

FORUM FÜR BAUFACHLEUTE

TDK Interessenvertretung Millimetergenaue Hubbewegungen



>> Seite 17

Höhenzugangstechnik Große Maschinenvielfalt



>> Seite 34

Reifentechnik Altreifenentsorgung leicht gemacht



>> Seite 41



VDBUM

Grundstein für neuen Datenstandard

>> Seite 5

VDBUM Branchentreffs 2026

NETZWERKTREFFEN VON UND MIT BRANCHENSPEZIALISTEN



**Jetzt
anmelden!**



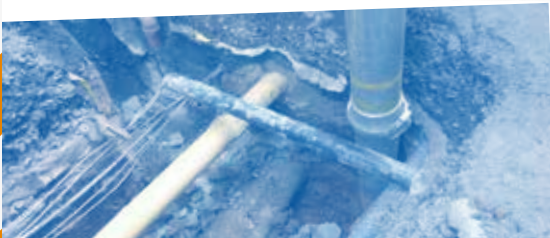
**6. – 8.
November
2026**

**BRANCHENTREFF
HYDRAULIK**
PSW, Kassel



**10. – 11.
November
2026**

**BRANCHENTREFF
SCHWERTRANSPORT**
Zeven



**17. – 18.
November
2026**

**BRANCHENTREFF
SAUGBAGGER**
Germersheim



**24. – 25.
November
2026**

TDK BRANCHENTREFF
Ehingen/ Ulm

vdbum.de/termine/branchentreffs

Zuversicht trotz großer Herausforderungen



Neulich auf der Autobahn A73. Tempo 150 km/h. Aquaplaning. Nach einem brisanten Ausweichmanöver mit zwei sehr knapp entgangenen Unfällen braucht es ein bisschen, bis der Adrenalinpiegel wieder sinkt. Gefolgt wurde das Erlebte dann von einer Reflexion. Und der Erkenntnis, dass ich sehr dankbar bin. Dankbar für meine Familie. Dankbar für meine Freunde. Dankbar für meine Kolleginnen und Kollegen. Und dankbar für das Land in dem ich leben darf. In den Tagen danach habe ich mich gefragt, warum wir in Deutschland so häufig über das sprechen, was nicht funktioniert, und so selten über das, was wir bereits erreicht haben. Vielleicht ist es die menschliche Natur. Vielleicht aber haben wir auch ein Stück Dankbarkeit verloren für das, was dieses Land über Jahrzehnte aufgebaut hat und wofür wir alle unseren Beitrag geleistet haben.

„Verbringe nicht die Zeit mit dem Suchen des Hindernisses, vielleicht ist keines da.“

(Franz Kafka)

Dabei gibt es viele Gründe für Zuversicht. Deutschland ist nach wie vor die wirtschaftliche Lokomotive Europas. Jeder fünfte Euro der europäischen Wirtschaftsleistung wird hier erwirtschaftet. Das ist keine Selbstverständlichkeit, sondern das Ergebnis von Innovationskraft, Unternehmergeist und dem täglichen Einsatz von Millionen Menschen. Ebenso belegen die Geschäftszahlen vieler führender Bauunternehmen, dass Infrastruktur, Energie und industrielle Investitionen trotz aller Herausforderungen weiterhin starke Wachstumsimpulse auslösen. Dies spiegelt sich in immer neuen Rekordumsätzen, samt Auftragsbeständen und Renditen wider. Darauf kann man ebenso stolz sein. Allzu häufig richten wir aber unseren Blick auf die

negativen Schlagzeilen. Dabei geraten die vielen erfolgreichen Entwicklungen leicht in den Hintergrund.

Die Aufgaben der kommenden Jahre sind groß. Aber sie bieten zugleich die Chance, unsere Infrastruktur zu erneuern, den Wirtschaftsstandort Deutschland zu stärken und den nachfolgenden Generationen ein modernes und leistungsfähiges Fundament zu hinterlassen.

Gerade deshalb wollen wir als Verband nicht nur über die Zukunft sprechen, sondern sie aktiv mitgestalten. Mit dem SiteRouter arbeiten wir an einer Lösung, die den Datenaustausch zwischen Maschinen, Geräten und Systemen erheblich vereinfacht. Was sich in anderen Branchen bereits bewährt hat, wollen wir nun auch für unsere Branche nutzbar machen. Noch stehen wir am Anfang. Aber jede große Entwicklung beginnt mit einem ersten Schritt und die Gespräche mit Herstellern, Vermietern, Bauunternehmen sowie Verbänden sind vielversprechend. Wir sind überzeugt, dass daraus ein echter Mehrwert für die gesamte Branche entstehen kann.

