

#### **STAHLHART**

Schwergutlogistik für Kunststoffproduzenten

#### **VERBINDLICH**

Tunnelbohrmaschine für Eisenbahnverbindung

#### **UMFASSEND**

Wasserbau für Schifffahrt, HW-Schutz und Ökologie



17

Mit einem Großauftrag für die Windkraft startete das Joint Venture von PSA, Haeger & Schmidt Logistics sowie Felbermayr im Hafen Antwerpen



14

Tunnelsanierung für mehr Sicherheit auf der Tauernautobahn



Schwergutlogistik für Kunststoffproduzenten in Linz durchgeführt



26

Brenner Basistunnel mit Transport und Engineered Solutions von Felbermayr auf Vormarsch



Meldungen –
Aktuelles bei Felbermayr

Haeger & Schmidt Logistics zehn Jahre bei Felbermayr

Offizieller Start von Joint Venture in Antwerpen mit Kran-Weihe

Baufeldfreimachung und Erdbau für richtungsweisendes Wohnprojekt

Brückenhub mit Raupenkran in Tirol

Felbermayr übernimmt Arbeitsbühnen- und Kranunternehmen

36 Um- und Aufsteiger bei Felbermayr

Zweites Leben für 525 PS starke Trucklegende

30

Domarin und Felbermayr-Wasserbau für bessere Schiffbarkeit, Ökologie und HW-Schutz in Bayern aktiv

# **Editorial**



"Arbeitsfroh und hoffnungsreich" lautet es in der 3. Strophe der österreichischen Bundeshymne. Das gilt es in Erinnerung zu rufen, um den erreichten Wohlstand an künftige Generationen weitergeben zu können.

# Arbeit ist und hat "Mehrwert"

Sehr geehrte Damen und Herren!

ir alle freuen uns über eine prosperierende Wirtschaft, nahezu Vollbeschäftigung und ein gutes Auskommen mit dem Einkommen. Großartige Projekte, derer einige in dieser Ausgabe des "Informer" dokumentiert sind, beschreiben das eindrucksvoll.

Deren erfolgreiche Umsetzung ist zielorientierten und ehrgeizigen Mitarbeitern zu verdanken. Durch die Aufträge unserer Kunden haben sie die Möglichkeit, mit den Aufgaben zu wachsen und somit den Erfolg des Unternehmens sicher zu stellen. Dafür gilt mein großer Dank.

Doch was geschieht? In den Medien ist der Ruf nach Teilzeit bei vollem Lohnausgleich das Schlagwort der Stunde.

Das dadurch entstehende Delta durch künstliche Intelligenz und Digitalisierung ausgleichen zu wollen, wird ein frommer Wunsch bleiben. Wir selbst wissen am besten, wie wichtig die menschliche Arbeitskraft mit all ihrer Erfahrung und situativem Verständnis ist. In einer menschfreundlichen Gesellschaft wird diese niemals durch Bits und Bytes

ersetzt werden können. Woher soll also das Geld kommen, um den hart erarbeiteten Wohlstand auch an künftige Generationen weitergeben zu können? In Zeiten hoher Inflation wird es nicht vom Himmel fallen.

Besonders deutlich ist die Situation in Österreich. So findet sich das "Land der Hämmer" im EU-weiten Vergleich – betreffend tatsächlicher Wochenarbeitszeit bei Vollzeittätigkeit – im untersten Drittel. Von "arbeitsfroh und hoffnungsreich", wie es in unserer Bundeshymne weiter heißt, kann also nicht immer die Rede sein.

Doch packen wir es an, und um unsere Bundeshymne weiter zu zitieren: "Gehen wir mutig in die neuen Zeiten" und halten wir uns vor Augen: Arbeit hat Mehrwert und ist mehr wert, als es auf den ersten Blick erscheint – sie ist generationenübergreifender Bestandteil einer funktionieren Gesellschaft.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen noch einen schönen Sommer und ein arbeitsfrohes Schaffen nach Ihrem mit Sicherheit wohlverdienten Urlaub.

Herzlichst,

DI Horst Felbermayr



#### **NIEDERLASSUNG OSTERHOFEN**

## Neuer Standort für Hagn Umwelttechnik und Domarin

Vom Spatenstich im Juli 2022 bis zur Fertigstellung der 1.500 Quadratmeter großen Halle vergingen nur knapp sechs Monate. Mitverantwortlich dafür ist auch das hoch motivierte Team von Hagn, das die Erdbewegungen und Tiefbauarbeiten ausführte. Bereits im Januar konnte Hagn Umwelttechnik mit der Übersiedelung der Halle starten. Im Mai wurde das Bürogebäude fertiggestellt. Nun können die Umwelttechniker mit frischem Elan in der neuen Niederlassung durchstarten. Die Firma Domarin wird im Laufe des Jahres das Büro im 2. Obergeschoss beziehen. Auf einer Fläche von gesamt 10.500 Quadratmetern stehen der Hagn Umwelttechnik und dem Wasser- und Schiffsbauunternehmen Domarin eine 1.000 Quadratmeter große Bürofläche, eine 1.500 Quadratmeter große Halle mit Werkstätte und umfassende Freiflächen von über 8.000 Quadratmetern zur Verfügung. Dem Felbermayr-Immobilien-Team ist es in Zeiten von explodierenden Baukosten und fehlenden Anbietern gelungen, das Projekt dennoch in Rekordzeit abzuwickeln und somit den beiden Unternehmen eine moderne Homebase im süddeutschen Raum zu schaffen.

bis zu 40 Grad Neigung gesichert werden.

Sofortschutz können konstruktive Verbau-

Durch diesen aktiven und nachhaltigen

#### **DANNER LANDSCHAFTSBAU**

## Ökologische Böschungssicherung mit Kokosfaser

Der Danner Landschaftsbau wurde von der Müller-Guttenbrunn Gruppe (MGG Recycling) für die Sicherung von aufgebrachtem Humus auf einem Erdwall in Amstetten beauftragt. Die Sicherung gegen Bodenerosion erfolgte mittels innovativem und umweltverträglichem Kokosgewebe. Das biologisch abbaubare Gewebe wurde in Kombination

<mark>SCANNEN</mark> um mehr von der Baustelle zu sehen. mit einer Aufspritzbegrünung mit Spezial-Tiefwurzler-Saatgut zur Sicherung des Oberbodens am Sichtschutzwall montiert. Die in etwa eine Woche andauernden Arbeiten fanden Mitte Mai statt

Die in etwa eine Woche andauernden Arbeiten fanden Mitte Mai statt.

Die vom Felbermayr-Tochterunternehmen Danner eingesetzte Kokosfaser ist eine innovative und ökologische Lösung im Landschaftsbau und hat sich bei der Oberbodensicherung bewährt. Durch den Einsatz von Erosionsschutzgeweben können Flächen







#### **BELASTUNGSPROBE**

# Förderbandbrücke für "grünen Stahl" montiert

In der voestalpine in Linz wird bis Ende 2023 eine neue Förderbandbrücke errichtet. Für die Hebearbeiten einzelner Brückenteile kam Mitte Februar über neun Tage hinweg ein LR 1750 von Felbermayr zum Einsatz. Mit einer Höhe von gewaltigen 140 Metern war der Raupenkran das ideale Einsatzgerät, um Teile der neuen Förderbandbrücke auf dem Gelände der voestalpine in Position zu bringen. Aufgrund der Gegebenheiten auf der Baustelle mussten die bis zu 28,5 Tonnen schweren Teile bei einer Ausladung von etwa 116 Metern gekrant werden. Die Förderbandbrücke ist Teil des voestalpine-Investitionsprogrammes TransMet zur Produktion von "greentec steel".

#### **NETWORKING**

# Erfolgreiche Teilnahme an der Breakbulk Europe 2023

Die Felbermayr Transport- und Hebetechnik mitsamt den Unternehmen Haeger & Schmidt Logistics, HSW Logistics, Best Logistics, dem belgischen Terminalbetreiber PSA Breakbulk sowie Wimmer Maschinentransporte waren von 6. bis 8. Juni in Rotterdam wieder fixer Bestandteil der weltweit größten Fachmesse für Projektladung und Schwergut. Die Unternehmen nutzten auf der Breakbulk Europe – wie auch 600 weitere Aussteller aus 120 Ländern und mehr als 10.000 Teilnehmende – die Möglichkeit, um Kontakte in der Schwergutlogistik zu vertiefen, neue Kontakte zu knüpfen und wichtige bestehende Beziehungen zu langjährigen Geschäftspartnern zu stärken. Immer mit dem Ziel, bestmöglich über unsere multimodalen Dienstleistungsbereiche zu informieren. Somit können die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser vielseitig genützt werden.





#### **HAGN UMWELTTECHNIK**

# Bau einer Fischaufstiegshilfe für Kraftwerk Gundelfingen

Fischaufstiegshilfen sind ein wichtiger Baustein zur Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie, die die Durchgängigkeit von Flüssen für Fische und Wasserlebewesen vorgibt. Die Hagn Umwelttechnik baute nach vorbereitenden Maßnahmen wie Voraushubarbeiten und Steinschüttungen im Unterwasser von August 2022 bis Februar 2023 eine normgerechte Fischaufstiegshilfe am bayerischen Donaukraftwerk Gundelfingen. Es kamen Bagger, Radlader und Spezialequipment der Hagn Umwelttechnik zum Einsatz. Die Fischaufstiegshilfe befindet sich an der linken Uferseite der Donau und setzt sich mit einer Länge von insgesamt 600 Metern aus mehreren Abschnitten zusammen. Diese wurden unterschiedlich gestaltet.

Das Ziel der Kombination aus technischer und naturnaher Wanderhilfe ist es, potenzielle Laichhabitate und attraktive Lebensräume für Fische und Kleinlebewesen durch unterschiedliche Gewässerstrukturen zu schaffen. Das Umgehungsgewässer wurde größtenteils naturnah gestaltet. Das Projekt wurde im Auftrag der Obere Donau Kraftwerke AG (ODK) realisiert.

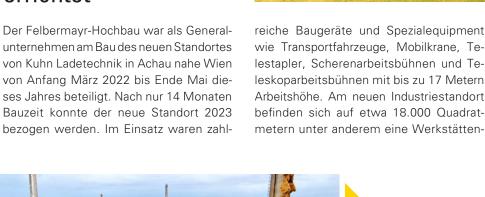
#### **HOCHBAU WELS**

### Industrieobjekt für Kuhn Ladetechnik errichtet

unternehmen am Bau des neuen Standortes von Kuhn Ladetechnik in Achau nahe Wien von Anfang März 2022 bis Ende Mai dieses Jahres beteiligt. Nach nur 14 Monaten Bauzeit konnte der neue Standort 2023

reiche Baugeräte und Spezialequipment wie Transportfahrzeuge, Mobilkrane, Telestapler, Scherenarbeitsbühnen und Teleskoparbeitsbühnen mit bis zu 17 Metern Arbeitshöhe. Am neuen Industriestandort befinden sich auf etwa 18.000 Quadrat-

halle mit 800 Quadratmetern, eine ebenso große Aufbauhalle, ein Lager sowie eine Waschbox und Lackieranlage und ein Übergabebereich. Weiters gehörten zum Auftragsumfang, das Errichten eines dreigeschoßigen Bürogebäudes mit insgesamt rund 900 Quadratmetern.





