

WASSER MARSCH

SCHLEUSENTOR EINGEHOBEN

MIT 2.500 TONNEN **AUF DEN WELTENBURGER BERG**

IVICA VASTIC ÜBER SEINE ZIELE UND DIE FUSSBALL-EM

BAUSTOFFRECYCLING SCHONT NATÜRLICHE RESSOURCEN



RENATURIERUNG: **UFERRÜCKBAU IN HAINBURG**





Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Die fossilen Brennstoffe werden immer knapper, die Energiepreise steigen und somit wird auch den Verbrauchern immer tiefer in die Tasche gegriffen. Bedenkt man die damit einhergehende Preisentwicklung, kann sich das für so manchen Fuhrparkbetreiber auch zur Existenzfrage ausweiten - und ob sich mit Rapsöl der Kampf gegen die Ressourcenknappheit gewinnen lässt, darf trotz aller Bemühungen bezweifelt werden. So wäre beispielsweise bei einem für Schwertransporte durchschnittlichen Verbrauch von 80 Litern auf hundert Kilometern für die Strecke Linz - München ein Rapsfeld in der Größe eines Fußballfeldes nötig, das wird aufgrund der begrenzten Ackerflächen nicht machbar sein, und schon gar nicht in Zeiten der Fußball-EM. Aber dennoch, es wird viel getan auf der Suche nach neuen Antriebsquellen und es kann davon ausgegangen werden, dass sowohl in der Entwicklung der Motoren als auch auf der Suche nach Alternativen zu den fossilen Brennstoffen noch praktikablere Lösungen als Rapsdiesel gefunden werden. Weiters würde eine europaweite Senkung der Mineralölsteuer helfen, die hohen Kosten zu kompensieren und wäre eine positive Botschaft an die besorgten EU-Bürger. Doch auch die Verbraucher müssen ihre Hausaufgaben machen, und so fühlen auch wir uns verantwortlich für den schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen und das nicht nur aufgrund wirtschaftlicher Interessen. Wir sind bemüht, durch den Einsatz modernster technischer Möglichkeiten den Treibstoffverbrauch möglichst gering zu halten. In diesem Sinne müssen auch sinnlos laufende Motoren der Vergangenheit angehören; doch auch durch die Wahl des richtigen Ganges bei richtiger Drehzahl kann in Summe viel gespart werden. Machen wir das Beste daraus und denken wir immer daran: Wo Energie verbraucht wird, kann auch welche gespart werden.

Herzlichs Horst Felbermayr

Inhalt



Pilotprojekt in der Hainburger Au soll neue Erkenntnisse bringen.

PRAXIS

Recyclinganlagen für eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Bauherstellung.

HEBETECHNIK

Österreichs ältestes Kraftwerk erhält neue Schleusentore.

Komponenten für Kraftwerksblock nach Irsching (D) transportiert.

PORTRÄT

Ivica Vastic über seine aktuellen Pläne und die Fußball-EM.

PERSONELLES

Standorte Stams (A) und Hilden (D) unter neuer Führung. Zwei Prokuristen bestellt.

Rund ein Monat dauerte die Reise eines 348 Tonnen schweren Generators von Antwerpen bis Timelkam in das Kraftwerk der Energie AG in Oberösterreich. Highlight des Transports im Januar war, die schwerstmögliche Bahnreise Europas - durchgeführt vom Felbermayr-Bereich ITB. Die besondere Herausforderung dabei war, ein Gesamtgewicht von 600 Tonnen nicht zu überschreiten, denn das ist das höchstzulässige Gewicht für Schienentransporte. Erreicht wurde das durch den Einsatz eines Transportgeschirrs mit nur 40 Tonnen.

MELDUNGEN

HOCHBAU UROGEBÄUDE IN SKELETTBAUWEISE ERRICHTET



in mehr als 1.000 Quadratmeter umfassendes Bürogebäude errichtete der Felbermay-Bereich Hochbau für das Liebherr-Werk in Bischofshofen. Der Auftragsumfang für das in Skelettbauweise ausgeführte Gewerk reichte von der Errichtung der Bodenplatte über zahlreiche Schalungsarbeiten für die Ortbetonsäulen und Deckenlemente, bis hin zur Montage der Fassadenelemente. Fertiggestellt wurde der Betonbau für das dreistöckige Bürogebäude im Mai. Insgesamt wurden dafür etwa 600 Kubikmeter Beton verbaut.

Brückentragwerkselemente mit Luftkissen eingeschoben

Ende Mai stellten Mitarbeiter der Abteilung Einbringung, der NL-Lanzendorf, drei Stahlbeton-Brückentragwerkselemente auf dafür vorgesehene Fundamente. Das Besondere daran: Die bis zu 220 Tonnen schweren Elemente »schwebten« auf Luftkissen an ihren Bestimmungsort. Für den nötigen Auftrieb sorgten sechs Luftkissen, die mittels Kompressor mit 16.000 Liter Luft pro Minute versorgt wurden. Um ein seitliches Abdriften der Betonteile zu verhindern, waren sie mit zwei Mobilkränen gesichert. Ort des Geschehens war eine Autobahnbaustelle in Wr. Neudorf östlich von Wien.



