

«KUNSTVOLL» HEAVY-LIFT-EXPERTISE FÜR KANZLERAMT



SCANNEN
und den spektakulären
Verschub der Südbrücke
in Berlin miterleben.

ANKERPUNKTE
Schiffsanlegestellen
erfolgreich umgesetzt

KRAFTAKT
Hub- und Montageeinsatz
für Stahlproduktion

FERNWEH
Erinnerungen
an ein Fahrerleben



12

Mitten im Herzen Berlins vollbrachten die Spezialisten des Felbermayr-Bereichs Engineered Solutions beim Verschieben der Südbrücke am Bundeskanzleramt ein technisches Meisterwerk. Beengte innerstädtische Verhältnisse, ein Ponton in der Spree und eine anspruchsvolle Brückengeometrie machten den Einsatz zu einer Herausforderung der besonderen Art.



16

In Aschach an der Donau realisierten Domarin und der Felbermayr-Infrastrukturbau moderne „Parkplätze“. Die neuen Schiffsanlegestellen stärken die Donau nachhaltig als leistungsfähige Transportachse der Binnenschifffahrt.

22

Die Zukunft der Stahlproduktion nimmt in Linz immer mehr Gestalt an. Auf einer der bedeutendsten Industriebaustellen Österreichs sind die Heavy-Lift-Spezialisten aus Linz maßgeblich beteiligt.



04

Meldungen –
Aktuelles aus der Felbermayr Group

18

Österreichisch-italienische
Koproduktion bei Transport und
Hub nach und in Donawitz

20

Felbermayr-Bereich Baubetrieb Spittal
räumt Stauwurzel bei Kraftwerk

26

Jozef Hermans montiert gigantische
Pressenanlagen in Gloucester

28

Felbermayr Transport- und Hebe-
technik stemmt Tandemhub
zweier Gastanks

30

Großbauprojekt für den Hoch- und
Industriebau von Felbermayr am
Welser Lokalbahn

34

Ein Haus am Haken erfordert
„Millimeterarbeit im Mühlviertel“

36

Bau-Know-how aus dem
Hause Felbermayr für ein zukunfts-
weisendes Industrieprojekt



32

Wo Schwerlasttechnik ihre Spuren hinterlassen hat, bringt Danner die Natur zurück. Rund um die Aurachbrücke rekultivieren die Landschaftsbaupezialisten das Bau-
feld.

38

Kaum ein anderer hat sein Arbeitsleben so festgehalten wie Gerhart Stadler. Mehr als zwei Millionen Kilometer und über 10.000 Aufnahmen erzählen von einem ganz persönlichen Stück Unternehmensgeschichte.



Editorial



„

Wer sich nicht bewegt, bewegt auch nichts, sagt ein Sprichwort, das besonders in diesen Zeiten große Beachtung haben sollte. Denn, wirtschaftliche Resilienz braucht Projekte, welche die Infrastruktur stärken und Transformation ermöglichen.

Europa in Bewegung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Europa steht unter Druck. Politische Spannungen, wirtschaftliche Unsicherheiten und globale Veränderungen prägen unsere Zeit – Europa bleibt in Bewegung. Und das auch im positiven Sinn. Es ist vor allem die Wirtschaft, die Verbindungen schafft, Projekte vorantreibt und damit eine bemerkenswerte Resilienz sichtbar macht.

Genau das spiegelt sich auch in dieser Ausgabe des Informer wider. Mit dem Verschub der Südbrücke am Bundeskanzleramt in Berlin etwa. Damit wurde ein außergewöhnliches Infrastrukturprojekt mitten im politischen Zentrum Deutschlands erfolgreich umgesetzt. In Aschach an der Donau entstanden moderne Schiffsanlegestellen, die die Binnenschifffahrt als nachhaltige Transportachse weiter stärken. Und bei Transport- und Hebetechnikeinsätzen zur Produktion von „grünem Stahl“ zeigt sich beispielsweise, wie industrielle Transformation und Energiewende konkret

Gestalt annehmen können – mit Präzision, Erfahrung und starker technischer Kompetenz.

Solche Projekte stehen exemplarisch für das, was Europa ausmacht: Zusammenarbeit über Grenzen hinweg, Vertrauen in leistungsfähige Partner und die Bereitschaft, auch komplexe Aufgaben gemeinsam lösen zu können.

Unser besonderer Dank gilt daher unseren Auftraggebern für das Vertrauen. Durch ihren Mut zur Veränderung kommen solche Projekte erst in Bewegung. Ebenso danken wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – deren Einsatz, Können und Verantwortungsbewusstsein machen diese Leistungen erst möglich.

Bleiben wir in Bewegung, dann werden wir auch die Zukunft gemeinsam meistern und bewältigen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine interessante Lektüre, eine erholsame Sommerzeit und, wie sollte es anders sein, viel Bewegung.

Herzlichst,

DI Horst Felbermayr

ENGAGEMENT

Frühjahrsputz für Storchennester

Felbermayr unterstützt den Storchenverein Rust bei der Pflege und Instandhaltung der Storchennester in der Stadt der Störche am Neusiedler See.

Die Arbeiten erfolgen jeweils Anfang März und damit noch vor der Rückkehr der Weißstörche aus ihren Winterquartieren. Mit Unterstützung einer Lkw-Arbeitsbühne des Typs F-48 LTK reinigt und desinfiziert der Storchenverein rund 40 Nester auf den Rauchfängen der historischen Altstadt. Zusätzlich werden Nisthilfen installiert und bestehende Brutplätze instand gesetzt. So entstehen optimale Voraussetzungen für die Ankunft der Störche und eine erfolgreiche Brutsaison.



BINNENSCHIFFFAHRT

Beteiligung ausgebaut

Felbermayr baute Mitte Mai seine Beteiligung am niederländischen Binnenschiffahrtsunternehmen Rijnmond Logistics Beheer BV von 50 auf 65 Prozent aus. Gemeinsam mit Haeger & Schmidt Logistics stärkt die Felbermayr Group damit ihre Position im europäischen Binnenwasserstraßennetz und setzt den Ausbau multimodaler Logistiklösungen weiter fort. Mit dem Ausbau der Beteiligung wird die erfolgreiche Zusammenarbeit weiter vertieft und die langfristige strategische Partnerschaft gestärkt.

PRAXISEINBLICK

Technik hautnah erleben

Ende März begrüßte die Felbermayr Transport- und Hebeteknik am Standort Lanzendorf die 3. Klasse der Nutzfahrzeugtechniker der Landesberufsschule Mistelbach. Im Rahmen eines Betriebsbesuchs erhielten die Schülerinnen und Schüler Einblicke in den Arbeitsalltag sowie die unterschiedlichen Tätigkeitsfelder des Unternehmens. Besonders beeindruckte die Besichtigung der Werkstatt, wo unter anderem ein aufgebocktes Teleskopelement eines Liebherr LTM 1650 aus nächster Nähe betrachtet werden konnte. Zusätzlich erhielten die Gäste Einblicke in die Baustelle der neuen Werkstatt und konnten verschiedene Geräte und Maschinen kennenlernen, darunter eine batterieelektrisch betriebene Hubarbeitsbühne sowie ein Mobilkran.





KRAFTWERKSBAU

Großprojekt an der Traun

Im Rahmen einer Arge übernimmt Felbermayr beim Neubau des Laufwasserkraftwerks Traunfall in Roitham umfangreiche Erd-, Wasser- und Betonbauarbeiten. Der Neubau ersetzt die bestehenden Anlagen Gschröff, Siebenbrunn und Traunfall, die das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht haben. Für den Aushub des Einschnitt-Trichters beim künftigen Krafthaus wurden bereits mehr als 300.000 Kubikmeter Erdmaterial bewegt. Mit Juni stehen die Betonbauarbeiten für die neuen Kraftwerksanlagen im Mittelpunkt. Nach seiner Fertigstellung wird das Kraftwerk Strom für rund 35.000 Haushalte erzeugen.



SCANNEN
und die Abbrucharbeiten
im Flussbereich des
Kraftwerks ansehen.



DONAUAUSBAU

Fahrrinne eingetieft

Die Felbermayr-Tochter Domarin setzt den Donauausbau zwischen der Schwarzmündung und Deggendorf fort. Im zweiten Bauabschnitt des Großprojekts Straubing-Vilshofen entstehen bis Ende 2027 auf rund zehn Kilometern Länge neue Regelungs-

bauwerke, Flussinseln und ökologische Uferstrukturen. Parallel dazu erfolgt die Vertiefung der Fahrrinne. Zum Leistungsumfang zählen unter anderem Kolkteilverbauten und Kolkteilverfüllungen sowie der Rück- und Neubau von Buhnen. Zusätzlich werden



SCANNEN
und mehr über den
Donauausbau erfahren.

zwei Parallelwerke errichtet und rund 80.000 Kubikmeter Wasserbausteine profilgerecht eingebaut. Die Maßnahmen stabilisieren die Flusssohle, lenken die Strömung und tragen dazu bei, die Fahrrinne langfristig für die Binnenschifffahrt zu sichern.

ABGEHOBEN Sportwagen im Höhenflug

Normalerweise sorgt der Heckspoiler eines Sportwagens für Anpressdruck auf der Straße. Bei der Eröffnung des Porsche Zentrum Oberösterreich in Leonding spielte „Downforce“ jedoch nur eine untergeordnete Rolle. Dort hob ein Porsche 911 Targa 4 GTS kurzerhand ab. Mit einem 130-Tonnen-Mobilkran wurde der Sportwagen auf rund 30 Meter Höhe gehoben. Damit der Porsche während des gesamten Hubs seine Eleganz behielt, kamen eigens dafür angeschaffte Anschlaggurte direkt an den Felgen zum Einsatz.



HOCHBAU

Erweiterung für Andritz

Am Andritz-Standort in Linz erweitert Felbermayr aktuell die 2010 errichtete Produktionshalle um rund 670 Quadratmeter. Der Zubau schließt direkt an einen Hallenbestand mit drei Kranbahnen an, von denen zwei übereinander angeordnet sind. Im Zuge der Erweiterung wird die Kraninfrastruktur fortgeführt und an den Bestand angepasst. Für die Gründung kamen duktile Pfähle zum Einsatz, die bis in rund zehn Meter Tiefe eingebracht und verpresst wurden. Parallel dazu arbeitet Felbermayr an einem weiteren Hallenbereich für Andritz. Dort erfolgen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen, darunter die Erneuerung der Bodenplatte, die Herstellung einer neuen Kranbahn sowie Abbruch- und Fassadenarbeiten. Die Fertigstellung ist für den Herbst geplant.



TUNNELVORTRIEBSMASCHINE Rücktransport Brenner

Anfang Februar schloss Felbermayr die Rücktransporte zweier Tunnelvortriebsmaschinen vom Brenner Basistunnel erfolgreich ab. Innerhalb einer Woche erfolgte die Rückführung der Großkomponenten in zwei Nächten im Konvoi mit insgesamt acht Schwertransporten. Zu den transportierten Bauteilen zählten unter anderem der 103 Tonnen schwere Bohrkopf, das Getriebegehäuse, das Hauptlager sowie der Erektor. Die Route führte aufgrund der Baustellensituation zunächst Richtung Italien, ehe der Konvoi über Innsbruck weiter nach Kiefersfelden rollte.





SPEZIALTIEFBAU

Übernahme Robl

Rückwirkend mit 1. Jänner 2026 wurde die Robl Spezialtiefbau GmbH Teil der Felbermayr Group. Das Unternehmen ergänzt insbesondere das Portfolio von Hagn Umwelttechnik. Das Leistungsspektrum von Robl Spezialtiefbau reicht von Spundwandrammarbeiten und Berliner Verbau über Rüttelortbeton- und Schotterssäulen sowie Bohr-, Guss-, Anker- und Verpresspfähle bis hin zu Injektionsarbeiten. Mit der Übernahme stärkt die Felbermayr Group ihre Kompetenz im Spezialtiefbau und erweitert gleichzeitig ihre regionale Präsenz in Süddeutschland.

KUNST AM HAKEN

Streitross erhält neuen Platz

Mehr als 2.000 Jahre nach seinen Feldzügen fand „Bukephalos“, das legendäre Streitross Alexanders des Großen, zumindest als Statue seinen Weg nach Wels. Die rund sechs Tonnen schwere Kupferstatue wurde mit einem Innenlader angeliefert und anschließend mit einem Lastkraftwagen-Ladekran auf ein Gerüst in rund sechs Metern Höhe gehoben. Dort wird es künftig als markanter Blickfang über dem Volksgarten thronen.



SCHLEUSENSANIERUNG

Modernisierung Schleuse Kachlet

In Passau arbeitet Felbermayr gemeinsam mit seinen Arge-Partnern am größten Modernisierungsprojekt Bayerns. Im Auftrag des Wasserstraßen-Neubauamts Magdeburg werden über einen Zeitraum von 13 Jahren beide Schleusenkammern der Schleuse Kachlet generalsaniert. Die Doppelschleuse verfügt über zwei Kammern mit einer Nutzlänge von rund 230 Metern und einer Breite von 24 Metern je Kammer. Die bestehenden Bauwerke werden dafür bis auf die Grundsohle zurückgebaut und anschließend neu errichtet. Ziel des Großprojekts ist es, die Betriebssicherheit zu erhöhen und die Schleusanlage langfristig an die Anforderungen der modernen Binnenschifffahrt anzupassen.