Im April begann die Raffinerie Petrobrazi in Rumänien mit dem "Turnaround", der allgemeinen Generalinspektion und Überprüfung der Anlage. Felbermayr Rumänien brachte hierfür drei Raupenkrane mit hoher Traglast zum Einsatz, zwei davon mit 600 Tonnen maximaler Hubkapazität und zusätzlich – als Neuzugang der Kran-Flotte in Rumänien - einen 750-Tonner. Insgesamt hatte Felbermayr über 100 Krane, Transportkonfigurationen und Arbeitsbühnen bei diesem routinemäßig durchgeführten Turnaround im Einsatz.

Die Vorbereitungen für diese Revision dauerten rund zwei Jahre und wurden seitens Felbermayr zusammen mit den Verantwortlichen der Petrom durchgeführt. Der für den reibungslosen Betrieb der Raffinerie unter sicheren Bedingungen durchgeführte Turnaround wurde mithilfe von rund 6.000 Arbeiterinnen und Arbeitern umgesetzt und umfasste insgesamt über zwei Millionen Arbeitsstunden.



#### **REKORDVERDÄCHTIG**

## Teleskoparbeitsbühne mit extremer Arbeitshöhe im Einsatz

Die Felbermayr-Flotte verfügt über eine F-57 TKX Teleskoparbeitsbühne, welche gemessen an ihrer maximalen Arbeitshöhe, eine der höchsten allradbetriebenen Teleskoparbeitsbühnen der Welt ist. Neben der Arbeitshöhe war auch der Einsatzort beim DC Tower in Wien eine Besonderheit, denn der Tower in der Donau City ist "stolze" 250 Meter hoch. Am somit höchsten Gebäude Österreichs mussten Glaselemente getauscht werden. Derartige Arbeitshöhen erfordern modernste Technologie mit Top-Equipment. Der Bühneneinsatz wurde von Mitarbeitern der Felbermayr-Niederlassung Lanzendorf bei Wien betreut. Der Auftrag startete Mitte März und dauert zunächst einige Monate.





#### **DOMARIN-GRUPPE**

## 100 % Übernahme Wasserund Schiffsbaugruppe Domarin

Die Felbermayr Holding übernahm im März 2023 die deutsche Domarin-Gruppe, bestehend aus der Domarin Tief-, Wasserbau und Schiffahrtsgesellschaft mbH in Vilshofen/Bayern, der Domarin GmbH Schifffahrt-, Havarien-, Leichterungen in Erlenbach am Main sowie der Erlenbacher Schiffswerft Maschinen- und Stahlbau GmbH in Erlenbach am Main zu 100%. Bereits seit 2022 verfügt Felbermayr über eine Mehrheitsbeteiligung der bestens etablierten Domarin-Gruppe. Das Geschäftsfeld Bau von Felbermayr profitiert durch die Übernahme in vielfacher Hinsicht, denn die jahrzehntelange Erfahrung im Wasserund Schiffsbau und die umfassende schwimmende Flotte sind äußert wertvoll für eine erfolgreiche Entwicklung in diesem Nischensegment. Der Name Domarin steht für die Binnenschifffahrtsstraßen Donau, Main und Rhein.



#### **FUSSBALLSTADION DRESDEN**

### Tandemhub im Heinz-Steyer-Stadion

Die Felbermayr-Niederlassung Dresden war mit einem 500-Tonnen-Kran und zahlreichen Arbeitsbühnen am Spielfeld des Heinz-Steyer-Stadions in Dresden im Einsatz. Der LTM 1500 von Felbermayr, der größte Mobilkran in der Lausitz, wurde mit einem zweiten Kran eingesetzt und war für die bestehen-

den Platzverhältnisse im Stadion ideal. Mittels Tandemhub wurde damit eine Lichtbrücke aus Stahl mit 110 Metern angehoben und montiert. Somit brachten zwei Mobilkrane Mitte März das 120 Tonnen schwere Gebilde an die richtige Position. Um das Spielfeld nicht zu beschädigen, mussten auf der Grünfläche

extra Stellplätze für die Krane geschaffen werden. Für den Transport der Kranteile waren zwölf Lkw von Felbermayr notwendig. Zusätzlich war beim Aufbau des 500-Tonnen-Krans ein Rüstkran LTM 1090-4.2 vor Ort. Dieser war auch zum Anbau des Superlifts für den Großkran im Einsatz.



#### MULTIMODALER SPEZIALTRANSPORT

## Transport von 140 Raummodulen von Fürth nach Bonn

Anfang des Jahres wurde der Felbermayr-Bereich für Spezialtransport und Hebetechnik der Niederlassung in Nürnberg für den Transport von 140 Raummodulen von Cadolzburg im Landkreis Fürth nach Bonn beauftragt. Ein Teil der Module wurde am Felbermayr-eigenen Lagerplatz in Roth zwischengelagert. Die Raummodule waren für den Bau eines Universitätsgebäudes in Bonn vorgesehen. Nach detaillierter Planung der Experten für Schwer- und Sondertransporte stand schnell fest, dass die Fracht multimodal – primär über den Wasserweg – sicher und pünktlich ans Ziel gebracht werden soll. Von Cadolzburg ging es mit dem Tieflader zum Fürther Hafen. Dort wurden die Module Zug um Zug auf insgesamt acht Schiffe des Felbermayr-Tochterunternehmens Haeger & Schmidt verladen. Die Felbermayr-Niederlassung

Bautzen stellte einen Kran bereit. Über den Rhein ging es zum Zielort Bonn, wobei Hoch- und Niedrigwasser den Transport erschwerten. Wimmer Maschinentransporte, Bau-Trans sowie Transportkonfigurationen der Niederlassungen Lauterach und Wels transportierten mit den eigenen Begleitfahrzeugen im Konvoi die schwere Fracht vom Hafen in Bonn sicher zum Zielort des Universitätsgeländes.

Dabei mussten neun der transportierten Module, welche eine Breite von 5,30 Metern haben, mitten durch die Bonner Innenstadt gefahren werden. Die Demontage von Signalanlagen war erforderlich und auch schwierige Fahrmanöver mussten überwunden werden.

#### FÜR EINE SAUBERE UMWELT

## Deponiepark für Baurestmassen

Mit dem Deponiepark Wels-West wird Felbermayr eine weitere Baurestmassendeponie errichten und betreiben. Diese wird zeitgerecht mit dem Erreichen des Maximalvolumens der Deponie Wels-Nord im Jahr 2027 in Betrieb gehen können. Damit ist die regionale Entsorgung von unverwertbaren Baurestmassen für die kommenden 30 Jahre gesichert. Das Projekt wurde vom Felbermayr-Bereich für Umwelt und Ressourcen initiiert und ist für ein Volumen von rund zwei Millionen Kubikmetern konzipiert. Die Bauarbeiten begannen im März dieses Jahres.

Ein Konzept zur Nachnutzung mit Amphibiengewässern und Aufforstungsflächen ist ebenfalls Bestandteil des Projektes.





#### **BAU-TRANS LIECHTENSTEIN**

## Höhenzugang für einzigartige Nachhaltigkeitsinitiative

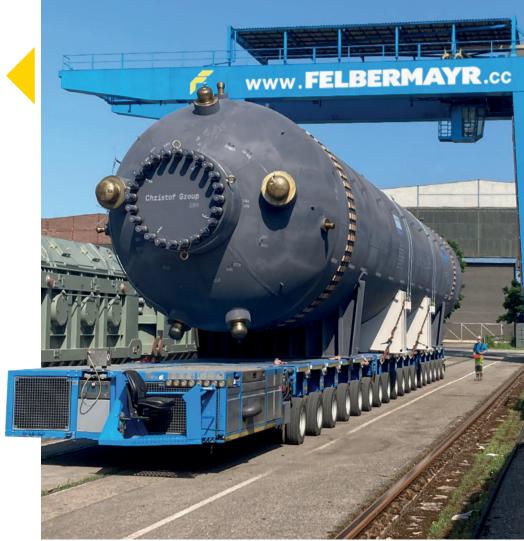
Unter dem Namen "Ich, die Zukunft" wurde in Schaan in Liechtenstein über mehrere Wochen hinweg ein 35 Meter hoher Aussichtsturm aus Holz inmitten der Gemeinde errichtet. Der Turm soll 17 Wochen lang als Ausstellungsort, Dialogplattform und Sommertreffpunkt dienen. Ziel ist, das Bewusstsein der Bevölkerung für ein nachhaltiges und zukunftsorientiertes Liechtenstein zu schärfen.

Das Felbermayr-Tochterunternehmen Bau-Trans in Liechtenstein unterstützte mit Höhenzugangstechnik beim Aufbau dieses innovativen Leuchtturmprojekts. Die Niederlassung stellte über drei Wochen hinweg einen 150-Tonnen-Kran bereit. Des Weiteren waren einige Arbeitsbühnen für die Errichtung des Turmes notwendig. Gelenkteleskopbühnen mit einer maximalen Arbeitshöhe von jeweils 20 und 41 Metern und eine 28-Meter-Teleskopbühne waren ebenfalls wochenlang im Einsatz, um dieses einzigartige Projekt für Interessierte zugänglich zu machen.

#### SCHWERGUTTERMINAL LINZ

### Umschlag eines 450-Tonnen-Reaktors im Hafen Linz

Im Mai wurde ein von Schoeller-Bleckmann Nitec gefertigter Pool-Reaktor mit 450 Tonnen Eigengewicht durch die Felbermayr Transportund Hebetechnik im eigenen Schwergutterminal im Hafen Linz auf ein Binnenschiff für den Weitertransport nach Antwerpen verladen. Der in der "Stahlbauhalle 8" gefertigte Behälter mit einer Länge von knapp 32 Metern und einer Breite von fünf Metern wurde zunächst durch die Felbermayr-Einbringung mit einem Hallenkran und Hubgerüst auf einen Selbstfahrer SPMT geladen. Mit dem 18-Achser ging es für die mehrere Hundert Tonnen schwere Fracht am Hafengelände in Richtung der zwei für den Umschlag notwendigen Portalkrane. Die Herausforderung lag darin, die Last des Pool-Reaktors optimal auf das 400-Tonnen-Portal und das 175-Tonnen-Portal zu verteilen, damit die Ladung sicher auf das Schiff umgeschlagen werden konnte.



# Zehn erfolgreiche Jahre

2013 hat Felbermayr alle Anteile am auf Binnenschifffahrt, Short-Sea-Verkehr und Containerlogistik spezialisierten Unternehmen Haeger & Schmidt übernommen. Nach zehn Jahren Zugehörigkeit kann beiderseits auf eine ebenso lange Erfolgsstory verwiesen werden.

in Teil der Felbermayr-Gruppe zu werden, zu einer solchen Familie zu gehö-Iren, war das Beste, was uns passieren konnte", freut sich CEO Heiko Brückner, der mit CFO Per Nyström und Peter Stöttinger die Geschäftsführung von Haeger & Schmidt Logistics innerhalb der Felbermayr Holding bildet. "Die ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Unternehmen offenbarte sich rasch als Win-win-Situation", freut sich auch Horst Felbermayr, CEO der Felbermayr Holding und blickt damit auf eine der erfolgreichsten Akquisitionen der Felbermayr-Firmengeschichte zurück. Brückner untermauert die Entwicklung mit Zahlen: "Wir haben in den zehn Jahren den Umsatz auf 250 Millionen Euro verdoppeln können. Die Zahl der Mitarbeiter an den zwölf Haeger & Schmidt-Standorten ist von 180 auf 250 gewachsen. Ausgehend vom Stammsitz in Duisburg werden jährlich 8,5 Millionen Tonnen Massen- und Stückgüter sowie 350.000 Container abgefertigt."