KURZ NOTIERT: HEBETECHNIK Raupenkräne mit Traglasten von bis zu 600 Tonnen werden derzeit in Johannesburg auf ihren Einsatz vorbereitet. Sie werden auf der weltgrößten Stadionbaustelle Dienst versehen und so einen wesentlichen Beitrag zur Fußball-WM 2010 in Südafrika leisten. ABBRUCH Zum Wettlauf gegen die Zeit wurde der Abbruch einer Autobahnbrücke Ende April. Für 24 Stunden wurde der Autobahnabschnitt bei Vorchdorf in Oberösterreich gesperrt. Während dieser Zeit musste die Brücke gesprengt, zerkleinert und abtransportiert werden. TRANSPORT In Konvois zu je drei Fahrzeugen transportierten Mitarbeiter der Niederlassung Bukarest Mitte April elf Biertanks vom rumänischen Hafen Braila in das 100 Kilometer nördlich von Bukarest gelegene Ploiesti. Die Fundamentstellung in der Brauerei wurde ebenfalls von Felbermayr durchgeführt. SPEZIALTIEFBAU Für den Bahnhof St. Pölten, in Niederösterreich, werden auf einer Länge von mehreren hundert Metern Hangsicherungen durchgeführt. Im Wesentlichen werden dabei Ausfachungen von Bohrpfählen und Nagelwände hergestellt. Im Herbst sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.



AUSGEZEICHNET Qualitätsstandards bestätigt

Für die qualitätsvolle Umsetzung eines Hebetechnikauftrages würdigte die Borealis Polymere GmbH in Burghausen (D) kürzlich die Felbermayr Hebetechnik. Laut Borealis sei die formelle Auszeichnung aufgrund der sehr guten Zusammenarbeit, sowohl in der Planung als auch in der Umsetzung zustandegekommen.



HEBETECHNIK Kräne und Bühnen für Feuerverzinkungsanlage

Mehr als 70 Meter hoch ragt der Stahlbau für die nunmehr fünfte Feuerverzinkungsanlage der VA-Stahl bereits in die Höhe. Um den damit verbundenen Einsatzhöhen auf der Baustelle gerecht zu werden, sind zahlreiche 40-Meter-Gelenkteleskopbühnen und eine Lkw-Bühne mit mehr als 60 Metern vor Ort. In zum Teil komplizierten Kranungen werden die bis zu 16 Tonnen schweren Stahlteile in die Höhe transportiert. Voraussichtlich bis Ende des Jahres wird der Großteil der Hebetechnikdienstleistung abgeschlossen sein.



Ob Restaurierungsarbeiten in Gebäuden, Spezialhebeanforderungen in schwer zugänglichen und engen Räumen oder auf Baustellen - die Minikräne mit Traglasten von drei und vier Tonnen sind überall ein flinker, leicht einsetzbarer Helfer und im Innen- und Außenbereich gleichermaßen wendig. Das kleinere Modell passt mit einer Breite von 75 Zentimetern sogar durch die Tür. Ein Gummiraupenfahrwerk und die optional einsetzbaren "Weißketten" machen den Kran auch auf empfindlichen Böden zu einem gern gesehenen Arbeitsgerät. Mittels Fernbedienung und wahlweisem Diesel- oder Elektroantrieb sind die Hubgeräte überdies auch noch leicht zu manövrieren.

WEITREICHEND Streckenerhaltung auf der Donau

Von Passau bis Hainburg reicht derzeit eine Baustelle vom Felbermayr-Wasserbau. Im Auftrag der viadonau (Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft) werden in diesem Bereich streckenerhaltende Maßnahmen wie Nassbaggerungen und in die Fahrrinne hängende Bäume zurechtgestutzt. Miteingeschlossen ist auch der 16 Kilometer lange Donaukanal in Wien. Aufgrund seiner geringen Breite mussten Klappschute und Motorschiff im Retourgang zum Verklappen des Materials fahren. Die Tätigkeiten im Donaukanal waren Ende März abgeschlossen. Auf der Donau wird es noch etwas länger dauern. Bis zum Sommer sollen aber auch hier allerorts musterhafte Lichtraumprofile und sämtliche Uferbefestigungen optimiert worden sein.



, nde vergangenen Jahres begann die lange Reise von je zwei Trafos und Generatoren für ein Kraftwerk in Bulgarien. Ausgangspunkt für den Transport der Kraftwerkskomponenten auf den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasser war das Alstom-Werk im polnischen Wroclaw. Für den Straßentransport vom bulgarischen Hafen Burgas bis zur etwa 250 Kilometer entfernten Kraftwerksbaustelle ist erstmals eine Schnabelträgerbrücke mit einer maximalen Traglast von 500 Tonnen aus dem Hause Felbermayr zum Einsatz gekommen. Primärer Vorteil dieser Transportvorrichtung ist es, die Last auf eine hohe Anzahl von Achsen verteilen zu können und somit den Straßenbelag zu schonen. Mit der Anlieferung des zweiten 300 Tonnen schweren Generators wurde der Transport Mitte April abgeschlossen. Durchgeführt und geplant wurde der trimodale Transport in Zusammenarbeit der Felbermayr Projektabteilung mit dem Bereich ITB – Internationale Tieflader-Bahntransporte.

