Hebetechnik, und führt weiter aus, „Mit dem Neubau schaffen wir die Voraussetzungen für weiteres Wachstum und eine zukunftsorientierte Organisation unserer Abläufe.“

Zentrale Lage mit klaren Vorteilen

Der neue Standort bietet, was für den täglichen Betrieb entscheidend ist: kurze Wege und optimale Erreichbarkeit. Die direkte Anbindung an die Autobahn in beide Richtungen ermöglicht eine rasche Disposition von Großgeräten und Schwertransporten. Gleichzeitig liegt das Gelände in unmittelbarer Nähe zu Graz und damit in einem der wirtschaftlich stärksten Ballungsräume Österreichs. Die Errichtung der neuen Niederlassung wird von Herrn Benedikt Linimayr, technischer Leiter der Felbermayr Immobilienentwicklung, koordiniert. „Mit dem Neubau wollen wir den Standort in der Steiermark stärken und auch ein attraktives Arbeitsumfeld schaffen“, betont Elisabeth Felbermayr-Schierl, die das Projekt entscheidend vorangetrieben hat.

Nachhaltige Bauweise und komplexe Umsetzung

Die Bauspezialisten von Felbermayr rund um Bauleiter Robert Grundner sorgen für eine präzise und termingerechte Umsetzung. „Aufgrund komplexer Bodenverhältnisse war eine konventionelle Flachgründung nicht möglich“, erklärt Grundner. Stattdessen kam eine Kombination aus Betonstopfsäulen und Rüttelstopfverdichtung zum Einsatz – eine technisch anspruchsvolle Spezialgründung, die den Baugrund dauerhaft stabilisiert und für ein solides Fundament sorgt. Besonders der Bau der Hallen veranschaulicht imposant die Felbermayr-Bau-Expertise. Mit Bindern bis 42 Tonnen Eigengewicht und 30 Metern Spannweite werden großformatige Tragfelder realisiert. Zusätzlich reduzieren ange-

Der Baustellenbetrieb in Seiersberg-Pirka läuft auf Hochtouren, um den ambitionierten Zeitplan einzuhalten.



SCANNEN
und Einblicke in den
Neubau der Niederlassung
Seiersberg-Pirka erhalten.



formte Fundamentlösungen an den Hallenstützen die Montagezeiten und optimieren die Lastabtragung. Darüber hinaus werden umfangreiche Funktionsbauten für den zukünftigen Betrieb errichtet. So entstehen beispielsweise auf dem Werkstattareal eine 27 Meter lange Montagegrube und eine Tankstelle mit einem Fassungsvermögen von 15.000 Litern für AdBlue und etwas mehr als 85.000 Litern für Diesel. Umgesetzt wird dieses ehrgeizige Bauvorhaben durch eine himmelblaue Armada an Fahrzeugen und Geräten. Das Aufgebot reicht vom 450-Tonnen-Autokran über Mobilkrane mit 40 bis 250 Tonnen Traglast bis hin zu 30-Tonnen-Baggern, Schubraupen sowie – in der Hochphase – rund 25 Steigern und zahlreichen Arbeitsbühnen. Allein für die Material- und Gerätelogistik wurden bis zum Ende des Rohbaus über 1.000 Transporte koordiniert.

Architektur mit Weitblick

Für die architektonische Planung ist das Architekturbüro Benesch/Stögmüller aus Wels verantwortlich. Das klare, funktionale



“

Mit dem neuen Standort in Seiersberg-Pirka schaffen wir Raum für Wachstum und Effizienz.

**Prokurist Konrad Vollmann,
Bereichsleitung Steiermark**

Design ist auf die Anforderungen eines modernen Betriebsstandorts ausgelegt. Ergänzt wird das Gebäudeensemble durch eine Werkstatt mit 5.400 Quadratmetern, zwei Garagen mit einer Fläche von mehr als einem Hektar sowie eine Lagerhalle mit rund 3.000 Quadratmetern. Nach seiner Fertigstellung bietet der Standort Seiersberg-Pirka auf insgesamt 20.000 Quadratmetern verbauter Fläche ausreichend

Raum für Büro, Werkstatt und Lager. Dazu gehören etwa 72 Lkw- und 166 Pkw-Stellplätze. Besonders hervorzuheben ist die großzügige Bürofläche mit rund 1.700 Quadratmetern, die eine flexible Teamaufteilung und weiteres Personalwachstum ermöglicht. „Alle Dachflächen werden begrünt und eine der Garagen erhält eine Photovoltaikanlage mit einer maximalen Leistung von 480 Kilowatt-Peak“, berichtet Felbermayr-Schierl und betont, „Wir legen großen Wert darauf, dass unsere Bauprojekte ökologische Verantwortung mit Funktionalität verbinden.“ Für Konrad Vollmann, Bereichsleiter Steiermark Transport, Kran, Bühne, Einbringung und Lagerei, steht die neue Niederlassung sinnbildlich für den Aufbruch in eine neue Generation von Betriebsstandorten: „Die großzügige Raumplanung ermöglicht uns eine deutlich effizientere Organisation. Gleichzeitig profitieren unsere Mitarbeitenden von modernen Räumlichkeiten und besserer Arbeitsplatzqualität.“ Nach aktuellem Zeitplan soll die neue Niederlassung bis zum Sommer 2026 fertiggestellt werden.



Logistikhalle Linz – Neue Kapazitäten im Schwergutterminal

Das Bild zeigt die fertiggestellte und bereits vermietete Logistik- und Montagehalle im Schwergutterminal.



Die neue Logistik- und Montagehalle am Felbermayr-Schwergutterminal ist fertiggestellt und bereits vermietet. Mit rund 2.600 Quadratmetern stellt die Halle umfangreiche Kapazitäten für Logistik- und Montageaufgaben zur Verfügung. Der Bau startete im Dezember 2024 und konnte nach Rekordbauzeit bereits im Juni dieses Jahres abgeschlossen werden. Die neue Halle mit Abmessungen von 66 mal 41 Metern ist mit insgesamt drei 60-Tonnen-Portalkränen ausgestattet. Die Krananlagen sind auf zwei Hallenschiffe verteilt, wobei zwei Kräne in einem Hallenschiff laufen und in Kombination eine Tragkraft von 120 Tonnen erreichen – ideal für schwere Montage- und Umschlagvorgänge am Standort. Aufgrund der zentralen Lage im Industriegebiet waren umfangreiche Leitungsumlegungen und Bodenerkundungen erforderlich. Das stellte eine kostenintensive logistische und technische Herausforderung dar. So ergänzt der Neubau die bestehende Logistik- und Montageinfrastruktur im Felbermayr-Schwergutterminal.



Casawest Steinhandwerk für innen und außen

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

Die beiden Unternehmen ergänzen einander perfekt", lässt Felbermayr-Bau-Geschäftsführer Bernhard Strasser wissen. Mit geballter Expertise in Steinarbeiten im Innen- und Außenbereich möchte das Unternehmen künftig öffentliche Auftraggeber genauso wie Architekten und private Kunden begeistern. Mit Gewerken wie Pflaster- und Natursteinarbeiten im Innen- und Außenbereich – von Steinfassaden bis hin zu Küchenarbeitsplatten –

markiert das Unternehmen eine neue Ära. Angesiedelt sind die Steinhandwerker im Felbermayr Tiefbau.

Gemeinsamer Standort

Mit Ende Juli war die Übersiedelung an den ehemaligen Standort von Casa Sasso in das etwa 15 Kilometer östlich von Wels gelegene Pucking abgeschlossen. „Mit dem gemeinsamen Standort schaffen wir geballte Kompetenz unter einem Dach und

positionieren uns damit als einer der führenden Natursteinverarbeiter und -verleger in Österreich“, bekräftigt Strasser.

Mit 72 Mitarbeitenden sowie modernsten Maschinen – wie einer „Waterjet“ zum Schneiden von Naturstein – kann Casawest ein breites Angebot stellen.

Tiefbau-Bereichsleiter Hans Becker und Casawest-Niederlassungsleiter Johannes Eder





CASAWEST

sind sich einig: „Jetzt gilt es, das Wissen aller Mitarbeitenden weiter zu bündeln. Erfolgreiche Beispiele für den Innen- und Außenbereich gibt es bereits: „Zu nennen wären beispielsweise das Shoppingcenter Pluscity in Pasching mit Bodengestaltungen sowie der Ortsplatz von Hörsching mit 6.000 Quadratmetern, erwähnt Becker und freut sich über die bereits unter dem Namen Casawest abgewickelten Projekte.

Geschichte

Das im Jahr 1991 in Ansfelden gegründete Unternehmen Casa Sasso übersiedelte Ende der 90er-Jahre an den aktuellen Stand-

ort in Pucking. Für die Natursteinarbeiten rund um die Pfarrkirche Gallspach erhielt das Unternehmen den Handwerkspreis. Anfang 2024 erfolgte die Integration in die Felbermayr-Unternehmensfamilie.

Der Professionist für Pflasterung und Natursteinverlegungen West-Asphalt ging 1996 mit ersten Projekten, wie der Neugestaltung

des Kirchenplatzes in Ried, neue Wege im Straßen- und Platzbau. 2021 erfolgte dann die Aufnahme in die Felbermayr Holding. Mit der Verleihung des OÖ Handwerkspreises 2024 unterstrich West-Asphalt seine ausgezeichneten Leistungen. Um die Fusionierung auch nach außen sichtbar zu machen, wurde ein neues Corporate Design erstellt und ein Webauftritt unter casawest.at kreiert. ■



Beständige Polygonalplatten aus Verdura Quarzit Kavala wirken zeitlos und verleihen dem Badezimmer einen natürlichen Akzent.



Mit einer modernen Waterjet-Anlage können individuelle Zuschnitte in hoher Qualität umgesetzt werden.



SCANNEN und eintauchen in die Welt von Casawest.



Rekordzeit Felbermayr stemmt Großprojekt für Aurubis in Pirdop

Bei einem der größten Instandhaltungsprojekte der Aurubis-Gruppe setzte der Kupferproduzent mit Hauptsitz in Hamburg auf die Schwerlastkompetenz von Felbermayr. Am Standort Pirdop in Bulgarien mussten, beginnend mit Mai, innerhalb eines eng getakteten 62-Tage-Fensters zwei 450 Tonnen schwere Elektrofilter ausgetauscht werden. Eine Aufgabe, die höchste Präzision, Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg und ein unvorstellbares Arbeitspensum verlangte.



Von 10. Mai bis 12. Juli 2025 stand die Produktion in Pirdop still – jeder einzelne Tag bedeutete Verluste von rund einer Million Euro. „Entsprechend hoch war der Druck, den eng getakteten Zeitplan einzuhalten. In der Vergangenheit konnte ein einzelner Filter in 45 Tagen ersetzt werden, in Pirdop mussten gleich zwei 450-Tonnen-Kolosse in nur 62 Tagen getauscht werden“, schildert Yordan Georgiev, General Manager Felbermayr Bulgarien, und zeigt die Dimension des Vorhabens auf. Damit markiert der planmäßige Wartungsstillstand das größte Instandhaltungsprojekt der vergangenen drei Jahrzehnte am Standort. Für Südosteuropa ist das ein Meilenstein in der Kupferproduktion.

FOTOS: YORDAN GEORGIEV

Beeindruckende Hebetechnik

Die Gesamtverantwortung der Hebetechnik lag bei Felbermayr Bulgarien, mit tatkräftiger Unterstützung durch die Felbermayr-Kollegenschaft aus Rumänien. Hauptdarsteller dieses Projekts mit Blockbuster-Charakter war ein 750-Tonnen-Raupekrane – kraftvoll genug, um am Stück rund 190 Elefanten zu heben und zugleich feinfühlig bis auf den Millimeter, um die neuen Filter exakt zu positionieren. Begleitet wurde der Raupekrane von einem 650-Tonnen-Autokran, der unter anderem den Bau eines Brückenkrans ermöglichte und so die weiteren Schwerlastmanöver absicherte. Zudem war der parallele Einsatz zweier 600-Tonnen-Raupekrane gefragt. Als sich kurz vor Projektbeginn abzeichnete, dass einer davon nicht zur Verfügung stand, konnte – koordiniert durch die Felbermayr-Zentrale in Wels – binnen weniger Tage Ersatz aus Polen organisiert werden. Für Auftraggeber Aurubis zeigte sich damit deutlich: Ein Partner wie Felbermayr überzeugt durch Flexibilität und Verlässlichkeit – und ist nicht nur eine Voraussetzung, sondern nahezu eine Garantie für eine erfolgreiche Umsetzung.