## Hohe Investitionen für Nachhaltigkeit

In den zehn Jahren habe das Unternehmen mehr als 20 Millionen Euro in moderne Umschlagtechnik, Krananlagen, Hallen und

"

"Felbermayr bildet zusammen mit Haeger & Schmidt Logistics eine klassische Win-win-Beziehung, deren Erfolg auch nach zehn Jahren nichts an Strahlkraft verloren hat."

> **DI Horst Felbermayr** CEO Felbermayr Holding

Transportequipment investiert und es so für künftige Herausforderungen gewappnet. "Wir haben unter anderem unser Leistungsportfolio diversifiziert, den Intermodalverkehr ausgebaut, Joint Ventures mit PSA in Antwerpen und der Reederei Wilson EuroCarriers AS aus Bergen gegründet sowie in ein neues Logistikzentrum in Duisburg investiert." 2017 hat sich die Unternehmensgruppe neu aufgestellt: Aus

der Haeger & Schmidt International GmbH und H&S Container Line GmbH wurde die Haeger & Schmidt Logistics GmbH, kurz HSL genannt.

"Ich ziehe eine sehr erfreuliche Bilanz, das ist eine Erfolgsstory vom ersten Tag an", betont auch Geschäftsführer Peter Stöttinger. "Wir haben beide Unternehmen bestens zusammengeführt." Mit Haeger & Schmidt habe Felbermayr das Konzept dreier Verkehrswege Straße-Schiene-Wasser mit einer schlagkräftigen Binnenschiffsgruppe komplettiert. "Seither sind wir deutlich gewachsen, haben viele Projekte gemeinsam entwickelt und unsere Verkehre ausgebaut."

Die Erfolgsstory soll in den nächsten Jahren fortgeschrieben werden. "Wir wollen mit eigenen Assets in der Binnenschifffahrt und in der Küstenmotorschifffahrt wachsen", kündigt Brückner an. "Das immer unter dem Aspekt der klima- und umweltpolitischen Herausforderung, Nachhaltigkeit ist ein ganz großes Thema für uns", setzt Brückner fort und fügt hinzu, dass mit dem Ziel klimaneutraler Logistikkonzepte auch Digitalisierungsprojekte einen hohen Stellenwert im Unternehmen haben.







Seit 2021 sind die Felbermayr Transport- und Hebetechnik und ihr Tochterunternehmen Haeger & Schmidt Logistics über ein Joint Venture am belgischen Terminalbetreiber PSA Breakbulk NV beteiligt. Das Terminal PSA Breakbulk verfügt über eine Gesamtfläche von 40 Hektar, davon stehen für "Project Cargo Ecosystem" im Churchill-Dock

South 14 Hektar zur Verfügung. Durch die Kombination von Terminaldienstleistungen, Know-how und Ausrüstung an einem Ort ist Project Cargo Ecosystem (PCE) in der Lage One-Stop-Shop-Konzepte anzubieten.

Mit dem 750-Tonnen-Raupenkran bietet Felbermayr den stärksten Kran im Hafen Antwerpen an. Ergänzend dazu verfügt die Anlage über 550 Meter Kailänge sowie bei Bedarf über SPMTs, sogenannte Selbstfahrer, für den Transport schwerer und sperriger Lasten. Bis 2025 soll die gezeitenfreie Anlage mittels einer Windkraftanlage mit elektrischem Strom versorgt werden.



Chefin Andrea Felbermayr freut sich über die hervorragende Zusammenarbeit zwischen den Joint Venture-Partnern und verkündete "Big Felb" als Taufname für den Krangiganten.



"Das Joint Venture mit PSA ermöglicht uns die konsequente Fortführung unseres Konzeptes der drei Verkehrswege in Richtung Nordseehäfen."

Ing. Mag. Peter Stöttinger, Geschäftsführer Felbermayr Transport- und Hebetechnik



Felbermayr Geschäfstführerin Andrea Felbermayr mit Heiko Brückner (CEO Haeger & Schmidt Logistics) sowie Per Nyström (CFO Haeger & Schmidt Logistics).



Dennis Verbeeck (General Manager PSA Breakbulk), Cameron Thorpe (CEO PSA Belgium), Tom Hautekiet (CCO Port of Antwerp-Bruges).

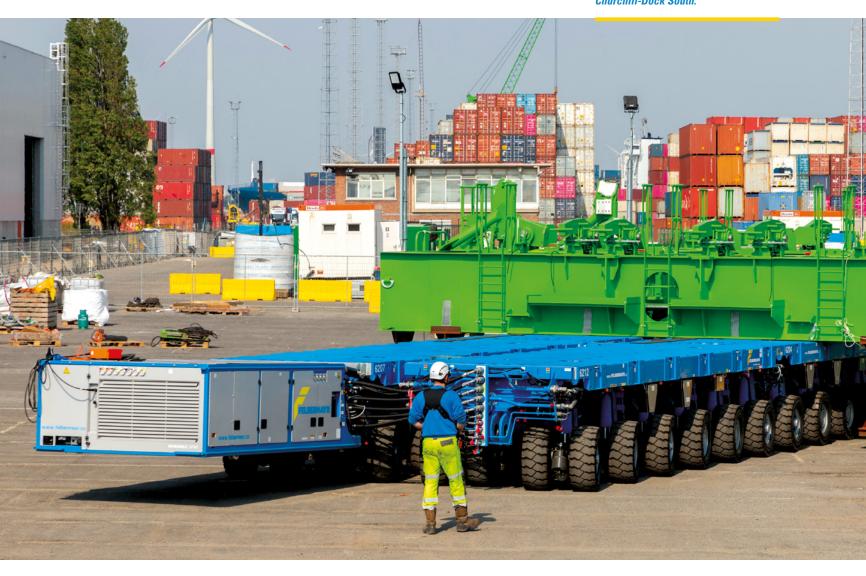


Vincent Ng (CEO Enterprise Growth & Chief Financial Officer PSA BDP) im Gespräch mit Ing. Mag. Peter Stöttinger von der Felbermayr Transport- und Hebetechnik.



#### **SCANNEN**

und Begeisterung für Joint Venture im Bewegtbild erleben.



# Erster Großauftrag im "Project Cargo Ecosystem"

Im Hafen von Antwerpen werden derzeit im Rahmen des Joint Ventures PSA Breakbulk Schwerlastteile auf Feederschiffe und Pontons umgeschlagen. Diese werden für den Transport von großen Windkraft-komponenten benötigt. Der schwerste Teil ist mit 386 Tonnen eine Konstruktion, um 45 Meter hohe Türme stehend transportieren zu können. Das Joint Venture wurde 2021 zwischen dem weltweit tätigen Terminalbetreiber PSA, Haeger & Schmidt Logistics sowie Felbermayr vereinbart.

Meter Hauptausleger, maximal 400 Tonnen Schwebeballast, 220 Tonnen Drehbühnenballast, 95 Tonnen Zentralballast: Der Raupenkran Liebherr LR 1750 im Rüstzustand SDB77 von Felbermayr ist ein Kraftpaket par excellence. Am 19. April wurde der Felbermayr-Gigant beim offiziellen Eröffnungsevent am Standort Churchill-Dock South im Hafen von Antwerpen erstmals präsentiert.

Der Raupenkran ist dort seit März im Einsatz. PSA Breakbulk hat vom belgischen Marine Engineering-Unternehmen DEME einen Auftrag für den Umschlag von rund 500 Komponenten bekommen. Innerhalb weniger Tage ist das 2017 gebaute, 225 Meter lange Schwerlastschiff "GPO Grace", das aus Dubai gekommen war, mit dem Raupenkran entladen worden. Aufgrund der Breite des Schiffes von 48 Metern hat der

Kran Ausladungen von bis zu 60 Metern erreicht

#### Hübe erfolgreich absolviert

"Das sind beeindruckende Hübe mit unserem Raupenkran", schildert Jos van der Sanden, Vertriebsleiter für den Bereich Engineered Solutions von Felbermayr in Krefeld. Die schwerste Konstruktion – "heavy feeder grillage" – mit 386 Tonnen Gewicht misst bei

FOTOS: MARKUS LACKNER (2), JAN KÜRNER

beeindruckenden Transportmaßen von 28 Metern Länge und 23 Metern Breite rund 4 Meter Höhe. "Das sind richtig große Teile, um den vertikalen Transport von bis zu 45 Meter hohen Türmen für Windräder zu ermöglichen. Sie sind so konstruiert, dass damit selbst hohe Wellengänge ausgeglichen werden können", erklärt van der Sanden. Alle Komponenten wiegen zusammen rund 3.000 Tonnen. Die 90 größten davon zwischen 20 und 386 Tonnen. Die Teile dienen im Wesentlichen als Schalen, Tragrahmen und Auflagekonstruktionen für den Schiffstransport von Offshore-Windkraftanlagen.

#### Team agiert flexibel

Der herausforderndere Job für das zehnköpfige Felbermayr-Team in Belgien ist das Beladen von drei Feederschiffen – das sind speziell gebaute Frachtschiffe – von DEME mit diesen Komponenten sowie von zwei Pontons unter US-Flagge. "Herausfordernd, weil wir hier insgesamt unter einem großen Zeitdruck stehen und je nach Situation sehr flexibel agieren müssen", schildert van der Sanden und setzt fort: "Wir haben den Raupenkran voll aufballastiert, sodass wir damit alle technischen Möglichkeiten ausschöpfen können. Wir arbeiten auf dem Kai noch mit einem zweiten Kran, haben also dort im Hafen Antwerpen innerhalb kurzer Zeit beste

Voraussetzungen für die großen Hübe

geschaffen. Wir können aber die

Hübe für das Beladen nicht

wirklich planen, weil wir

zum Beispiel keinen Einfluss darauf haben, wann diese Schiffe tatsächlich im Hafen einlaufen. Deshalb arbeiten wir, wenn nötig, im Schichtbetrieb, auch immer wieder in der Nacht."



"Die Hübe mit unserem Raupenkran sind beeindruckend."