BAUTRANS – UNGARISCH-ÖSTERREICHISCHE KOPRODUKTION BOHRGERÄTE ZUR GASGEWINNUNG TRANSPORTIERT

is zu 27 BauTrans-Schwerlastgarnituren waren im Februar mit dem Transport von zwei Bohrstationen beauftragt. Die Transporte führten über eine Distanz von rund 800 Kilometern von Koper in Slowenien nach Szeged im Südosten von Ungarn. Für den Transport der insgesamt 3.315 Tonnen schweren Anlagen wurden innerhalb von 2,5 Wochen 160 Transporte, mit Stückgewichten von bis zu 55 Tonnen durchgeführt. Die Erstellung und Abwicklung des Transportplanes wurde in Zusammenarbeit der Felbermayr-Tochtergesellschaften BauTrans-Budapest (U) und BauTrans-Lauterach (A) durchgeführt. Die Koordination sämtlicher Termine wurde, vor Ort, durch einen

BauTrans-Mitarbeiter in der slowenischen Hafenstadt Koper abgewickelt.



Baustoffrecycling in der Praxis

Felbermayr betreibt mit zwei weiteren Gesellschaftern die Welser Baustoffrecycling GmbH, eine der modernsten Recyclinganlagen Österreichs. Anhand dieses Betriebs geben wir Einblick in ein modernes und und ökonomisch sinnvolles Stoffstrommanagement am Bau.

ur Schonung natürlicher Ressourcen ist das Recyclen dem Deponieren immer vorzuziehen«, sagt Robert Lehner, Geschäftsführer von einer der modernsten Baustoffrecyclinganlagen Österreichs. Er war es auch, der die Anlage plante, baute und nunmehr seit zwölf Jahren leitet. Schon Mitte der Neunzigerjahre, als die Anlage geplant wurde, war das Projekt viel beachtet und so war es ein Leichtes, neben dem Initiator Felbermayr auch das Bauunternehmen Gerstl und den Entsorgungsbetrieb AVE als Gesellschafter für dieses zukunftsweisende Projekt zu begeistern. Heute werden jedes Jahr rund 60.000 Tonnen Material in der Welser Recyclinganlage zu hochwertigen Sekundärrohstoffen aufbereitet. »Darauf entfallen etwa 20 Prozent auf Asphalt und je 40 Prozent auf Hochbaurestmassen und Beton-Abbruch«, berichtet Lehner.

Das Stoffstrommanagement

Die angelieferten Baurestmassen werden begutachtet und je nach Verunreinigungsgrad klassifiziert. Anschließend werden die Materialien grob vorsortiert und aufgabengerecht aufbereitet. Das Material wird nun aufgegeben und gelangt vom Vorabscheidesieb zur Handlesestation. Hier werden die greif- und sichtbaren Verunreinigungen wie Holz, Kunststoffe etc. aussortiert. Im

anschließenden Prallbrecher, dem Herzstück der Anlage, wird das Material gebrochen, die Armierungseisen vom Bauschutt getrennt und anschließend in die verschiedenen Korngrößen gesiebt. Eine Dreifachwindsichtung trennt die restlichen Störstoffe vom Recycling-Granulat und ist somit für die Reinheit und Qualität von größter Bedeutung.

100 Prozent Qualität

Nur sortenreine Sekundär-Rohstoffe können den hohen Anforderungen der Bauwirtschaft entsprechen. Ergänzend zur modernen Anlage, die auch über Maßnahmen zur Vermeidung von Staub- und Lärmemissionen verfügt, hat man sich einem Qualitätssicherungssystem nach den Richtlinien des Österreichischen Baustoffrecyclingverbandes unterworfen. »Aufgrund unserer CE-Zertifizierung und einer regelmäßigen Kontrolle durch die Bodenprüfstelle des Landes Oberösterreich sind die von uns aufbereiteten Materialien vom Altlastensanierungsbeitrag befreit«, erklärt Lehner die Zusammenhänge.

Das Ergebnis

Die Anwendungsgebiete der hochwertigen Recyclingprodukte sind vielfältig und reichen vom Asphalt- und Betongranulat, das als Frostkoffer verwendet wird, bis hin zum Gradermaterial für den Straßenbau. Recyclingsand wird zum Einbetten von Gas-, Wasser- und Stromleitungen verwendet. Recyclingsplitt kommt für die Verlegung von Kanalrohren zum Einsatz und reiner Ziegelsplitt wird für Dachbegrünungen eingesetzt.



Grund zur Freude: Rund 60.000 Tonnen hochwertigstes Recyclingmaterial produziert Geschäftsführer Robert Lehner, als Pionier der Recyclingbranche, jährlich in seinem Betrieb.