Vielleicht dürfen wir uns wieder etwas mehr erlauben: Dankbar zu sein für das Erreichte. Stolz zu sein auf unsere Leistung. Und optimistisch auf das zu blicken, was vor uns liegt. Die Herausforderungen sind groß. Aber wer Brücken baut, Infrastruktur erneuert, Innovationen vorantreibt und Zukunft gestaltet, der weiß: Fortschritt entsteht nicht durch Zweifel, sondern durch Tatkraft. Und genau diese Tatkraft zeichnet unsere Branche aus.

Die Zukunft kommt nicht auf uns zu. Wir bauen sie.

Mit optimistischen Grüßen
Ihr

Dr.-Ing. Marco Fecke
Vizepräsident

Titelfoto:

Umsetzung des SiteRouters gestartet



Grundstein für neuen Datenstandard in der Baubranche gelegt
Seite 5

Beilagenhinweis Gesamtausgabe:

Dieser Ausgabe ist das VDBUM Akademiestadium 2027 inklusive der Shopbroschüre beigelegt.

INHALTSVERZEICHNIS

Sonderseiten

- > **Titelthema:** Umsetzung des SiteRouters gestartet 5
- steinexpo: Hohe Fachkompetenz und gute Kontakte 6
- NordBau: Mehr Mut, Wagnis und Fehlerkultur 9
- GaLaBau: Leitmesse der grünen Branche 12
- IAA Transportation: Infrastruktur-Turbo angemahnt 14
- Die PSW ist ausgebucht 16

Technik

- > **Titelthema:** Turmdrehkrane 17
- Saugbagger 20
- Brechen, Fräsen, Sieben 23
- Werkstatt und Verschleiss 27
- > **Titelthema:** Höhenzugangstechnik 33
- > **Titelthema:** Reifentechnik 38
- Technik im Einsatz 42
- Digitalisierung 49

Wirtschaft

- 50 Jahre Bauer-Drehbohrgeräte 53
- Operatives Geschäft von Atlas wird fortgeführt 54
- Kleemann und CDE kooperieren 54
- Branche will Wasserstoff-Lkw voranbringen 55
- CNH Construction und Norcar werden Partner 56
- Hamann ist neuer Hyundai-Händler 56
- HD CE und Manitou werden Vertriebspartner 57
- Porr bezieht neuen Standort in Frankfurt 57
- Bauer AG wird zur Bauer KGaA 58

Vorschriften & Verordnungen

- Belastungen reduzieren 59
- Referentenentwurf zur EBV-Novelle begrüßt 60

VDBUM Spezial

- VDBUM Arbeitskreise aktuell 61
- ommerevent des VDBUM-Stützpunkts Bremen 61
- Einmalige Baumaschine 62
- VDBUM-Förderpreis 2026 63
- Neue Mitglieder 66
- Konzepte gegen den Stillstand 68
- Weiterbildung für Medienschaffende 68
- Einblicke in mobile Arbeitsmaschinen 69
- Faszinierende Baumaschinen-Geschichte 69

Industrie aktuell

- Informationen über neue Produkte und Dienstleistungen 70

Veranstaltungen

- Praxisnähe auf höchstem Niveau 72
- Innovationen live erleben 72
- Material - Maschine - Management 73
- Der Geprüfte Baumaschinenmeister 73

Magazin

- Personalia: Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger 74
- Messen und Veranstaltungen 75
- Impressum / Vorschau 75

Umsetzung des SiteRouters gestartet

Grundstein für neuen Datenstandard in der Baubranche gelegt

Der VDBUM hat am 27. August einen Meilenstein für den interoperablen Datenaustausch in der Bauwirtschaft gesetzt. Mit der Unterzeichnung eines Kooperationsvertrags zwischen der VDBUM Service GmbH und der DKE-Data GmbH & Co. KG beginnt die Umsetzung des SiteRouters – eines herstellernerutralen Infrastrukturbausteins für den standardisierten Datenaustausch auf Basis der ISO 15143 3 und deren Weiterentwicklung MIC 4.0.