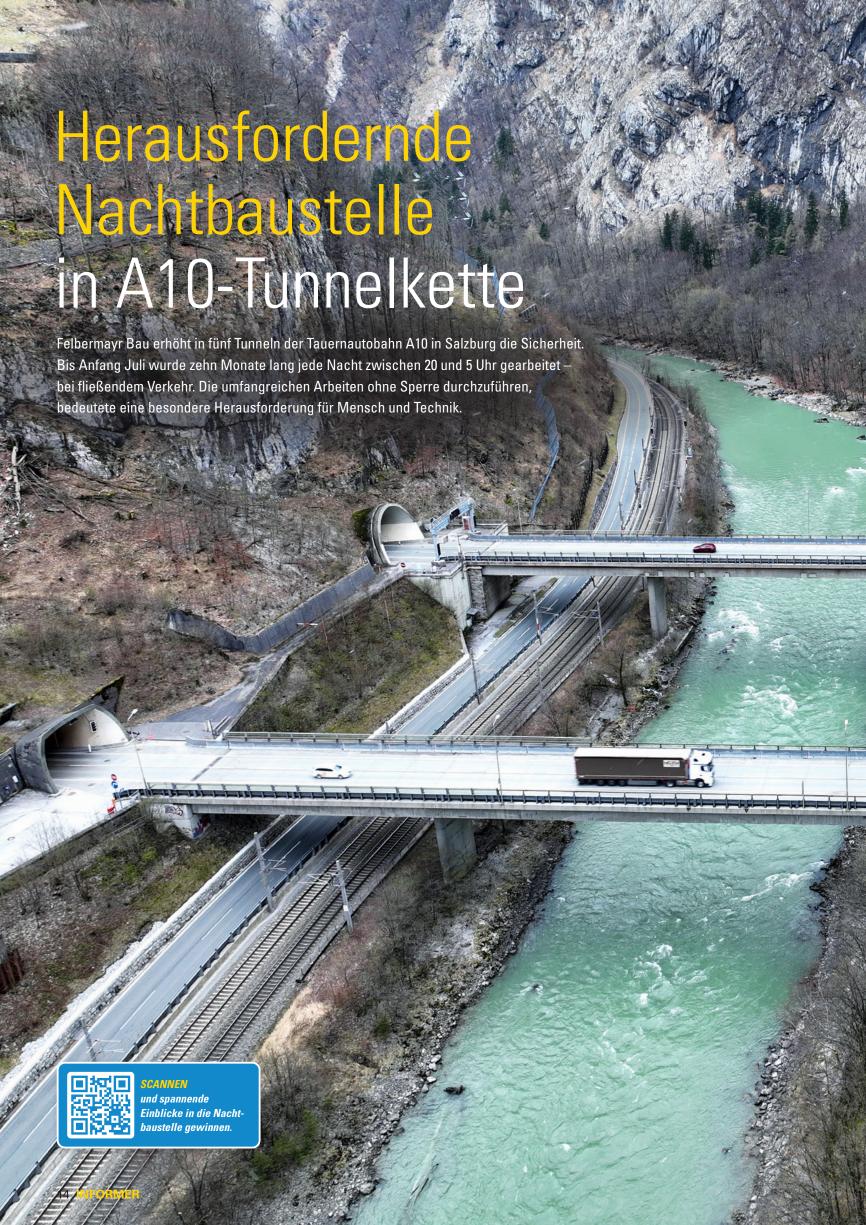
**Jos van der Sanden** Leitung Vertrieb Engineered Solutions

# 62 Windturbinen vor Massachusetts

Im Sommer wurden das präzise Beladen und Ausstatten der drei Feederschiffe und der beiden Pontons abgeschlossen. Diese integrierte Hightech-Lösung ermöglicht dann den Transport der Windturbinenkomponenten zu den speziellen Offshore-Installationsschiffen. DEME Offshore US wird damit den Transport und die Installation von 62 Offshore-Windturbinen für das Projekt "Vineyard Wind 1" vor der Küste von Massachusetts umsetzen.



Mit einer Traglast von maximal 750 Tonnen ist der Felbermayr-Raupenkran der stärkste "Hafenarbeiter" in Antwerpen. Als Gegengewicht werden dafür 715 Tonnen Ballast benötigt.







er Verkehr wurde auf je eine Fahrspur pro Richtung reduziert. Eine temporäre Baustelle Nacht für Nacht einzurichten und wieder abzubauen, ist mit erheblichem Mehraufwand verbunden. Das lässt sich gut an einem Beispiel ablesen: Auf dem insgesamt 13,2 Kilometer langen Autobahnabschnitt wurden um 20 Uhr 600 Leitkegel aufgestellt und um 5 Uhr früh wieder eingesammelt. Kein Gerät, Fahrzeug, Bagger, Material und keine Maschine verblieb auf der zweiten Spur. Tagsüber erinnerte nichts mehr an eine Baustelle. Das erforderte eine ausgeklügelte Planung, Umsetzung und Logistik.

#### Notruf-Nischen für mehr Tunnelsicherheit

Der Autobahnbetreiber Asfinag saniert zwischen Herbst 2022 und Juni 2025 die beiden längeren Tunnel Ofenauer und Hiefler mit insgesamt 3,4 Kilometern Länge sowie die Tunnelkette Werfen mit Brentenberg, Zetzenberg und Helbersberg. Im ersten Baulos wurden Arbeiten durchgeführt, die die Verkehrssicherheit erhöhen. Ein neues Gesetz schreibt beispielsweise Feuerlöschnischen und Notrufstellen in kürzeren Abständen vor. Diese Ausnehmungen wurden von den Spezialisten in die Betonmäntel der Röhren gefräst. "Wir adaptierten auch die sogenannten Querschläge, also Fluchtstollen zwischen den Röhren, brachten da-



"

"Ironischerweise war die Sicherheit für unsere Mitarbeiter bei diesem Projekt für mehr Tunnelsicherheit für uns die größte Herausforderung."

DI (FH) Thomas Wallenstorfer, Bauleiter

rin eine neue Spritzbetonauskleidung ein, erneuerten die Sohle, statteten diese mit einem rutschfesten Boden aus und weiteten Hohlraumverengungen auf, sodass auch dort alles dem Stand der Technik entspricht", informiert Felbermayr-Projektleiter Thomas Wallenstorfer. "In den Revisionsnischen reparierten wir versinterte Drainagen und versetzen Schächte."

#### Vorsicht im Tunnel

Vieles mag in all den Monaten bereits zur Routine geworden sein, doch die tägliche Herausforderung blieb. "Wir mussten extrem vorsichtig sein", betont der Projektleiter. "Wir konnten aufgrund des fließenden Verkehrs ohnehin keine größeren Maschinen in den Tunnels einsetzen. Wenn Bagger arbeiteten, wurde es wirklich eng, da rauschten die Lkw oft nur mit wenigen Zentimetern Abstand vorbei." In den Nachtstunden galt Tempo 60, allerdings hielten sich Autofahrer oft nicht daran. Zum Glück sind in den Nächten verhältnismäßig wenige Fahrzeuge unterwegs. Das ändert sich auf der beliebten Urlauberroute zu Ferienbeginn schlagartig, deshalb mussten diese Arbeiten Anfang Juli abgeschlossen sein.

#### Lärm ist allgegenwärtig

Zum Durchlaufbetrieb mit sieben Nächten die Woche nach Schichtplan kam für die rund 70 Felbermayr-Tiefbau-Mitarbeiter noch die Lärmbelastung. "Es ist sehr laut in den Tunnels, deswegen trug jeder einen exakt angepassten Gehörschutz", sagt Thomas Wallenstorfer. "In puncto Staubentwicklung haben wir aufgrund des fließenden Verkehrs seitens des Auftraggebers ohnehin sehr strenge Auflagen bekommen. Wir vermieden Staub weitestgehend, dafür wurden auf den Baggern Wasserdüsen montiert. In den Querschlägen haben wir mobile Absaugungen verwendet. Bei Bedarf liefen die großen Tunnellüfter auf Volllast."

# Hoch- und Spezialtiefbau auch während der Ferien im Einsatz

Auf der Baustelle wurde auch bei Tag gearbeitet. Der Felbermayr-Tiefbau führte auch Erd- und Straßenbau- sowie Kanal- und Drainagearbeiten durch. Der Hochbau errichtet bis September für die Steuerung der Sicherheitssysteme acht neue Betriebsgebäude und baut zwei bestehende um, weiters sieben neue Anlagen für den Gewässerschutz, drei Löschbehälter für die fünf Tunnel sowie Fundamente für Verkehrszeichenbrücken. Der Spezialtiefbau sichert im gebirgigen Gelände Wände, Hänge und Baugruben ab. Insgesamt zählt das Team beim A10-Projekt rund 100 Mitarbeiter.



Aufgrund einer neuen Gesetzgebung wurden Notruf- und Feuerlöschnischen in die bestehenden Tunnelwände gefräst.



Die Fluchtstollen wurden bewehrt und mit Spritzbeton ausgekleidet.



Ergänzend zu den Arbeiten unter Tage wurden auch Erd-, Spezialtiefbau- und Hochbauarbeiten durchgeführt. So zum Beispiel die Errichtung von acht neuen Betriebsgebäuden.



Zwei jeweils 180 Tonnen schwere und 38 Meter lange Großkomponenten transportierte die Felbermayr Transport- und Hebetechnik vom eigenen Hafengelände in Linz zur Borealis Agrolinz Melamine. Das Aufsetzen auf die Fundamente war eine noch größere Herausforderung. Die Spezialisten hatten an zwei Stellen nur wenige Millimeter Spielraum.







or zwei Jahren hatte das Felbermayr-Team begonnen, dieses Großprojekt in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber akribisch vorzubereiten. "Die Zusammenarbeit mit Borealis war von Anfang an perfekt", freut sich Projektleiter Berat Ibraimi. Die beiden Hydrolizer wurden am Donauhafen in Linz mit dem Hafenkran aus dem Frachtschiff entladen und auf den Felbermayr-Tieflader gehoben. Die Schlüsselstelle auf der Straße war eine Eisenbahnunterführung mit 4,66 Metern Durchfahrtshöhe. Doch bei einem rund 60 Meter langen Spezialtransport gelten bei einer Durchfahrt andere Gesetze. "Wir haben die gesamte Brücke und die Straßenbereiche zuvor in 3-D vermessen lassen", schildert er. "Mit diesen Daten und den Maßen unseres Tiefladers haben wir dann simulieren können, welche Maximalhöhe wir erreichen dürfen, um dort sicher durchfahren zu können."

#### 180 Tonnen auf 23 Achslinien verteilt

Die bei der Simulation ermittelten Maximalwerte - wie eine Gesamthöhe von 4,60 Metern für den Transport und eine Höhe von 3,60 Metern für den Hydrolizer - flossen dann im intensiven Austausch mit Borealis in die Detailkonstruktion und Fertigung ein. "Eine andere Variante, etwa mit einem Hub über die Brücke, haben wir somit von vorneherein ausschließen können", sagt Ibraimi. Bei den nächtlichen Transporten kam ein Felbermayr-Tieflader mit einer hydraulisch verstellbaren Plattformhöhe zum Einsatz. Die 180 Tonnen wurden auf 23 Achslinien verteilt. Die beiden Fahrten verliefen ohne jegliche Probleme. Die "Hürde" Unterführung wurde dank der präzisen Vorbereitung innerhalb von jeweils etwa 20 Minuten genommen.

# Horizontales Verschieben als zusätzliche Herausforderung

Der Full-Service endet bei Felbermayr aber nicht beim Transport, sondern reicht bis zur Fundamentstellung. Die Großkomponenten im Industrieareal des Auftraggebers zu entladen und auf Fundamente mit einer Oberkante von je 5,70 Metern zu stellen, war in diesem Auftrag die größere Herausforderung. Die engen Platzverhältnisse hatten den Einsatz von zwei Autokranen von vorneherein unmöglich gemacht. "Wir sind hier im Zusammenspiel mit unserer Tochterfirma Wimmer Maschinentransporte und unserer Heavylift-Handling-Abteilung zu einer sehr guten und sicheren Lösung gekommen", zeigt sich Ibraimi zufrieden. Das Felbermayr-Team plante mit einem

dort aufgebauten hydraulischen Hubgerüst einen senkrechten Hub vom Tieflader auf die Fundamente

Doch mit dem Heben des ersten Hydrolizers war es nicht getan, dieser musste noch um fünf Meter seitlich verschoben werden. Das bewerkstelligten die Techniker mit einer eigens gebauten Verschubbahn auf schweren Trägern. "Das horizontale Verschieben mit hydraulischen Zylindern war eine knappe Angelegenheit, wir hatten in der Breite nur 25 Millimeter Spielraum", schildert der Projektleiter. Doch millimetergenaues Arbeiten sei selbst bei derartigen Schwerlasten Standard, merkt er an. Nach der Demontage der Verschubbahn wurde der zweite Hydrolizer auf die Betonfundamente gehoben und fixiert, rund eine Woche nach dem ersten.