Renaturierung – Uferrückbau in Hainburg

Gut gemeinte wasserbauliche Maßnahmen Ende des 19. Jahrhunderts haben die Donau entscheidend verändert und mitunter das ökologische Gleichgewicht der Donauauen ins Wanken gebracht. Im Auftrag der viadonau, der österreichischen Wasserstraßengesellschaft, hat nun die Firma Donauconsult ein Pilotprojekt zur Renaturierung der Donauauen bei Hainburg ausgearbeitet. Umgesetzt werden die baulichen Maßnahmen vom Felbermayr-Bereich Tiefbau.



er Naturversuch bei Bad Deutsch Altenburg umfasst etwa einen Flussabschnitt von zwei Kilometern«, grenzt Bauleiter Hans Wolfsteiner vom Felbermayr Tiefbau in Wels die Baumaßnahmen östlich von Wien ein. In diesem Stromabschnitt wurde um 1890 der Uferbereich, mit besonders gut gemeintem Ehrgeiz, mit Wasserbausteinen, so groß wie Wellenbrecher, ausgekleidet

Ökologische Vorteile durch neue Buhnenform

Im Zuge des Uferrückbaus wird jetzt versucht, wieder einen natürlichen Flusslauf herzustellen, der auch eine größtmögliche eigendynamische Entwicklung der Donau

in diesem Bereich zulässt. Ergänzend zum Abtransport des Blockwurfs haben auch die sogenannten Buhnen eine Schlüsselfunktion bei dieser Renaturierungsmaßnahme. Bis jetzt drängelten sich acht Buhnen, auf einem Stromabschnitt von weniger als zwei Kilometern, als Flussregulierung um die Wette. Im Zuge des vielbeachteten Naturversuchs wurden jetzt alle acht Buhnen entfernt und vier von ihnen in strömungsoptimierter Weise wieder hergestellt. »Die neuen Buhnen laufen flach aus und werden auch bei Niedrigwasser uferseitig überströmt«, erklärt Bauleiter Wolfsteiner die neue Buhnenform, für die etwa 42.000 Kubikmeter Material bewegt wurden. Gebaggert wurde umweltfreundlich: Mit Schaufeln, die nur Gestein in der geeigneten Größe aufnehmen konnten.

Natur und Schifffahrt wieder vereint

Der so geschaffene naturnahe Lebensraum bietet wieder Platz für Jungfische, spezifische Pflanzen und Vögel. Vorteile für die Schifffahrt habe die neue Buhnenform ebenfalls, meint Wolfsteiner: »Die Buhnen sind in Flussrichtung geneigt. Dadurch erhöht sich die Strömungsgeschwindigkeit in der Donaumitte und die Schifffahrtsrinne bleibt weitgehend frei von störenden Ablagerungen«. Finanziert wird das zukunftsweisende Pilotprojekt im Nationalpark Donau-Auen durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) sowie aus dem Haushalt der Transeuropäischen Verkehrsnetze der Europäischen Union.

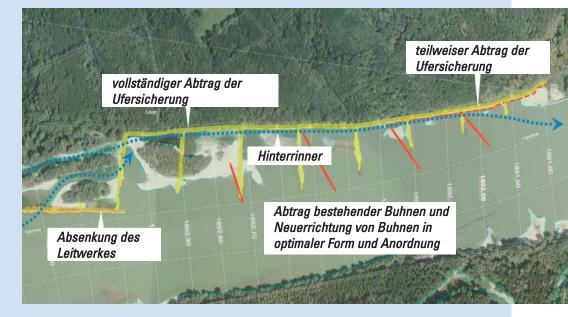
KOMMENTAR VON DI GERHARD KLASZ - DONAUCONSULT

Zwischen Wien und Marchmündung verläuft die Donau mitten im Nationalpark Donau-Auen. Dort gelten strengste naturschutzrechtliche Bestimmungen, aus ökologischer Sicht will man Ufersicherungen und Regulierungsbauwerke so weit zurücknehmen, wie nur irgend möglich. Die Donau und ihre Nebenarme sollen sich innerhalb des Nationalparks möglichst frei entwickeln können. Andererseits ist die Donau eine internationale Wasserstraße, es gibt bestimmte Schifffahrtsstandards (Fahrwassertiefe, Fahrwasserbreite), die ohne wasserbauliche Maßnahmen nicht erreicht werden können. Außerdem gibt es gute verkehrspolitische und volkswirtschaftliche Gründe, die Schifffahrt zu fördern. Die Transportmengen steigen seit der Ostöffnung gerade im Donaukorridor so stark, dass zumindest ein Teil dieses Zuwachses auf das Schiff verlagert werden soll. Das ist auch auf europäischer Ebene als Ziel erkannt worden und wird mit EU-Mitteln (TEN-T. Trans-Europäische Verkehrsnetze) gefördert. Dieser Donauabschnitt steht also in einem Spannungsfeld durch völlig unterschiedliche Interessensgruppen. Wasserbauliche Projekte haben nur dann eine Chance, wenn eine Win-win-Situation zwischen Ökologie (Nationalpark) und Schifffahrt erreicht werden kann.