JUBILÄUM

Zehn Jahre Sulzemoos

Vor zehn Jahren bezog Wimmer Maschinentransporte gemeinsam mit dem Bauunternehmen Hagn-Umwelttechnik den Felbermayr-Standort in Sulzemoos. Seit der Eröffnung entwickelte sich die Niederlassung seitens Wimmer zu einem wichtigen Standort für Industriemontagen und Schwergutla-

gerung im süddeutschen Raum. Durch die verkehrsgünstige Lage nahe München bietet der Standort ideale Voraussetzungen für nationale und internationale Projekte. In den vergangenen zehn Jahren wurden von Sulzemoos aus zahlreiche Einsätze für Industrie, Anlagenbau und Schwerlastlogistik abgewi-

ckelt. Ein Erfolg der sich auch in zahlreichen Bauprojekten von Hagn-Umwelttechnik und der folgenden Expansion in Deutschland widerspiegelt. Das Jubiläum markiert damit einen wichtigen Meilenstein in der Entwicklung der zur Felbermayr Group gehörenden Unternehmen.



„BIENNALE ARTE“

Technik trifft Kunst

Mitte März transportierte die Felbermayr Transport- und Hebetechnik einen Roto-Stapler des Typs F-18 TSX-R inklusive Seilwinde nach Venedig. Nach der Anlieferung wurde das Gerät per Boot in die Giardini della Biennale gebracht. Dort ist es im Rahmen der 61. Kunstbiennale Venedig Teil des österreichischen Beitrags und spielt im wahrsten Sinne des Wortes eine tragende Rolle. Die Biennale Arte zählt zu den bedeutendsten internationalen Ausstellungen für zeitgenössische Kunst. Sie findet alle zwei Jahre statt, läuft noch bis November und verzeichnete 2024 rund 700.000 Besucher.

RECHENZENTRUM Großkaliber für Energieversorgung

Ende Mai übernahm Felbermayr den Transport von drei Notstromgeneratoren für ein Rechenzentrum in Österreich. Die jeweils 52 Tonnen schweren Aggregate wurden in Großbritannien gefertigt und über den Seeweg nach Linz transportiert. Nach dem Umschlag im Schwergutterminal erfolgte der Transport mit einem sechssachsigen Tiefbettauflieger nach Wels. Dort wurden die Generatoren mit einem 230-Tonnen-Mobilkran entladen und bis zur weiteren Verwendung auf dem Gelände der Felbermayr-Zentrale zwischengelagert. Insgesamt übernimmt Felbermayr die Einlagerung von 34 Generatoren. Bis Jahresende sollen sämtliche Komponenten ihren endgültigen Bestimmungsort erreichen. Die Notstromgeneratoren bilden dabei einen wichtigen Bestandteil der Energieversorgung des künftigen Rechenzentrums.



AUFGESTOCKT

Mehr Raum für Wachstum

Seit Anfang April laufen die Bauarbeiten zur Aufstockung der Felbermayr-Zentrale in Wels. Bis Ende des Jahres entstehen zusätzliche Büroflächen, die den zukünftigen Anforderungen des Unternehmens gerecht werden. Mit dem Ausbau setzt Felbermayr auch in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten ein klares Zeichen für die Weiterentwicklung des Standortes Wels und der gesamten Felbermayr Group.

ENDSPURT

Neue Flächen für große Aufgaben

Mit den Asphaltierungsarbeiten an der neuen Niederlassung in Seiersberg-Pirka nähert sich der auf einer ehemaligen Deponie errichtete Standort seiner Fertigstellung. Von Ende Februar bis Ende Mai arbeiteten die Straßen-

bauspezialisten aus Haag auf Hochtouren und stellten mehr als 30.000 Quadratmeter Asphaltflächen im Hallen- und Außenbereich sowie weitere 2.200 Quadratmeter Pflasterflächen her. Für den Bau der Verkehrs- und

Lagerflächen wurden rund 13.000 Tonnen Asphaltmischgut verarbeitet. Unterstützt wurden die Arbeiten von einem leistungsstarken Maschinenpark mit Baggern, Walzen, Radladern und Asphaltfertigern.



KRAFTWERKSSANIERUNG Fit für die Zukunft

Ende März schloss Felbermayr die Sanierungsmaßnahmen an der Wehranlage des Kraftwerks Traunleiten in Steinhaus bei Wels erfolgreich ab. Die Arbeiten umfassten die Kolksanierung in der Wehranlage, die Instandsetzung einer bestehenden Stützmauer sowie die Erneuerung der Schotter-schleusen. Im Zuge der Bauarbeiten wurden zudem umfangreiche Betonsanierungen inklusive Stahlpanzerungen an der Wehranlage durchgeführt.

Ergänzend zu den Sanierungsarbeiten wurde die Traun ökologisch aufgewertet. Dazu zählten die Herstellung eines Sohlgurtes in der Restwasserstrecke, die Errichtung von Strukturierungselementen sowie die Anlage eines Teiches. Die Arbeiten starteten im September 2025 und wurden gemeinsam von den Bereichen Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau, Erdbau sowie dem Spezialtiefbau Salzburg umgesetzt.



EVENTSERVICE

Starkes Gerät für Nova Rock Festival

Rund 200.000 Musikkonsumenten strömten von 11. bis 14. Juni nach Nickelsdorf und verwandelten die knapp 2.000-Einwohner-Gemeinde erneut in einen Hotspot der internationalen Rockszenen. Doch bevor die ersten Akkorde über die „Pannonia Fields II“ hallten, entstand auf dem Festivalgelände eine be-

eindruckende Veranstaltungskulisse. Felbermayr war von Ende Mai bis Ende Juni mit einem umfangreichen Geräteaufgebot maßgeblich am Auf- und Abbau des Nova Rock Festivals beteiligt. Insgesamt kamen rund 70 Geräte aus mehreren Felbermayr-Niederlassungen zum Einsatz. Den größten Beitrag

leistete dabei der Standort Lanzendorf, ergänzt durch Maschinen von weiteren Niederlassungen aus ganz Österreich. Vor Ort unterstützten unter anderem Teleskopstapler, Arbeitsbühnen, Geländestapler und ein Mobilkran die Montage von Bühnen, Zelten und weiterer Veranstaltungsinfrastruktur.



ENERGIEINFRASTRUKTUR

Schwergewichte für Umspannwerk

Für den Ausbau des Umspannwerks Pichling transportierte Felbermayr drei Transformatoren mit einem Stückgewicht von jeweils 272 Tonnen von Weiz über Asten bis nach Pichling. Zum Einsatz kamen dabei ein 32-achsiger Tragschna-

belwagen sowie nach dem Umschlag eine Straßenkonfiguration mit insgesamt 18 Achslinien und Schnabel- beziehungsweise Durchladeträgern. Besondere Herausforderungen entlang der Strecke verlangten eine präzise Planung. So wurde für die

Überfahrt einer Bachbrücke eine temporäre „Fly-over-Bridge“ errichtet. Zudem musste eine Unterführung bereits im Vorfeld digital vermessen werden. Die Passage konnte mit einem Freiraum von lediglich fünf Zentimetern sicher durchquert werden.

FELSSICHERUNG Schutz für Uferböschung

Am Kraftwerk Aschach setzte der Felbermayr-Spezialtiefbau umfangreiche Sicherungs- und Beräumungsarbeiten um. Zunächst wurde ein Hang am linken Donauufer nahe des Kraftwerksgebietes von losem Gestein befreit, ehe die eigentlichen Sicherungsmaßnahmen folgten. Zur Stabilisierung der Böschung kamen Vernetzungen, Einzelblocksicherungen sowie Plombenspritzbeton zum Einsatz. Die Arbeiten erhöhen die Sicherheit im betroffenen Bereich und schützen vor möglichen Steinschlägen. Unterstützt wurden die Spezialisten dabei von zwei Bohr-Lkw.





Des Kanzlers neue Brücke

Brückenverschub für Bundeskanzleramt in Berlin



FOTO: BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND – BUNDESKANZLERAMT

Der Kraftakt verlangte den Heavy-Lift-Experten eine logistische und ingenieurtechnische Meisterleistung ab.



SCANNEN
und Video vom spektakulären
Verschub der Südbrücke in
Berlin ansehen.

Berlin ist eine Stadt der großen Künstler und Gestalter – von Karl Friedrich Schinkel über Bertolt Brecht bis hin zu Paul Kalkbrenner. Was sie verbindet, ist ihre einzigartige Handschrift. In der deutschen Bundeshauptstadt zeigt sie sich vielerorts in unterschiedlichen Formen. Neuerdings auch in einer Komposition aus 1.500 Tonnen Stahl. Beim Verschub der Südbrücke Ende März am Bundeskanzleramt brachten die „Kuratoren“ des Felbermayr-Bereichs Engineered Solutions auch ihre Handschrift ein – geprägt von technischer Exzellenz.



Mitten im Berliner Regierungsviertel, eingerahmt von Spree, Kanzleramt und urbanem Leben, wurde in einem dreiteiligen Akt ein Bauwerk in Bewegung gesetzt, das neben seinen Dimensionen vor allem durch die Art und Weise, wie es seinen Platz fand, beeindruckte.

„185 Meter lang, 6 Meter hoch und breit sowie rund 1.500 Tonnen schwer – die Südbrücke war schon für sich genommen kein gewöhnliches Projekt. Und die Spree hat dann noch ihren Teil dazu beigetragen, sodass es für uns garantiert nicht langweilig wurde. Meter für Meter haben wir die Brücke über das Wasser verschoben, bis sie ihre finale Position erreichte“, erläutert Engineered Solutions-Projektleiter Jens Fuchs.

Brücke mit Charakter

Die Besonderheit der Stahlbrücke zeigt sich anhand einer markanten Z-Form – eine architektonisch anspruchsvolle Lösung, die erhebliche technische Herausforderungen mit sich brachte. „Während bei anderen Brücken der Schwerpunkt in der Mitte liegt, ist dieser bei einer Z-Konstruktion schwer zu handhaben“, erklärt Fuchs und führt weiter aus: „Das hat zur Folge, dass die Brücke zum Verwinden neigt. Genau darin lag eine der größten Hürden. Wir mussten das gesamte Konzept darauf auslegen, dass sich die Lasten während des Verschubs permanent verändern.“

Gleichzeitig durften die vier Querträger, auf denen die Brücke gelagert war, im Höhenunterschied maximal zwei Zentimeter nach oben beziehungsweise zwei Zentimeter nach unten voneinander abweichen.“

Für die Ingenieure in himmelblauer Montur bedeutete das: höchste Präzision – von der Planung bis zur Umsetzung. Die besondere Form war jedoch kein Zufall. Bereits die bestehende Nordbrücke weist diese Geometrie auf – die neue Südbrücke folgt bewusst dieser Konstruktion und fügt sich so in das architektonische Gesamtbild der Bundeshauptstadt ein.

Erster Akt

Wochen bevor sich die Brücke in Bewegung setzte, liefen die Vorbereitungen bereits auf Hochtouren. Der Kanzlerpark wurde kurzerhand zur innerstädtischen Baustelle, wo unter beengten Platzverhältnissen komplexe Logistikleistungen erbracht wurden. Die Südbrücke musste

zuerst auf der Baustelle aus einzelnen Segmenten zusammengesetzt und verschweißt werden, ehe sie später als gesamte Einheit in Bewegung versetzt werden konnte. Die vier massiven Querträger bildeten dabei die Basis für die Lagerung auf einer speziell errichteten Verschubbahn. An diesen Punkten wurde die Brücke aufgenommen. Mit sogenannten Stufenhebern wurde der Stahl-Korpus millimetergenau angehoben, ehe im Anschluss die Montageböcke entfernt und der Weg für drei SPMT-Sets mit insgesamt 68 Achsen freigemacht wurde. Mehr als 1.000 Tonnen Equipment kamen beim Verschub zum Einsatz.

Technik, die bewegt

Der eigentliche Verschub war eine perfekt abgestimmte Komposition verschiedener Systeme. Landseitig wurde die auf den SPMTs gelagerte Brücke über eine rund 60 Meter lange Verschubbahn, vom Kanzlerpark bis an das Ufer der Spree, geführt. Diese Verschubbahn setzte sich auf einem Ponton über das Wasser fort und trug die Konstruktion weiter Richtung Kanzleramt. Die Bahn diente dazu, dass die Südbrücke beim Führen sicher in der Spur gehalten werden konnte. „Jeder Arbeitsschritt musste exakt geplant und ausgeführt werden. Es gab keinen Spielraum für Improvisation“, beschreibt Fuchs die Situation: „Im Zentrum der Metropole, vor den Augen der gesamten Stadt, eine Brücke wie diese kontinuierlich zu bewegen und gleichzeitig jederzeit die Kontrolle über die Lastverteilung sowie die minimalen Höhenunterschiede der Querträger zu behalten, bringt einen schon etwas ins Schwitzen.“

Technische Exzellenz

„Der spektakulärste Augenblick war jener, als die Brücke die Spree erreichte. Während der hintere Teil der Brücke noch am Magnus-Hirschfeld-Ufer ruhte, schoben sich bereits mehrere Hundert Tonnen Stahl über die auf den Ponton in der Spree positionierte Verschubbahn hinaus über das Wasser“, beschreibt Fuchs die anspruchsvolle Passage und merkt an: „Es ist dieser Moment, auf den man monatelang hinarbeitet, in dem alles stillsteht und man noch einmal kurz innehält, bevor die kolossale Konstruktion über das Wasser gleitet.“ Sobald der erste der beiden aufgenommenen Querträger die zweite, auf Dalben gegründete Verschubbahn am Ufer des Kanzleramts erreichte, war das Ponton nur noch mit einem Querträger teilbelastet und konnte zurücksetzen. Dabei wurde es noch einmal anspruchsvoll. Das Ponton musste unter dem zweiten Querträger kontrolliert

zurückgezogen werden. Der äußerst geringe Höhenunterschied des auf dem Ponton ruhenden Querträgers machte dieses Manöver zu einer besonderen Herausforderung.