120 Einzelprojekte

Ergänzend zum Austausch der Elektrofilter wurden in der Schwefelsäureproduktion sechs Wärmetauscher mit Gewichten zwischen 100 und 150 Tonnen ersetzt. Eine besondere Herausforderung stellte zudem die vollständige Erneuerung des Schmelzofens dar: Über 100 Lkw-Ladungen mit 1.500 Tonnen feuerfesten Ziegeln, 300 Tonnen Stahlkonstruktionen und 15 Kilometer Kupferrohre mussten dafür verbaut werden. Insgesamt wurden während des zweimonatigen Stillstands mehr als 120 Einzelprojekte mit einem Gesamtvolumen von 115 Millionen Euro umgesetzt – eine Dimension, die selbst für internationale Maßstäbe außergewöhnlich ist.

Präzision unter Zeitdruck

„Ein straffer Zeitplan und die enormen Lasten machten dieses Projekt zu einer besonderen Bewährungsprobe. Jeder Handgriff musste sitzen, jeder Arbeitsschritt war minutiös geplant. „Jeder zusätzliche Einsatztag hätte Produktionsausfälle in Millionenhöhe verursacht. Der Druck war enorm – das hat uns motiviert, noch präziser und effizienter zu arbeiten“, beschreibt Georgiev die herausfordernde Situation.

Auf dem Werksgelände befanden sich insgesamt 19 Krane und mehr als ein Dutzend Arbeitsbühnen im Einsatz. Schon bei Pro-

jektstart war klar: Zehn Krane mussten rund um die Uhr im Einsatz sein – samt Bedienpersonal. Eine weitere Bewährungsprobe stellte demnach die Bereitstellung eigener Mitarbeiter, um den „24/7-Betrieb“ langfristig abzusichern. Trotz des groß angelegten Arbeitsumfangs mit hunderten von Fachkräften im Einsatz verlief das Projekt ohne nennenswerte Zwischenfälle – das Ergebnis einer über ein Jahr laufenden Vorbereitung, an der rund 2.000 Spezialisten aus zwölf Ländern beteiligt waren. Für Georgiev war es beeindruckend zu sehen: „Wie schnell sich unsere Abteilungen aus Bulgarien und Rumänien zu einer Einheit formiert und dann einen Monat lang im Schichtbetrieb rund um die Uhr auf Hochtouren gearbeitet haben. Eine logistische, technische und vor allem menschliche Meisterleistung, die man nicht jeden Tag erlebt.“



„Ich bin stolz auf unser Team, auf den Einsatz und den Zusammenhalt. Das hat dieses Projekt erst möglich gemacht.“

Yordan Georgiev, General Manager Bulgarien

Modernisierung mit Signalwirkung

Für Aurubis markiert die Modernisierung in Pirdop einen wichtigen Schritt in Richtung Zukunft. Die neuen Anlagen arbeiten effizienter, sicherer und mit deutlich besserer Energiebilanz. Auch für Felbermayr war das Projekt eine Referenzleistung von internationalem Rang. „Das Projekt in Pirdop ist ein starkes Zeichen: Wir können mit unserer Technik und unserem Know-how selbst größte Industrieprojekte absichern – und das international koordiniert“, unterstreicht Georgiev.

Nach 62 arbeitsintensiven Tagen konnte das Werk Pirdop seine Produktion wieder aufnehmen – mit modernisierter Technologie und gesicherter Zukunftsfähigkeit. Für Felbermayr war der Einsatz ein weiterer Beweis dafür, wie internationale Teams, modernste Technik, getragen von einem hohen Präzisionsanspruch, selbst unter anspruchsvollen Bedingungen Großes leisten können.



Sicherheit für Generationen Loisach-Isar-Kanal saniert



SCANNEN
und mehr über die
Arbeiten am Loi-
sach-Isar-Kanal erfahren.

Seit rund 100 Jahren leitet der Loisach-Isar-Kanal Wasser aus dem Isarsystem, welches über das Walchenseekraftwerk in das Loisach-System gelangt, vor der Stadt Wolfratshausen zurück in die Isar. Seit 2022 wird der Kanal schrittweise saniert – aktuell steht der Abschnitt in der Geltinger Kurve im Fokus. Im Auftrag des Energieunternehmens Uniper dichtet Hagn Umwelttechnik, ein Unternehmen der Felbermayr Group, den rund 1,6 Kilometer langen Bereich nachhaltig ab und macht eines der wichtigsten wasserwirtschaftlichen Bauwerke Oberbayerns fit für die Zukunft.

Punktuelle undichte Stellen und Schäden, die im Dezember 2023 zu Uferabbrüchen führten, machten eine umfassendere Sanierung als ursprünglich angenommen notwendig. Hier kommen die Stärken der Hagn Umwelttechnik zum Einsatz: Die Meister ihres Faches sorgen für sichere Wasserführung, einen stabilen Betrieb und langfristige Anlagensicherheit. „Mit unseren Arbeiten hier am Loisach-Isar-Kanal schaffen wir ein Stück mehr Sicherheit“, bringt es Bauleiter Martin Höpp auf den Punkt.



“

Hier am Loisach-Isar-Kanal entsteht ein Bauwerk, das Bestand hat – für Menschen, Umwelt und die nächsten Generationen.

Martin Höpp, Bauleiter

Fokus Geltinger Kurve

Der Sanierungsschwerpunkt – intern als Los 2 geführt – liegt dort, wo die Fließdynamik den Kanal besonders fordert, in der Geltinger Kurve. Die Spezialisten von Hagn entfernen in den Baufeldern zunächst die alte Betonabdeckung, profilieren die Sohle und Böschungen neu und schaffen so eine tragfähige Basis. Der arbeitstechnische Dreh- und Angelpunkt stellt dabei die Vollauskleidung mit geosynthetischen Tondichtungsbahnen, kurz GTD genannt, dar. Als Dichtstoff kommt quellfähiges Bentonit zum Einsatz. Dieses bildet im Zusammenwirken mit Wasser eine elastische, selbstabdichtende Barriere. Zusätzlich sichern Geotextilien und Geogitter die Böschungen gegen Erosion und Wurzeln. Damit kann der Kanal nachhaltig abgedichtet und die Lebensdauer deutlich verlängert werden. „Das Wasser sucht sich bekanntlich immer seinen Weg“, betont Höpp. „Unsere Aufgabe ist es, diesen Weg zu lenken – kontrolliert und dauerhaft.“



Die Spezialisten von Hagn Umwelttechnik verlegen im Rahmen der Sanierungsarbeiten insgesamt über 35.000 Quadratmeter geosynthetische Tondichtungsbahnen.

Schutz für Gewässerökologie

Mit der Errichtung eines Trenndamms bei Kanalkilometer „7 +450“ kann die Sanierung des Kanals abschnittsweise erfolgen, davor und dahinter bleibt der Kanal geflutet. Eine rund 1.600 Meter lange Pumpleitung mit Ableitungsgräben – ausgelegt auf bis zu 70.000 Liter pro Stunde – gewährleistet den Baubetrieb und schützt die Gewässerökologie. Wo die GTD verbaut ist, bewirkt Hagn im Anschluss mit Magerrasen statt tiefwurzelnder Gehölze passende ökologische Begleitmaßnahmen.

Zeitplan und Investition

Die Hauptarbeiten im Rahmen der Kanalabdichtung in der Geltinger Kurve laufen seit Oktober 2024 und werden bis Ende 2025 überwiegend abgeschlossen sein. 2026 folgen die Abschnitte östlich der Gemeinde Gelting bis zu den Ortsteilen Farchet und Waldram der Stadt Wolfratshausen sowie die finale Fertigstellung, Rekultivierungsmaßnahmen und Funktionsnachweise. Über den gesamten Projektzeitraum von 2022 bis 2026 investiert Uniper rund 15 Millionen Euro in den Loisach-Isar-Kanal.

Mehrwert für die Region

Mit der Sanierung gewinnt die Region doppelt: Der Kanal übernimmt seine Funktion wieder vollumfänglich – ohne unkontrollierte Wasserverluste. Die modernisierte Bauweise reduziert das Risiko künftiger Schäden signifikant. Zugleich wird der ökologische Korridor entlang des Kanals aufgewertet. Als zusätzlicher Aspekt zeigt der Einsatz von hydriertem Pflanzenöl namens HVO als Dieselsatz, dass moderner Baubetrieb und gelebte Nachhaltigkeit Hand in Hand gehen können.

Zukunftsfähiges Jahrhundertbauwerk

Der Loisach-Isar-Kanal bleibt, was er seit 100 Jahren ist: ein verlässliches Element des Kraftwerkssystems an der oberen Isar, angepasst an technische und umweltrelevante Lösungen von heute. Die Kombination aus modernen Abdichtungsverfahren und neuer Vegetationsstruktur macht die Sanierung des Kanals zu einem Projekt mit Strahlkraft. Oder, wie Martin Höpp es formuliert: „Unsere Arbeit hier am Kanal ist ein Versprechen für die nächsten Jahrzehnte – an die nächste Generation.“



Edelweißspitze

Spezialtiefbau über den Wolken

Um die Großglockner Hochalpenstraße langfristig vor Hangabrutsch zu schützen, führten die Spezialtiefbau-Experten von Felbermayr umfangreiche Sicherungsmaßnahmen zur Böschungsstabilisierung durch. Ein paar Meter unter der Kehre vier auf knapp 2.536 Metern Seehöhe wurden dafür insgesamt 28 sogenannte Schirmelemente installiert. Das Projekt verlangte von den Höhenarbeitern aus Lienz höchste Präzision unter extremen Bedingungen – dort, wo die Großglockner Hochalpenstraße den Himmel zu berühren scheint.



SCANNEN
und Einblicke in die
spektakulären Arbeiten des
Spezialtiefbaus erhalten.

Im August 2025 feierte die 48 Kilometer lange Großglockner Hochalpenstraße ihr 90-jähriges Jubiläum.

Die Edelweißspitze markiert mit 2.571 Metern den höchsten Punkt der Großglockner Hochalpenstraße und bietet einen einzigartigen Rundblick auf 37 Dreitausender. Durch Erosion und anhaltende Niederschlagswässer war der Hang im Laufe der Jahre stellenweise bereits um bis zu zwei Meter abgerutscht. Um die Sicherheit der historischen Panoramastraße dauerhaft zu gewährleisten, brachte das Team des Felbermayr Spezialtiefbaus seine langjährige Expertise ein.

Herausforderung im Hochgebirge

„Wir arbeiten hier auf über 2.500 Metern Seehöhe in felsigem Gelände bei einer Steigung von knapp 40 Grad – jeder Handgriff muss sitzen und jeder Schritt wohlüberlegt sein“, beschreibt Bauleiter Johann Bugelnig die anspruchsvollen Arbeitsbedingungen. Die Elemente zur Böschungssicherung wurden mithilfe eines Schreitbaggers im Gelände positioniert, teilweise auf unbefestigtem Gerölluntergrund. „Neben der körperlich fordernden Arbeit im hochalpinen Gelände stellte vor allem die Logistik ein zentrales Thema dar.“

Der Materialtransport bis hin zur Baustelle sowie das Einheben der Schirmelemente am Hang musste präzise abgestimmt und unter erhöhten Sicherheitsvorkehrungen umgesetzt werden“, ergänzt Bauleiter Florian Haller.

Technische Umsetzung der Böschungsstabilisierung

Die montierten Schirmelemente bestehen aus einer flexiblen Stahlkonstruktion mit einer Grundfläche von 2,00 mal 2,50 Metern. Zwei sich kreuzende Stahlträger werden über eine Zentralplatte



In diesen Höhen kommt es auf jeden Handgriff an – und auf das Vertrauen in die Kollegen.

Florian Haller, Bauleiter

verbunden, an der die Zentralstange montiert ist. Stahlseile spannen die Konstruktion zusätzlich ab, sodass die auftretenden Kräfte über die eingebauten Anker in den tragfähigen Untergrund abgeleitet werden. Insgesamt wurden 850 Laufmeter Injektionsanker eingebaut. Diese selbstbohrenden Hohlstabanker werden über ein Rohrsystem mit Injektionsmörtel gefüllt und sorgen für eine optimale Kraftübertragung.