Das Pilotprojekt Witzelsdorf hat genau diesen Hintergrund. Ufersicherungen werden weitgehend abgetragen, damit

sich die Ufer wieder natürlich entwickeln können, mit kiesigen Flachufern und Steilwänden im Aulehm. Regulierungsbauwerke (Buhnen), die vor einigen Jahrzehnten mit Wasserbausteinen geschüttet wurden, werden jetzt in ihrer Anzahl und Bauhöhe reduziert (teilweiser Abtrag). Sie werden in ihrer Grundrissform so umgebaut (in eine deklinante Anordnung), dass ihre gewässerökologischen Nachteile minimiert werden. Gleichzeitig bleiben aber die nautischen Anforderungen, im Besonderen die Fahrwassertiefen bei Niederwasser, erfüllt. Aus wasserbaulicher Sicht ist das eine Optimierungsaufgabe, wobei nicht nur nautische Zielgrößen zu beachten sind, sondern eben auch ökologische.

Projektträger und Auftraggeber ist die via donau – Österreichische Wasserstraßen Gesellschaft m.b.H., die dieses Projekt ihrerseits im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) realisiert. Mit Planung, Bauaufsicht und ökologischer Bauaufsicht wurde die interdisziplinäre Planungsgemeinschaft ID.at beauftragt, die aus technischen Planern (Donau-Consult Zottl und Erber Ziviltechniker GmbH.), Raumplanern (Österreichisches Institut für Raumplanung) und Ökologen (Technisches Büro Reckendorfer; AVL - Arge Vegetationsökologie und Landschaftsplanung; Technisches Büro Zauner) besteht.









HEBETECHNIK



Neue »Pforte« für ältestes Donaukraftwerk Österreichs

Anfang März wurden die ersten beiden Schleusentore für das Donaukraftwerk Ybbs-Persenbeug in Niederösterreich erneuert. Die tragende Rolle wurde dabei von einem LR 1280 mit einer maximalen Traglast von 280 Tonnen übernommen. Der Raupenkran aus dem Hause Liebherr hat den Einsatz bravourös gemeistert - dank aller beteiligten Unternehmen und deren engagierten Mitarbeiter.

as bereits in den 1940er-Jahren geplante und 1959 fertiggestellte Kraftwerk galt einst als Symbol für den Wiederaufbau Österreichs. Auch heute noch zählt es dank zwischenzeitlich durchgeführter Modernisierungsmaßnahmen zu den bedeutendsten Kraftwerken im Land. Doch altersbedingt mussten jetzt zwei Schleusentore erneuert werden. Ergänzend zum qualitativ hochwertigen Stahlbau waren dafür auch modernste Hebetechnik und umfangreiche Montagekenntnisse unerlässlich.

Lastfahrt mit 134 Tonnen am Haken

»Die eigentlichen Hubarbeiten für die Montage der beiden neuen Schleusentore waren innerhalb von zwei Tagen abgeschlossen«, sagt Gottfried Hrast von der Felbermayr Hebetechnik in Linz. Doch rechnet man die Demontage der alten Schleusentore sowie die umfangreichen Planungsmaßnahmen mit ein, war bis zur Inbetriebnahme der Anlage mehr als ein halbes Jahr vergangen. »Im Oktober des



Vorjahres haben wir die alten Tore demontiert, kurz darauf wurden die zwei neuen Tore zu je vier Teilen geliefert«, erklärt Hrast die Details. Die bis zu 58 Tonnen schweren Einzelteile wurden im trockengelegten Schleusenraum endgefertigt. Anfang März gelang dann mit der Montage des zweiten Schleusentores das große Finale. Der Raupenkran wurde mit einem LTM 1200 in einzelnen Modulen etwa 20 Meter in die Tiefe gehoben, dort montiert und für den Hub vorbereitet. Nach dem Anheben des 134 Tonnen schweren Schleusentores begann die Lastfahrt bis zum Montageort am Schleusenausgang. »Wir mussten vorsichtig fahren, damit die Last nicht zu pendeln beginnt«, kommentiert Hrast das scheinbare Schneckentempo von etwa zwei Kilometern pro Stunde. Während der Fahrt wurde der Kranfahrer von Hrast eingewiesen. »Dem ›Godi‹ vertraue ich blind«, sagt dieser dazu. Das ist auch gut so, denn das etwa 250 Quadratmeter große Tor versperrte ihm während der Kranung jede Sicht auf die Baustelle.

ZUR PERSON



Gottfried Hrast, alias »Godi« ist seit über zehn Jahren bei Felbermayr.

Mehrere hundert Einsätze hat Gottfried Hrast europaweit schon geleitet. Maßgeblich beteiligt war er auch 2004 bei der Errichtung des Olympiastadions in Athen. »Godi ist technisch gut drauf, verfügt über ein ausgezeichnetes Improvisationstalent und kann auch selbst jeden Kran fahren«, sagt Kranbereichsleiter Peter Linimayr über den verdienten Mitarbeiter, der kürzlich seinen 60. Geburtstag feierte.