"Wenn jeder einzelne Mitarbeiter weiß, was zu tun ist, dann funktioniert das auch."

Berat Ibraimi, Projektleiter

# Präzise Planung ist das "Um und Auf"

Selbst wenn das gute Dutzend Beteiligte alle Herausforderungen gemeistert hat: "Das war auf keinen Fall Routine", betont Ibraimi. "Jedes Projekt in unserer Transport- und Hebetechnik hat seine Eigenheiten und muss für sich speziell betrachtet werden. Wichtig ist, dass es von Anfang an sehr genau geplant wird und wir es so sicher wie nur möglich umsetzen können."

Kommt bei der Umsetzung eines solch außergewöhnlichen Projektes manchmal auch ein wenig Nervosität auf? "Ja klar", räumt er ein. "Doch wenn man nach einer präzisen Planung die Checkliste durchgeht, alle Mitarbeiter genau Bescheid wissen und eingeschult sind, dann funktioniert das auch. Wir freuen uns natürlich, wenn – wie bei diesem Auftrag – alles geklappt und tadellos funktioniert hat. Da kann man nur froh sein, dass wir derartige Spezialisten im Team haben."

#### **SCHWERMONTAGE**



Die beiden Hydrolizer wurden per Binnenschiff im Felbermayr-Schwergutterminal Linz angeliefert. Der Umschlag auf Tieflader erfolgte mittels zweier Portalkrane.



Die Schlüsselstelle beim Transport war eine zu unterfahrende Brücke. Eine 3-D-Messung ergab nur wenige Zentimeter "Luft". Das hat sich auch in der Praxis bestätigt.



Der erste Hydrolizer wurde hydraulisch seitlich verschoben, um für den zweiten Platz zu machen.

# Großes Baufeld für Wohnprojekt vorbereitet

Auf einem Areal neben dem Welser Lokalbahnhof wird demnächst ein Wohnprojekt umgesetzt. Felbermayr Bau leistet dafür die umfangreichen Vorarbeiten. Im ersten Quartal 2023 wurden ein ehemaliges Baustoffzentrum inklusive zugehöriger Außenanlagen abgebrochen sowie angefallene Baurestmassen recycelt. Aktuell läuft der Voraushub für die Baugrube.

or dem maschinellen Abbruch mussten wir das Gebäude entkernen, Schad- und Störstoffe wie Dämmstoffe, asbesthaltige Materialien, Rigips-Zwischenwände, Bodenbeläge und Fenster aufwendig händisch entfernen und fachgerecht entsorgen. Das allein hat mit 15 Mitarbeitern vier Wochen gedauert", schildert Felbermayr-Polier Mahir Kalok. Erst dann hätten die Bagger auffahren können. Der Gebäudekomplex im Welser Stadtzentrum umfasste rund 35.000 Kubikmeter umbauten Raum. Bis zu vier große Abbruchbagger standen dann zwei Monate lang im Einsatz, darunter ein 60-Tonnen-Kraftpaket. Auch ein 200 Meter langes Anschlussgleis und 9.000 Quadratmeter Asphaltfläche wurden entfernt.

#### 11.000 Tonnen Beton recycelt

Ressourcenschonende Kreislaufwirtschaft hat bei Felbermayr immer schon einen hohen Stellenwert. Die auf dem Abbruchgelände angefallenen 11.000 Tonnen Beton wurden mittels mobiler Brechanlage an Ort und Stelle recycelt, 3.000 Tonnen Asphalt abgefräst und ebenfalls wiederverwertet. 1.000 Tonnen mineralischer Bauschutt wurden im eigenen Deponiepark Wels -Nord aufbereitet.



Sortenreines Trennen und das Aufbereiten recycelbarer Stoffe hat beim Rückbau hohe Priorität.

#### Sensible Erdarbeiten

Die Erdarbeiten in einem Umfang von etwa 32.000 Kubikmeter dauern noch etwa immer wieder auf archäologische Funde. Die römische Siedlung am linken Traunufer entstand vermutlich in der zweiten Hälfte des ersten Jahrhunderts.

#### Mehr als 200 Wohnungen

Auf einer Nutzfläche von 16.000 Quadratmetern wird die "Gemeinnützige Welser Heimstättengenossenschaft" eine große Wohnanlage errichten. Das Siegerprojekt sieht am ehemaligen Gewerbeareal einen Eckbau mit mehr als 200 Wohnungen, einem Nahversorger und Dienstleistungsbetrieben im Erdgeschoss vor. Das Projekt soll ein Vorzeigebeispiel für zeitgemäße Nachverdichtung im innerstädtischen Bereich sein. Auf der einst vollständig versiegelten Fläche wird es künftig grüne Pufferzonen zwischen privaten und halböffentlichen Bereichen geben, Flachdächer werden begrünt.





# 800-Tonnen-Raupenkran hebt Brücke ein

40 Tonnen bei 112 Meter Ausladung am Haken schwebend: Das ist selbst für den starken Raupenkran Liebherr LR 1800-1.0 das Maximum. Felbermayr entfernte damit in Tirol die alte Zollhausbrücke über den Inn und setzte drei neue, bis zu 46,5 Meter lange Segmente ein – bei wenig Platz unmittelbar neben einer Landesstraße.

s war eine Herausforderung, dass wir direkt neben einer stark befahrenen Landesstraße einen solch großen Kran, der 800 Tonnen bei 10 Metern Ausladung schafft, aufbauten", schildert Felbermayr-Projektleiter Michael Lehner. "Da mussten wir die 55 Lkw-Transporte, mit denen die Kranteile angeliefert und aufgebaut wurden, anders disponieren, um den fließenden Verkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen." Um zwei der sechs Hübe aufgrund der extremen Ausladung von 112 Metern überhaupt durchführen zu können, war wegen der sehr knappen Platzverhältnisse einer der beiden Fahrstreifen für die drei Arbeitswochen gesperrt worden.

#### Sechs Hübe in vier Nächten

Für die Hübe in den Abend- und Nachtstunden war eine Sperre der Landesstraße unumgänglich. Gleich zum Auftakt erschwerte starker Wind die Kranarbeiten, sodass anstatt des geplanten Aushebens aller drei alten Brückenteile in der ersten Arbeitsnacht nur einer ausgehoben werden konnte. "Dieser Hub hatte etwas länger als geplant gedauert, weil es aufgrund der Wetterbedingungen sehr rutschig war. Daraus resultierten für die Sicherheit der Monteure spezielle Maßnahmen. Es gibt bei größeren Projekten immer wieder mal Unwägbarkeiten, die plötzlich auftauchen, mit denen können wir aber gut umgehen", sagt Lehner. In der zweiten und dritten Nacht sei jeweils ein alter Brückenteil herausgehoben und ein neuer hineingehoben worden. In der vierten Nacht sei schließlich der dritte neue Brückenteil auf die Fundamente gesetzt worden.



"Wind und Wetter erschwerten den Auftrag sehr, doch dank einem tollen Team, das auch auf schwierige Einsätze vorbereitet ist, gelang das Abtragen des alten und Einheben des neuen Brückentragwerks."

Mag. Michael Lehner, Projektleiter

#### Zwei Kilometer mit Selbstfahrer

Die Radfahrer- und Fußgängerbrücke überspannt auf 124 Metern den Inn zwischen Erl im Bezirk Kufstein und Oberaudorf in Bayern. Die drei großen Stahl-Holz-Segmente waren vom Auftraggeber Raffl Stahlbau auf einem gut zwei Kilometer entfernten Platz gegenüber der Zimmerei Schwaighofer vormontiert worden. Die Brückenteile in Längen von bis zu 46,5 Metern, einer Breite von 6,15 Metern und einer Transporthöhe von 6,30 Metern wurden mittels ferngesteuertem und selbstfahrendem Goldhofer PST zum Raupenkran transportiert. "Dabei handelt es sich um ein Ladeflächenmodul mit zehn Pendelachsen und angebauter Motoreinheit", erklärt Michael Lehner. Alle Arbeitsabläufe waren genau getimt worden. "Wir hatten

die drei alten Brückenteile jeweils ab 17:00 Uhr angehängt. Der Transport der neuen Brückenteile hatte dann jeweils ab 19:30 Uhr stattfinden können."

#### 55 Transporte für Raupenkran

An den 55 Lkw-Transporten für den Raupenkran lässt sich die Dimension eines solchen Projektes gut ablesen. Je eine Woche war für den Auf- und den Abbau nötig. "Der Raupenkran mit dem 120-Meter-Hauptausleger wog in dieser Konfiguration rund 900 Tonnen. Das Ballastgewicht betrug 580 Tonnen, das waren 58 Gewichte zu je 10 Tonnen. Je zwei kamen auf einen Auflieger mit Zugmaschine, das machte also schon mehr als die Hälfte aller Fahrten aus. Für den sogenannten Derrickausleger und das Grundgerät brauchte es jeweils vier Transporte. Dazu kamen noch das Zubehör für den Ballast und die Bühne sowie der Zusatz- und Schwebeballast. Der 120 Meter lange Hauptausleger des Krans wurde in zwölf Meter langen Gittermasten, teils ineinandergeschoben, transportiert. So läpperte sich das auf 55 Transporte zusammen."

#### Brücke ist wichtige Verbindung

Der Innsteg zwischen Erl und Oberaudorf ist für die lokale Bevölkerung eine wichtige Alltagsverbindung im Rad- und Fußgängerverkehr. Die hölzerne Brücke war im August 2021 wegen massiver Schäden gesperrt worden, anfangs wurde auch eine Sanierung angedacht. Ende 2021 fiel die Entscheidung für den Neubau einer Stahl-Holz-Konstruktion. Die neue Brücke ist ebenso überdacht wie die alte und wurde im Juni 2023 freigegeben.









ie Strecke von der temporären Baubetriebsfläche südlich und oberhalb von Innsbruck bis zu den Montagekavernen ist zwar nur knappe sechs Kilometer lang, hat es aber in sich. Sie verläuft zur Gänze in Tunnels, drei Kilometer davon weisen bis zu zwölf Prozent Gefälle auf, zudem sind die Fahrbahnen im Berg nass und erschweren somit die Traktion.

#### **Bremsleistung am Limit**

"Für diese Transporte haben wir die Selbstfahrer SPMT von Scheuerle mit sechs, zehn oder zwölf Achsen eingesetzt, zwölf waren es bei den größten Stückgewichten von jeweils 270 Tonnen für die beiden Antriebe mit 7,8 Metern Durchmesser", informiert Projektleiter Markus Meusburger, Abteilungsleiter der Felbermayr Transport- und Hebetechnik in Lauterach. Diese Antriebe seien auf der Betriebsfläche vormontiert worden. "Bei einem Gesamtgewicht von beinahe 300 Tonnen und dem starken Gefälle sind wir rechnerisch in den Grenzbereich der Bremsen gekommen. Um diese Transporte in jedem Fall sicher durchführen zu können, haben wir eine vierachsige Schwerlastzugmaschine als extra Bremsfahrzeug eingesetzt. Für die ersten drei Kilometer mit dem starken Gefälle haben wir etwa drei Stunden benötigt, für die gesamte Strecke fünf."