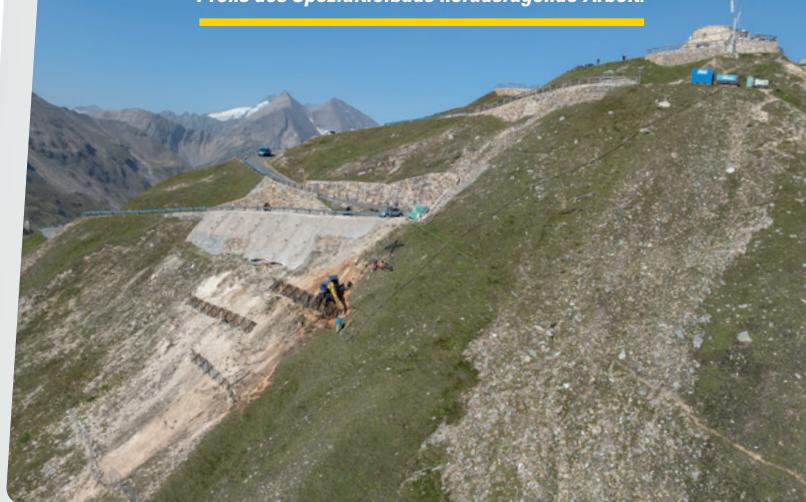
Ergänzend zu den Schirmelementen errichteten die Spezialisten einen Spritzbetonbalken, welcher unterhalb einer bereits bestehenden Felsicherung positioniert wurde. „Die verstärkte Spritzbetonwand erhöht in Verbindung mit den Elementen zur Böschungssicherung die Gesamtstabilität des Hanges deutlich“, erläutert Haller. Das

System bietet neben der nachhaltigen Stabilität vor allem zwei Vorteile: eine verhältnismäßig unkomplizierte Montage und geringe Anforderungen an das Hinterfüllmaterial. Das sind beides entscheidende Aspekte in schwer zugänglichem Gelände.

Durch die kompakte Bauweise können die Schirmelemente direkt vor Ort passgenau gesetzt und in kurzer Zeit montiert werden.

„Trotz der extremen Gegebenheiten konnte die Böschungssicherung termingerecht abgeschlossen werden. Solche Projekte zeigen, dass wir mit Erfahrung, Teamgeist und technischem Know-how einzigartige und individuelle Lösungen schaffen, wo andere an ihre Grenzen stoßen“, fasst Bugelnig zusammen. Mit Abschluss der Arbeiten bleibt die Edelweißspitze ein topografischer und sicherer Höhepunkt der Großglockner Hochalpenstraße – und ein Beispiel dafür, wie der Felbermayr-Spezialtiefbau Präzision und Leistungsstärke bis in die höchsten Lagen bringt. ■

Bei einem Gefälle von knapp 40 Grad leisten die Profis des Spezialtiefbaus herausragende Arbeit.





Hochalpin Kraneinsatz für Achter-Gondelbahn

Im Schweizer Skigebiet Laax unterstützt die Felbermayr-Tochter Bau-Trans im Sommer 2025 bei der Montage von drei Stationen einer neuen Achter-Gondelbahn. Für das Projekt auf rund 2.200-2.600 Metern Höhe kommen ein Mobilkran sowie eine Vielzahl an Arbeitsbühnen und Staplern zum Einsatz. Dank modernster Technik und schwerem Gerät soll die Inbetriebnahme zur Wintersaison 2025/26 gelingen.



Unsere Niederlassung in Liechtenstein, in Triesen, verantwortet die Montage von drei Stationen der neuen Bahnlinie Crap Masegn – Fuorcla – Vorab. „Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Modernisierung der Infrastruktur im Skigebiet Laax“, erklärt Roger Beck, Geschäftsführer Bau-Trans Triesen. Mit dem Projekt ersetzt die Weisse Arena Gruppe, Betreiberin des Skigebiets, die über 45 Jah-

re alte Habegger-Gondelbahn, deren letzter Betriebstag im März 2025 war. Stationen und Stützen bleiben größtenteils erhalten und werden verstärkt oder angepasst. Die neue Gondelbahn von Hersteller Garaventa und Kabinenbauer CWA bietet künftig Platz für 86 Kabinen à acht Personen, eine Fahrgeschwindigkeit von 6 Metern pro Sekunde und eine Förderkapazität von bis zu 2.000 Personen pro Stunde.

Schweres Gerät im Einsatz

Für die Montagearbeiten kommt ein 100-Tonnen-Mobilkran mit 8 x 8-Antrieb zum Einsatz. Ergänzt wird dieser durch Teleskopstapler, Scheren-, Mast- und Raupenbühnen. Beck betont: „Allein die Kranarbeiten nehmen circa sechs Wochen in Anspruch.“ Hinzu kommen Helikopterflüge für den Abtransport von Stützenköpfen – eine logistische Her-



ausforderung in großer Höhe und unter engen Zeitfenstern.

Arbeiten im hochalpinen Gelände

Der Einsatzort über den Wolken verlangt den Experten von Bau-Trans einiges ab. „Neben der kurzen Bausaison sind es vor allem Wetterumschwünge und die eingeschränkte Zugänglichkeit. Das erfordert

präzise Planung und höchste Flexibilität. Gleichzeitig zeigt dieses Projekt eindrucksvoll, wie vielseitig unsere Mannschaft und unser Gerät einsetzbar ist“, betont Beck.

Blick auf Wintersaison

Die Arbeiten an den Stationen laufen bis in den Herbst. Danach folgen die Inbetriebnahme und Systemintegration durch den Hersteller. Ab der Wintersai-

son 2025/26 steht den Gästen mit der neuen Achter-Gondel eine moderne, leistungsfähige Verbindung zwischen Crap Masegn, Fuorcla und Vorab zur Verfügung. Mit einer Investition von rund 24 Millionen Schweizer Franken setzt die Weisse Arena Gruppe auf Komfort, Effizienz und Nachhaltigkeit im alpinen Tourismus – unterstützt durch die Expertise von Bau-Trans.



Mit Blick auf das Panorama der Schweizer Alpen meistert das Team von Bau-Trans auf 2.475 Höhenmetern seine Aufgabe.

20 Jahre Bau-Trans

Seit 2005 ist die Bau-Trans AG mit Sitz in Liechtenstein Teil der Felbermayr-Group. 2025 feiert das Team rund um Geschäftsführer Roger Beck sein 20-jähriges Bestehen. Seit zwei Jahrzehnten steht das Unternehmen der Felbermayr Group für umfangreiches Know-how im internationalen Schwer- und Sondertransport, in der präzisen Montagelogistik sowie in der Vermietung von Kranen, Bühnen und Staplern. Es sind diese Qualitäten und das engagierte Team aus Liechtenstein, die Bau-Trans weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt gemacht haben.



V.l.n.r.: Dominik Kaufmann, Jose Varela, Helmut Nigg, Nick Winteler, Roger Beck



Von der Sohle bis zum Kraftwerk Oberwasserkanal saniert

Seit Mitte Juni modernisiert der Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau von Felbermayr den Oberwasserkanal des Wasserkraftwerks Kleinmünchen. Bis Dezember 2025 entsteht auf einer Fläche von mehr als fünf Hektar eine neue Sohlplatte aus Faserbeton, die den Betrieb für Jahrzehnte nachhaltig sichert.

Das Wasserkraftwerk Kleinmünchen ging 1978 in Betrieb und liefert seitdem Ökostrom für rund 20.000 Haushalte. Das Wasser wird über eine Wehranlage aus der Traun entnommen und über den Oberwasserkanal zum Krafthaus geführt, wo die angekoppelten Generatoren zweier Rohrturbinen eine Leistung von etwa zehn Megawatt erzeugen. Nach mehr als vier Jahrzehnten Betriebsdauer und zwölf Jahren seit der vorläufig letzten Sanierung stand nun eine umfassende Instandsetzung des Kanals an.

Trockenlegung und Dammbau

Für die Durchführung der Arbeiten wurde der Oberwasserkanal vollständig trockengelegt. Dazu errichteten die Kraftwerksbauspezialisten von Felbermayr mehrere temporäre Dammbauwerke – darunter Schütt-, Schutz- und Hochwasserdämme – sowie Pumpen und Pumpleitungen zur Ableitung von Reinigungs- und Niederschlagswasser. „Die vollständige Trockenlegung ist im Kraftwerksbau die Ausnahme, denn jede Stunde, in der kein Strom erzeugt wird, kostet“, erklärt Felbermayr-Bauleiter Hubert Feuerhuber. Mit dem

Schüttdamm oberhalb der Einmündung und einem Enddamm vor den Turbineneinläufen konnte der Wasserabfluss gezielt kontrolliert werden. „Damit schaffen wir definierte, trockene Bauabschnitte und halten gleichzeitig ausreichende Reserven für Niederschlagsergebnisse vor“, erläutert Feuerhuber.

Reinigung und Vorbereitung der Kanalsohle

Nach Abschluss der Trockenlegung begann im Juli 2025 die aufwendige Reinigung des Kanals. Dabei kamen Bagger mit Langarm





Wo sonst Wasser fließt, betonieren die Experten des Felbermayr Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbaus die neue Sohle.

als Schutz- und Trennlage und gewährleistet eine gleichmäßige Betonauflage.

Sohlbeton über die gesamte Kanalstrecke

Im Anschluss starteten die Betonierarbeiten für die neue Sohlbetonplatte. Der drei Kilometer lange Sanierungsabschnitt weist eine Sohlenbreite zwischen 7 und 63 Metern auf. In diesem Bereich wurde eine 15 Zentimeter starke Bodenplatte aus insgesamt 7.500 Kubikmetern Faserbeton eingebaut. Im Anschluss wurde die Betonoberfläche auf einer Fläche von rund fünf Hektar mittels sogenannter Akku-Rüttelpatschen abgezogen und mit Aufsitz-Flügelglättern geglättet. Für die Betoneinbringung war der Zugang zum Kanal nur einseitig möglich, daher erfolgte die Betonförderung über eigens eingerichtete Pumpleitungen mit bis zu 140 Metern Länge.

Feuerhuber ist klar: „Faserbeton verkürzt die Einbauzeiten, reduziert Fugenrisse und verringert den Bewehrungsaufwand. Das erhöht die Beständigkeit in Ausführung und Betrieb und bildet damit ein ideales Beispiel für effizientes und nachhaltiges Bauen im Kraftwerksbereich.“

Starke Niederschläge im Juli 2025 stellten das Projektteam zusätzlich auf die Probe.



“

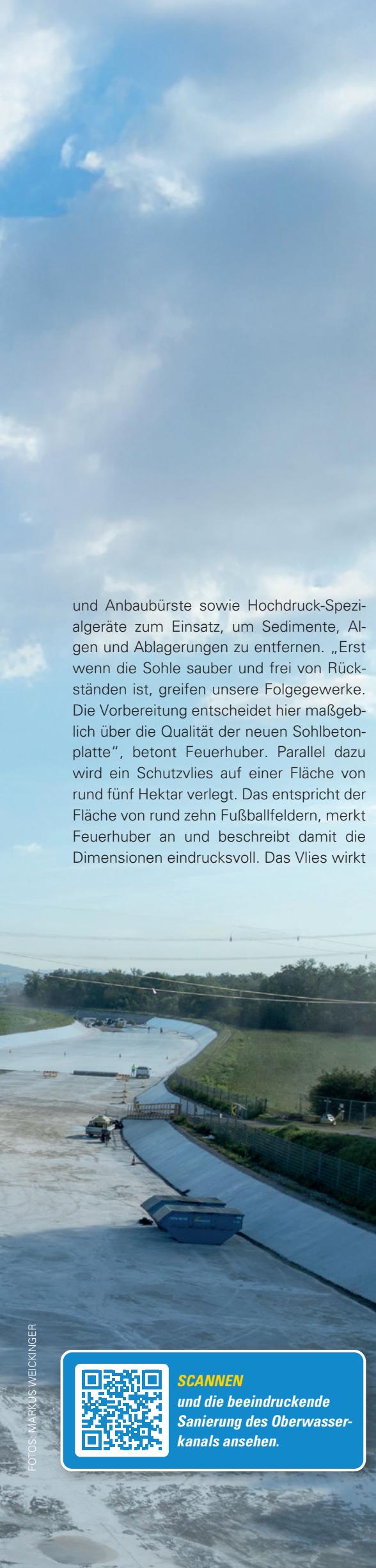
Wenn Kraftwerk und Kanal stillstehen, bedeutet das für uns volle Konzentration und Höchstleistung – denn jeder Tag kostet.