Der SiteRouter ist kein Neustart, sondern der konsequente nächste Schritt: Er nutzt etablierte Semantik und bestehende Standards und macht diese für einen durchgängigen, interoperablen Datenaustausch in der Praxis nutzbar. Im Fokus steht zum Start der zuverlässige und sichere Austausch von Telemetrie- und Betriebsdaten gemäß ISO 15143 3 (AEMP 2.0). Damit werden Daten aus gemischten Flotten herstellerübergreifend zusammengeführt und für ERP-, BIM- und Analytics-Systeme verfügbar gemacht – ohne Pflicht zur Komplettumstellung und ohne Abhängigkeit von einem einzelnen Hersteller.

Für Anwender und Hersteller ergeben sich diese Vorteile:

Interoperabilität in Mischflotten:

Ein Anschluss, viele Quellen – Daten können Herstellerunabhängig übergeben werden. Die aktuell hohe Anzahl an Schnittstellen wird auf eine einzige reduziert.

Skalierbarkeit: Ein neutrales, gemeinsames Backbone reduziert Integrations- und Wartungsaufwände und schafft klare Verantwortlichkeiten.

Praxisnahe Anwendungsfälle:

Von automatisierter Zuordnung von Maschineneinsatzzeiten, CO₂ und Emissionsnachweisen, dokumentierten Abtrags-tiefen bis hin zu Soll/Ist-Vergleichen für den Baufortschritt – der SiteRouter ermöglicht belastbare, revisionsfähige Datenflüsse.

Ökosystem-freundlich: OEMs und Softwareanbieter können ihre Lösungen



Neue Datenaustausch-Plattform: Dr. Johannes Sonnen, Geschäftsführer, DKE-Data GmbH & Co. KG (vorne l.) und Dieter Schnittjer, Geschäftsführer und Vorstand des VDBUM (vorne r.), die weiteren Vorstände des VDBUM und die Gesellschafter der DKE-Data GmbH & Co. KG, bei der Unterzeichnung des Kooperationsvertrags zur Umsetzung des SiteRouters. (Foto: VDBUM)

über eine definierte Schnittstelle sicher verbinden; bestehende Systeme werden integriert, nicht ersetzt.

„Der SiteRouter ersetzt nichts, er verbindet das, was wir bereits haben. Mit diesem Schritt schaffen wir eine gemeinsame, neutrale Infrastruktur für die nächsten Entwicklungsschritte unserer Branche“, sagt Dieter Schnittjer, Geschäftsführer der VDBUM Service GmbH, der die Vereinbarung unterzeichnete. Dr. Johannes Sonnen, Geschäftsführer der DKE-Data GmbH & Co. KG, ergänzt: „Wir bringen unsere langjährige Erfahrung aus dem Aufbau und Betrieb branchenübergreifender Dateninfrastrukturen – insbesondere mit dem agrirouter in der Landwirtschaft – ein, um den SiteRouter zügig zu einer praxistauglichen und interoperablen Datenaustauschplattform für standardisierte Maschinendaten in der Bauwirtschaft zu entwickeln.

Die Vertragsunterzeichnung erfuhr eine breite Unterstützung. So waren der gesamte Vorstand des VDBUM sowie die Gesellschafter der DKE-Data GmbH & Co. KG anwesend – ein deutliches Signal für den gemeinsamen Willen, den

Datenaustausch in der Baubranche auf eine stabile, zukunftsfähige Basis zu stellen.