#### **Exakt manövriert**

Bei den rund 30 Transporten pro Tunnelbohrmaschine mussten auch enge Abzweigungen passiert werden. "Dort war zentimetergenaues Manövrieren notwendig, das war wohl die größte Herausforderung", schildert Meusburger. Einige Komponenten der Tunnelbohrmaschinen waren zwar weniger schwer, aber sperrig. "Teile des sogenannten Nachläufers waren 15 Meter lang, vier Meter breit und vier Meter hoch. Weil es da zur Tunneldecke hin sehr eng geworden war, hat ein Mitarbeiter fünf Stunden auf der Ladung sitzend verbracht, um seinen Kollegen, der den Selbstfahrer gesteuert hat, genau einweisen zu können." Zu diesen Spezialtransporten kämen noch unzählige Fahrten für Kleinteile und Montagematerial in kleineren Fahrzeugen hinzu.

#### 1.000 Tonnen Hubkraft

In den großen Montagekavernen wurden die Teile mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst des Felbermayr-Tochterunternehmens Wimmer Maschinentransporte abgeladen und in die Montagepositionen gedreht.



"Es war einfach großartig, bei diesem Projekt dabei zu sein und live mitzuerleben, in welchen Dimensionen da gearbeitet wird."

Markus Meusburger, Projektleiter

Dort wurden dann die Einzelteile nach und nach zu einem großen Ganzen zusammengefügt. Dazu gehörte auch der 250 Tonnen schwere Bohrkopf mit 10,7 Metern Durchmesser. Jede der beiden identen Tunnelbohrmaschinen wiegt inklusive Nachläufer – der unter anderem die gesamte Infrastruktur wie den Transport von Abbruchmaterial, Trafos, Elektrik,

Wasserleitungen, Druckluft, Ausbaumaterial beinhaltet – kaum vorstellbare 2.000 Tonnen. Diese technisch anspruchsvollen Montagen wurden durch den Felbermayr-Bereich Engineered Solutions geplant und umgesetzt.

## Straßentransporte sind logistische Schwerarbeit

Felbermayr hatte auch den Zuschlag für die Anlieferung bekommen. "Vom Hersteller Herrenknecht in Schwanau in Baden-Württemberg waren allein für eine Tunnelbohrmaschine 97 Straßentransporte erforderlich, weitere 30 für den in der Slowakei produzierten Nachläufer", sagt Meusburger. "Das war also ein sehr umfangreiches Unterfangen." Ebenso wurde der gesamte Umschlag der Teile auf der Baubetriebsfläche mit Schwerlastkranen in unterschiedlichen Größen durchgeführt, koordiniert von der Felbermayr Transport- und Hebetechnik in Wörgl. Eingesetzt wurden auch Stapler und Arbeitsbühnen. Ende Mai wurde das Projekt seitens Felbermayr mit dem Transport von zwei Lokomotiven beendet. Die rund 40 Tonnen schweren Lokomotiven wurden mittels SPMT von der Baustelleneinrichtungsfläche zum unter Tage gelegenen Umschlagplatz transportiert und gewährleisten den Materialnachschub für die Tunnelbohrmaschine.

#### Zweites Projekt am Brenner

Man habe das Großprojekt schon jahrelang vorbereitet, blickt Meusburger zurück. "Wir haben Streckenstudien erstellt, zahlreiche Transportrouten eruiert und das Projekt mit dem Auftraggeber erfreulicherweise Ende 2022 fixieren können." Für das Felbermayr-Team war es übrigens nicht der erste Einsatz beim Brenner Basistunnel: "Wir haben bereits 2015 eine kleinere Tunnelbohrmaschine für den Erkundungsstollen angeliefert und in die Kaverne transportiert."



Die beiden Antriebe brachten 270 Tonnen auf die Waage. Somit waren sie bei einem Durchmesser von 7,8 Metern die schwersten zu transportierenden Teile.

#### Projekt der Superlative

Der Bau des Brenner-Basistunnels (Italienisch: Galleria di Base del Brennero) ist ein Projekt gigantischer Dimensionen. Von den Portalen Innsbruck bis Franzensfeste in Südtirol ist der Tunnel 55 Kilometer lang. Verbunden mit der 1994 fertiggestellten Umfahrung Innsbruck vom Portal Tulfes weg ergibt sich eine Gesamtlänge von 64 Kilometern.

Das gesamte Tunnelsystem inklusive Erkundungs-, Zufahrts- und Rettungsstollen ist 230 Kilometer lang. 21,5 Millionen Kubikmeter Gestein werden ausgebrochen, zu je 50 Prozent durch Sprengungen beziehungsweise Tunnelbohrmaschinen.

Das sprengt beinahe jede Vorstellung und ergäbe rechnerisch einen Würfel mit 280 Metern Kantenlänge – oder auf einer zehn Meter breiten Straße vier Meter hoch aufgeschüttet mehr als 540 Kilometer – das entspricht etwa der Strecke von Innsbruck nach Frankfurt oder Turin.

Die zwei 8,1 Meter breiten Röhren verlaufen in einem Abstand zwischen 40 und 70 Metern. Alle 333 Meter verbindet ein sogenannter Querschlag die beiden Röhren, diese dienen bei Notfällen als Fluchtweg. Zudem werden drei unterirdische Nothaltestellen (Innsbruck, St. Jodok, Trens) errichtet. Somit entspricht das Konzept höchsten Sicherheitsstandards.

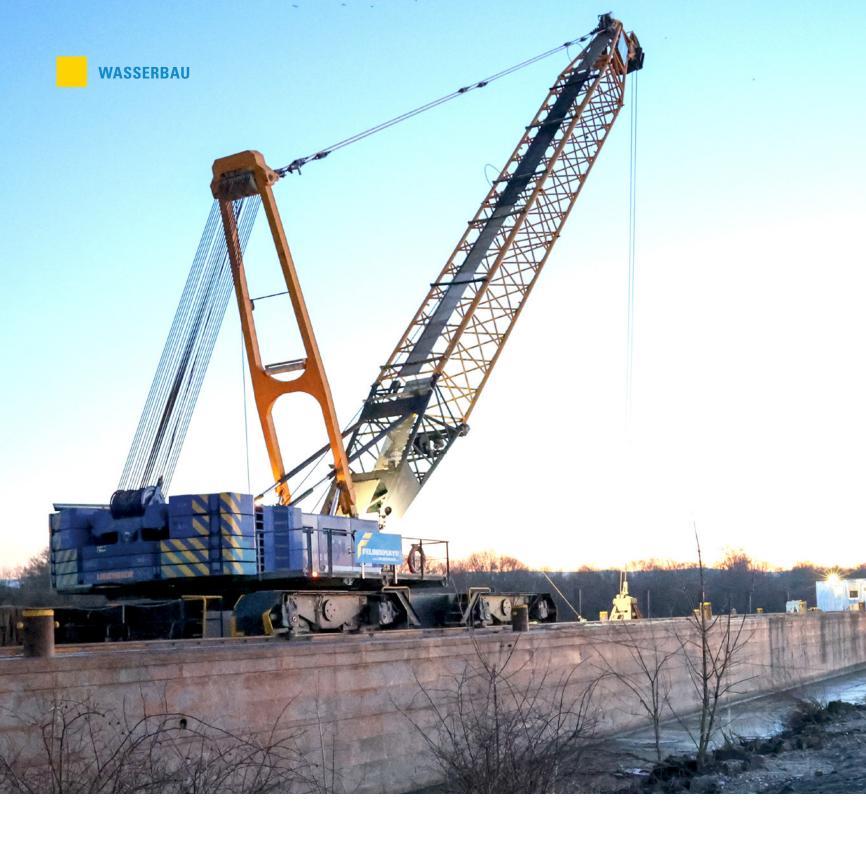
Die Scheitelhöhe des Tunnels liegt auf 790 Metern Meereshöhe, 580 Meter tiefer als der Brennerpass (1.370 Meter). Die maximale Gebirgsüberlagerung beträgt 1.720 Meter.

Güterverkehr und Personenverkehr werden mit bis zu 120 beziehungsweise 250 Kilometern pro Stunde durch den Tunnel fahren. Nach einer umfassenden Analyse werden von der BBT SE die Gesamtprojektkosten für den Brenner Basistunnel auf rund 10,5 Milliarden Euro geschätzt. Die Inbetriebnahme war einst für 2028 vorgesehen, im Mai 2021 kündigte die Brennerbasistunnelgesellschaft BBT SE 2032 als realistischen Termin an.









eit 2021 arbeiten Domarin und Felbermayr-Wasserbau am Donau-Ausbau zwischen Straubing und Bogen. Bis Mai werden bei diesem zweijährigen und bislang größten Projekt vom Felbermayr-Wasserbau die Fahrrinne im freifließenden Bereich der Donau sowie im Schleusenkanal eingetieft.

"Wir liegen zeitlich im Plan", stellt Bereichsleiter Jörg Hesselink von Domarin zufrieden fest. Das Projekt mit zwei Baulosen ist komplex: "Wir führen hier Arbeiten in einer großen Vielfalt aus, in dieser Kombination hatten wir das jedoch noch nie", beschreibt er. 150.000 Kubikmeter Material fallen bei der Fahrrinneneintiefung an. Damit werden ökologische Ausgleichsmaßnahmen geschaffen.

#### Bauarbeiten für Natur und Schifffahrt

Neben den Arbeiten an der Donau-Flusssohle werden viele Erdarbeiten außerhalb der Fahrrinne im Uferbereich durchgeführt: Für den Hochwasserschutz werden verlandete Nebengerinne geöffnet und zusätzliche Retentionsflächen geschaffen sowie Böschungen und als Kolke bezeichnete Auswaschungen mit 85.000 Tonnen Wasserbausteinen gesichert. Für den Naturschutz werden drei Kiesinseln geschüttet, Ufer rückgebaut, der Altarm Straubing als Habitat aufgewertet, ökologische Gestaltungselemente wie Wurzelstöcke und Holzpfähle als Wellenschlagschutz platziert und sogenannte Raubäume verankert. Durch diese ins Wasser gefällten Bäume entstehen Totholzstrukturen – damit wird der "Lebensraum Ufer" ökologisch verbessert. Die naturnahe Strukturvielfalt ist für viele Fischarten und andere Wasserlebewesen ein Paradies und eine willkommene Kinderstube. Aktuell wird vom Felbermayr-Wasserbau die Fahrrinne auf Höhe des Hafens Sand durch Nassbaggerung um mindestens 20 Zentimeter eingetieft. Domarin setzt vor allem den Wasser- und den Erdbau im Uferbereich um. Felbermayr arbeitet mit der in Vilshofen ansässigen Unternehmensgruppe seit vielen Jahren erfolgreich zusammen und hat sie im März 2023 zu 100 % übernommen. "Das bringt beiden Seiten Vorteile und vor allem eine höhere Schlagkraft am Markt - das aktuelle Großprojekt ist ein gutes Beispiel dafür," berichtet Bereichsleiter Hans Wolfsteiner von Felbermayr Wasserbau. Man agiere auf der Baustelle je nach Wasserstand, informiert Wolfsteiner weiter:

Aufgrund der gigantischen Dimensionen des Projektes kam der Felbermayr-Mehrzweckleichter mit Seilbagger zum Einsatz. Der Greifer fasst sieben Kubikmeter.



Domarin und Felbermayr Wasserbau: Bagger-Duett zur Verbesserung der Donau-Schifffahrt.