Der Handlungsstrang dieses „Heldenepos“ ereignete sich in einem eng getakteten Zeitfenster von nur 72 Stunden. Die Protagonisten aus Krefeld arbeiteten dabei rund um die Uhr im 24-Stunden-Betrieb. Zehn Mann pro Schicht sorgten dafür, dass die meisterliche Inszenierung ohne Pause voranschreiten konnte. „Was nach wenigen Arbeitsstunden klingt, war das Ergebnis von zwei Jahren Planung und Vorbereitung. Am Ende entscheidet sich alles in diesen wenigen aber entscheidenden Momenten“, so Fuchs. „Dann muss die Choreographie glatt über die Bühne gehen.“

Im Herzen Berlins

Die Aufbauarbeiten im Kanzlerpark boten den Spezialisten von Engineered Solutions kaum Spielraum – räumlich, logistisch und zeitlich. Enge Straßenzüge, verwinkelte Zufahrten und das Verkehrsaufkommen einer Metropole gestalteten die Anlieferung der benötigten Großkomponenten entsprechend aufwendig. Zu Jahresbeginn setzte sich dann schließlich über mehrere Wochen Stück für Stück das Bild von der Südbrücke wie eine Collage zusammen. Unterstützt wurde das Projekt dabei auch durch Krantechnik aus den Felbermayr-Niederlassungen Bautzen und Dresden. Ein 230-Tonnen- sowie ein 650-Tonnen-Mobilkran wurden dabei zu Hammer und Meißel – und ließen die Konstruktion Schritt für Schritt Gestalt annehmen.

Ein Projekt, das verbindet

Mit Abschluss der Arbeiten fügt sich die neue Südbrücke malerisch in das Berliner Regierungsviertel ein, stärkt die infrastrukturelle Weiterentwicklung und schafft eine zusätzliche Verbindung über die Spree. Die Experten von Engineered Solutions zeigen mit diesem Projekt einmal mehr, welche Kompetenz und ingenieurtechnisches Know-how die Felbermayr Group zu bieten hat. „Die Südbrücke veranschaulicht, wozu wir in der Lage sind. Wir schaffen einzigartige und im wahrsten Sinne des Wortes tragfähige Lösungen. Für uns gibt es keine Aufgaben, die zu groß sind – nur solche, die noch nicht zu Ende gedacht wurden“, resümiert Fuchs über das Projekt, welches eine feine Linie im Herzen der Millionenstadt hinterlässt und technische sowie künstlerische Perfektion gleichermaßen verbindet.

„Parkplätze“ an der Donau

Moderne Schiffsanlegestellen in Aschach erfolgreich umgesetzt

Wo sich tonnenschwere Stahlriesen durch die felsigen Untiefen des Donauufers bohren, ist das Felbermayr-Tochterunternehmen Domarin nicht weit. Gemeinsam mit dem Felbermayr-Infrastrukturbau realisierten die Wasserbauspezialisten aus Bayern zwei neue Schiffsanlegestellen in Aschach an der Donau. Mit schwerem Gerät, präziser Bohrtechnik und enger Abstimmung zwischen Wasser- und Landarbeiten konnte die moderne Infrastruktur für die Binnenschifffahrt Anfang 2026 planmäßig fertiggestellt werden.

Nach der Trockengüterlande in Linz im Jahr 2021, der Lände Fischamündung 2022, der Lände Wildungsmauer 2023 und der Lände Brigittenau II 2024 in Wien setzte Domarin mit den Schiffsanlegestellen „Lände Aschach“ und „Öffentliche Lände Aschach“ im Auftrag von viadonau den nächsten Meilenstein für die Donauschifffahrt. „Jeder Fluss hat seine eigene Sprache. Die Donau spricht deutlich, wenn man sie zu lesen versteht. Dieses Gespür ist entscheidend. Die erfolgreich umgesetzten Projekte entlang der Donau zeigen, dass wir dieses Gespür zuverlässig in funktionale Lösungen umsetzen“, unterstreicht der erfahrene Domarin-Bauleiter Martin Röche.

Präzisionsarbeit unter anspruchsvollen Bedingungen

Den Auftakt der Bauarbeiten bildete Ende September das Entfernen der Wasserbau-



„**Moderne Schifffahrt braucht moderne Infrastruktur. Genau dafür haben wir in Aschach die Grundlage geschaffen.**“

Martin Röche, Bauleiter

steine, die in weiterer Folge zur Befestigung der Böschung dienten. Erst danach wurde mit den eigentlichen Arbeiten in der Flusssohle begonnen. Innerhalb von vier Wochen wurden mit einem 150 Tonnen schweren Bohrgerät Bohrungen mit einem Durchmesser von eineinhalb Metern durchgeführt. Diese durchdrangen die Böschungssicherung aus Wasserbausteinen und die Kiesschichten bis zum darunterliegenden Fels. „Granit und Gneis stellen hohe Anforderungen an Mensch und Maschine. Das harte Silikatgestein der Böhmisches Masse machte das „Abteufen“ der verrohrten Bohrungen besonders herausfordernd“, erläutert Röche und führt weiter aus: „Die Bohrungen reichten teilweise bis zu zwölf Meter unter die Donausohle. Bei in Summe 23 Bohrungen wird deutlich, wie umfangreich sich dieses Unterfangen gestaltete.“

Die Verfüllung der Bohrungen mit insgesamt 1.200 Tonnen Kies bildete die Grundlage für die anschließende Einvibrierung

massiver Stahlrohre, sogenannter Dalben. Im November trieben die Experten von Domarin die Dalben innerhalb weniger Wochen im Zusammenspiel eines 230-Tonnen-Seilkrans und einer 708 Kilowatt leistungsstarken und elf Tonnen schweren Vibrationsramme in die Flusssohle. Die Stahlrohre mit einem Durchmesser von 1,22 Metern und einer Wandstärke von 35 Millimetern und einer Gesamtlänge von bis zu 21 Metern hatten dabei ein Stückgewicht von bis zu 22 Tonnen.

Schwerlastponton „Kilian“

Für die Arbeiten auf dem Wasser kam ein echter Koloss zum Einsatz: der Schwerlastponton „Kilian“ mit einer Tragkraft von 1.100 Tonnen. Der von den Wasserbauspezialisten eingesetzte Ponton zählt zu den leistungsstärksten seiner Art und ist speziell für anspruchsvolle Einsätze konzipiert. Mit einer Länge von 82 Metern und einer Breite von 11,40 Metern bietet er eine massive Arbeitsfläche, die auch unter extremen Belastungen Stabilität gewährleistet. Bei Bedarf wird der Ponton über vier hydraulische Stelzen im Untergrund verankert – jede einzelne ausgelegt für Lasten von bis zu 200 Tonnen. Bewegt wird die schwimmende Einheit vom Schubschiff „Domarin 12“, das den Ponton präzise in Position bringt. Ergänzt wurde das Setup durch zwei Leichter, welche die Versorgung mit 1.200 Tonnen Kies und 500 Tonnen Stahlrohren während der Baumaßnahmen direkt vom Wasser aus sicherstellten.

Die bis zu 22 Tonnen schweren Dalben erreichten eine Länge von bis zu 21 Metern.



Wasser- und Landarbeiten perfekt koordiniert

Die Umsetzung der Schiffsanlegestellen erforderte eine enge Koordination zwischen den Arbeiten am Wasser und jenen an Land. Während Domarin die wasserbaulichen Leistungen ausführte, übernahm der Felbermayr-Infrastrukturbau ergänzende Baumaßnahmen an Land. Dazu zählten Grabungsarbeiten für die Landstromversorgung, das Herstellen von Brückenfundamenten sowie der Rückbau der alten und die Errichtung der neuen, erhöhten Anlegestelle. „Gerade bei Projekten dieser Art zeigt sich die große Stärke unseres breiten Leistungsspektrums. Wasser- und Infrastrukturbau sind ein eingespieltes Team und arbeiten Hand in Hand – nur so können Projekte dieser Größenordnung gemeistert werden“, resümiert Abteilungsleiter Ivan Topalovic vom Felbermayr-Infrastrukturbau.

Nachhaltigkeit für die Schifffahrt

Mit der Fertigstellung der neuen Liegestellen wurde die Wasserstraßeninfrastruktur erweitert und auch die Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen Schiffsbetrieb deutlich verbessert. Ein wesentlicher Bestandteil der „Parkplätze“ für Güterschiffe ist die Ausstattung mit Landstromanlagen. Diese ermöglichen es anlegenden Schiffen, ihre Dieselgeneratoren abzuschalten und stattdessen

auf eine leisere und emissionsreduzierte Energieversorgung zurückzugreifen. Die neuen Schiffsanlegestellen in Aschach stehen damit beispielhaft für moderne Wasserbauprojekte. Mit der Umsetzung zeigen das Tochterunternehmen Domarin und Felbermayr, wie sich wirtschaftliche und ökologische Anforderungen vereinen – und stärken die Donau nachhaltig als leistungsfähige Transportachse der Binnenschifffahrt.

Für die Verfüllung der Dalben kamen insgesamt 1.200 Tonnen Kies zum Einsatz.



Globale Schwergewichte Vom blauen Schwerlastterminal ins grüne Herz Österreichs



Felbermayr realisierte zwischen November 2025 und April 2026 rund 35 Schwertransporte nach Leoben, genauer gesagt auf das Werksgelände der voestalpine – und setzt die tonnenschweren Komponenten vor Ort mit präzisen Tandemhüben millimetergenau in Position. Bis Ende 2027 entsteht so in Donawitz eine Elektrolichtbogenofenanlage.

*Im Tandemhub brachten ein LTM 1650
und ein LTM 1450 den 134 Tonnen
schweren Chargierkran in Position.*



Die bis zu 32 Meter langen Kranbalken wurden nachts vom Linzer Schwerlast-terminal nach Leoben transportiert.



Das logistische Meisterstück in österreichisch-italienischer Koproduktion war geprägt von extremen Dimensionen, komplexer Routenplanung und enger Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg. Der Weg führte über internationale Seehäfen, Binnenwasserstraßen und schließlich über die Straße bis „ins Herz“ der Steiermark. „Es war ein äußerst anspruchsvolles Projekt, bei dem eine Vielzahl von großen und kleinen Zahnrädern ineinandergreifen musste“, beschreibt Projektleiter Francesco Gasparotto die Dimension dieses internationalen Logistikvorhabens.

Spektakuläre Großtransporte

Die Reisen der tonnenschweren Bauteile begannen tausende Kilometer entfernt: in Thailand und der Türkei. Über zwei verschiedene Routen nahm die Fracht Kurs auf Österreich – über den Hafen Antwerpen ebenso wie über Konstanz am Schwarzen Meer, bevor sich die Wege im Hafen Linz kreuzten. Dort übernahmen die Schwergut-Spezialisten von Felbermayr den Umschlag vom Binnenschiff auf die Straße. „Ab Linz wurde es spannend. Der anspruchsvollste Abschnitt, der Straßentransport durch Österreich, lag vor uns und damit die Verantwortung, die Bauteile sicher ans Ziel zu bringen“, erklärt Gasparotto.

Mehrere Komponenten stellten das himmelblaue Projektteam vor außergewöhnliche Herausforderungen: Kranbalken mit Längen von bis zu 32 Metern, Höhen von 3,65 Metern und Gewichten von bis zu 77,5 Tonnen. Die Kombination aus Länge und Höhe forderte selbst erfahrene Schwerlastlogistiker. Die tonnenschweren Bauteile konnten nur auf speziellen „12-achsigen THP-Kombinationen“ bewegt werden – bei einer Gesamthöhe, die die zulässige Transporthöhe bis auf den

letzten Millimeter ausreizte. Neben den Kranbalken verlangten vor allem vier Kolli mit den Dimensionen von jeweils 9,61 mal 7,26 mal 2,40 Metern und 24 Tonnen sowie vier weitere mit jeweils 7,99 mal 6,86 mal 2,40 Metern und 19 Tonnen den Streckenplanern und Fahrern einiges ab.