Hubert Feuerhuber, Bauleiter

Um Schäden an der Bestandssohle durch ansteigendes Grundwasser zu vermeiden, wurde der Einbau der Sohlbetonfelder forciert. „Bei steigendem Pegel ist das Tempo entscheidend, die Qualität darf darunter jedoch nicht leiden“, hält Feuerhuber fest.

Inbetriebnahme vor Weihnachten

Bis Mitte Dezember 2025 sollen alle Arbeiten abgeschlossen und der Kanal wieder aufgestaut sein. Danach fließt das Wasser erneut zum Krafthaus, wo die beiden Rohrturbinen künftig wieder rund 70.000 Megawattstunden Strom pro Jahr erzeugen – sauber, nachhaltig und dank der bautechnischen Präzision von Felbermayr bereit für die nächsten Jahrzehnte. „Unser Ziel ist ein dauerhaft belastbares Bauwerk. Die neue Sohlplatte bildet das entsprechende Fundament für einen stabilen Betrieb in den kommenden Jahrzehnten“, blickt Feuerhuber in die Zukunft.



SCANNEN
und die beeindruckende
Sanierung des Oberwasser-
kanals ansehen.



TIEFBAU



Geballte Bau-Kompetenz Abbruch, Steinhandwerk und Industriebau

Beim Bau der neuen Erlebnisgärtnerei Dopetsberger in Wels zeigt die Felbermayr Group ihre Vielseitigkeit. Mehrere Bereiche arbeiten hier Hand in Hand – vom Rückbau der alten Anlage über den Bau des Regenwasserbeckens bis hin zu Beton- und Pflasterungsarbeiten durch das Tochterunternehmen Casawest sowie Industriebau für den Fernwärmeanschluss. Das Ergebnis ist eine der modernsten Gärtnereianlagen.

Die traditionsreiche Gärtnerei beschäftigt heute rund 60 Mitarbeitende und errichtete bereits 1982 am Standort in Wels ihr erstes eigenes Gewächshaus. Mit dem aktuellen Neubau wächst die Anlage auf eine Gesamtfläche von rund 15.000 Quadratmeter. Die Felbermayr Group begleitet von Beginn an die Umsetzung dieses Projekts und zeigt eindrucksvoll ihre Vielseitigkeit im

Baugewerbe. Den Anfang machten die Abbruch-Spezialisten von Felbermayr-Tiefbau, die im Juni mit dem Rückbau der alten Anlage starteten. „In nur drei Wochen haben wir drei Gewächshäuser Stück für Stück zurückgebaut – eines davon in unmittelbarer Nähe zum Bestand, wo Präzision bis auf den letzten Zentimeter gefragt war“, berichtet Bauleiter Tiefbau Österreich Abbruch Florian Beschta.

Anschließend übernahm der Hoch- und Industriebau die Errichtung eines unterirdischen Regenwasserbeckens mit einem Fassungsvermögen von rund 640 Kubikmetern sowie die Erweiterung der Geschäftsfläche um 300 Quadratmeter. Zusätzlich wurde ein Liftschacht im bestehenden Gebäude errichtet, der den barrierefreien Zugang zum Bürotrakt über der Geschäftsfläche ermöglicht. Wie intensiv diese Arbeiten waren, verdeutlicht

Slavisa Kesic, Bauleiter Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau: „Der Liftschacht war echte Handarbeit: Unter den begrenzten Verhältnissen und bei laufendem Geschäftsbetrieb war an den Einsatz eines Krans nicht zu denken. Also haben wir jeden Ziegel einzeln in die Hand genommen und den Schacht Stein für Stein hochgemauert.“

Casawest gestaltet Betonboden und Außenflächen

Für die Pflasterung der Verkaufsflächen und die Gestaltung des weitläufigen Außenbereichs ist das Felbermayr-Tochterunternehmen Casawest verantwortlich. Ab Anfang September verleiht der Natursteinspezialist aus Pucking dem Betriebsareal den Feinschliff – mit einer großflächigen Parkplatzanlage und neu gestalteten Wegen und Zufahrten. „Der asphaltierte Außenbereich sowie die neu gestalteten Grünflächen sind das Erste, was Kunden sehen. Unser Ziel ist es, Wege und Flächen zu schaffen, die funktional sind und einladend wirken und den Gesamteindruck der modernen Gärtnerei unterstreichen“, erklärt Casawest-Bauleiter Helmut Schmidt.

Industriebau für Fernwärmennetz

Ein weiteres zentrales Bauvorhaben der Gärtnerei stellt der Anschluss an das



Mit der Errichtung des Regenwasserbeckens setzt die Gärtnerei auf eine nachhaltige Bewässerung der Pflanzen

Fernwärmennetz des Energieversorgers eww dar. Damit setzt das Welser Familienunternehmen auf eine nachhaltige Energieversorgung und reduziert den Einsatz fossiler Brennstoffe. Die Abteilung Felbermayr-Infrastruktur verantwortet den Aushub der dafür erforderlichen Künette. „Für den neuen Fernwärmeschluss graben wir eine 124 Meter lange und 1,20 Meter tiefe Künette. Die Zeit läuft, denn bis Anfang Oktober muss die Gärtnerei angeschlossen sein“, schildert Martin Jellen, Bauleiter Tiefbau Österreich.

Fit für morgen

Die neue Gärtnerei Dopetsberger wird nicht nur vergrößert, sondern auch tech-

nisch auf den neuesten Stand gebracht. Neben einer nachhaltigen Wärmeversorgung wird das Regenwasser von den Dachflächen gesammelt und für die Bewässerung genutzt. Ergänzt wird das nachhaltige Konzept der Gärtnerei durch Photovoltaikanlagen.

Mit diesem Großprojekt leistet die Felbermayr Group einen bedeutenden Beitrag zur Weiterentwicklung eines der führenden Gartenbaubetriebe Österreichs – und zeigt gleichzeitig, wie unterschiedliche Abteilungen und Kompetenzen innerhalb der Group harmonisch ineinander greifen.

Die Arbeiten bei der Erlebnisgärtnerei Dopetsberger zeigen, wie die unterschiedlichen Baubereiche von Felbermayr perfekt ineinander greifen.



„Debohra“ Große Fahrt für Tunnelvortriebsmaschine

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

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

Drei Nächte, drei Hübe, drei Transporte

Damit „Debohra“ ihre Arbeit am neuen Vortriebsabschnitt aufnehmen konnte, musste

sie teilweise zerlegt, verladen und an der Oberfläche wieder zurück zum Matzleinsdorfer Platz transportiert werden. Das zentrale Kapitel dieses Epos schrieben demnach die Experten der Transport- und Hebetechnik von Felbermayr, die diese riesigen Bauteile am Augustinplatz aushoben und nachts durch Wien manövrierten.

Den Anfang machte der knapp 73 Tonnen schwere Schneidradantrieb. Er wurde mit einem 400-Tonnen-Kran ausgehoben und verladen. Nur eine Nacht später folgte das Herzstück der Maschine, das 78 Tonnen schwere Schneidrad. Aufgrund der Dimensionen musste die Komponente im Tandemhub gehoben werden, wobei der 400-Tonnen-Kran beim Aufdrehen und Absetzen

durch einen 250-Tonnen-Kran unterstützt wurde. Am dritten Tag schließlich konnte der sogenannte Schildschwanz, 34 Tonnen schwer und mit einem Durchmesser von annähernd sieben Metern, ausgehoben und transportiert werden. „Solche Transporte lassen sich nicht improvisieren, sie sind monatelang bis ins kleinste Detail geplant“, erklärt Thomas Daxelmüller, stellvertretender Leiter der Niederlassung Lanzendorf und Projektleiter seitens Felbermayr. „Es reicht nicht, die Last zu heben und loszufahren. Wir müssen jede Kreuzung, jede Engstelle, jede Höhenbegrenzung im Voraus bedenken.“

Wien bei Nacht

Am Abend, als die Donaumetropole langsam zur Ruhe kommt, startet der Tandemhub.



SCANNEN
und den spektakulären
Transport der Tunnelvortriebsmaschine „Debohra“ erleben.

Anschlagen, Vorspannen, Lastprobe – dann erhebt sich das Schneidrad Millimeter für Millimeter vom Boden. Im Schwerpunkt geführt und synchron von beiden Kränen gehalten, bleibt die Last des Schneidrads stabil ausbalanciert, bevor das Bauteil seinen Platz auf dem vorbereiteten Zehnachs-Semiradlader findet. Anschließend setzte sich die vierachsige Zugmaschine in Bewegung – eskortiert von Polizeifahrzeugen, abgesichert durch Begleitfahrzeuge und flankiert von Felbermayr-Spezialisten, die Hindernisse entlang der Strecke im Auge behielten.

Die Route der Lastfahrt führte rund elf Kilometer quer durch die Stadt. Vorbei an der Lugner City, entgegen der Fahrtrichtung

über den Gürtel, weiter Richtung Schloss Schönbrunn und schließlich stadteinwärts zum Matzleinsdorfer Platz. Für dieses Vorhaben mussten Kreuzungen abschnittsweise gesperrt, Laternenmasten und Verkehrsschilder teils vorübergehend entfernt und mehrere Halteverbotszonen errichtet werden, bevor der Konvoi gegen drei Uhr früh sein Ziel erreichte. „Wenn ein sieben Meter breites Bauteil durch eine Metropole rollt, spürt man die Dimension des Projekts mit jedem Meter“, beschreibt Abteilungs- und

durch den innerstädtischen Korridor führen – besonders in schmalen Straßenzügen und Kurven. „Der Hub und Transport der Komponenten ist wie Walzertanzen“, so Asböck. „Führung, Haltung, Drehung müssen verinnerlicht und exakt ausgeführt werden – ist nur ein Schritt nicht im Takt, droht die Figur zu kippen. Nur mit einem eingespielten Team und in hervorragender Zusammenarbeit mit den Behörden gelingt eine Choreografie wie diese.“

Öffi-Netz wächst weiter

Mit den erfolgreichen Transporten der drei Komponenten wird Debohra nun wieder einsatzbereit am Matzleinsdorfer Platz sein. Dort setzt die Tunnelvortriebsmaschine ihre Arbeit für die zweite Tunnelröhre fort – ihre Aufgabe ist der Bau der neuen U2-Strecke vom Augustinplatz zum Matzleinsdorfer Platz. Gemeinsam mit der neuen U5 entsteht so der Öffi-Ausbau U2xU5 – eines der größten Infrastrukturprojekte Wiens. Die erste Tunnelröhre konnte bereits im Sommer 2025 fertiggestellt werden. Mit einem Vortrieb von bis zu zehn Metern pro Tag arbeitet sie sich Stück für Stück in Richtung Augustinplatz vor. Insgesamt entstehen mit U2xU5 12 neue Stationen auf rund 11 Kilometer Strecke. „Wenn man mitten in der Nacht mit so einer Maschine durch Wien zieht, denkt man auch an das große Ganze“, resümiert Daxelmüller. „Wir schaffen hier die Infrastruktur für die nächsten Jahrzehnte. Es freut mich zu sehen, wie wir als Unternehmen mit unserem Know-how dazu maßgeblich beitragen.“ ■

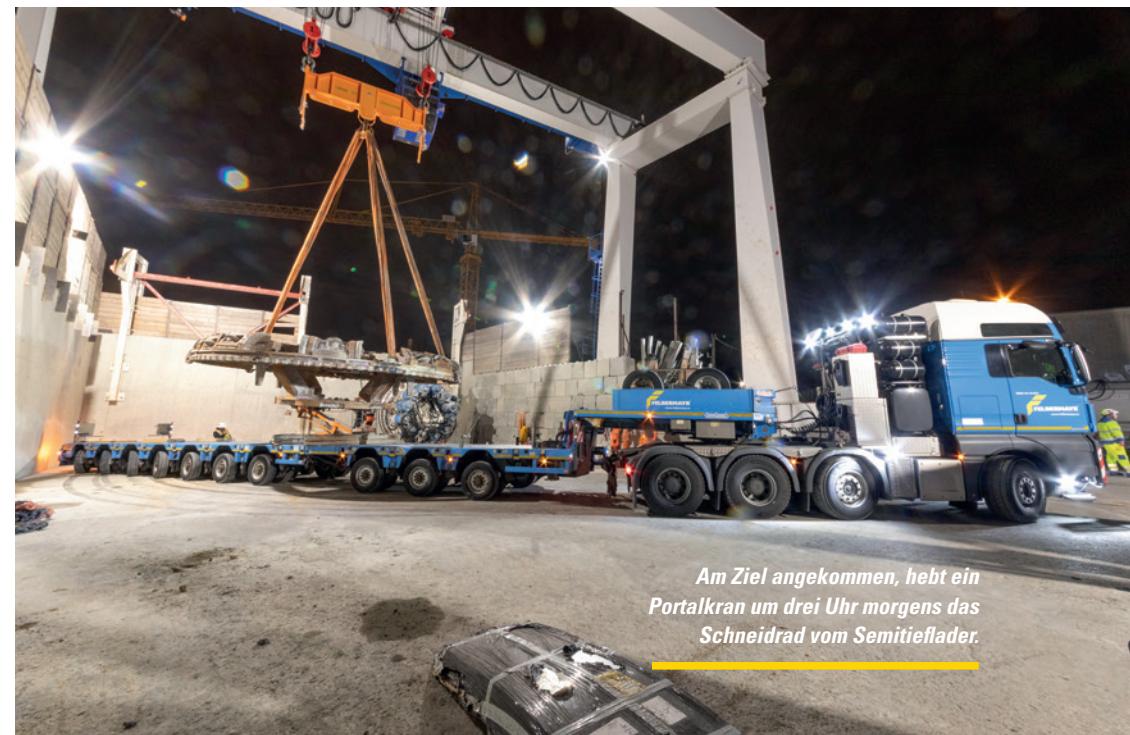


„Debohra“ war eine echte Herausforderung, die wir mit höchster Präzision und starkem Teamgeist gemeistert haben.