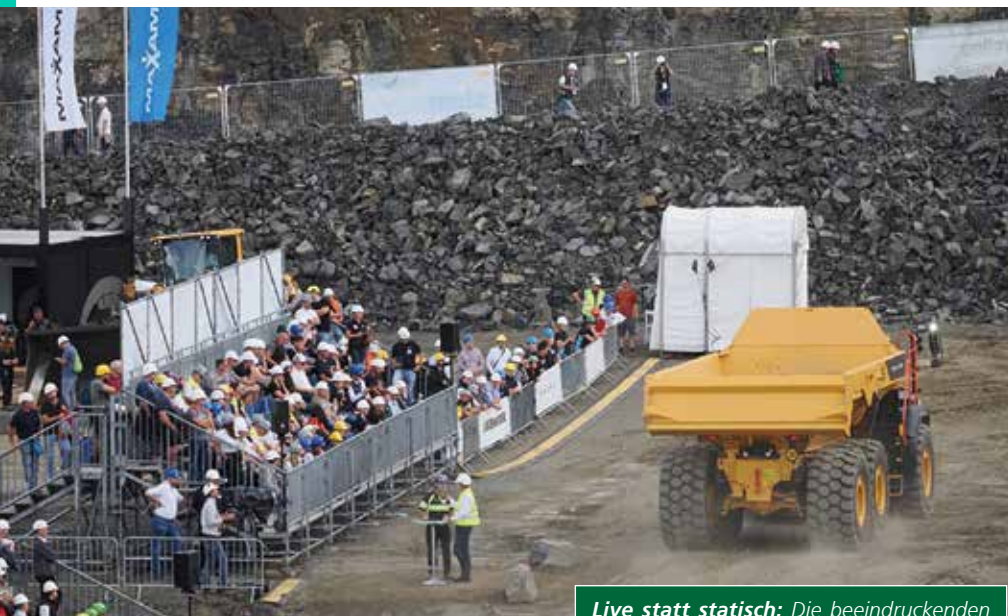
Über den SiteRouter

Der SiteRouter ist ein herstellernerutraler, gemeinsamer Infrastrukturbaustein für den Datenaustausch in der Baubranche. Er ermöglicht schrittweise nutzbare, standardbasierte Datenflüsse zwischen Baumaschinen, Sensorik und Software-Systemen. Ausgangspunkt ist die Datenübergabe nach ISO 15143 3; perspektivisch werden weitere Domänen (z.B. Planungs/Geometriedaten, Wiegedaten) eingebunden, um Prozesse entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu unterstützen.

Die DKE-Data GmbH & Co. KG entwickelt und betreibt branchenübergreifende Dateninfrastrukturen auf Basis etablierter Standards und ermöglicht damit einen sicheren, herstellernerutralen Datenaustausch sowie die Interoperabilität zwischen unterschiedlichen Systemen (Maschinen, Sensoren und Software Lösungen).

Info: www.vdbum.de

www.agrirouter.com ■



Live statt statisch: Die beeindruckenden Baumaschinen-Demos bilden das Herzstück der steinexpo im Steinbruch der MHI in Nieder-Ofleiden. (Foto: Peter Sandbiller)

Hohe Fachkompetenz und gute Kontakte

Wegweisende Innovationen auf einer gigantischen Ausstellungsfläche

Die 12. steinexpo ging am 5. September nach vier Messetagen mit einer optimistischen Stimmung zu Ende. Der Basaltsteinbruch der MHI AG im hessischen Nieder-Ofleiden bot erneut eine fantastische Kulisse, um Baumaschinen und Aufbereitungsanlagen unter realen Bedingungen zu erleben. Das Messekonzept stieß mit 62.965 Fachbesuchern auf eine Rekord-Resonanz. Viele Aussteller freuten sich über hervorragende Gespräche und über durchaus unerwartete Verkäufe.

Die Schönheit des Steinbruchs wurde zu Beginn der steinexpo-Eröffnungsfeier mit einem spektakulären Drohnenflug eingefangen, der die 250 geladenen Gäste über die Leinwand mitnahm und direkt auf der Bühne endete. Messechef Dominik Rese von der Geoplan GmbH erklärte, die Rahmenbedingungen seien nicht einfach und die daraus resultierende mangelnde Planungssicherheit setze den Unternehmen zu. Dass aber mit 328 Ausstellern und rund 400 Marken ein Plus von 10 % erreicht werden konnte, sei ein klares Zeichen für die steinexpo, die auf einer gigantischen Ausstellungsfläche von rund 185.000 m² stattgefunden hat. Diese optimistische Botschaft griff Christoph A. Hagemeier, Vorstandssprecher der MHI

und Inhaber des Steinbruchs auf. 1 Mio. t Basalt werden in Nieder-Ofleiden jährlich gewonnen. Er geht als Gleisschotter in die Sanierung von Schienennetzen und kam zuletzt auch beim Lückenschluss der A49 zum Einsatz. Das Land Hessen habe erkannt, wie wichtig heimische Rohstoffe seien und bezüglich der neuen Abbaugenehmigung sei man guter Dinge, dass der Standort über Jahrzehnte gesichert sei. Dr. Christoph Ullrich, Präsident des Regierungsbezirks Gießen, hob Rohstoffgewinnung als Gemeinschaftsaufgabe hervor. „Wenn Behörden, Betreiber und der NABU miteinander reden, dann kommt man zu Ergebnissen.“ Prof. Dr.-Ing. Tobias Vraetz von der RWTH Aachen University hielt die Keynote mit dem Titel „KI in der

Roh- und Baustoffindustrie – Zukünftige Anwendungsszenarien“. Er plädierte dafür, Gedankenspiele zuzulassen und sieht die Möglichkeit, dass KI eine wichtige Rolle bei der Optimierung von Genehmigungsprozessen einnehmen kann.