Streckenplanung als Schlüsselkompetenz

Mindestens ebenso anspruchsvoll wie die Transporte selbst gestaltete sich die Streckenplanung. Ursprünglich war eine Route über Wien vorgesehen, da entlang der direkten Verbindung von Linz nach Leoben mehrere Baustellen angekündigt waren. Zusätzlich forderten die Behörden detaillierte Analysen – für mehrere Tunnel im Raum Leoben wurde ein 3D-Laserscan durchgeführt, um die Durchfahrt zu simulieren und millimetergenau abzusichern. Kaum waren die Genehmigungen erteilt, sorgte ein Erdbeben auf der geplanten Route im Raum Pinkafeld für ein erneutes Hindernis und zwang die Schwertransportspezialisten aus Venedig zur kompletten Neuplanung.

Schließlich konnte die direkte Strecke über die A9 realisiert werden. Doch hier galt es, den Zeitpunkt akribisch zu planen. Zwei Kolli konnten noch Anfang März vor der Errichtung einiger Baustellen auf der A9 transportiert werden. Anschließend war Geduld gefragt, bis die Verkehrsführung angepasst und eine sichere Durchfahrt wieder möglich war. Mitte April konnten dann die letzten der insgesamt 35 Transporte realisiert werden.

Schwerlast trifft Präzision

Bereits im Herbst 2024 startete der Stahlbau am Werksgelände der voestalpine in Donawitz. Für die Transport- und Hebetchnik aus Graz war es demnach ein echtes Heimspiel. Im Auftrag einer Stahlbaufirma übernahmen die Heavy-Lift-Experten zentrale Hebearbeiten beim Neubau von zwei Elektroöfen für die Stahlerzeugung. Zu den spektakulärsten Hüten zählten unter anderem zwei Chargierkrane mit einem Gewicht von jeweils 134 Tonnen. Nach dem Antransport

mittels SPMT wurden die Komponenten im Tandemhub mit einem LTM 1650 und einem LTM 1450 in Position gebracht. Auch die Hube einer 88 Tonnen schweren Legierungsbrücke sowie eines 95 Tonnen schweren Satteldampfspeichers für die Wärmerückgewinnung erfolgten im Tandemhub. „Solche Einsätze verlangen ein Höchstmaß an Flexibilität. Viele Entscheidungen müssen kurzfristig getroffen und direkt vor Ort umgesetzt werden“, beschreibt der erfahrene Außendienstmitarbeiter für Transport- und Hebetchnik, Anton Holzschuster, die Dynamik auf der Baustelle.

Teamwork über Ländergrenzen hinweg

Das Projekt zeigt eindrucksvoll, wie perfekt abgestimmt die Standorte der Felbermayr Group zusammenarbeiten. Während die Niederlassung Venedig die operative Planung verantwortete, unterstützten die Kollegen aus Wels bei Streckenprüfung und Disposition. Im Linzer Schwerlastterminal erfolgten die Umschläge. Von Mitarbeitern der Niederlassung Graz wurde schließlich die Entladung und Einbringung der Komponenten am Werksgelände in Donawitz durchgeführt. „Die Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg war entscheidend für den Projekterfolg. Jeder Standort hat seine Stärken eingebracht – und genau das macht solche Projekte erst möglich. Besonders unsere Fahrer haben dabei Außergewöhnliches geleistet“, betont Niederlassungsleiter Alessandro Stradiotto von Felbermayr-Italien.

Nach rund einem Jahr intensiver Planung und mehreren Monaten der Realisierung zieht Gasparotto ein positives Fazit: „Es war ein äußerst anspruchsvoller Kraftakt mit vielen parallelen Aufgaben, kurzfristigen Anpassungen und unvorhergesehenen Herausforderungen. Gleichzeitig haben genau diese Aspekte das Unterfangen so spannend gemacht. Was bleibt, ist mehr als ein erfolgreich abgeschlossenes Großprojekt. Es ist ein eindrucksvolles Beispiel dafür, dass wir durch großartige Zusammenarbeit und gelebter Einsatzbereitschaft jede Herausforderung meistern.“



FOTOS: MICHAEL RUDOLPH



SCANNEN
und in die spannenden Arbeiten
des Felbermayr-Bereichs
Baubetrieb Spittal eintauchen.

Rund 8.000 Fahrten absolvieren die Muldenkipper zum Schotterlager.

Wurzelbehandlung Tiefbau-Expertise für Hochwasserschutz

Um Hochwasser im Bereich der Stauwurzel des Kraftwerks Paternion an der Drau zu verhindern, räumt der Felbermayr-Bereich Baubetrieb Spittal im Ort Mauthbrücke einen rund 800 Meter langen Abschnitt in regelmäßigen Abständen. Die Arbeiten an der Drau finden alle zwei bis drei Jahre, ausschließlich in den Wintermonaten von Dezember bis April, statt.

Unser Aufgabe ist es, die Stauwurzel so zu räumen, dass der Kraftwerksbetrieb langfristig abgesichert bleibt“, erklärt Prokurist Ferdinand Wirnsberger, Bereichsleiter Baubetrieb Spittal. Zum Einsatz kommt dabei ein 130-Tonnen-Liebherr-Bagger LH 984 mit Langstielausrüstung. Zunächst wird vom Ufer aus das Material bis in die Mitte der rund 90 Meter breiten Drau gelöst, bis eine etwa 30 Meter breite Rollbahn im Flussbett hergestellt ist. Diese bildet die Grundlage für die weiteren Transporte und die sichere Zugänglichkeit des Bereichs.

Abtrag und Aufbereitung von rund 110.000 Kubikmetern

Nach der Herstellung der Rollbahn wird der Bagger umgebaut, um das Material für den Abtransport zu verladen. Drei Muldenkipper bringen das ausgebaggerte Material über eine Strecke von rund 800 Metern zu einem Schotterlager, wo es weiter aufbereitet wird. Insgesamt wurden rund 110.000 Kubikmeter bewegt – das entspricht etwa 8.000 Muldenfahrten.

Wintereinsatz unter engem Zeitfenster

Die Bauzeit liegt mit zweieinhalb bis drei Monaten in einem engen Fenster zwischen Jänner und April. Gearbeitet wird bei jedem Wetter und jeder Temperatur. Um das Niedrigwasser optimal zu nutzen, beginnen die Spezialisten aus Spittal häufig bereits um 3 Uhr früh. Der Bagger arbeitet dabei direkt im Wasser. Selbst bei Niedrigwasser liegt der Wasserstand zwischen eineinhalb und vier Metern.

Hohe Tagesleistung im laufenden Betrieb

Die logistische Leistung ist entsprechend hoch: Täglich werden rund 250 Muldenladungen abtransportiert. Allein der Kraftstoffbedarf liegt bei etwa 1.500 Litern Diesel pro Tag, insgesamt rund 80.000 Liter über die gesamte Bauzeit. „Die Kombination aus kurzer Winterbauzeit, Arbeiten in tiefen Gewässern und umfangreichen Logistikleistungen verlangt unserem Team einiges ab. Durch sorgfältige Planung und eingespielte Abläufe können wir diese Aufgabe verlässlich für unseren Auftraggeber erfüllen“, fasst Wirnsberger zusammen.





Kraftakt

Hub- und Montageein- satz für Stahlproduktion



Beim Bau des neuen Elektrostahlwerks am voestalpine-Werkgelände in Linz übernimmt die Felbermayr Transport- und Hebetechnik seit April 2025 zentrale Hub-, Montage- und Logistikleistungen. Zwischen Tandemhub, Spezialtransporten und Komponenten mit Gewichten von mehr als 100 Tonnen sorgen die Heavy-Lift-Spezialisten vom Felbermayr-Standort Linz für einen reibungslosen Baufortschritt auf einer der bedeutendsten Industriebaustellen Österreichs.

Mit dem Investitions- und Transformationsprogramm „TransMet“ stellt die voestalpine die Weichen für die Zukunft der Stahlproduktion. Ab 2027 sollen Elektrolichtbogenöfen einen wesentlichen Beitrag zur kohlendioxidreduzierten Stahlherstellung leisten. Für die Umsetzung des Großprojekts sind zahlreiche Unternehmen und Gewerke gleichzeitig gefordert. Mittendrin: die Felbermayr Transport- und Hebetechnik. Seit April vergangenen Jahres begleitet Felbermayr die Errichtung des neuen Elektrostahlwerks in Linz. Die Aufgaben reichen dabei von klassischen Hubleistungen über die Einbringung mittels 14-achsiger selbstfahrender Schwerlastmodule bis hin zu komplexen Montageeinsätzen.

Anlagenbau im XXL-Format

Bereits beim Hallenbau übernimmt das Team rund um Niederlassungsleiter Michael Maier-Bauer eine Schlüsselrolle. Insgesamt entstehen drei Hallenschiffe für die künftige Stahlproduktion. Schon für die Montage der Kranbahnen werden 22 Kranbahnträger mit Einzelgewichten von bis zu 90 Tonnen durch einen 750-Tonnen-Raupenkrane eingehoben. Zusätzlich montieren die Spezialisten insgesamt sechs Hallenkrane. Vier davon wurden bereits installiert. Aktuell realisieren die Experten vom Felbermayr-Bereich Engineered Solutions einen weiteren Hallenkrane, ein sechster befindet sich bereits in Planung.

Auch bei den Anlagenkomponenten für die Elektroöfen ist die Schwerlastkompetenz aus dem Hause Felbermayr gefragt. So wurden unter anderem zwei 95 Tonnen schwere Dampfspeicher, eine Dampftrommel sowie die insgesamt aus fünf Einzelkomponenten bestehende Ofenwiege montiert. Das schwerste Einzelteil der Ofenwiege brachte dabei 47 Tonnen auf die Waage. Die notwendige Zugangstechnik stellte Felbermayr mit Hubarbeitsbühnen aus Niederlassungen in ganz Österreich. Dabei kamen Geräte mit Arbeitshöhen von bis zu 103 Metern zum Einsatz. Zu Spitzenzeiten waren insgesamt 55 Stäppler und Bühnen gleichzeitig im Einsatz. Besonders aufwendig gestalteten sich die Arbeiten aufgrund der beengten Platzverhältnisse.

„Viele Bauteile müssen auf engstem Raum millimetergenau positioniert werden. Die richtige Technik zum richtigen Zeitpunkt bereitzustellen, ist dabei entscheidend“, sind sich Einsatzleiter Karl Berghuber und Maier-Bauer einig.

Schwergewichte in luftiger Höhe

Eine Schlüsselrolle im Anlagenbau nimmt die Entstaubungsanlage des neuen Elektrostahlwerks ein. Die einzelnen Komponenten erreichen Gewichte von bis zu 110 Tonnen und werden in Höhen von mehr als 40 Metern montiert. Für diese Arbeiten kam die gesamte Palette an Kranen – vom 45-Tonnen-Citykran bis zum 650-Tonnen-Mobilkran – zum Einsatz. Einzelne Montageabschnitte erforderten sogar Tandemhübe mit zwei 650-Tonnen-Kranen.

Ein Moment blieb Maier-Bauer dabei besonders in Erinnerung: der Einhub eines rund 65 Tonnen schweren Bauteils der Entstaubungsleitung Ende April. Das Bauteil wurde zunächst angehoben, anschließend präzise in eine Stahlkonstruktion eingefädelt und schließlich um 90 Grad gedreht, um an die bestehende Entstaubungsanlage angeschlossen werden zu können. „Für diesen Hub haben wir beinahe einen ganzen Arbeitstag benötigt. Das Bauteil musste millimetergenau durch die bestehende Stahlkonstruktion geführt werden. Da fühlt man sich manchmal tatsächlich wie beim Einfädeln eines Fadens durch ein Nadelöhr, nur dass dieser Faden einen Durchmesser von mehr als sechs Metern hat“, erinnert sich Maier-Bauer.

Zahlreiche Gewerke

Die eigentliche Komplexität liegt jedoch weniger in einzelnen Hügen, als vielmehr in der Abstimmung der zahlreichen Abläufe auf einer Großbaustelle. Unterschiedliche Gewerke, hunderte Mitarbeitende, mehrere ausführende Unternehmen sowie laufend wechselnde Baufortschritte müssen dabei präzise aufeinander abgestimmt werden.



SCANNEN
und die spektakulären
Hub- und Montagearbeiten
am neuen Elektrostahlwerk
erleben.

*Beengte Platzverhältnisse und
schwere Lasten machten viele
Hubvorgänge zur Präzisionsarbeit.*

„Liefertermine verschieben sich, Montagefenster ändern sich kurzfristig und freie Stellflächen sind rar. Jede Anpassung kann Auswirkungen auf nachfolgende Arbeitsschritte haben. Oft müssen wir dabei sehr flexibel reagieren“, beschreibt Maier-Bauer und fügt wertschätzend hinzu: „Dafür braucht es auch Mitarbeiter, auf die man sich hundertprozentig verlassen kann. Damit sind wir bestens ausgestattet.“

Diese Verlässlichkeit macht Felbermayr zu einem wichtigen Partner auf der Baustelle. Verstärkung erhielt die Niederlassung Linz durch den Felbermayr-Bereich Engineered Solutions. Anfang Juni unterstützen die Kollegen aus Krefeld bei der Montage eines Hallenkrans mit einem Litzenhubsystem.