Thomas Daxelmüller, Projektleiter

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

Neben der Orchestrierung der beiden Kräne sowie der Transporteinheit sind es vor allem die Experten der Felbermayr Transport- und Hebetechnik, die die Bauteile sicher



Am Ziel angekommen, hebt ein Portalkran um drei Uhr morgens das Schneidrad vom Semiradlader.



Schiffbaukunst Schwimmende Meisterwerke aus Stahl

Nach monatelangem Planen, Brennen und Schweißen wird das 1.188. Schiff, das in der Erlenbacher Schiffswerft gebaut wurde, die Werft Ende 2025 verlassen. Bis zur Jungfernreise erledigten die Mitarbeitenden der Schiffswerft in Erlenbach am Main zahlreiche Arbeitsschritte. Mit einem Betriebsgelände von 50.000 Quadratmetern besitzt das Felbermayr-Tochterunternehmen eine der größten Binnenwerften Deutschlands.

Im Juni 2024 erhielt die Schiffswerft eine Anfrage für den Bau eines Gütermotorschiffes, das im Wasserbau eingesetzt werden soll. Das Binnenschiff wurde zur Gänze in der Werft geplant und gebaut. Bei einer Länge von 50 Metern, einer Breite von 9,50 Metern und einer Seitenhöhe von 2,20 Metern hat es 800 Tonnen maximale Verdrängung und einen gemittelten Leertiefgang von 86 Zentimetern. Die Fixpunkt-höhe beträgt fünf Meter. Das Motorschiff besitzt einen Antrieb aus zwei Maschinen mit jeweils 478 Kilowatt und 1.900 Umdrehungen, einen Generator mit 48 Kilowatt sowie einen Bugstrahler mit 294 Kilowatt.

Sorgfältige Planung

Bevor mit dem Bau eines Schiffes begonnen werden kann, bedarf es einer sorgfältigen Planung. „Nach den Vorgaben des Kunden wird ein Vorentwurf erstellt, auf dessen Basis der Preis kalkuliert wird. Sofern der Kunde den Auftrag erteilt, wird die erste Grobrechnung gemacht. Diese zeigt, ob das Schiff mit den Kundenvorgaben auch die Tragfähigkeit erfüllen kann. Meist bedarf es mehrerer Konstruktionen“, weiß Harald Hillmann, Schiffbauingenieur bei der Erlenbacher Schiffswerft, und erklärt: „Erst, wenn eine passende Konstruktionsbasis gefunden wurde, geht es in die feinere

Konstruktion. Die endgültigen Stahlpläne sollten im Idealfall drei bis vier Monate nach Auftragserstellung stehen.“

Mit Blockbauweise zum Ziel

Für den Bau und Ausbau eines Schiffes sind in Erlenbach Außenflächen sowie drei Hallen – Schlosserhalle, Schiffbauhalle und Schweißhalle – vorhanden. Die Schiffe werden in der Werft aus vorgefertigten Sektionen zusammengefügt, ein Prozess, der als Blockbauweise bekannt ist. Vorwiegend kommt dabei normaler Baustahl zum Einsatz, bei den Auspuffkomponenten vereinzelt auch Edelstahl.



SCANNEN
und Einblicke in das
Handwerk der Erlenbacher
Schiffbauer erhalten.

Brennen, Schweißen und Heften

Als erster Schritt im Schiffbau erfolgt das Abwickeln der Außenhautflächen aus Stahl. Anschließend wird der erste von vielen tausend Brennschnitten durchgeführt. Wenn ausreichend Tonnagen geschnitten wurden, erfolgt der Baubeginn – meist etwa einen Monat nach dem Brennstart. Die Montage der Stahlflächen beginnt üblicherweise mit den Wallgängen, dann folgen die Doppelböden. „Diese konstruktiven Elemente dienen primär der Stabilität und Sicherheit“, erklärt Hillmann: „Sie werden als Sektion gefertigt, ähnlich wie Legobausteine, um sie später außerhalb der Halle zusammenzuschweißen. Diese Sektionen sind Volumenteile mit einem Stückgewicht von bis zu 30 Tonnen.“ Um diese Komponenten bewegen zu können, stehen in der Erlenbacher Schiffswerft insgesamt drei Krane – mit jeweils 30 Tonnen Traglast im Portal – zur Verfügung.

Schiffbau auf der Helling

Zusammengebaut werden die Schiffe außerhalb der Halle auf der sogenannten Helling. Die Werft am Erlenbacher Mainufer ist die einzige Werft zwischen Duisburg und Linz mit einer 135 Meter langen Helling. Dabei handelt es sich um eine Uferfläche

mit schräg verlaufendem Gleis, auf dem Schiffe an Land gebaut, umgebaut, repariert und gewartet werden können. Die Werft verfügt über zwei Hellingsanlagen. So können Schiffe mit einer Länge von bis zu 135 Metern an Land genommen werden. Für die verbreiteten Abmessungen von 110 und 86 Metern stehen insgesamt vier Hellingsplätze zur Verfügung.

Strenge überprüfte Qualität

„Vor dem Zuwasserlassen durchläuft jedes Schiff strenge Qualitätsüberprüfungen. Seetüchtigkeit, Schwimmlage, Leistungsfähigkeit und Sicherheit müssen gewährleistet



Hinter jedem Schiff steckt viel mehr als nur Baustahl – nämlich Leidenschaft fürs Handwerk und das Zusammenspiel vieler erfahrener Hände.

Harald Hillmann M.Eng, Schiffbauingenieur

werden“, betont Hillmann. Sobald das Schiff für das Wasser bereit ist, ist ein Umstapeln auf Hellingswägen nötig. „Wir heben das gesamte Schiff mit vielen Hydraulikpumpen an und setzen es auf Eisenbahnwagen, sogenannte Hellingswägen“, berichtet der Schiffbauingenieur und ergänzt: „Auf Gleisen, die bis zu 40 Meter lang unterhalb des Wasserspiegels verlaufen, fährt das Schiff

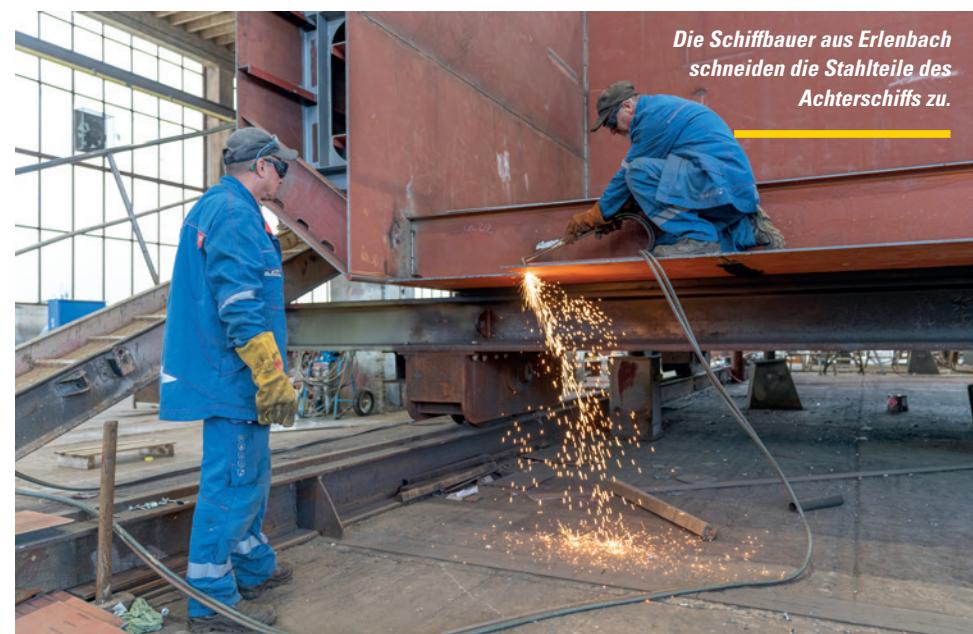
zum Main. Wenn wir einen Neubau abholen, ist es zu 95 Prozent fertig. Nach den Inbetriebnahmen und einer ersten Standprobe am Ausrüstungskai kann schließlich die Probefahrt erfolgen.“ Die Anspannung vor diesem entscheidenden Moment eines Schiffbaus ist groß. „Man ist sehr nervös, wenn die erste Fahrt auf dem Wasser erfolgt, weil vieles schiefgehen kann. Wenn alles klappt, ist man ziemlich erleichtert“, erzählt Hillmann.

Ruhige Hand gefragt

Etwa 30 Mitarbeiter sind an einem Schiffbau beteiligt. An der Fertigung des Schiffes arbeiten Schiffbauer, Schweißer, Feinwerkmechaniker, Rohrschlosser, Maler und Elektriker. „Dabei sind eine ruhige Hand beim Brennen, Schweißen und Heften, gutes räumliches Denken sowie eine gewisse körperliche Leistungsfähigkeit erforderlich. Platzangst sollte man keine haben, die Öffnungen des Schiffes sind teilweise sehr eng“, weiß der Schiffbauingenieur.

Herausforderungen beim Schiffbau

Zu den Herausforderungen zählt Hillmann: „Die Maßhaltigkeit, die Akzeptanz des Kunden, das Wetter, die Koordination der Gewerke sowie das Einhalten der Lieferzeiten.“ Derzeit erhält „OHF 400“, so der Name des Schiffs, den letzten Feinschliff und wird künftig auf dem Rhein gemeinsam mit Baggerpontron „OHF 380“ arbeiten. „OHF 380“ wurde bereits 2023 auf dem Werftgelände in Erlenbach gebaut. Aktuell werden in den Nachbarhallen bereits Teile für den nächsten Neubau gefertigt. Der Deckprahm mit der Baunummer 1.189 soll im Jahr 2026 fertiggestellt werden. ■



Die Schiffbauer aus Erlenbach schneiden die Stahlteile des Achterschiffs zu.

Nachhaltigkeit Strukturiert in eine verantwortungsvolle Zukunft

Unter dem internationalen Leitbegriff ESG – Environmental, Social und Governance – verankert die Felbermayr Group Verantwortung für Umwelt, Gesellschaft und Unternehmensführung in Projekten, Investitionen, Strukturen und der Unternehmenskultur. Ziel ist es, die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens zu sichern und eine messbar positive Wirkung zu schaffen – über alle Geschäftsfelder hinweg.

Nachhaltigkeit ist integraler Bestandteil unseres Unternehmensverständnisses und ein wesentlicher Hebel für langfristige Stabilität und Wettbewerbsfähigkeit“, betont Felbermayr-CEO Horst Felbermayr. Dieser Anspruch wird in der gesamten Felbermayr Group getragen und in konkreten Entscheidungen, Standards und Zuständigkeiten abgebildet. „Wir denken Nachhaltigkeit als eine grundlegende Haltung, die unser tägliches Handeln prägt“, erklärt Katharina Perfahl, ESG-Managerin der Felbermayr Group.