TRANSPORT



2.500 Tonnen – geballte Power für Kraftwerkskomponenten

Von März bis Mai transportierte Felbermayr je drei Trafos, Generatoren und Turbinen vom Hafen Kelheim ins oberbayerische Kraftwerk Irsching. Die Hauptkomponenten mit Stückgewichten von bis zu 371 Tonnen wurden im Konvoi von jeweils drei Fahrzeugen durchgeführt. Federführend an der Umsetzung waren die Felbermayr-Niederlassung Nürnberg sowie Mitarbeiter der Standorte Hilden bei Düsseldorf. Unterstützung gab es auch aus Wels.

as ist das vierte Großprojekt in Folge, das wir für den Bereich Siemens Energy durchführten«, freut sich Boris Albl. Ausschlaggebend für das erwiesene Vertrauen seien seiner Ansicht nach die ausgezeichneten Transportkonzepte sowie die vielen Möglichkeiten, die Felbermayr aus eigener Hand anbieten kann. »Für das Kraftwerk Irsching übernahmen wir die gesamte Leistungskette für die beiden Kraftwerkblöcke, beginnend mit der Übernahme im Hafen Kelheim bis zur Fundamentstellung. Die besondere Herausforderung dabei war der Transport von insgesamt acht Schwergutkomponenten innerhalb eines sehr kurzen Zeitfensters«.

Orkantief Emma brachte Transport ins Wanken

Gefertigt wurden die Komponenten in den Siemens-Werken Mülheim, Nürnberg und Berlin. Unmittelbar nach ihrem Eintreffen am 1. März, sollten sie mit einem Mobilkran von den Binnenschiffen auf die Transportgarnituren umgeschlagen werden. Doch mit Windgeschwindigkeiten von mehr als 200 Stundenkilometern machte das Orkantief Emma den Plan zunichte und drohte den Zeitplan zum Platzen zu bringen. Der Grund für die drohende Verzögerung war primär durch einen Bahnübergang in Saal an der Donau begründet. »Für eine Überquerung dieses Bahnüberganges muss man vier-

zehn Wochen im Voraus ansuchen«, erklärt Albl das Dilemma. Doch glücklicherweise legte sich der Sturm zwei Tage später und so bestand Hoffnung, den Zeitplan doch noch einzuhalten. »Unser Einsatzleiter für die Kranung, Klaus Ruhland, schaffte es gemeinsam mit seinem Team, den für drei Tage angesetzten Umschlag von Trafo, Gasturbine und Generator an nur einem Tag zu bewältigen«, kommentiert Albl die rettende Leistungsbereitschaft aller beteiligten Mitarbeiter.

Straßentransport mit Hindernissen

Für die rund 65 Kilometer vom Hafen Kelheim bis zum Kraftwerk Irsching wurden

TRANSPORT



pro Konvoi fünf Tagesetappen angesetzt. Schon bei der Durchfahrt von Kelheim erklärt sich warum. »Bei Kreisverkehren in Kelheim mussten wir 250 Laufmeter Blechplatten verlegen, um Straßenbelag, Randsteine und Verkehrsinseln nicht zu beschädigen«, sagt Albl; weiters seien noch zahlreiche Durchlässe mit Stahlplatten zu befestigen gewesen. Darüber hinaus waren noch 25 Brücken zu überqueren, woraus sich eine Vielzahl statischer Berechnungen und damit einhergehender Brückenunter- und Überbaumaßnahmen ergaben. Für die Abensbrücke in Bad Gögging wurde sogar ein eigenes Brückenüberfahrsystem entwickelt. Unser »Daniel Düsentrieb«, Erich Bollenbeck aus Hilden, habe dafür in mehreren »24-Stunden-Schichten« Unvorstellbares geleistet, meint Albl. In nur sechs Wochen hat er zusammen mit seinen Kollegen in der Felbermayr-Niederlassung Hilden ein System konstruiert und gebaut, das es erlaubt, Brücken mit Transporten, deren Gewicht die maximale Traglast der Brücke bei Weitem übersteigt, zu übergueren. Das Neue daran ist der rasche Auf- und Abbau, der alles bisher Verfügbare in den

nisse von oben verzögerten den Transport. So waren beispielsweise eine Vielzahl an Telefonleitungen und zahlreiche Stromkabel anzuheben.

Gipfelsturm mit 3.800 PS

cken fünf Zugma-

schinen und eine

Ein weiteres Hindernis war der Weltenburger Berg wenige Kilometer nach Kelheim. Mit einer Länge von zwei Kilometern und einer Steigung von bis zu zehn Prozent hat er schon so manchen PS-Riesen in die Knie gezwungen. Ein weiteres Problem waren Hangrisse, die bei allzu übermäßiger Belastung die Transportfahrzeuge zum Abrutschen hätten bringen können. Albl wollte kein Risiko eingehen und so wurde alles Menschenmögliche getan, um das Projekt nicht durch diesen Anstieg zu gefährden. »Es wurde ein geostatisches Gutachten erstellt und in Absprache mit dem Fahrzeughersteller die Transportkolonne zusammengestellt«. Somit waren für die allerschwersten BroSchubmaschine gleichzeitig im Einsatz. Insgesamt ergab das 3.800 Pferdestärken. Zusätzlich waren die vorwiegend allradbetriebenen Zugmaschinen auf etwa 35 Tonnen Ballast je Gefährt aufballastiert. »Das gewährleistet die nötige Traktion«, erklärt Albl die Maßnahme, welche auch bei nasser Fahrbahn noch ausreichend Bodenhaftung durch die Bereifung gewährleistet. Um einem möglichen Hangrutsch durch die Risse in der Asphaltierung entgegenzuwirken, wurden die gefährdeten Streckenabschnitte mit Bongossihölzern flächendeckend ausgelegt.