# Wasserbau für mehr Wirtschaftlichkeit

Ein vorrangiges Ziel des Donau-Ausbaues ist es, die Engstelle von Vilshofen bis Straubing selbst bei längerem Niedrigwasser durchgehend zu gewährleisten und so die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsträgers Donau zu erhöhen. Auf dem ersten 9,7 Kilometer langen Abschnitt zwischen Straubing und Bogen wird die Befahrbarkeit von 1,6 Meter Abladetiefe bei Regulierungsniedrigwasser (RNW) auf 1,8 Meter erhöht. Für ein Europa-Typ-II-Schiff bedeutet das auf Basis RNW eine Kapazitätserhöhung von 10 Prozent oder etwa 140 Tonnen Fracht mehr pro Fahrt. Die Schiffe transportieren von den Häfen Rotterdam, Antwerpen oder Amsterdam und aus den Häfen der unteren und mittleren Donau kommend vor allem Düngemittel, Tierfutter, Erz, Kohle und anderes Massengut. RNW ist jener Wasserstand, der im langjährigen Vergleichszeitraum an durchschnittlich 94 Prozent der Tage eines Jahres (343 Tage) an einem Donaupegel erreicht oder überschritten wird.

Auftraggeber für das Großprojekt ist die Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft (WIGES), deren Eigentümer seit Februar 2020 der Freistaat Bayern ist. Die Maßnahmen zum Donau-Ausbau und zum Schutz vor einem 100-jährigen Hochwasser werden wegen ihrer gegenseitigen Beeinflussung zusammen behandelt. Das wasserbauliche Projekt für die 69 Flusskilometer von Straubing bis Vilshofen kostet inklusive Hochwasserschutz und ökologischen Ausgleichsmaßnahmen 1,43 Milliarden Euro und ist damit eines der größten dieser Art in Deutschland. "Durch die Optimierung des Bauablaufs mittels halbseitigen Arbeitens in der Fahrrinne kann der Schiffsverkehr größtenteils aufrechterhalten bleiben", fügt Wolfsteiner hinzu und erwähnt damit eine Maßnahme, die der Schifffahrt kostenintensive Stehtage erspart. Der gesamte Wasserbau ist einer der international bedeutendsten Bereiche des Felbermayr-Geschäftsfelds Bau. Zu den 140 schwimmenden Geräten zählen unter anderem Schubschiffe, Klappschuten, Stelzenpontons, Langstielbagger und Motorschiffe. Damit können nahezu alle europäischen Binnengewässer bearbeitet werden. Auf der Donau sind unter anderem das Schwerlastschiff "Horst Felix", das Kranschiff F 131 sowie Arbeitsdeckleichter und Baggerpontons mit Motorschiffen im Einsatz.



"Bei guter Wasserführung arbeiten wir vorwiegend am Wasser, bei niedriger eher im Uferbereich. Die Herausforderung beim Bauablauf ist das jeweilige Reagieren auf den Wasserstand, insbesondere der Antransport von Geräten. Am Land ist beispielsweise ein Bagger schnell verfügbar, am Wasser dauert das mitunter mehrere Tage, weil die Geräte oft auch woanders gebunden sind." Jedenfalls müsse man im Wasserbau immer genau abwägen und langfristig planen, lässt Wolfsteiner wissen. Niedrige Temperaturen, eiskalter Wind und schlechtes Wetter können den im Schnitt 20 Spezialisten vor Ort kaum etwas anhaben. "Die Schiffsführer und Baggerführer arbeiten in Kabinen, Matrosen auch nur zeitweilig draußen", sagt Hesselink der auch die Gesamtleitung des Großprojektes inne hat.

Mittels Ufervorschüttungen wird die Fahrrinne eingeengt. Dadurch nimmt die Strömung im Fluss zu, wodurch eine natürliche Eintiefung der Fahrrinne bewirkt wird. Weiters entstehen dadurch im sogenannten Hinterrinnerbereich ökologisch wertvolle Habitate.





# Felbermayr übernimmt bulgarischen Kranvermieter

Mit Wirkung vom 31. Mai hat Felbermayr den bulgarischen Kranvermieter Maritza übernommen. Dadurch wird Felbermayr seine Position in Südosteuropa weiter stärken und parallel dazu auch in Bulgarien mit der Vermietung von Arbeitsbühnen starten.

n der Kran- und Bühnenvermietung ist Felbermayr aktuell mit rund 600 Mobilund Raupenkranen sowie 4.000 Arbeitsbühnen und Staplern in Europa bestens etabliert. Mit der Kranvermietung ist das österreichische Familienunternehmen bereits seit 2007 in Bulgarien tätig. "Wir haben diese Tochtergesellschaft damals gemeinsam mit einer weiteren in Rumänien gestartet", berichtet CEO Horst



Maritza verfügt über Krane mit Traglasten bis 160 Tonnen.

Holding und ergänzt, dass sich die beiden Landesgesellschaften sehr gut entwickelt haben. In Bulgarien sei das nicht zuletzt durch das Engagement von Valentin Radev gewährleistet gewesen. Dieser wird in Kürze in Pension gehen. Seine Agenden werden die beiden Maritza Geschäftsführer Yordan Georgiev und Angel Yankov übernehmen.

#### Bühnenverleih ə ergänzt Kranvermietung

"Durch die Übernahme des Kranvermieters Maritza haben wir jetzt die Möglichkeit, unsere Marktposition in Bulgarien weiter zu stärken, wobei ein weiteres Ziel ist, im Zuge der Erweiterung auch unser Geschäftsfeld Bühnenvermietung in Bulgarien zu etablieren", sagt dazu der bei Felbermayr Transport- und Hebetechnik verantwortliche Geschäftsführer Peter Stöttinger.

Die Kranvermietung Maritza besteht derzeit aus den Firmen Maritza Manpower OOD und Maritza Avtokranove OOD und ist operativ mit 21 Mitarbeitern in Plovdiv

tätig. Die in Zentralbulgarien gelegene Stadt gehört mit rund 350.000 Einwohnern zu den wichtigsten Industriezentren Südosteuropas. Der Maritza-Fuhrpark besteht aktuell aus sechs Kranen mit Traglasten von 40 bis 160 Tonnen. Damit werden die Firmen auch weiterhin unter dem Namen Maritza tätig sein.

#### **Neuer Standort in Plovdiv**

Derzeit betreibt Felbermayr seine Bulgarien-Aktivitäten vom rund 90 Kilometer südöstlich von Plovdiv gelegenen Standort in Haskovo aus. "Mit dem pensionsbedingten Ausscheiden unseres langjährigen Bereichsleiters Valentin Radev werden wir die bestehende Niederlassung zur Maritza-Gruppe nach Plovdiv verlegen", berichtet Stöttinger und ist aufgrund von Gesprächen zuversichtlich, dass auch die 18 Felbermayr-Mitarbeiter aus Haskovo die Übersiedelung mittragen und dem Unternehmen treu bleiben. Somit ist Felbermayr dann mit rund einem Dutzend Kranen mit Traglasten von bis zu 250 Tonnen und 41 Mitarbeitern in der zweitgrößten Stadt Bulgariens tätig.

# Dorn Lift und Felbermayr gehen gemeinsame Wege

Im Mai hat die Felbermayr Holding den Vorarlberger Qualitätsanbieter von Arbeitsbühnen übernommen. Daraus resultiert Anfang kommenden Jahres eine operative Eingliederung der Dorn Lift-Arbeitsbühnenvermietung am Standort Lauterach, in jene von Felbermayr. Der Handel von Arbeitsbühnen bleibt weiterhin in den Händen der Unternehmerfamilie Dorn und wird auch unter dem Namen Dorn Lift fortgeführt.

m Synergien und Marktpotenziale besser nutzen zu können, haben wir uns der Felbermayr Holding angeschlossen", argumentiert Evelyn Dorn. Diese leitet das mittelständische Familienunternehmen zusammen mit ihrem Mann Alexander Dorn. Gemeinsam sind sie der Ansicht, dass sich aus dem Zusammenschluss Vorteile im Sinne von Entwicklungsmöglichkeiten und Wissensaustausch ergeben werden.

Für Horst Felbermay, Felbermayr CEO der Felbermayr Holding, hat die Übernahme ebenso einen hohen Stellenwert: "Durch die Übernahme können wir unser Auftragsvolumen in der Arbeitsbühnenvermietung im Westen Österreichs mehr als verdoppeln." Vielversprechend sei für Felbermayr auch der Handel mit Arbeitsbühnen, welcher unter dem Dach der Felbermayr Holding auch weiterhin mit der Firmierung Dorn Lift GmbH betrieben wird.



V. I. n. r.: DI Horst und Andrea Felbermayr gemeinsam mit Geschäftsführer Alexander Dorn, Sohn Kilian Dorn und Geschäftsführerin Evelyn Dorn.

#### Handel von Arbeitsbühnen

Dorn Lift und die Felbermayr Transportund Hebetechnik arbeiteten schon vor der Übernahme gut zusammen und stehen seit Jahren über die Arbeitsbühnenvermietung hinaus in einer erfolgreichen Geschäftsbeziehung: "Wir sind Generalimporteur von Hinowa-Raupenarbeitsbühnen für Österreich und Deutschland sowie für Multitel-Arbeitsbühnen in Österreich und können als solcher Felbermayr auch zu unseren Kunden zählen", merkt dazu Alexander Dorn an und fügt hinzu, dass auch der technische Service dieser Marken weiterhin durch die Firma Dorn Lift garantiert werde. Von der Vielzahl an Felbermayr-Standorten mit Werkstätten wer-

ARBEITSBUHNEN ZUM MIETEN

Dorn Lift ist seit 50 Jahren im Vertrieb von Arbeitsbühnen tätig.

den die Kunden im Sinne eines dichteren Servicenetzes profitieren.

#### Mitarbeiter bringen Erfolg

Die Belegschaft hat bei Felbermayr und Dorn Lift einen gleichermaßen hohen Stellenwert. Von den insgesamt 24 Dorn Lift-Mitarbeitern werden jene des Bereiches Verleih in die Felbermayr-Arbeitsbühnenvermietung am Standort Lauterach übernommen. Jene des Bühnenvertriebs verbleiben in der Firma Dorn Lift. "Die Kompetenz und das Fachwissen unserer Beleaschaft sind Trümpfe, auf die wir auch in Zukunft setzen werden. Deshalb werden wir sie auch weiterhin fachlich top ausbilden und zudem voneinander lernen. In Zukunft können wir nämlich auch die Weiterbildungs- und Entwicklungsmöglichkeiten in der Felbermayr-Gruppe nützen", erklärt Evelyn Dorn. Davon profitieren auch neue Mitarbeiter, denn für engagierte Mitarbeiter stünden sowohl bei Felbermayr als auch bei Dorn Lift die Türen offen, lässt die Geschäftsleitung wissen.

# Angeheuert Neue leitende Mitarbeiter bei Felbermayr

Mit aktuell europaweit rund 3.000 Mitarbeitern hat Felbermayr ebenso viele erfolgreiche Unterstützer, die jeden Tag aufs Neue die Leistungsfähigkeit des Unternehmens gewährleisten. Für die Besetzung vakant gewordener Positionen mit leitender Funktion konnten unter anderem folgende Mitarbeiter begeistert werden:



V. I. n. r.: Hans Peter Gessl, Bmstr. DI (FH) Andreas Pupeter, Marvin Henetmair

#### Bereichskaufmann Tiefbau Österreich, Umwelt und Ressourcen

Mit Hans Peter Gessl hat der Felbermayr-Bau mit Dezember des Vorjahres einen neuen Bereichskaufmann für Tiefbau Österreich sowie Umwelt und Ressourcen. Gessl startete seine Karriere mit einer kaufmännischen Lehre und blickt auf über 20 Jahre Erfahrung als Kaufmann mit Fachkompetenz im Einkauf zurück. Er war zuletzt in der Flachglasindustrie und in der Kommunaltechnik tätig.