Wie diese Haltung im Alltag sichtbar wird, zeigen konkrete Initiativen anhand der drei ESG-Säulen: Hydrierte Pflanzenöle (HVO, englisch Hydrogenated oder Hydrotreated Vegetable Oils) als alternativer Treibstoff zum Diesel, neue E-Ladeinfrastruktur und

E-Lkw, Photovoltaikanlagen an mehreren Standorten, Kooperationen mit externen Partnern sowie die strukturelle und personelle Verankerung durch das neu geschaffene Sustainability-Board.

Environmental – Verantwortung für Umwelt und Ressourcen

Mit konkreten Initiativen setzt Felbermayr auf Energieeffizienz, alternative Antriebe und eine ressourcenschonende Kreislaufwirtschaft. Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel, Emissionen zu reduzieren und die Umweltwirkung der eigenen Tätigkeiten und damit auch jene unserer Kunden kontinuierlich zu verbessern.

Alternative Kraftstoffe

Nachhaltigkeit beginnt dort, wo bewusste Entscheidungen auf langfristige Verant-

wortung treffen – etwa bei der Wahl des Kraftstoffs. Um den Treibhausgas-Ausstoß zu reduzieren, setzt Felbermayr auf alternative Antriebslösungen und testet derzeit den Einsatz von HVO, einem erneuerbaren Dieselsatz. Dieser biobasierte Kraftstoff wird aus hydrierten Pflanzenölen sowie tierischen Fetten gewonnen, die überwiegend aus Rest- und Abfallstoffen stammen. Bei entsprechender Qualität und Herstellung lassen sich damit die Treibhausgas-Emissionen im Vergleich zu fossilem Diesel um bis zu 90 Prozent senken. „Um Kundenanforderungen und gesetzlichen Vorgaben weiterhin gerecht zu werden, testen wir frühzeitig alternative Antriebslösungen. Für Einsatzbereiche ohne aktuell verfügbare Alternativen stellt HVO eine sinnvolle Übergangstechnologie dar“, erklärt Perfahl.

Auch im Mietpark spiegelt sich dieser nachhaltige Ansatz wider: Bereits rund 70 Prozent der Arbeitsbühnenflotte sind batterie- oder hybridbetrieben. Dieselbetriebene Geräte, die laut Herstellerinformationen HVO-tauglich sind, werden einheitlich gekennzeichnet – ein einfacher, aber wirkungsvoller Schritt.

Wie erfolgreich HVO in der Praxis Anwendung findet, zeigt das Projekt am Loisach-Isar-Kanal in Bayern. Dort setzt Hagn Umwelttechnik, ein Unternehmen der Felbermayr Group, gemeinsam mit dem Energieunternehmen und Auftraggeber Uniper auf den synthetischen Dieselsatz. Die gesamte Baumaschinenflotte – darunter mehrere Bagger und ein Teleskopraupenkran – werden vollständig mit HVO betrieben. Das Ergebnis überzeugt: Es konnte eine Treibhausgas-Reduktion von rund 90 Prozent im Vergleich zu herkömmlichem Diesel erreicht werden. Das entspricht etwa 26 Tonnen eingespartem CO₂ oder dem jährlichen Speichervermögen von 1.000 Bäumen.

E-Mobilität, Ladeinfrastruktur und PV

Auch im Geschäftsfeld Transport investiert Felbermayr konsequent in emissionsarme Technologien. In Kürze werden insgesamt sechs E-Lkw der Marke MAN mit einer Reichweite von rund 350 Kilometern in Betrieb genommen. Die vollelektrischen Fahrzeuge ergänzen künftig die Transportlogistik an zentralen Standorten. Damit bilden sie die Fortsetzung einer schrittweisen Elektrifizierung des Fuhrparks, wo technisch möglich. Dafür wurde auf dem Areal der Felbermayr-Zentrale in Wels die Ladeinfrastruktur



“Wir wollen die Zukunft aktiv mitgestalten und Verantwortung übernehmen – ökologisch, sozial und unternehmerisch.”

DI Horst Felbermayr
Geschäftsführung Holding

mit sechs Ladepunkten zu jeweils bis zu 160 Kilowatt erweitert. Das implementierte Lademanagement priorisiert dabei den Strom aus der „hauseigenen“ Photovoltaikanlage. Auch die Pkw-Ladeinfrastruktur für Poolfahrzeuge in der Tiefgarage wurde ausgebaut. Neben der Felbermayr-Zentrale in Wels tragen auch PV-Anlagen am Haeger & Schmidt Logistics-Standort in Duisburg, an Standorten der Felbermayr Transport- und Hebetechnik in Seiersberg-Pirka und Klagenfurt sowie an weiteren Standorten der Felbermayr Group heute und zukünftig zur Eigenstromversorgung bei. Eine begrünte Dachfläche am neuen Standort in Seiersberg-Pirka wird zusätzlich zur Ökologisierung beitragen und Lebensraum für Pflanzen und Insekten schaffen.

„Kreislaufwirtschaft“ in der IT

Nachhaltigkeit bedeutet für uns auch, Ressourcen über den gesamten Lebenszyklus hinweg sinnvoll zu nutzen. In Kooperation mit dem gemeinnützigen IT-Dienstleister

AfB werden alte Elektrogeräte wieder aufbereitet oder gesetzeskonform vernichtet. So konnten bereits mehrere hundert Geräte einer zweiten Nutzung zugeführt und wertvolle Rohstoffe eingespart werden. Neben den ökologischen Vorteilen, durch die Reduktion von Elektroschrott und Treibhausgas-Emissionen, entfaltet die Kooperation auch eine soziale Wirkung.

Denn Nachhaltigkeit endet nicht bei der Umwelt. Auch das soziale Engagement und die Verantwortung gegenüber Mitarbeitenden und Gesellschaft stehen im Fokus. Denn wer Zukunft gestalten will, braucht ein starkes Miteinander. Felbermayr versteht soziale Verantwortung als Teil der eigenen Unternehmenskultur – geprägt von Fairness, Chancengleichheit und einem respektvollen Umgang miteinander.

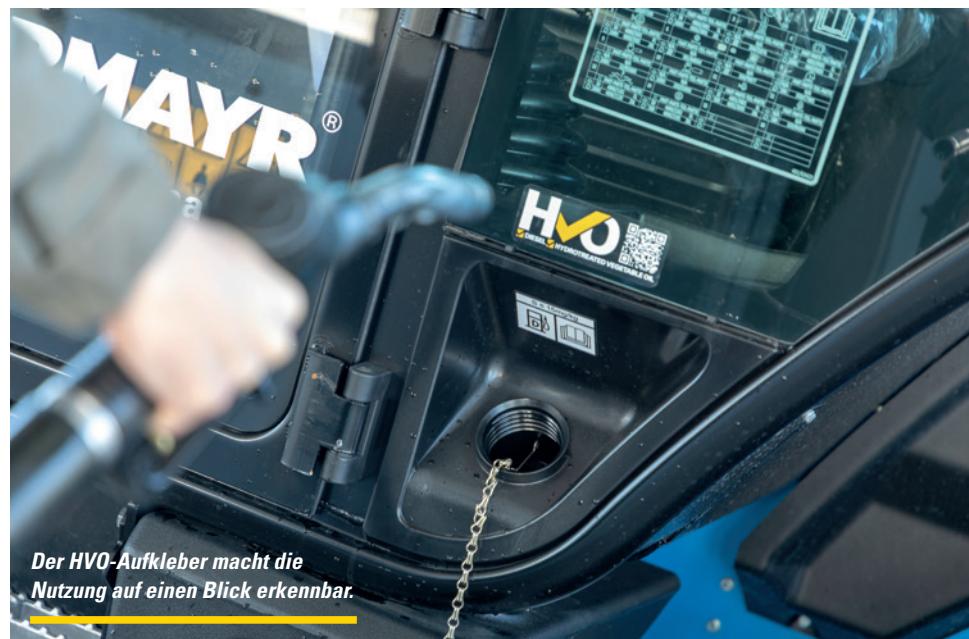
Social – Nachhaltigkeit beginnt beim Menschen

Im Mittelpunkt steht der Mensch – unabhängig von Herkunft, Alter oder körperlicher Einschränkung. Der gemeinnützige IT-Dienstleister AfB setzt sich gezielt für Inklusion ein und schafft Arbeitsplätze für Menschen mit Beeinträchtigungen. Rund die Hälfte der Mitarbeitenden hat eine Beeinträchtigung. „Nachhaltigkeit bedeutet für uns, allen Menschen Teilhabe zu ermöglichen“, betont Perfaßl und führt weiter aus: „Ein respektvoller Umgang und Chancengleichheit – unabhängig von Herkunft, Geschlecht oder Alter – sind für uns selbstverständlich. Der Mensch steht im Mittelpunkt, und das zeigt sich in all unseren Entscheidungen.“

Damit dieser Anspruch langfristig Wirkung zeigt, braucht es Kooperationen zwischen bestehenden und neuen Strukturen sowie verbindliche Prozesse, die uns beim Erreichen unserer Ziele unterstützen.

Governance – Verantwortung braucht klare Strukturen

Dieses Jahr wurde das unternehmensweite Sustainability-Board ins Leben gerufen. Das Gremium vereint Personen aus verschiedenen Bereichen der Felbermayr Group. Die Aufgabe des Boards ist es, ESG-Themen zu koordinieren und deren Fortschritte messbar zu machen. Das Sustainability-Board hat weitreichende Befugnisse und Kompetenzen, um Nachhaltigkeitsmaßnahmen anzustoßen, zu evaluieren und in bestehende Prozesse zu integrieren. „Das Board ist unsere verbindende Plattform für nachhaltiges Denken und Handeln“, erklärt Perfaßl.



HVO führt zu keinerlei Leistungseinbußen und auch die Betankung erfolgt wie bei herkömmlichen Kraftstoffen.



Das Sustainability-Board der Felbermayr Group:

1. Reihe (v. l. n. r.): DI (FH) Erhard Pichler; Josef Kreuzmayr; Hashem Rahsepar-Hashemi; Mag. Thomas Schimpfhuber; Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Bernhard Strasser

2. Reihe (v. l. n. r.): Ing. Thomas Brunmair; Dr. Benjamin Schlager; Ing. Mag. Peter Stöttinger; Mag. Alfred Feldbauer; Rainer Traunwieser; Mag. Franz Trinkl

3. Reihe (v. l. n. r.): Mst. Stefan Aichinger; Katharina Perfaßl, MSc; Astrid Reischl, BSc; Matthias Baschinger, MSc; Nicht im Bild: Birgit Bechwar, MSc; MMag. Mojca Kalan; Fabian Klasen; Thorsten Koch Betriebswirt (VWA); Dr. Alexander Kücher, LL.B.; David Mayrhofer, BSc



Durch den direkten Austausch zwischen Fachabteilungen und Management entsteht eine Steuerungsstruktur, die Entscheidungen transparenter macht und sicherstellt, dass ökologische, soziale und wirtschaftliche Ziele gemeinsam verfolgt werden.

Für die kommenden Jahre sind weitere Schritte geplant: die Ausweitung der Photovoltaikflächen, der sukzessive Ausbau alternativer Antriebe, neue soziale Initiativen sowie die laufende Weiterentwicklung übergreifender Maßnahmen.

So entsteht bei Felbermayr ein Gesamtsystem, das ökologische, soziale und unternehmerische Verantwortung miteinander verbindet – eine Haltung, die über das Heute hinausgeht und zeigt, wie Nachhaltigkeit effizient gelebt werden kann. ■



2026 ergänzen sechs TGS 20.449 E-Lkw der Marke MAN den Felbermayr-Fuhrpark.



Mit dem Paddel im wendigen Einerkajak verschaffen sich die Athleten durch schnelle Bewegungen und Zusammenspiel Raum, um in Abschlussposition zu kommen.



Björn Zirotzki und die deutsche Nationalmannschaft holen zum vierten Mal in Folge den Pokal bei den World Games

Weltklasse Mit klarem Kurs zum Erfolg

Björn Zirotzki, Geschäftsführer bei HSW Logistics und Bundestrainer der deutschen Kanupolo-Nationalmannschaft, führte sein Team bei den World Games in Chengdu Mitte August zum Triumph. Während er beruflich Europas Wasserstraßen steuert, dirigiert er im Sport ein Weltklasse-Team – beides mit derselben Sorgfalt und Leidenschaft.