Multimodal

Auch logistisch besitzt das Projekt internationale Dimensionen. Zahlreiche



***Kaum ein anderes Projekt vereint so viele
unterschiedliche Aufgaben, genau das
macht es besonders spannend.***

Prok. Michael Maier-Bauer
Niederlassungsleiter

Komponenten werden aus Polen, Italien oder Tschechien angeliefert. Neben Transporten auf der Straße werden auch einige Anlagenteile über den Seeweg ins Schwerlastterminal geliefert. Die multimodalen Transportkonzepte der

Felbermayr Group sorgen dafür, dass die großdimensionierten Bauteile termingerecht in das Werksgelände eingebracht werden können.

Industrieprojekt mit Signalwirkung

Für Maier-Bauer zählt das neue Elektrostahlwerk zu den bedeutendsten Felbermayr-Projekten der vergangenen Jahre. „Selten treffen so viele Felbermayr-Kompetenzen auf einer einzigen Baustelle zusammen. Vom Schwertransport über die Einbringung bis hin zu komplexen Hub- und Montagearbeiten ergänzen sich die Kompetenzen des Felbermayr-Leistungsspektrums perfekt“, betont Maier-Bauer. Mit der geplanten Fertigstellung Anfang 2027 werden die umfangreichen Hub-, Montage- und Logistikleistungen einen wichtigen Beitrag zur Realisierung des neuen Elektrostahlwerks geleistet haben.



Giganten unter Druck

Jozeff Hermans montiert Pressen der Superlative in England

Wenn sich tonnenschwere Stahlkolosse langsam zu gigantischen Pressenanlagen zusammenfügen, verleiht das Felbermayr-Tochterunternehmen Jozef Hermans Industrieanlagen neue Power. Im britischen Gloucester montierten die niederländischen Schwerlastspezialisten ab Anfang März für den deutschen Pressenhersteller Andritz Schuler zwei gigantische Pressenanlagen. Innerhalb von rund neun Wochen wurden so Industrierpressen mit einer Presskraft von 1.600 beziehungsweise 3.500 Tonnen zusammengesetzt.

Wo üblicherweise Blechteile für die Automobilindustrie in Serie gefertigt werden, herrschte Schwerlastatmosphäre der besonderen Art. Am Betriebsgelände des Automobilzulieferers G-TEKT errichtete Jozef Hermans zwei mechanische Großpressen, deren Komponenten bereits für sich genommen beeindruckende Dimensionen erreichten.

Bei der kleineren der beiden Anlagen bewegte die Oranje-Montagemannschaft rund um Geschäftsführer Jos Hermans unter anderem einen 164 Tonnen schweren Untertisch, einen 90 Tonnen schweren Stößel sowie einen vormontierten Pressenkopf mit 240 Tonnen Gewicht. Noch imposanter präsentierte sich die 3.500-Tonnen-Pressen: Hier wurden unter anderem ein 294 Tonnen schwerer Untertisch, ein 190 Tonnen schwerer Stößel und eine 360 Tonnen schwere Pressenkrone in Position gebracht. „Die 3.500-Tonnen-Pressen gehören zu den größten Anlagen dieser Art weltweit. Mit jeder montierten Baugruppe konnte man sehen, wie die Anlage Stück für Stück zum Leben erwachte. So etwas erlebt man nicht alle Tage“, unterstreicht Hermans die Dimensionen dieses Projekts.

Einzigartige Schwerlastkulisse

Auf dem Betriebsgelände bot sich ein eindrucksvolles Bild. Bis zu 16 Meter lange Schwerlastträger, schienengeführte Hubsysteme und der Fuhrpark von Hermans bestimmten über Wochen das Geschehen. Herzstück war ein Enerpac-Gantry-System mit 1.100 Tonnen Hubkraft, unterstützt von einem zehnnach-sigen SPMT aus dem Gerätepark des Felbermayr-Bereichs Engineered Solutions, einem Pick-and-Carry-Kran sowie einem Greiner-Sefiro-Selbstfahrer.

Bemerkenswert war auch der Praxiseinsatz des kürzlich übernommenen Hofmann-Equipments: Bereits wenige Wochen nach der Integration unterstützten

die Systeme die Arbeiten in Gloucester. „Die neuen Systeme haben sich im ersten großen Einsatz hervorragend bewährt und uns zusätzliche Flexibilität verschafft“, betont Hermans.

Gerade bei Projekten dieser Größenordnung gehen leistungsfähige Technik und fundierte Vorbereitung Hand in Hand. Damit sich die Baugruppen später wie die



”

Zu sehen, wie eine Anlage dieser Größenordnung erstmals Gestalt annimmt, ist beeindruckend.

Jos Hermans
Geschäftsführer

Steine eines Mosaiks zusammensetzen lassen, beginnt die eigentliche Arbeit lange vor dem ersten Hub – auf dem Reißbrett. Die Engineering-Phase entscheidet hier über den späteren Erfolg: „Bereits Wochen zuvor haben wir unzählige Stunden mit statischen Berechnungen und Simulationen am Bildschirm verbracht. Entscheidend wurde es aber erst vor Ort in der Praxis. Hier zeigte sich, wie sauber wir gearbeitet haben. Das war für uns der eigentliche Prüfstand“, beschreibt Hermans.

Starkes Zeichen für Industriestandort Europa

Zusätzliche Herausforderungen brachte der Projektablauf mit sich. Verzögerungen bei den Schwertransporten beeinflussten den Terminplan um rund drei Wochen. Durch intensive Abstimmung und hohe Einsatzbereitschaft gelang es den Heavy-Lift-Experten jedoch, einen Großteil dieser Zeit wieder aufzuholen. Schlussendlich reduzierte sich die Gesamtverzögerung auf lediglich etwa eine Woche.

Trotz der Herausforderungen blickt Hermans positiv auf das Projekt zurück. „Es freut uns besonders zu sehen, dass weiterhin in derart große Industrieanlagen in Europa investiert wird. Solche Projekte schaffen Perspektiven, stärken den Industriestandort und zeigen, dass moderne Produktion auch künftig ihren Platz in Europa hat. Für uns als Spezialisten für Industrieumzüge ist es besonders großartig, ein Teil dieser Entwicklung zu sein“, betont Hermans.

Mit dem erfolgreichen Abschluss in Gloucester unterstreicht Jozef Hermans einmal mehr seine Kompetenz im internationalen Schwerlast- und Montagesektor und verleiht damit Industrieanlagen neue Power.



In Gloucester zählte bei der Einbringung der tonnenschweren Komponenten jeder Zentimeter.

Duett aus Stahl Tandemhub für Gastanks in Linz



SCANNEN
und den eindrucksvollen
Tandemhub aus nächster
Nähe erleben.

Am Bosch Engineering Center in Linz ließ die Felbermayr Transport- und Hebetechnik Mitte Mai zwei mehr als 80 Tonnen schwere Gastanks über das Gelände gleiten. Die Behälter dienen künftig der Wasserstoffversorgung am Standort und leisten damit einen Beitrag zur Forschung und Entwicklung alternativer Energieträger. Der Hub verlangte präzise Vorbereitung, spezielle Anschlagtechnik und einen millimetergenauen Tandemhub.

Bereits Anfang des Jahres übernahm Felbermayr den Sondertransport der beiden Tanks vom nordrhein-westfälischen Kreuztal nach Linz. Angeliefert wurden diese auf einem achtsichtigen Semitiefklärer, ehe die beiden Behälter am Firmengelände entladen und zwischengelagert wurden. Erst nach Vorliegen der erforderlichen Bescheinigungen konnten die Tanks aufgestellt werden.

Planung mit Weitblick

Die Vorbereitungen für den späteren Hub sowie die Montage begannen bereits mit der Zwischenlagerung am Werksgelände. Denn die beiden Kolosse mussten so positioniert werden, dass ausreichend Platz für die Krane erhalten blieb. „Schon bei der Zwischenlagerung war klar: Die Lagerfläche für die beiden Behälter darf später die Standflächen der Krane nicht beeinträchtigen. Die gesamte Logistik musste deshalb besonders vorausschauend geplant werden“, erklärt Thomas Pamminger, Abteilungsleiter Kran und nationale Transporte Wels.

Die beiden Behälter mit einer Länge von rund 18 Metern und einem Durchmesser von etwa zwei Metern bilden künftig die nötige Infrastruktur für diverse Wasserstoffanwendungen. Damit entsteht am Standort des Bosch-Engineering Centers ein entscheidender Baustein für die Entwicklung und Erprobung zukunftsorientierter Energielösungen.

Im Tandemhub

Standortübergreifend meisterten die Kranexperten aus Wels und Linz den Hub mit einem 650-Tonnen- und einem 160-Tonnen-Mobilkran. Der 650-Tonner wurde dabei von der Niederlassung Linz bereitgestellt. Während der Hauptkran die Last führte, übernahm der Hilfskran die kontrollierte Drehbewegung des Tanks. Der Ablauf verlangte höchste Präzision. Zunächst hoben beide Krane den ersten Behälter an. Anschließend ließ der Hilfskran sein Seil kontrolliert ab und führte den Tank Schritt für Schritt von der waagrechten in die senkrechte Position. Erst danach konnte der Hauptkran den Behälter millimetergenau auf die im Fundament befindlichen Bol-

zen absetzen. Für die Hebearbeiten wurden eigens spezielle Schäkel und Anschlagmittel beschafft, um die Lasten entsprechend sicher aufnehmen zu können. „Das Aufstellen von Gastanks gehört fast schon zu unserem Tagesgeschäft. Üblicherweise bewegen wir jedoch deutlich kleinere Behälter. Dieses Mal standen gleich zwei Tanks dieser Größenordnung auf dem Programm“, beschreibt Pamminger den „großartigen“ Einsatz. Abschließend konnten beide Tanks durch die Monteure des Auftraggebers verbolzt und verschraubt werden. Nach rund drei Stunden standen beide Behälter aufgerichtet und ragen weithin sichtbar in den Himmel.

Für Pamminger besitzt das Projekt jedoch über die technische Leistung hin-



V.l.n.r.: Safet Catic, Karl Berghuber und Peter Starchon gewährleisteten die erfolgreiche Umsetzung des Hubs.

aus Bedeutung: „Der Auftraggeber begleitet uns seit vielen Jahren als verlässlicher Partner. Umso schöner ist es zu sehen, dass unsere Arbeit zukünftig dazu beiträgt, Wasserstofftechnologien weiterzuentwickeln. Projekte wie dieses zeigen, welche Rolle moderne Energieträger künftig einnehmen können.“

Im präzise abgestimmten Tandemhub brachten die beiden Krane die Tanks in Position.





Wohnen am Lokalbahnhof Großbauprojekt im Zentrum von Wels

Seit August letzten Jahres wachsen in der Umgebung des Welser Lokalbahnhofs die Rohbauten nur so aus dem Boden. Am Gelände eines ehemaligen Baumarktes realisiert der Hoch- und Industriebau von Felbermayr gemeinsam mit Arge-Partner Gerstl Bau in mehreren Bauabschnitten insgesamt 231 Wohnungen. Ziegel für Ziegel wächst ein „Quartier“ in die Höhe und formt eines der größten Wohnbauprojekte im Zentrum von Wels.



Herbst 2027 vorgesehen, der zweite Bauabschnitt für Herbst 2028.

Wohnbau mit besonderen Anforderungen

Für die Hochbauspezialisten von Felbermayr, die sich üblicherweise in einer Baustellenumgebung aus Hohlwänden und Fertigbeton wiederfinden, stellt die massive Ziegelbauweise zwar kein völliges Neuland dar, gehört jedoch keineswegs zum Baustellenalltag.

„Als knifflig erweist sich Haus zwei. Dort entsteht ein Steildach mit drei Firsten, dessen Geometrie uns einiges abverlangt. Die Dachflächen verschneiden sich mehrfach, Terrassen unterbrechen die Dachkonstruktion und zusätzlich ist ein kleiner Flachdachbereich integriert“, beschreibt Marko Pranjic, Bautechniker Hoch- und Industriebau, die zu bewältigende Herausforderung und führt weiter aus: „Erschwerend kommt hinzu, dass auf Dachvorsprünge vollständig verzichtet wird und das Dach bündig mit der Außenfassade abschließt. Eine Bauaufgabe, bei der Präzision bis ins letzte Detail gefragt ist.“

Neben den bautechnischen Aspekten erfordert vor allem die zeitgleiche Umsetzung mehrerer Gebäude ein hohes Maß an Koordination. „Da sich die Wohngebäude alle in unterschiedlichen Bauphasen befinden, braucht es auf dieser Baustelle einen besonders guten Überblick. Der damit einhergehende parallele Bauablauf und die feingliedrige Abstimmung machen das Bauvorhaben besonders komplex“, erläutert Pranjic.

Geballte Felbermayr-Kompetenz

Ein knappes Dutzend an Hochbauexperten aus dem Hause Felbermayr sorgt dafür,

dass das Bauvorhaben nicht an Geschwindigkeit einbüßt. Unterstützung erhielt der himmelblaue Bautrupp vom Felbermayr-Leitungsbau. Dieser führte, beginnend im März, innerhalb von rund sieben Wochen umfangreiche Kanal- und Leitungsarbeiten durch.

Auch bei der Baustellenlogistik zeigt sich die umfangreiche Felbermayr-Kompetenz. Material- und Gerätetransporte werden mit insgesamt sieben Lastkraftwagen aus dem eigenen Fuhrpark abgewickelt. Zusätzlich stellt Felbermayr einen der drei Hochbaukräne sowie Bagger mit bis zu 25 Tonnen Einsatzgewicht und Generatoren für die Stromversorgung der Krane bereit.