Das große Finale

Nach der Ankunft am Kraftwerksgelände wurden die tonnenschweren Hightech-Komponenten mit einem 1.000-Tonnen-Hubgerüst von den Goldhofer Tiefladegarnituren auf den sogenannten SPMT (Self-Propelled-Modular-Transporter) aus dem Hause Scheuerle umgeschlagen und zum Zielort transportiert. »Dank des Selbstfahrers waren keine umfangreichen Baumaßnahmen nötig gewesen, um die erforderlichen Kurvenradien bewältigen zu können», kommentiert Albl die Felbermayr-Neuerwerbung mit 1.000 Tonnen maximaler Traglast. Die Fundamentstellung wurde in Kooperation mit dem langjährigen Partner Lastro durchgeführt. »Es war schon beeindruckend, den 371 Tonnen schweren Generator in 16 Metern Höhe über dem Fundament schweben zu sehen«

kommt Albl ins

Schwärmen und





Ivica Vastic — Österreichs Fussballer des Jahres

Mit der Errichtung der Stadien Klagenfurt, Innsbruck und Salzburg hat Felbermayr einen wesentlichen Beitrag zur Schaffung der Sportarenen für die EM beigetragen. Als Sponsor des LASK ist Felbermayr auch in Sachen Bundesliga engagiert und freut sich mit dem Traditionsverein über das Comeback. EM-Joker und Torjäger des LASK, Ivica Vastic, gibt Auskunft über seine Zukunftspläne und die Europameisterschaft.

ie Erfolgsbilanz von Ivica Vastic kann sich sehen lassen. 46 Mal ist er bereits als ÖFB-Teamspieler angetreten und hat dabei 13 Mal für das rot-weiß-rote Team eingenetzt. Bereits zum vierten Mal wurde er von den zehn österreichischen Bundesligatrainern zum Fußballer des Jahres gewählt. Damit hat er auch die Fußballlegende Herbert Prohaska überholt und ist somit Rekordsieger in der, von der Austria Presse Agentur durchgeführten, Kickerwahl. »Das ist eine schöne Auszeichnung und die hat Gewicht, denn die kommt von den Trainern und die kennen sich aus, auf der anderen Seite ist es auch eine Verpflichtung für die Zukunft und das wird schwierig, die erfüllen zu können«, kommentiert der 38-jährige Profifußballer. »Natürlich sagt auch der Körper einmal Nein, noch gelingt es mir aber ganz gut, das mit anderen fairen Mitteln zu kompensieren« - womit Vastic wohl die Erfahrung meint. Neuerdings hat der gebürtige Kroate wesentlich zur Reinkarnation des LASK in der Bundesliga beigetragen und mit den Schwarz-Weißen eine überraschend erfolgreiche Saison gespielt.

Zukunft in Linz

Für die kommende Saison ist der Vertrag mit dem LASK schon geregelt. Weiter will Vastic derzeit nicht vorausschauen. »Wir planen den Vertrag von Jahr zu Jahr – ich bin 38 und kann nicht garantieren, in drei Jahren noch auf diesem Level spielen zu können, bin aber überzeugt, mit Präsident Reichel eine korrekte Lösung zu finden«. Dennoch, von einer Fortsetzung der fußballerischen Karriere als Trainer kann ausgegangen werden, und wer weiß, vielleicht wird er auch dabei dem Lask noch die Treue

Vastic im EM-Kader

halten.

Bei der Fußball-EM steht der LASK-Superstar den Österreichern übrigens als Joker fürs Mittelfeld zur Verfügung. Das erste EM-Spiel hatte die österreichische Nationalelf am 8. Juni in Wien gegen das Heimatland Vastic', Kroatien, bestritten. Einen konkreten Tipp wollte Vastic vorab nicht geben: »Ich hoffe, dass wir das Maximum aus uns herausholen und alles geben werden – letztendlich hängt das Ergebnis aber auch von der Tagesverfassung und vielen anderen Faktoren ab«, sagte Vastic vor dem Spiel. Wie auch immer, mit fast 39 Jahren ist der





PROKURA ERWEITERTE KOMPETENZ FÜR VERDIENTE MITARBEITER

em Leiter der Projektabteilung in Wels, Peter Stöttinger, sowie dem langjährigen Niederlassungsleiter in Nürnberg, Boris Albl, dem auch das Vertriebsbüro Verden zugeordnet ist, wurde im April die Prokura verliehen. Mit den dadurch erweiterten Kompetenzen können die Mitarbeiter jetzt noch rascher und flexibler auf Kundenanfragen in Sachen Transport- und Hebetechnik reagieren. Auch ein großes Dankeschön für den unermüdlichen Einsatz in den vergangenen Jahren sei laut den Geschäftsführern, Horst Felbermayr und Wolfgang Schellerer, damit verbunden.