Deutschland jubelte in Chengdu: Mit zwei Goldmedaillen im Kanupolo sorgte das Nationalteam bei den World Games 2025 für ein sportliches Ausrufezeichen. Unter der Leitung von Bundestrainer Björn Zirotzki besiegte das deutsche Herrenteam im Finale Italien mit 3:1 und verteidigte damit souverän seinen Titel. „Von Minute eins an waren wir da, konzentriert, konsequent, kaltschnäuzig – bis zum finalen Pfiff. Das ist der Lohn für die vergangenen Jahre“, zeigt sich Zirotzki nach dem Erfolg sichtlich zufrieden. Es war der letzte große Triumph seiner Trainerkarriere, denn

Ende des Jahres wird der Duisburger sein Amt als Bundestrainer niederlegen.

Faszination Kanupolo

Kanupolo ist ein Mannschaftssport auf dem Wasser, bei dem zwei Teams mit jeweils fünf Feldspielern im Einerkajak gegeneinander antreten. Ziel ist es, den Ball entweder mit der Hand oder mit dem Paddel in das hängende Tor in zwei Metern Höhe zu befördern. Gespielt wird mit fliegendem Torwart auf einem rund 35 mal 23 Meter großen Spielfeld, die Spielzeit beträgt zweimal zehn Minuten. Allein in Deutschland

gibt es über 1.000 Athleten und Athletinnen in mehr als 100 Vereinen, die in fünf Leistungsklassen gegeneinander antreten. Neben Geschwindigkeit und Technik steht vor allem Taktik im Vordergrund – ähnlich wie bei Wasser- oder Handball, aber mit der zusätzlichen Herausforderung, Boot, Paddel und Ball gleichzeitig zu kontrollieren. „Unser Angriff lebt von Bewegung und schnellem Zusammenspiel. Ballbesitz und Umschaltspiel sind essenziell. So gelingt es uns, Lücken in der Defensive aufzureißen oder Überzahl auf einer Spielfeldseite herzustellen. Deshalb trainieren wir, um



Das achtköpfige deutsche Nationalteam mit Trainer Zirozki jubelt nach dem gewonnenen Finale bei den World Games.

ganz oben mitzuspielen, zweimal täglich an sieben Tagen der Woche genau diese Abläufe.“

Vom Spieler zum Bundestrainer

Seit fast drei Jahrzehnten prägt Zirozki den Kanupolo-Sport in Deutschland wie kein anderer – zunächst als Spieler, dann als Trainer. Sein Vater, selbst im Kanupolo aktiv, legte ihm die Leidenschaft für den Wassersport in die Wiege. Bereits als Kind trat er seinem Heimatverein, dem 1. Meidericher Kanu-Club Duisburg, bei. Später lernte er dort auch seine Frau kennen. Seither ist der Sport ein fester Bestandteil der Familie.

Als Nationalspieler gewann er mehrfach deutsche und internationale Titel, bevor er 2013 an die Seitenlinie wechselte. Mit einer unbändigen Leidenschaft, feinem Fingerspitzengefühl für junge aufstrebende Talente und einer großen Portion Engagement neben dem beruflichen Alltag als Geschäftsführer formte er die deutsche Herren-Nationalmannschaft zu einem konstanten Erfolgsteam. Bei den World Games 2022 in Birmingham führte er die Mannschaft bereits zum dritten Mal hintereinander zu Gold, dieses Jahr in Chengdu wiederholte er diesen Triumph – erneut ungeschlagen. Durch sein Wirken wurde Deutschland zur Benchmark im internationalen Kanupolo. „Kanupolo ist ein komplexer Sport, bei dem Taktik, Technik und ein unvergleichbarer Teamgeist tief verinnerlicht werden müssen. Wenn alles

stimmt, entsteht eine unglaubliche Dynamik“, beschreibt Zirozki die Faszination seiner Disziplin.

Erfolg auch im Beruf – mit klarem Kurs und Verantwortung

Wenn Björn Zirozki nicht an der Seitenlinie steht, steuert er beruflich die Geschicke der HSW Logistics in Duisburg. Als Geschäftsführer verantwortet er den Bereich Short Sea Shipping und damit den internationalen Seeverkehr zwischen Binnen- und Seehäfen in ganz Europa.

Als Führungskraft legt Zirozki ebenso großen Wert auf Planung, Struktur und Teamgeist wie im Sport. „Ob auf dem Wasser oder im Büro, entscheidend ist ein ambitioniertes und kompetentes Team, das als eine Einheit agiert. Meine Aufgabe ist es, den Rahmen zu schaffen, in dem sich Teamdynamik und Leistung bestmöglich entfalten können“, betont Zirozki. Diese Haltung prägt auch sein Führungsverständnis. Er versteht es, Menschen zu motivieren, Verantwortung zu übernehmen und anhand einer gemeinsamen Strategie erfolgreich zu sein – ob im Nationalteam oder im Unternehmen.

Unter seiner Leitung hat sich HSW Logistics als verlässlicher Partner für kombinierte Transportlösungen etabliert. Mit einer spezialisierten Flotte verbindet HSW Logistics die Rheinschiene und europäische Häfen. Der Schwerpunkt von sowie nach

Norwegen und Großbritannien sorgt für optimale Verbindungen zwischen deutschen Binnenhäfen und den Seehäfen in ganz Europa. Neben einem modernen Flotten- und Hafennetzwerk steht das Unternehmen besonders für nachhaltige und effiziente Logistikketten.

Nach dem Erfolg bei den World Games blickt der Duisburger auf eine beeindruckende Karriere als Spieler und Trainer zurück: fünfmal Gold bei den Europameisterschaften, dreimal Gold bei den Weltmeisterschaften, viermal Gold bei den World Games, einmal Champions-League-Sieger sowie mehrfach deutscher Meister. Mit Ende des Jahres legt Zirozki sein Amt als Bundestrainer nieder. Dem 1. Meidericher Kanu-Club Duisburg bleibt er als aktives Vereinsmitglied erhalten und bei HSW Logistics bleibt er als Geschäftsführer weiterhin am Ruder. ■

HSW im Verbund mit Felbermayr und Wilson

HSW Logistics ist ein Joint Venture der Haeger & Schmidt Logistics GmbH und der norwegischen Reederei Wilson EuroCarriers AS, jeweils zu gleichen Anteilen. Die enge Verbindung zur Felbermayr Group besteht über Haeger & Schmidt Logistics, die seit 2013 Teil des Familienunternehmens ist. Damit ist HSW Logistics in einem starken europäischen Netzwerk eingebettet – mit gebündelter Expertise für kombinierte Transportlösungen auf Straße, Wasser und Schiene.

PERSONALROCHADE

Änderungen in der Geschäftsführung bedingen Neuorganisation in leitenden Funktionen

Mit Jahresbeginn 2027 wird Wolfgang Schellerer nach mehr als vier Jahrzehnten im Familienunternehmen Felbermayr in den Ruhestand treten. Als Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung prägte er das Geschäftsfeld Transport- und Hebetechnik über viele Jahre hinweg und setzte mit seinem Engagement wichtige Impulse für die Entwicklung der zugehörigen Bereiche.

Aufgrund seines geplanten Ausscheidens ist auch die künftige Ausrichtung der Geschäftsführung klar strukturiert. **Peter Stöttinger**, bisher Mitglied der Geschäftsführung, wird künftig die **Funktion des Sprechers** übernehmen. **Neu in die Geschäftsführung** werden mit der Pensionierung Schellerers **Clemens Felbermayr** sowie **Marc Schellerer** aufrücken. Beide verfügen über langjährige Erfahrung innerhalb des Unternehmens und haben in unterschiedlichen Niederlassungen und Fachbereichen wertvolle Expertise gesammelt. So waren die beiden Prokuristen bereits als Vertriebsleiter für Kran-, Arbeitsbühnen- und Staplervermietung beziehungsweise als Bereichsleiter für internationale Schwertransporte verantwortlich. Sie werden künftig gemeinsam mit Peter Stöttinger die strategische Weiterentwicklung der Transport- und Hebetechnik verantworten.

Seit August 2025 bereichert **Georg Brugger** als **Vertriebsleiter für Kran, Arbeitsbühnen, Stapler und nationale Transporte** das Team der Felbermayr Transport- und Hebetechnik. Der 54-Jährige blickt auf mehr als 20 Jahre Erfahrung in der Branche zurück. Was ihn an seiner Tätigkeit besonders fasziniert, ist die Vielseitigkeit der Aufgabenstellungen. Kein Tag gleicht dem anderen und der enge Austausch mit Kunden, Partnern und Mitarbeitenden motiviert ihn immer wieder aufs Neue. Visionen mit Struktur umzusetzen – darin sieht Brugger eine seiner größten Stärken. Auch die Entwicklungen seiner Branche verfolgt er aufmerksam. Die Schnelllebigkeit der Märkte und die zunehmende Dynamik technologischer Veränderungen beschäftigen ihn derzeit besonders. Für seine neue Rolle hat sich Brugger klare Ziele gesetzt. Er möchte Felbermayr weiterhin stark im Markt positionieren, langfristige Kundenpartnerschaften aufbauen und aktiv mitwirken, das Unternehmen zukunftsfit zu ge-



DI Georg Brugger

stalten. Privat verbringt Brugger gerne Zeit mit seiner Familie und findet Ausgleich in der Gartenarbeit oder beim Fliegenfischen.

Die **Vertriebsleitung für internationale Spezialtransporte in Deutschland** übernimmt künftig **Julian Wittenberg**. Er ist seit Juni 2021 Teil des Unternehmens und stammt ursprünglich aus Lübeck. Sein Weg bei Felbermayr begann in Lauterach, wo er zunächst für den Vertrieb in Süddeutschland zuständig war. Später zog es den 39-Jährigen in den Norden Deutschlands. Dort beschäftigt er sich seither mit dem Auf- und Ausbau des Standortes und der Festigung der Marktposition. Mit seinem

Hintergrund im Maschinenbau sowie seiner Erfahrung in Konstruktion und Vertrieb verbindet er technisches Know-how mit einem klaren Verständnis für Kunden- und Marktanforderungen. Besonders motiviert ihn, neue Wege zu gestalten und Entwicklungen voranzutreiben, sowohl für den Wirtschaftsstandort als auch für sein Team. An Felbermayr schätzt er, dass das Unternehmen vielfältige Möglichkeiten zur persönlichen und fachlichen Entwicklung bietet und interessierten Mitarbeitenden ermöglicht, in unterschiedliche Bereiche einzutauchen und sich kontinuierlich weiterzuentwickeln. Die nötige Entspannung zu den beruflichen Herausforderungen findet er beim Sport im Fitnessstudio.

Einen weiteren personellen Wechsel gibt es im Geschäftsfeld Bau: **Stefan Hielle, Geschäftsführer und Sprecher des Felbermayr-Bauwesens, verlässt das Unternehmen Ende des Jahres 2025 auf eigenen Wunsch**. Damit kehrt er auch Oberösterreich den Rücken und verlegt seinen Lebensmittelpunkt wieder in seine Heimatregion rund um Wien. Felbermayr dankt ihm für seinen langjährigen Einsatz und seine bedeutende Rolle in der Weiterentwicklung des Geschäftsfeldes Bau. Bis zur Nachbesetzung Hielles übernimmt Geschäftsführer Bernhard Strasser die technischen Agenden. Die kaufmännische Leitung des expandierenden Geschäftsfeldes obliegt weiterhin Rainer Traunwieser.