Beeindruckend zeigen sich auch die Dimensionen des Projekts: In den ersten beiden Bauabschnitten werden rund 1.000 Tonnen Stahl, etwa 12.000 Kubikmeter Beton sowie rund 220.000 Ziegel verarbeitet.

„Eine wichtige Rolle, um das hohe Arbeitstempo auf der Baustelle aufrechtzuerhalten, spielt die enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Teams von Gerstl und Felbermayr. Auf so einer Baustelle muss jeder Handgriff in den nächsten übergehen. Wenn Abstimmung, Vertrauen und Einsatz zusammenpassen, entsteht trotz der vielen parallelen Arbeiten ein richtiger Rhythmus auf der Baustelle“, betont Pranjic.

Mit dem Bauvorhaben am Lokalbahnhof entsteht in den kommenden Jahren neuer urbaner Wohnraum mitten in Wels. Gleichzeitig zeigt der Felbermayr-Hochbau eindrucksvoll, wie Wohnbau geht. ■

Das Wohnbauprojekt der Welser Heimstätte gliedert sich in drei Bauabschnitte und umfasst insgesamt fünf Wohngebäude. Die Arbeiten an den ersten beiden Bauabschnitten laufen bereits auf Hochtouren. Begonnen wurde im Spätsommer zunächst mit den Häusern drei und vier. Im Anschluss folgte Haus zwei, nachdem die Tiefgaragenflächen der beiden ersten Gebäude miteinander verbunden werden konnten. Aktuell laufen in Haus zwei noch bis Ende August die Rohbauarbeiten. Während bei Haus drei bereits die Aufbauarbeiten begonnen haben, nähert sich Haus vier der Fertigstellung. Parallel dazu startete im Februar 2026 bereits der zweite Bauabschnitt mit Haus eins. Noch Ende dieses Jahres soll außerdem mit Haus fünf begonnen werden. Die Übergabe des ersten Bauabschnitts ist für



Mit schwerem Gerät bewegten die Spezialisten von Felbermayr rund 8.000 Kubikmeter Erdmaterial.

Wurzeln schlagen Danner rekultiviert Baustellen- bereich der Aurachbrücke

Wo Krane und Schwerlasttechnik ihre Arbeit beendet haben, beginnt eine neue Aufgabe: die Natur wieder Wurzeln schlagen lassen. Genau hier setzt das Felbermayr-Tochterunternehmen Danner Landschaftsbau an und stellt sicher, dass seit Herbst 2023 rund um die Aurachbrücke wieder neues Grün entsteht.



Anfang 2024 bot der 1.000-Tonnen-Raupenkran LR 11000 mit beeindruckenden Nachteinsätzen und dem Rückbau bis zu 72 Meter langer und 240 Tonnen schwerer Brückentragwerke ein wahres Spektakel. Dort, wo zuvor gehoben, gerodet und modelliert wurde, arbeitet nun Danner Landschaftsbau daran, die Eingriffe in die Natur auszugleichen und die Flächen nachhaltig zu entwickeln. Im Auftrag der Arge starteten die Arbeiten bereits im Herbst 2023. Zunächst sicherten die Landschaftsbauspezialisten die bewehrte Erde sowie den Damm der Behelfsbrücke mittels Kokosmatten und Spritzbegrünung gegen Erosion. In weiterer Folge betraute die Asfinag als Auftraggeber der Arge Danner mit umfangreichen Begrünungs-, Rekultivierungs-, Böschungssicherungs- und Bepflanzungsmaßnahmen. Der Großteil der Arbeiten konnte bis Mai dieses Jahres abgeschlossen werden. Für Danner beginnt dann jedoch erst die mehrjährige Anwuchs- und Entwicklungsphase der zu renaturierenden Fläche.

10.000 Quadratmeter rekultivierte Flächen

Über 10.000 Quadratmeter Fläche werden im Umfeld der Aurachbrücke neu gestaltet. Das Leistungsspektrum reicht von der Ansaat bis hin zu Spezialspritzbegrünungen sowie der behördlich vorgeschriebenen Rekultivierung der beim Bau in Anspruch genommenen Grundstücksflächen. Besonderes Augenmerk galt dabei einigen Steilböschungen. Um diese zu sichern und oberflächliche Erosion zu minimieren, verlegten die Landschaftsbau-Experten aus Vorchdorf in Teilbereichen Kokos- und Strohgewebe. Das natürliche Geflecht stabilisiert die Böschung und verbessert gleichzeitig die Haftung des aufgetragenen Saatguts. „Wir schaffen hier die Grundlage dafür, dass sich die Natur langfristig wieder entwickeln kann. Die Begrünung ist damit weit mehr

als ein Abschlussgewerk, sie ist ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtprojekts“, erklärt Roman Lassmann, Niederlassungsleiter bei Danner Landschaftsbau.

Aufforstung nach klaren Vorgaben

Ein wesentlicher Bestandteil der Arbeiten ergibt sich direkt aus den Auflagen der Asfinag. Dauerhaft gerodete Bereiche müssen durch Ersatzaufforstungsflächen nach einem festgelegten Pflanzplan mit heimischen Gehölzen wieder bepflanzt werden. Die entsprechenden Arbeiten starteten Mitte 2025. Dafür wurden rund ein Dutzend Parzellen definiert, die schrittweise rekultiviert wurden. Insgesamt konnten so mehr als 4.000 wurzelnackte Pflanzen durch die Experten in dunkelgrüner Montur angepflanzt werden. Zum Schutz der jungen Kulturen kommen spezielle Sichtschutz- und Schutzhüllen zum Einsatz, die Verbisschäden durch Wildtiere sowie Fegeschäden verhindern sollen. Diese Schutzhüllen werden an eingeschlagenen Akazienpflocken befestigt und sollen die Entwicklung der Jungpflanzen während der ersten Jahre begünstigen.

Darüber hinaus errichtete Danner auf einem Grundstück einen Kulturschutzzaun, um diese Ersatzaufforstungsfläche vor Wildverbiss zu schützen. „Gerade junge Kulturen sind empfindlich. Ohne Schutzmaßnahmen können Wildtiere innerhalb kurzer Zeit große Schäden verursachen. Deshalb beobachten und begleiten wir die Entwicklung gemeinsam mit der ökologischen Bauaufsicht über mehrere Jahre hinweg“, erläutert Danner-Projektleiter Philipp Öllinger.

Natur folgt eigenen Regeln

Anders als klassische Bauprojekte lassen sich der Begrünungs- und Bepflanzungserfolg nur bedingt steuern. Wetter, Niederschläge und Vegetationsentwicklung sowie die Qualität des Bodens beeinflussen den Projektfortschritt maßgeblich.

Diese Besonderheit zeigt sich auch beim Geräteeinsatz. Große Maschinen spielen auf den Steiflächen kaum eine Rolle. Viele Bereiche werden in Handarbeit umgesetzt. Schaufel und Haue prägen den Arbeitsalltag deutlich stärker als schweres Gerät. Lediglich Spritzfahrzeuge kommen punktuell zum Einsatz. „Die Natur folgt ihren eigenen Regeln. Ein Bauwerk lässt sich exakt planen, Vegetation entwickelt sich dagegen individuell und über mehrere Jahre und Jahrzehnte hinweg. Genau darin liegt die Herausforderung und gleichzeitig die Besonderheit unserer Arbeit“, beschreibt Öllinger. Nach Abschluss der Hauptarbeiten beginnt eine mehrjährige Pflege- und Betreuungsphase. Auf die Anwuchspflege im ersten Jahr folgen mehrere Jahre Entwicklungspflege. Dazu zählen unter anderem Mäharbeiten, Bewässerungsmaßnahmen und die kontinuierliche Kontrolle der Kulturen. So entsteht rund um die Aurachbrücke Pflänzchen für Pflänzchen wieder eine Landschaft, die Natur und Infrastruktur miteinander verbindet.



Mit viel Handarbeit sorgen die Landschaftsbauspezialisten von Danner dafür, dass rund um die Aurachbrücke wieder neues Grün entsteht.



SCANNEN
und den beeindruckenden
Schwerlasteinsatz hautnah
mitemleben.

Ein Haus hebt ab Millimeterarbeit im Mühlviertel

Ende März stemmten die Schwerlastspediteure mit XXL-Fuhrpark einen Umzug der besonderen Art – ohne Kartons, dafür mit rund 25 Tonnen Ballast. Die oberösterreichische Gemeinde Grünbach im Bezirk Freistadt wurde Zeuge eines spektakulären Schwerlasteinsatzes. Die Experten der Felbermayr Transport- und Hebertechnik versetzten kurzerhand ein ehemaliges Wohnhaus. Ein Projekt, das selbst für erfahrene Heavy-Lift-Profis alles andere als alltäglich war.

Die sonst beschauliche ländliche Idylle der knapp 2.000-Einwohner-Ortschaft im Mühlviertel wurde an zwei Tagen im März durchbrochen, als plötzlich ein ganzes Wohnhaus am Kranhaken hing. „So einen Umzug habe ich in meinen 36 Berufsjahren auch noch nicht erlebt“, scherzt Projektleiter Herbert Gruber von der Abteilung Montage Linz. Bereits am Vortag des eigentlichen Hubs begann die Vorbereitung für den spektakulären Einsatz.

Begrenzter Raum für große Technik

Noch bevor der Kran seine Arbeit aufnehmen konnte, war Improvisation gefragt. Die Zufahrt zum Grundstück erwies sich als entscheidende Hürde. Schmale Wege und begrenzte Platzverhältnisse ließen wenig Spielraum für die Schwerlasttechnik. Wo normalerweise Kinder zur Schule gehen, schob sich ein rund 115 Tonnen schwerer Mobilkran über den Parkplatz der Schule. Erst durch den Bau einer rund 100 Meter langen Zufahrtsstraße konnte das Gerät überhaupt in Position gebracht werden. Gegen Mittag wurde der Mobilkran des Typs LTM 1150 aufgebaut – ausgestattet mit 165 Tonnen Vollballast und Teleabspannung. „Solche Projekte beginnen lange vor dem eigentlichen Hub. Die Vorbereitung entscheidet darüber, ob am Ende alles reibungslos funktioniert“, erklärt Gruber und führt weiter aus: „Enge Platzverhältnisse und der Anspruch, alles unversehrt zu hinterlassen, verlangten bereits in dieser Phase höchste Sorgfalt.“

Ein Haus am Haken

Am 25. März folgte der eigentliche Höhepunkt: der Hub des Holzhauses. Was für Außenstehende möglicherweise wie ein einfacher Hebevorgang wirkt, ist in Wahrheit ein hochkomplexer Prozess. Zunächst galt es, den exakten Schwerpunkt des Gebäudes zu ermitteln – keine triviale Aufgabe bei einem solchen Bauwerk. „Wir haben das Haus immer wieder ein Stück angehoben, sieben- bis achtmal insgesamt, bis klar war, wie sich die Last verteilt. Erst dann konnten wir es exakt ausbalancieren“, so Gruber. Kettenzüge, die seitlich am Gebäude angebracht wurden, dienten dazu, die Ausrichtung fein zu justieren, bis es exakt „im Maß“ hing.

Speziallösungen für sensible Lasten

Besonderes Augenmerk galt dem Schutz der Bausubstanz. Statt herkömmlicher Rundschlingen kamen speziell angeschaffte, extra breite Hebegurte zum Einsatz. Diese verteilen die Last großflächig und verhindern Beschädigungen an der Holzstruktur. Bereits im Vorfeld wurde das Haus gemeinsam mit Statikern genau analysiert. Anschlagpunkte wurden definiert, der Schwerpunkt berechnet und sämtliche Hebeprozesse im Detail geplant. Parallel dazu fanden zahlreiche Abstimmungen mit Bauunternehmen und Zimmerei statt – ein Zusammenspiel vieler Gewerke, das am Ende den Unterschied macht.



„

Ein Haus am Haken sieht man selbst in unserer Branche nicht alle Tage.

Herbert Gruber
Projektleiter

Präzision bis auf den letzten Millimeter

Als das Haus schließlich perfekt ausbalanciert in den Gurten hing, begann die eigent-

liche Millimeterarbeit: Der Kran schwenkte die rund 25 Tonnen schwere Konstruktion um mehr als 180 Grad in Richtung des neuen Fundaments. Langsam, kontrolliert und unter den aufmerksamen Augen der Anrainer wurde das Gebäude an seine neue Position geführt. Millimeter für Millimeter wurde das Haus auf das vorbereitete Fundament abgesenkt – ein Vorgang, bei dem feinstes Fingerspitzengefühl des Kranführers gefragt war.