FÜHRUNGSWECHSEL Stams und Hilden unter neuer Leitung





Seit Anfang des Jahres steht die Tiroler FST (Felbermayr-Spezialtiefbau) Niederlassung unter der Leitung von Jürgen Ewerz. Der geprüfte Baumeister ist bei Felbermayr in Stams ein Mann der ersten Stunde und ist ergänzend zum technischen Know-how auch über alle internen Abläufe bestens informiert. Auf Überholspur ist auch die auf Transport und Schwermontage spezialisierte Niederlassung in Hilden bei Düsseldorf. Seit Anfang des Jahres wird sie von Norbert Altmeyer geleitet. Der ehemalige Wirzius-Mitarbeiter verfügt über 14 Jahre Schwerlasterfahrung und hat auch bei Felbermayr seine fachliche und soziale Kompetenz schon oftmals bewiesen.

Pensionierungen bei Felbermayr

Großer Dank und viel Anerkennung gebührt jenen Mitarbeitern, die kürzlich in den Ruhestand gegangen sind. Sie sind es, die zum Teil über Jahrzehnte das Wachstum der Firmengruppe mitgetragen und damit die Entstehungsgeschichte wesentlich geprägt haben.

WOHLVERDIENT

Rudolf Dürregger – Bau Salzburg • Silvia Hafner – ITB Lanzendorf • Ernst Hagn – Transport Wels • Franz Hofstädter – Hebetechnik Linz • Johann Kaltenbrunner – Baubetrieb Wels • Alfred Klinglmair – Transport Wels • Matthäus Kugler – Baubetrieb Wels • Mijo Medvedec – Einbringung Graz • Johann Miessbacher – Baubetrieb Wels • Lajos Montag – Werkstätte Lanzendorf • Joszef Nemeth – Werkstätte Lanzendorf • Franz Silberbauer – Baubetrieb Wels • Sulzberger Josef – Bau Salzburg • Herbert Reutterer – ITB Lanzendorf • Erich Ringer – Baubetrieb Wels • Horvath Sandor – Werkstätte Lanzendorf

Medieninhaber und Herausgeber: Felbermayr GmbH, Machstraße 7, A-4600 Wels, Tel.: +43 / (0) 72 42 / 695-0, web: www.felbermayr.cc, E-Mail: informer@felbermayr.cc ■ Für den Inhalt verantwortlich: Horst Felbermayr ■ Konzept, Redaktion und Layout: Markus Lackner Gratis-Abo: Sie beziehen den »INFORMER« noch nicht regelmäßig. Sie wollen ihn aber 2 x im Jahr völlig gratis ins Haus geliefert bekommen oder für jemand anderen bestellen, dann besuchen Sie uns unter: www.felbermayr.cc/informer

PREISFRAGE LESEN UND GEWINNEN

Preisfrage:

Wo ist Felbermayr maßgeblich an einem Renaturierungsprojekt beteiligt?

Die Antwort finden Sie in diesem Heft. Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir wieder 15 Sachpreise. Nähere Informationen dazu finden Sie unter www.felbermayr.cc/informer – klicken Sie rein!

Die richtige Antwort senden Sie bitte per Fax +43 (0) 7242 / 695-144 oder E-Mail informer@felbermayr.cc an uns. Einsendeschluss ist der 30.9.2008. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Für alle Fälle

der neue Terex_® Demag AC 300/6

Das macht den 300tonner so wertvoll für Sie:

- Gesamtsystemlänge 125,7 Meter
- Superlift Auslegerabspannung für zusätzliche Traglaststeigerung
- Schneller und einfacher Rüstvorgang der Wippe und des vollautomatischen Gegengewichtssystems
- Starker Antrieb mit 448 kW für die Straße und 205 kW für den Kraneinsatz





Terex Demag GmbH · Zweibrücken, Germany · 00 49 (0) 63 32 / 830 · www.terex-demag.com · info@terex-demag.com

© Terex Corporation 2008 · Terex ist ein eingetragenes Warenzeichen der Terex Corporation in den Vereinigten Staaten von Amerika und vielen anderen Ländern

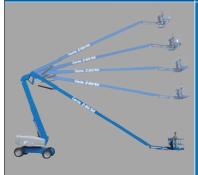






DIE FARBE DER

genialen Ideen



Die Genie® Z™-Gelenkteleskoparbeitsbühnen bieten erstklassige Arbeitsbereiche. Mit teleskopierbarem Korbarm, kontinuierlichem 360° Schwenkbereich des Oberwagens, aktiver Allradantrieb und Allradlenkung, gelangt der Anwender schnell und effizient zum Einsatzort - auch wenn der Weg dorthin über unebenes Gelände führt.

Unsere Maschinen bieten Ihnen ausgezeichnete Reichweiten bei vielseitigen Anwendungen, selbst in schwer zu erreichenden Arbeitsbereichen.

Brauchen Sie geniale Umsetzungen für Ihren Höhenzugang? **Denken Sie "Blau"!**

Tel. +49 (0) 4202 8852 0 | Fax. +49 (0) 4202 8852 25 EMAIL infoeurope@genieind.com | WEB www.genieindustries.com