Julian Wittenberg



Großer Dank den langjährigen Mitarbeitenden



Reinhold Bredl – Vermessung/Hagn Osterhofen · **Karin Jäger** – MTA/Wels · **Jürgen Steiner** – Verwaltung/Wels



Kadir Alaca – Port Logistics/Haeger & Schmidt Duisburg · **Andreas Hintringer** – Schwertransport/Wels · **Andreas Hüttmayr** – MTA/Wels · **Dietmar Mörlgsbauer** – Schwertransport/Wels · **Bernhard Radler** – Tiefbau/Wels · **Friedrich Tempelmayr** – Schwertransport/Wels · **Angelika Wiebus** Administration/Haeger & Schmidt Logistics Duisburg



Alois Dengg – Kran/Graz · **Ralf Dieckmann** – Wasser-, Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Ljubisa Dimitrijevic** – Kran/Lanzendorf · **André Hoffmann** – Intermodal/Haeger & Schmidt Andernach · **Heike Hörtenthaler** – Schwertransport/Wels · **Enes Husic** – Schiffsführer/Domarin Erlenbach · **Mehmed Komic** – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels · **Jutta Kronschnabl** – Verwaltung MTA/Hagn Osterhofen · **Robin Meier** – Montageleitung/Wimmer Sulzemoos · **Thomas Pamminger** – Schwertransport/Wels · **Sabine Rudolph** – Customer Service/HSW Logistics Duisburg · **Robert Schauer** – MTA/Wels · **Robert Stieger** – Schwertransport/Wels · **Josef Teubl** – Schwertransport/Wels · **Johann Trink** – MTA/Wels



Harald Achenrainer – Transport/Lauterach · **Karl-Heinz Berghuber** – Fuhrpark/Linz · **Josip Budac** – Matrose/Domarin Erlenbach · **Harald Gruber** – MTA/Wels · **Mario Grünwald** – Dorn Lauterach · **Viktor Haderer** – Schwertransport/Wels · **Günter Hapt** – Schwertransport/Wels · **Zbigniew Kalemba** – Engineered Solutions/Krefeld · **Sven Kitze** – Wasser-, Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Josef Kreuzmayr** – Werk-

stattleitung/Wels · **Alexander Schellerer** – Schwertransport/Wels · **Gerhart Stadler** – Schwertransport/Wels · **Alessandro Stradiotto** – Schwertransport/Wels · **Sándor Szél** – Transport/Bau-Trans Biatorbágy · **Jan-Simon Tyca** – Intermodal/Haeger & Schmidt Duisburg



Stefan Auzinger – Casawest Pucking · **Markus Bondl** – Kran/Graz · **Abdelghani Boutahiri** – Port Logistics/Haeger & Schmidt Duisburg · **Enrico Bräuer** – Bereichsleitung/Region Lausitz · **Markus Bstiel** – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels · **Péter Buchholz** – Transport/Bau-Trans Biatorbágy · **Thomas Daxelmüller** – Abteilungsleitung Kran/Lanzendorf · **Erwin Eder** – Kran/Graz · **Herbert Eder** – Wasser-, Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Claudia Eidenberger** – Verwaltung/Wels · **Otto Eschlböck** – Werkstatt/Wels · **Roland Füreder** – Schwertransport/Wels · **Sascha Geithner** – Port Logistics/Haeger & Schmidt Duisburg · **Matthias Franz Gruber** – Werkstatt/Wels · **Dragoslav Keric** – Einbringung/Lanzendorf · **Gerd Kernbichler** – Dorn Lauterach · **Andreas Kollant** – Werkstatt/Graz · **Wolfgang Korch** – Kran/Kamenz · **Lajos Kovács** – Transport/Bau-Trans Biatorbágy · **Wilhelm Kronberger** – Projekte/Wels · **Djelair Limani** – Lager/Lanzendorf · **Stephan Loibl** – Tiefladerfahrer/Hagn Osterhofen · **Philip Müller** – Casawest Pucking · **Hansjörg Ortler** – FST/Stams · **György Pesel** – Transport/Bau-Trans Biatorbágy · **Wolfgang Pucher** – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels · **Boris Pusnik** – Kran/Klagenfurt · **Leopold Riedl** – Maschinist/Hagn Landshut · **Sabine Ruttman** – Verwaltung/Lanzendorf · **Josef Salmer** – Verwaltung/Lanzendorf · **Hubert Seeburger** – Fuhrpark/Klagenfurt · **Jozef Solčanský** – Kran/Bratislava · **Marian Svecula** – Schiffsführer/Domarin Erlenbach · **Roman Tutko** – Kran/Košice · **Irfan Uhutkan** – Port Logistics/Haeger & Schmidt Duisburg · **Daniel van Wiltenburg** – Intermodal/Haeger & Schmidt Duisburg · **Andrea Vidra** – Finanzen/Bau-Trans Biatorbágy · **Dusko Zecevic** – Kran/Lanzendorf · **Vahid Zehic** – Abfallwirtschaft/Wels



Georgi Angelov – Kran/Bulgarien · **Annette Amrhein-Schäfer** – Verwaltung/Domarin Er-

lenbach · **Christoph Bergthaler** – Danner Vorchdorf · **Branko Borčić** – Repräsentant/Zagreb · **Peter Buchner** – Kran/Wörgl · **Florin Cristian Culache** – Werkstatt/Bukarest · **Hristo Chilingirov** – Kran/Bulgarien · **Kalina Valentinova Doppelbauer** – Projekte/Wels · **Jens Endesfelder** – Wasser-, Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Corina Elena Farkas** – Werkstatt/Bukarest · **Alfred Feldbauer** – Geschäftsführung/Wels · **Walter Fischer** – Kran/Klagenfurt · **Marian Ghita** – Kran/Bukarest · **Christoph Grabenhofer** – Einbringung/Graz · **Christian Graggi** – Bühne/Graz · **Goran Grbic** – Casawest Pucking · **Rene Gruber** – Einbringung/Graz · **Clemens Hager** – Tiefbau/Wels · **Martin Herák** – Werkstatt/Bratislava · **Thomas Herold** – Werkstatt/Lanzendorf · **Frank Hobusch** – Tiefbau/Wels · **Jürgen Hochedl** – Transport/Memmingen · **Daniel Istrate** – Bühne/Bukarest · **Helfried Jantscher** – Bühne/Graz · **Jan Kachlík** – Einbringung/Brünn · **Franz Kaltenleitner** – Tiefbau/Wels · **Plamen Genev** – Kran/Bulgarien · **Eörs Géza Karácsonyi** – Transport/Bau-Trans Biatorbágy · **Manuel Kiechl** – FST/Stams · **Peter Klčo** – Kran/Bratislava · **Ingo Krautgasser** – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels · **Günter Kreische** – Tiefbau/Wels · **Andreas Laschinsky** – Kran/Bautzen · **Harald Leitgöb** – Einbringung/Linz · **Georg Aaron Leithenmair** – Werkstatt/Wels · **Sascha Lengauer** – Verwaltung/Wels · **Marius Marcel Matei** – Kran/Bukarest · **Naim Mustafa** – Transport/Bulgarien · **Stanislav Nigut** – Vertrieb/Košice · **Peter Ökrös** – Kran/Wels · **Rene Penkala** – Industriemechaniker/Erlenbacher Schiffswerft · **Martina Peter-Reiter** – Kran/Graz · **Christian Pfaffenberger-Bauer** – Abfallwirtschaft/Wels · **Markus Pichler** – Werkstatt/Wels · **Petrica Pitigoi** – Werkstatt/Bukarest · **Michal Pruša** – Leitung/Brünn · **Sebastian Pschipsch** – Wasser-, Deponiebau/Hagn Osterhofen · **Wolfgang Pühringer** – Umwelt und Ressourcen/Wels · **Michael Reicher** – Kran/Graz · **Manuel Reiter-Stranzinger** – Casawest Pucking · **Florian Reiter-Stranzinger** – Casawest Pucking · **Erich Ringer** – Tiefbau/Wels · **Lukas Rückert** – Industriemechaniker/Erlenbacher Schiffswerft · **Harun Saljiji** – Danner Vorchdorf · **Minur Saljiji** – Danner Vorchdorf · **Sebastian Schinagl** – Oberbauleitung Wasserbau-, Deponiebau/Hagn Sulzemoos · **Philipp Schnalzer** – Bühne/Graz · **Verena Steinbauer** – Verwaltung MTA/Hagn Osterhofen · **Riccarda Steinhauser** – Montage/Lauterach · **Stefan Stinglwagner** – Projekte/Wels · **Paul Stroe** – Schwertransport/Bukarest · **Cornel Tanase** – Kran/Bukarest · **Marius Tudose** – Schwertransport/Bukarest · **Karl Wasserbauer** – Kran/Wels



CHRONIK

CEO DI Horst Felbermayr und der Präsident des FC Hertha Wels, Ing. Wolfgang Nöstlinger, MSc, MBA, freuen sich mit der Mannschaft über den Aufstieg in die 2. Bundesliga.

2. BUNDESLIGA

Felbermayr unterstützt FC HOGO Hertha Wels

Mit dem Aufstieg des FC Hogo Hertha Wels in die 2. Bundesliga startet der Fußballverein in eine neue sportliche Ära. Felbermayr begleitet diesen wichtigen Schritt als starker Partner und unterstützt die Mannschaft auf ihrem Weg durch die erste Saison im Profifußball. Zum Auftakt Mitte Juli präsentierte

der Klub in der Firmenzentrale der Felbermayr Group sein neues Heimtrikot – mit dem Felbermayr-Logo auf der Brust. Damit läuft die Mannschaft in den Felbermayr-Farben Blau und Gelb auf. Für Felbermayr ist das Engagement ein bewusstes Bekenntnis zum regionalen Sport. Die Zusammenarbeit soll dem Verein Rückhalt geben, während sich die Mannschaft in der zweithöchsten Spielklasse behauptet und die Herausforderungen der Saison annimmt.



SPG FELBERMAYR WELS

Langjährige Partnerschaft weiter gestärkt

Felbermayr unterstützt die SPG Felbermayr Wels seit vielen Jahren als verlässlicher Partner – und begleitet den erfolgreichen Tischtennisverein auch in dieser Saison auf seinem Weg an der Spitze. Die kontinuierliche Förderung bildet eine wichtige Basis dafür, dass sich der Klub sportlich auf höchstem Niveau behaupten kann und seine Rolle im Spitzengeschehen der Bundesliga festigt. Aktuell sorgt der amtierende österreichische Meister erneut für Aufmerksamkeit: Bei

der Wahl zu Oberösterreichs Sportlern des Jahres wurde die SPG Felbermayr Wels unter die Top-20-Teams des Landes gereiht. Zusätzlich steht mit dem Bronzemedallengewinner der EM 2024 Maciej Kolodziejczyk auch einer ihrer Leistungsträger in der Einzelkategorie zur Wahl. Die Nominierungen zeigen, welchen Stellenwert der Verein in der heimischen Sportszene einnimmt – und wie konsequent er seine Erfolge der vergangenen Jahre bestätigt.

PERFEKT KOMBINIERT

Thomas und Stefan Rettenegger mit starkem Saisonstart

Die Felbermayr-Markenbotschafter Stefan und Thomas Rettenegger starteten im Oktober mit starken Leistungen in die neue Saison der Nordischen Kombination. Bei den Österreichischen Meisterschaften auf der Großschanze in Bischofshofen feierten die beiden Brüder einen Doppelsieg: Stefan Rettenegger holte sich nach einem starken Massenstartrennen auf Skirollen und einer souverän verteidigten Führung im Mattenspringen den Staatsmeistertitel, sein Bruder Thomas sicherte sich Platz zwei und rundete das Ergebnis eindrucksvoll ab. Mit beeindruckender Sprungkraft von der Schanze und Ausdauer in der Loipe setzten die nordischen Kombinierer des ÖSV damit ein klares sportliches Ausrufezeichen und bestätigten ihren sportlichen Höhenflug. Bereits zuvor hatte Stefan Rettenegger den Sommer-Grand-Prix für sich entschieden und seine Topform unterstrichen. Die Resultate der Meisterschaften zeigen eindrucksvoll, dass die Rettenegger-Brüder bestens vorbereitet sind. Das gibt auch für die Olympischen Winterspiele 2026 in Mailand Hoffnung und macht Nordische Kombination aus österreichischer Sicht zur Medaillenbank.

LESEN UND GEWINNEN

Preisfrage: Für wann ist die Fertigstellung der neuen Felbermayr-Niederlassung in Seiersberg-Pirka geplant?

Die richtige Antwort finden Sie in diesem Heft. Einsendeschluss ist der 31. März 2026. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



SCANNEN
und beim
Gewinnspiel
teilnehmen.

www.felbermayr.cc/informer

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



1. PREIS:
Felbermayr-Modell:
Saurer-Oldie D330
im Maßstab 1:50.



Stays strong when things get tight

Mit seinen Auslegervarianten deckt der LR 11000 ein breites Einsatzspektrum ab, ob Hafenumschlag, Industriebau, Infrastruktur oder Windkraft. Konstruktiv ist der Kran auch ideal für beengte Verhältnisse ausgelegt, wie etwa in Raffinerien. Das wirtschaftliche Transportkonzept mit einer Transportbreite von 3,5 m und einer Transporthöhe von 3,2 m runden das Gesamtkonzept optimal ab.

www.liebherr.com

LIEBHERR

LR 11000