Planung als Schlüssel zum Erfolg

Trotz der außergewöhnlichen Aufgabe verlief das Projekt ohne Komplikationen. Für Gruber liegt der Grund klar auf der Hand: „Die größte Herausforderung war in diesem Fall keine technische, sondern die perfekte und lückenlose Vorbereitung. Wenn alle Schritte im Vorfeld sauber geplant sind und die Zusammenarbeit funktioniert, folgt auch ein außergewöhnlicher Hub wie dieser denselben Gesetzmäßigkeiten.“

Ein neues Kapitel

Das Wohnhaus blickt auf eine lange Geschichte zurück: Über Jahrzehnte hinweg war es mehr als nur ein Gebäude – es war ein Zuhause. Hier wurde gelebt, gearbeitet, Erinnerungen wurden geschaffen. Ein Teil des Hauses wurde bereits abgetragen, doch der Eigentümer entschied sich bewusst gegen einen kompletten Neubau. Stattdessen sollte das Vertraute erhalten bleiben – der Kraneinsatz brachte die Lösung. ■

Mit Unterstützung eines Mobilkrans vom Typ LTM 1150 wechselte das ehemalige Wohnhaus in Grünbach seinen Standort und erhielt ein neues Fundament.





Im Zuge der Rohbauarbeiten werden rund 4.500 Kubikmeter Beton verbaut.



Unter Hochspannung Felbermayr errichtet Servicewerk für Leistungs- transformatoren in Linz

Auf dem Gelände des Felbermayr-Schwergutterminals in Linz entsteht seit Anfang des Jahres ein zukunftsweisendes Industrieprojekt für die Energieversorgung von morgen. Als Bauherr verantwortet Felbermayr die Errichtung des neuen Servicewerks für Leistungstransformatoren von Siemens Energy und vereint dabei bautechnische Kompetenz, Projektsteuerung und die eigene Schwerlast- und Logistikinfrastruktur am Schwergutterminal. Auf knapp 12.000 Quadratmetern entstehen Produktionshallen, ein Hochspannungsprüflabor sowie Büro- und Sozialflächen. Die Fertigstellung ist für Mitte 2027 vorgesehen.

Mit dem neuen Servicewerk schafft Siemens Energy die Voraussetzungen, um Transformatoren mit Leistungen bis 500 MVA und Spannungen bis 550 kV künftig in Linz zu reparieren und zu modernisieren. Diese Anlagen leisten einen zentralen Beitrag für die Stabilität und Sicherheit der Stromnetze und gewinnen mit dem steigenden Energiebedarf und dem Ausbau der Netzinfrastruktur zunehmend an Bedeutung. Gleichzeitig entstehen am Standort bis zu 80 neue Arbeitsplätze.

Den offiziellen Auftakt markierte die feierliche Grundsteinlegung Anfang Mai.

Gemeinsam mit Vertretern von Siemens Energy, Felbermayr sowie der österreichischen Landes- und Bundesregierung fiel damit der symbolische Startschuss für ein ganz besonderes Bauvorhaben am Industriestandort Oberösterreich.

Parallelbetrieb unter Hochdruck

Bautechnisch gliedert sich das Projekt in insgesamt sechs miteinander verbundene Gebäudeteile. Trotz dieser Unterteilung entsteht ein zusammenhängendes Gesamtobjekt mit hohen Anforderungen an Planung, Koordination und Ablaufsteuerung.

Noch vor dem eigentlichen Baustart waren umfangreiche Vorarbeiten erforderlich. Zunächst erfolgte eine Kampfmittelerkundung, ehe anschließend mit der Errichtung von Rüttelstopfsäulen zur Verbesserung der Bodentragfähigkeit begonnen werden konnte. Parallel dazu starteten die ersten Aushubarbeiten für die Einzelfundamente. Aufgrund der anspruchsvollen Baugrundverhältnisse ließen die Experten von Felbermayr duktile Pfähle als Spezialtiefbaumaßnahme zur Fundamentgründung verbauen. „Während die ersten Pfähle errichtet wurden, begannen in den Baugruben bereits Schalungs-, Bewehrungs- und Betonierar-

beiten. Der gesamte Bauablauf basiert auf einer Vielzahl an parallel stattfindenden Prozessen und erfordert eine exakte und enge Abstimmung. Die verschiedensten Gewerke greifen hier Zug um Zug ineinander“, beschreibt Benedikt Linimayr, technischer Leiter der Felbermayr-Immobilienentwicklung, die intensive Taktung auf der Baustelle.

Diese Parallelität setzt sich auch im Hochbau fort: Während der himmelblaue Bautrupp bereits Hohlwände und Decken montiert, werden zeitgleich die konstruktiven Fertigteile versetzt. Eine weitere besondere Herausforderung stellt der ambitionierte Terminplan dar, der so manch außergewöhnliche Anforderung an die Baustellenlogistik stellte. „Zeitweise war es sehr fordernd, die nötigen Lichtraumprofile für die Kräne zu schaffen. Unser Turmdrehkran des Modells 270 EC-B wurde auf eine Hakenhöhe von rund 53 Me-

tern aufgebaut, damit er über den etwa 49 Meter hohen Raupenkran schwenken kann, welcher die Fertigteile montierte“, schildert Bauleiter Slavisa Kesic und zeigt sich beeindruckt vom Einsatz der Mitarbeitenden: „Was unsere Mannschaft hier Tag für Tag leistet, verdient größten Respekt. Trotz des engen Terminplans und der hohen Anforderungen ziehen alle Beteiligten an einem Strang.“

„Elektrisierende Baukunst“

Besonders anspruchsvoll präsentiert sich Halle D, das technische Zentrum des zukünftigen Servicewerks. Hier entsteht der faradaysche Käfig, ein zentraler Bestandteil des Hochspannungsprüflabors. Die Dimensionen beeindruckend: Die Hohlwände wachsen in neun Bauabschnitten ohne Zwischendecken bis auf rund 28 Meter Höhe. Die einzelnen Elemente bringen bis zu zwölf Tonnen auf die Waage und reizen

damit die Hubkapazität des Turmdrehkrans nahezu vollständig aus.

„Gemeinsam schaffen wir mit diesem Projekt am Felbermayr-Schwergutterminal die Grundlage für ein Werk mit hoher strategischer Bedeutung. Die trimodale Anbindung mit Wasserstraße, Schiene und Straße bietet ideale Voraussetzungen für den An- und Abtransport von Leistungstransformatoren“, erläutert Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer Transport- und Hebetchnik.

Mit dem entstehenden Servicewerk wächst in Linz damit weit mehr als ein Industriegebäude. Es entsteht ein wichtiger Baustein für die Energieversorgung von morgen – errichtet auf einem Fundament aus einer verlässlichen Partnerschaft zwischen internationalen Akteuren an einem starken heimischen Standort. ■

STANDORTAUSBAU

Lanzendorf wächst weiter

Mit dem Neubau einer Werkstatt inklusive Büro- und Sozialbereich sowie einer Lagerhalle investiert Felbermayr am Transport- und Hebetchnik-Standort Lanzendorf in moderne Infrastruktur und zusätzliche Kapazitäten. Von den ersten Abbrucharbeiten im November 2025 bis zur Fertigstellung Ende 2026 gilt es, einen ambitionierten Zeitplan einzuhalten.

Dem Neubau gingen umfangreiche Vorarbeiten voraus. Neben der Bodencharakterisierung wurde die bestehende Halle im Bereich der neuen Werkstatt rückgebaut. Aufgrund der schwierigen Bodenverhältnisse waren darüber hinaus Bodenaustauschmaßnahmen erforderlich. Dabei wurde das Betonbruchmaterial aus den bestehenden Außenanlagen und der alten Halle direkt vor Ort aufbereitet und als Frostkofer sowie Schüttmaterial wiederverwendet. Insgesamt bewegten die Spezialisten des Felbermayr Erdbaus mehr als 30.000 Kubikmeter Material. Bis Ende 2026 entstehen auf dem Gelände eine rund 4.000 Quadratmeter große Werkstatt mit einer Höhe von 13 Metern. Auf der in zehn Metern Höhe befindlichen Kranbahn kommen künftig zwei Hallenkrane, einer mit 20 Tonnen und einer mit 15 Tonnen Hubkraft zum Einsatz.

Bis Ende 2026 entstehen in Lanzendorf moderne Werkstatt-, Lager- und Büroflächen für die Transport- und Hebetchnik.



Bereits im Sommer dieses Jahres wird die rund 2.000 Quadratmeter große Lagerhalle bezogen. Diese ist mit vier Hallenkränen ausgestattet, zwei mit jeweils 30 Tonnen und zwei mit jeweils 15 Tonnen Hubkraft. Ergänzt wird die Werkstatt durch einen modernen Büro- und Sozialbereich mit etwa 550 Quadratmetern. „Mit den zusätzlichen Lagerkapazitäten, der neuen Werkstätte so-

wie den modernen Büro- und Sozialräumen schaffen wir beste Voraussetzungen für unsere Mitarbeitenden. Gleichzeitig können wir noch flexibler auf die Anforderungen unserer Kunden reagieren“, betont Bereichsleiter Ost Christian Wallner. Eine Photovoltaikanlage mit einer maximalen Leistung von 300 Kilowatt-Peak trägt am Standort zu einer nachhaltigen Energieversorgung bei.

Zwei Millionen Kilometer Erinnerungen

„Da Wickerl“ und seine Leidenschaft für Lastkraftwagen

Seit fast vier Jahrzehnten begleitet Gerhart Stadler die Geschichte von Felbermayr – zuerst als junger Fahrer im Inlandschwertransport, später im Erdbau und zuletzt in der Transport- und Hebeteknik. Was ihn dabei von vielen anderen unterscheidet: Von nahezu jeder Fahrt machte er ein Foto. Über Jahrzehnte hinweg entstand so ein einzigartiges Archiv aus rund 10.000 Bildern, das Zugmaschinen und Transporte zeigt sowie die Geschichte eines echten Felbermayr-Urgesteins erzählt. Ende August trat „da Wickerl“, wie ihn viele Kollegen nennen, seine letzte Fahrt in den Ruhestand an.

Manche sammeln Briefmarken, andere Münzen und wieder andere Bierdeckel. Gerhart Stadler sammelte Transportgeschichte. Bereits als Schüler fuhr der gebürtige Welser mit dem Fahrrad oder später mit dem Moped zu Baustellen, um Krane und Lastkraftwagen zu fotografieren. Die Kamera seines Vaters immer mit dabei. Besonders angetan hatte es ihm schon damals der himmelblaue Fuhrpark von Felbermayr. „1977 war ein Bericht über Felbermayr in der Welser Zeitung. Den habe ich bis heute aufgehoben“, erzählt Stadler nostalgisch.

Dass er eines Tages selbst hinter dem Steuer eines Schwertransporters sitzen würde, war damals noch Zukunftsmusik. Nach seiner Ausbildung bei MAN Nutzfahrzeuge in Wels absolvierte Stadler die Weiterbildung zum Berufskraftfahrer. 1986 folgte schließlich der Einstieg bei Felbermayr. Seniorchef Horst Felbermayr soll damals scherzhaft gemeint haben: „Stadler, werde du erst einmal 24, dann kannst du bei mir anfangen.“ Tatsächlich startete Stadler bereits mit 22 Jahren seine Laufbahn im Unternehmen.

Mit dem „Flocki“ quer durch Europa

Sein erstes Fahrzeug war ein Magirus Deutz mit 320 PS – intern liebevoll „Flocki“ genannt. Ein speziell konfigurierter Auto-transporter, der vom Seniorchef persönlich zusammengestellt worden war. „Damals wurde mit einer einzigen Zugmaschine nahezu alles gefahren – es wurde einfach angehängt, was gerade gebraucht wurde“, erinnert sich Stadler.

In den folgenden Jahrzehnten saß er hinter dem Steuer zahlreicher Fahrzeuge von MAN, Mercedes, Steyr, Iveco, DAF oder Scania. Die Liste seiner Fahrzeuge erinnert an einen voll besetzten Fernfahrerparkplatz. Besonders stolz war Stadler auf seine erste neue Zugmaschine, einen Steyr 32 S37 6x4, den er 1989 übernahm. Natürlich existiert davon bis heute ein Foto. Der neue Steyr fand damals seinen Platz auf Stadlers persönlicher Visitenkarte.

Mit seinen Transporten war Stadler in ganz Europa unterwegs: Schweden, Frankreich, Russland, Rumänien oder Bulgarien. Die

längste Strecke führte ihn rund 3.500 Kilometer quer durch Europa – zwei Wochen lang unterwegs. Im Laufe seiner Karriere bewegte Stadler Transporte mit beeindruckenden Dimensionen: bis zu 90 Tonnen schwer, sechs Meter breit und 38 Meter lang.

Die Kamera immer in der Jackentasche

Stadler hatte über all die Jahre nicht nur den Verkehr, sondern auch die besonderen Momente im Blick. Fast jede Fahrt dokumentierte er fotografisch. Anfangs analog, später digital. Insgesamt entstanden über die Jahre rund 1.000 in Fotoalben eingeklebte Bilder und mehr als 9.000 digitale Aufnahmen. „Ich hatte immer eine kleine Kamera in der Jackentasche“, erzählt Stadler. Dahinter steckte System: So wurde stets das gesamte Fahrzeug aus einem ähnlichen Blickwinkel fotografiert, oft inklusive Sonnenaufgang und Abfahrtszeit in Wels. Die Bilder archivierte er sorgfältig in Fotobüchern und auf Speicherkarten. „Beim Durchsehen sind sofort wieder alle Erinnerungen da. Das ist alles noch gespeichert“, sagt Stadler und tippt sich dabei mit





Am 5. Mai 1989 übernahm Gerhart Stadler mit nur 245 Kilometern am Tacho seinen ganzen Stolz: den ersten neuen Lastkraftwagen seiner Fahrerkarriere, einen Steyr 32 S37.

dem Zeigefinger lachend auf die Stirn. Die Begeisterung für Lastkraftwagen begleitet Stadler bis heute – und wird das wohl auch in Zukunft tun. Zu Hause beherbergt er eine beeindruckende Sammlung mit rund 6.000 Modellfahrzeugen sowie tausenden Zeitschriften und Prospekten aus der Welt der Trucker und Fernfahrer, die stetig weiterwächst.