Vor sechs Jahren wechselte Gessl als Einkäufer zu Felbermayr, wo er durch seine Zielstrebigkeit und Problemlösungskompetenz überzeugt. Das Ziel seiner Position als Bereichskaufmann bei Felbermayr sieht Gessl vorrangig in der weiteren Festigung seiner Verantwortungsbereiche. Somit gelte es die Chancen der Digitalisierung zu nützen, interne Prozesse den Erfordernissen anzupassen und die Wertschöpfung nachhaltig zu erhöhen.

Als Ausgleich startet der verheiratete 43-Jährige gerne seinen Grill und verbringt viel Zeit mit seiner Familie und Freunden im Garten.

#### Bereichsleiter Hoch-, Industrieund Kraftwerksbau

Eine langfristige Stärkung des Felbermayr-Bereiches Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau - als Generalunternehmer und im Bereich Sanierung – hat sich **Andreas Pupeter** zum Ziel gesetzt. Kurzfristig möchte Pupeter aber dem aktuell größten Thema, den Personalengpässen, entgegenwirken.

Bei Felbermayr angeheuert hat er mit Anfang April. Als neuer Leiter des Bereiches bringt Pupeter mit 19 Jahren Bauerfahrung optimale Voraussetzungen mit.

Zuletzt war der studierte Bauingenieur bei einem Hoch- und Tiefbauunternehmen als Gruppenleiter im Generalunternehmerbau mit Fokus auf Wohn- und Kommunalbauten tätig."

Privat ist der 39-Jährige häufig mit seiner Frau und seinen drei Kindern beim Skifahren anzutreffen. Im Sommer baggert er gerne. Da allerdings nicht auf der Baustelle, sondern beim Volleyball.

#### Bereichskaufmann Hoch-, Industrie-, Kraftwerks- und Wasserbau

Seit Dezember des vergangenen Jahres ist Marvin Henetmair neuer Bereichskaufmann für die Felbermayr-Bereiche Hoch-, Industrie-, Kraftwerks- und Wasserbau. Damit folgte er Rainer Traunwieser, der im Felbermayr-Baubetrieb zum kaufmännischen Geschäftsführer aufstieg.

Henetmair startete vor acht Jahren seine Tätigkeit bei Felbermayr mit einer Lehre als Baukaufmann und überzeugte schon damals mit rascher Auffassungsgabe, Kompetenz und Einsatzwillen. Für den heute 27-Jährigen sei es nach eigener Aussage eine große Freude, ein so erfolgreiches Team zu leiten. Zudem empfinde er es als große Wertschätzung, dass ihm bereits in jungen Jahren eine solch verantwortungsvolle Aufgabe anvertraut wurde.

Abgesehen von sportlichen Aktivitäten verbringt Henetmair in seiner Freizeit auch viel Zeit mit Motorsport.



#### **Head of IT**

Seine Karriere begann **Philipp Krenn** bei einem bekannten Textilproduzenten für Frottierwaren im Burgenland. Nach 14 Jahren wechselte er zu einem XXXL-Möbelhändler, wo er 10 Jahre lang den Aufbau des digitalen Bereichs unterstütze. Seit Mai ist er bei Felbermayr als Head of IT tätig.

Krenn hat es sich zum Ziel gesetzt, die IT als Partner im Unternehmen zu etablieren. So soll es gelingen, gemeinsame Ziele zu erreichen und den Erfolg des Unternehmens Felbermayr fortzusetzen. Mit rund 25 Jahren IT-Erfahrung in leitenden Funktionen und einem berufsbegleitenden Studium zum Wirtschaftsinformatiker bringt Krenn ideale Voraussetzungen als Head of IT bei Felbermayr mit.

Privat verbringt der verheiratete Vater zweier Kinder seine Zeit gerne mit der Familie. Entspannung findet er im Garten, beim Grillen und Brotbacken.



# **Besuch in Altenheim**

Ende April wurde mittels Mobilkran der Maibaum für das Altenheim Thalheim aufgestellt. Zu den Bewohnern gehört auch unser Schwerlastchauffeur der ersten Stunde Max.

Zahlreiche bereits pensionierte Felbermayr-Pioniere und aktive Mitarbeiter, die es noch werden wollen, nutzten die Gelegenheit und besuchten Max. Mit dabei war auch "seine" 800 Pferdestärken starke Schwerlastzugmaschine. Mit Baujahr 1992 ist die ÖAF bereits ebenso im wohlverdienten Ruhestand.



# 30 Jahre gut gelaufen

Nach dem Motto "have fun and run"
powerten sich heuer einige Hundert
Sportbegeisterte beim traditionellen
Welser Sportevent aus. Felbermayr war
bei der 30. Ausgabe wieder als Hauptsponsor dabei. Begeistert vom Event,
bei dem Spaß und Freude an der Bewegung
im Vordergrund standen, waren auch zahlreiche teilnehmende Felbermayr-Mitarbeiter. Allen voran Horst und Andrea Felbermayr. Für die Chefs war es eine Freude,
das Event zu unterstützen, denn es sei
einfach super und wichtig, möglichst viele
Menschen für Bewegung zu begeistern.





# Zweites Leben für Trucklegende

DI Horst Felbermayr mit den Machern der Titan-Sanierung (v. l. n. r.): Mijo Gagulic, Matthias Gruber, Manfred Burgstaller, Wolfgang Hundstorfer, Petar Gagulic, Franz Mai, Josef Kreuzmayr.

Der Tacho zeigt 707.136 Kilometer – jetzt strahlt die legendäre Schwerlastzugmaschine Baujahr 1982 wieder in schönstem Himmelblau. Bereits in den 90er-Jahren haben den heutigen CEO Horst Felbermayr mit diesem Kraftpaket Schwertransporte bis nach Usbekistan geführt. In den vergangenen vier Jahren hat das Team der Werkstätte in Wels die Schwerlastzugmaschine von Grund auf restauriert. Eine Meisterleistung.

an braucht dafür viel Zeit, Ausdauer und Liebe zum Detail", resümiert Felbermayr-Werkstättenleiter Josef Kreuzmayr. "Es gibt außer dem Motor und dem Rahmen keinen einzigen Teil, den wir nicht ausgetauscht oder bearbeitet und wieder montiert hätten." Zu beinahe jedem ließe sich eine kleine Geschichte erzählen.

#### Fahrersitz in Athen entdeckt

"Den neu eingebauten, originalen Fahrersitz zum Beispiel haben wir in Athen entdeckt." Freilich nicht vor Ort, sondern auf einer Versteigerungsplattform. "Mercedes hat die Teile gut dokumentiert, das war bei der Suche sehr hilfreich. Und es gibt auch spezielle Communitys dafür." So verbrachte Kreuzmayr immer wieder mal Abende damit, Lieferanten und Ersatzteile in ganz Europa online aufzustöbern. So manches, wie die makellose Auspuffverkleidung, entstand in der eigenen Werkstätte und sieht heute dem Vernehmen nach sogar besser aus als einst im Original – so ist

das, wenn Kompetenz und Leidenschaft aufeinandertreffen.

Ein robustes Gerät, das am Ende der Einsatzzeit noch gar nicht so mitgenommen aussah. Doch nach dem Zerlegen bot sich

den Technikern ein anderes Bild. "Der Zahn der Zeit hatte gewaltig am Titan genagt", stellt der Werkstättenleiter fest. Nur gut, dass man anfangs nicht so genau wusste, auf welch großes Abenteuer man sich da eingelassen hatte.



Um aus einem "Kabelgestrüpp" wieder einen funktionierenden Kabelbaum zu machen, braucht es qualifizierte Techniker.

Ende der 90er-Jahre war der "Titan" ein verlässlicher Begleiter für den Transport von bis zu 50 Meter langen Industriekolonnen durch Turkmenistan. Als solchen nutzte ihn DI Horst Felbermayr auch als Aufhängevorrichtung seiner Hängematte.



#### 250 Tonnen im Schlepp

36 Dienstjahre hatte das Schwerlastfahrzeug 2018 am Buckel, einst als stärkstes seiner Klasse mit drei Achsen gekauft, ein paar Jahre später kam ein viertes hinzu. 250 Tonnen vermochte der V12-Diesel mit zwei Turboladern und 525 Pferdestärken im Schlepp zu bewegen. Quer durch Europa und sogar nach Asien verliefen Schwertransporte mit dem Kraftpaket, als der heutige CEO Horst Felbermayr Ende der 90er-Jahre ein Projekt für den Transport von Schwergutkomponenten für das Shurtan-Gasfeld leitete. Die Route führte über 2.000 Kilometer von Turkmenistan nach Usbekistan. Zwischenzeitlich wurde der "Titan" immer wieder mit Sattelauflieger auf Baustellen eingesetzt.

#### Ein glänzendes Ergebnis

Eine Sisyphusarbeit über Jahre, aber am Ende ist aller Aufwand beinahe vergessen. Jetzt dürfen alle, die meisterhaft Hand angelegt haben, rundum stolz auf das glänzende Endergebnis sein: Mechaniker, Schlosser, Spengler, Lackierer, Elektriker. Sein zweites Leben soll der Herausgeputzte nicht im Verborgenen fristen. "Wir wollen damit bei Trucker-Treffen präsent sein", verrät Kreuzmayr.

# LESEN UND GEWINNEN

Beantworten Sie unsere Gewinnfrage – es warten 15 tolle Sachpreise auf Sie! 1. PREIS:
Felbermayr-Modell:
Teleskop-Raupenkran
Tadano GTC-2000 im
Maßstab 1:50.

**Preisfrage:** Welches Logistikunternehmen feiert heuer zehn Jahre erfolgreiche Zugehörigkeit zur Felbermayr Holding?

Die richtige Antwort finden Sie in diesem Heft. Diese senden Sie bitte mit Angabe Ihrer Postadresse per E-Mail an: informer@felbermayr.cc Einsendeschluss ist der 31. Oktober 2023. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

#### **PENSONIERUNGEN**

### Verdient in den Ruhestand

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

Necat Baz - MTA/Wels

Cazim Besirovic - Kran/Klagenfurt

Helmut Brandstetter - Transport/Wels

Franz Breit - Straßenbau/Raab

Elke Danner - Danner/Vorchdorf

Anton Dorn - Transport/Wels

Georg Duschlbauer - Geräteeinsatz/Linz

Roland Fünfkirchler – Geräteeinsatz/Linz

Ferdinand Gattermaier - Transport/Wels

Oskar Ginther - Kran/Lauterach

Kurt Gmeilbauer - Kran/Wels

Roland Haider – Transport/Wels

Dietmar Hobisch - Straßenbau/Haag

Christa Holzinger - Empfang/Wels

Zvonko Marijanovic - Straßenbau/Haag

Robert Matthes - Tiefbau/Hagn/Sulzemoos

Ferdinand Milaczek - Kran/Lanzendorf

Claus Mittermayr - Transport/Wels

Jurek Pacak - Kran/Görlitz

Helmut Reitböck - MTA/Wels

Peter Sattler - Transport/Klagenfurt

Reinhold Schebesta - Kran/Graz

Matthias Schmutzer - Kran/Bautzen

Peter Wageneder - Bühne/Linz

**Peter Wisgigl** – Transport/Wimmer/Sulzemoos

Ryszard Wojtowicz – Lager/Lanzendorf

Marion Wolff-Slotta - Accounting&Finance/

Haeger & Schmidt/Duisburg



### Container - Fahrzeugaufbauten - Anhänger - Ladetechnik:

Alles aus einer Hand. Ideal abgestimmt, zuverlässig und hochwertig!

# **C** Gföllner