Abenteuer und Verantwortung

Besonders in Erinnerung geblieben sind Stadler Transporte zu den Kraftwerksbaustellen in Kaprun, Kühltai oder Tauernmoos. Oft führten die Fahrten weit abseits gut ausgebauter Autobahnen und Fernstraßen über enge Bergstrecken oder Forstwege. „Viele sehen nur das fertige Kraftwerk oder die Baustelle. Aber kaum jemand denkt darüber nach, wie die Komponenten überhaupt

dorthin kommen. Gerade darin liegt die zentrale Bedeutung des Berufs“, beschreibt Stadler und verdeutlicht: „Ohne Transporte keine Infrastruktur, kein Kraftwerk und wie in diesem Fall letztlich auch kein Strom.“ Wie viel Verantwortung mit dem Berufsbild einhergeht, zeigte sich für Stadler in herausfordernden Einsätzen. Im Jahr 2005 transportierte er im Rahmen eines Katastropheneinsatzes Material für Hochwasserschutzmaßnahmen vom Steinbruch im Kaunertal nach Strengen am Arlberg, wo schwere Unwetter erhebliche Schäden hinterlassen hatten. Neben herausfordernden Katastropheneinsätzen musste der 63-Jährige vor allem bei Fahrten in die ehemaligen Ostblockstaaten einen kühlen Kopf bewah-

ren. „Damals standen wir Fahrer oft einen ganzen Tag an den Grenzübergängen und warteten auf unsere Papiere“, erinnert sich Stadler. „Dabei lernt man vor allem eines: Geduld.“

Leben auf Achse

„Für mich war das Leben als Fahrer immer mehr als nur ein Beruf. Es war Freiheit. Selbstständiges Arbeiten, Abenteuerlust und die Fähigkeit, Lösungen zu finden, sind entscheidende Eigenschaften für einen guten Fahrer“, bringt Stadler die Faszination seiner Berufung auf den Punkt. Nach mehr als zwei Millionen gefahrenen Kilometern endete am 29. August 2025 schließlich seine letzte Fahrt. Ganz loslassen wird Stadler die Welt der Lastkraftwagen aber wohl nie. Dafür sorgen tausende Fotos und Modellfahrzeuge und vor allem die Erinnerungen an ein Leben „auf Achse“.



Nach mehr als zwei Millionen Kilometern nimmt Stadler wieder hinter dem Steuer Platz – diesmal im historischen Saurer D330 beim Treffen in der Felbermayr-Zentrale.



HOLDING

Thomas Schimpfhuber in Geschäftsführung berufen

Mit Wirkung vom 1. Januar 2026 wurde Thomas Schimpfhuber in die Geschäftsführung der Felbermayr Holding bestellt. Der Jurist ist seit 23 Jahren Teil der Felbermayr Group und hat in dieser Zeit maßgeblich zur Entwicklung des Unternehmens beigetragen. Bislang verantwortete Schimpfhuber die Bereiche Recht und Compliance sowie die Themen Immobilien, Managementsysteme, Arbeitssicherheit, Versicherung und Facility Management. Diese Agenden wird er auch in seiner neuen Funktion weiterhin begleiten. Durch seine langjährige Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung sowie seine fachliche Kompetenz und hohe Verbundenheit mit dem Unternehmen bringt der Vater von zwei erwachsenen Kindern beste Voraussetzungen für die neue Aufgabe mit. Den nötigen Schwung für den beruflichen Alltag holt sich der begeisterte Radsportler beim Mountainbiken und mit dem Rennrad.

BAU-GESCHÄFTSFÜHRUNG

Markus Hilgarth verstärkt Bau-Geschäftsführung

Mit 1. April 2026 wurde das Trio der Bau-Geschäftsführung mit Markus Hilgarth wieder vervollständigt. Der 57-Jährige bringt jahrzehntelange Erfahrung in leitenden Funktionen des Bauwesens mit. Zuletzt war Hilgarth als Geschäftsführer eines regionalen Bauunternehmens tätig und positionierte dieses erfolgreich neu.

Bei Felbermayr verantwortet der gebürtige Buchkirchner die Bereiche Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau inklusive Akustikbau, den Felbermayr Wasserbau sowie die Tochterunternehmen Domarin, Erlenbacher Schiffswerft und Casawest. Besonders reizvoll sind für ihn die unternehmerische Vielfalt der Felbermayr Group sowie das Zusammenspiel der beiden Geschäftsfelder unter dem gemeinsamen himmelblauen Dach. Großen Wert legt Hilgarth auf eine offene Führungskultur sowie die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden. Gleichzeitig möchte er die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Bereiche weiter stärken. Der verheiratete Vater von drei Kindern verbringt seine Freizeit gerne mit der Familie oder beim Sport.





PHON AKUSTIKBAU

Neue Leitung bei Phon Akustikbau

Seit 1. März 2026 verantwortet Christoph Peham die Leitung des Felbermayr-Unternehmens Phon Akustikbau. Der 45-Jährige bringt rund 30 Jahre Erfahrung im Bauwesen mit und sammelte Expertise in Projektmanagement, Vertrieb sowie in leitenden Funktionen der Baustoffindustrie. Pehams Ziel ist es, Phon Akustikbau gezielt weiterzuentwickeln, neue Auftraggeber zu gewinnen und die Marktposition weiter zu stärken. Innerhalb der Felbermayr Group sieht der Vater von zwei Kindern großes Potenzial im Nutzen von Synergien. Privat verbringt Peham seine Zeit gerne mit der Familie und widmet sich der Restauration von Oldtimer-Vespas.



VERSTÄRKUNG

Recht, Compliance und Immobilien

Birgit Hager unterstützt seit 1. Dezember 2025 Thomas Schimpfhuber bei den Themen Recht, Compliance und Immobilien. Die Juristin bringt umfassende Erfahrung, eine abgeschlossene Anwaltsprüfung sowie breites Fachwissen in unterschiedlichen Rechtsmaterien mit. Ob im beruflichen Alltag oder privat, bewahrt Hager im wahrsten Sinne des Wortes einen kühlen Kopf, etwa beim Eisbaden in ihrer Freizeit.

PENSIONIERUNGEN

Verdient in den Ruhestand

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

Josef Angerer – Einbringung/Linz
 Klaus Auernig – FST/Salzburg
 Oswald Harald Bauer – Werkstatt/Wels
 Ioan Borban – Transport/Lanzendorf
 Jovica Dimitrijevic – Phon/Scharten
 Ronald Eberhardt – Kran/Graz
 Jürgen Peter Ess – Werkstatt/Lauterach
 Wolfgang Ferk – Transport/Graz
 Edwin Gesslbauer – Tiefbau/Spittal
 Norbert Haider – ITB/Linz
 Günter Hapt – Transport/Wels
 Martin Humer – Konzerncontrolling/Wels
 Christian Lettner – MTA/Wels
 Franz Mai – Werkstatt/Wels
 Cornelia Manteufel – Verwaltung/Spremburg
 Claudio Mayerboeck – MTA/Wels
 Christel Meyhöfer – Verwaltung/Spremburg
 Dietmar Mörigsbauer – THP/Wels
 Ruediger Mueller – Hagn Umwelttechnik/Osterhofen
 Günther Natter – Transport/Lanzendorf
 Klaus Ohmeyer – Int. Transporte/Wels
 Antal Peidl – Transport/Lanzendorf
 Andreas Pointner – IS Baubetrieb/Linz
 Wolfgang Pühringer – Umwelt und Ressourcen/Wels
 Edwin Reng – Wimmer Maschinentransporte/Sulzemoos
 Christian Rieger – Projektteilung/Wels
 Alfred Ringer – MTA/Wels
 Sergej Sacharow – Hagn Umwelttechnik/Osterhofen
 Johannes Scharitzer – Kran/Lanzendorf
 Anton Schell – FST/Stams
 Ralf-Jürgen Spieß – Kran/Dresden
 Gerhart Stadler – Transport/Wels
 Henry Stümke – Kran/Spremburg
 Herbert Taferner – Tiefbau/Wels
 Manfred Urdl – Transport/Graz
 Josip Veljaca – Transport/Lauterach
 Birgit Wahl – Casawest/Pucking
 Gerhard Stefan Zarl – Werkstatt/Klagenfurt
 Walter Florian Zechner – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels
 Radovan Zoric – Casawest/Pucking

SPORTLICHES ENGAGEMENT

Neue Gesichter der Felbermayr-Sportfamilie

Zur Felbermayr-Sportfamilie gesellen sich neben den nordischen Kombinierern Thomas und Stefan Rettenegger, Paraskisportler Manuel Rachbauer, dem FC Hertha Wels sowie der langjährigen Partnerschaft mit der SPG Felbermayr Wels nun zwei weitere vielversprechende Nachwuchssportlerinnen. Mit der Golferin Johanna Janisch und der Ruderin Lisa Zehetmair erweitert Felbermayr sein sportliches Engagement und begleitet die beiden Oberösterreicherinnen auf ihrem weiteren Weg.

Starker Drive für Erfolgskurs

Felbermayr unterstützt die oberösterreichische Nachwuchsgolferin Johanna Janisch bei der Verwirklichung ihrer sportlichen Ziele. Die 19-Jährige aus Gmunden zählt bereits heute zu den vielversprechendsten Talenten im europäischen Golfsport und ist Mitglied des österreichischen Damen-Nationalteams.

Bereits im Alter von sechs Jahren kam Janisch erstmals mit dem Golfsport in Berührung. Seit 2021 verfolgt sie den Leistungssport konsequent und feierte seither zahlreiche nationale und internationale Erfolge. Nach der Aufnahme in das Nationalteam im Jahr 2022 nahm sie an Europa- und Weltmeisterschaften der U18 teil. 2024 bestritt Janisch erstmals ein Profiturnier der LET Access Series. Diese zweithöchste internationale Turnierserie im Damengolf markierte einen weiteren wichtigen Schritt auf ihrem Weg in Richtung Profikarriere. Zu ihren größten Erfolgen zählen mehrere



österreichische Meistertitel sowie Spitzenplatzierungen bei internationalen Turnieren.

Mit hoher Schlagzahl Richtung Weltspitze

Mit dem Wechsel in die offene Klasse begann für die oberösterreichische Ruderin Lisa Zehetmair ein neuer Abschnitt ihrer Karriere. Gemeinsam mit ihrer Teamkollegin Laura Swoboda gehörte die Heeressportlerin in den

vergangenen Jahren zu den erfolgreichsten österreichischen U23-Ruderinnen und machte auch international auf sich aufmerksam.

Nach Bronze bei den U23-Europameisterschaften 2023 und dem Einzug ins A-Finale der U23-Weltmeisterschaften im darauffolgenden Jahr gelang Zehetmair 2025 der bisher größte Erfolg ihrer Karriere. Im Zweier krönte sie sich zur U23-Vizeweltmeisterin. Gemeinsam mit ihrer Partnerin gewann sie zudem Silber bei den U23-Europameisterschaften.

Künftig möchte sich die in Wien studierende Athletin mit den besten Ruderinnen der Welt messen. Das große Ziel sind die Olympischen Spiele 2028 in Los Angeles. Mit Felbermayr an ihrer Seite blickt Zehetmair den kommenden Herausforderungen mit großen Ambitionen entgegen.



Lisa Zehetmair

LESEN UND GEWINNEN

Preisfrage: Welcher Felbermayr-Bereich realisierte den Verschub der Südbrücke am Bundeskanzleramt in Berlin?

Die richtige Antwort finden Sie in diesem Heft. Einsendeschluss ist der 31. Oktober 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:
Scheuerle SPMT
im Maßstab 1:50.





#LIFTDIFFERENT

Die 3-in-1-Lösung für jede Herausforderung.

Durch die Kombination aus technischer Innovation und handwerklichem Können schaffen wir Lösungen, die den Industriestandard in der Höhenzugangstechnik immer neu definieren. Magni Teleskoplader sind so konzipiert, dass sie jede Herausforderung mit unübertroffener Leistung, erstklassiger Rundumsicht und modernster Technik jederzeit meistern.

Der RTH ist die vielseitige 3-in-1-Lösung: Teleskoplader, Geländekran und Arbeitsbühne.

Dank der Auswahl an Zubehör bieten sie unendliche Einsatzmöglichkeiten auf der Baustelle. Wir schaffen eine sichere und komfortable Arbeitsumgebung, damit Sie sich auf den Erfolg Ihres Projekts konzentrieren können.

magnith.com

MAGNI
TELESCOPIC HANDLERS

DER NEUE CAT 319 20 Tonnen Kurzheckbagger

ZEPPELIN CAT

zeppelin-cat.at



**JETZT VORFÜHRTERMIN
VEREINBAREN!**