Der VDBUM und der Bundesverband Mineralische Rohstoffe e.V. (MIRO) waren erstmals mit einem kaum zu verfehlenden Gemeinschaftszelt nahe des Eingangs vertreten. Im Fokus stand das Vernetzen von Akteuren, die ähnliche Herausforderungen zu lösen haben. Viele Unternehmen stehen aktuell vor der Aufgabe, Teams schnell und sicher für neue Maschinen- und Prozesswelten zu qualifizieren, ohne den laufenden Betrieb auszubremsen. In den Gesprächen kristallisierten sich drei Hebel heraus: strukturierte Kompetenzmodelle, praxisnahe Trainingsumgebungen und ein klarer Transfer in den Arbeitsalltag. Besonders gefragt waren Best Practices zu Sicherheit, Produktivität und digitaler Unterstützung am Einsatzort. Am Tenstar Simulation AB-Baumaschinensimulator nutzten viele Besucher die Gelegenheit, ihre Skills in einer realitätsnahen Umgebung zu testen. Sehr interessant ist der Podcast, der direkt am Stand aufgezeichnet wurde. Stefan Schumski und der Bauinfluencer Bernd der Baucoach sprachen über Hydraulik, die Ausbildung zum Baugeräteführer und die Wichtigkeit des Netzwerkes. Schauen Sie mal rein in die VDBUM-Mediathek (www.vdbum.de/mediathek). Es lohnt sich.

Das Herzstück der steinexpo ist das Demo-Gelände auf Messesohle A. Hier interviewte Moderator Raoul Helmer Vertreter der Aussteller während der Live-Vorführungen. Zum Einsatz kamen Baumaschinen von Bell, Develon, JCB, Kiesel, Liebherr, PTH Products, Schlüter Baumaschinen, Volvo-CE, Wirtgen und XCMG.

Weltpremieren und neue Generationen

Mit dem Raupenbagger R 952 G8 der Generation 8 zeigte **Liebherr** eine Weltpremiere. Die Maschine im 50 t-Segment ist das Herzstück einer spezialisierten Baureihe für maximale Produktivität. Sie schließt die Lücke zwischen dem reinen Erdbau-Spezialisten R 948 G8 und dem schweren Gewinnungsbagger R 958 G8. Mit dem TA 230 Litronic war ein robuster 30 t-Muldenkipper für anspruchsvolle Materialtransporte in Steinbrüchen und der Steinbruchindustrie zu sehen. Im

Mittelpunkt eines separaten Pavillons standen die Dienstleistungen und digitalen Lösungen.

Im Fokus des steinexpo-Auftritts von **Zeppelin** standen die beiden Cat Radlader 966 XE, der ferngesteuertes Arbeiten ermöglicht, und der Cat 988 XE mit dieselelektrischem Antrieb. Der Hochlöffelbagger 395 wurde für maximale Leistung im Gewinnungseinsatz entwickelt. Mit dem Muldenkipper 775 Kinetic feierte die nächste Muldenkipper-Generation ihre Premiere. Weitere Themen waren digitale Lösungen „Wir konnten auf der Messe zahlreiche Verträge unterzeichnen und hoffen auch, dass sich im Nachgang noch das eine oder andere Geschäft ergibt“, resümierte Zeppelin-Messestandleiter Oliver Günther.

Erstmals wurde **Komatsu** auf der steinexpo durch den selbstständigen Messeauftritt von Schlüter für Baumaschinen und Kuhn Baumaschinen Deutschland repräsentiert. Besondere Aufmerksamkeit erhielt der neue Knickgelenk-Dumper HM460-6. Im Einsatz in der Gewinnungsindustrie besticht er insbesondere durch seine

Leistungsfähigkeit im Transport sowie die moderne Technologie zur Optimierung der Einsatzeffizienz und des Fahrerkomforts. Gezeigt wurde auch der Komatsu Radlader WA485-11, der ideal für anspruchsvolle Einsätze in der Rückverladung und der Gewinnung großer Materialmengen geeignet ist.

Volvo CE zeigte den Raupenbagger Volvo EC560 als Deutschlandpremiere. Die Steinbruchvariante des Standard-EC500 ist ausgelegt auf hohe Motorleistung, Zugkraft und Schwenkmoment für produktive Einsätze und wurde im statischen Bereich zusammen mit dem ebenfalls neuen starren Muldenkipper R60 mit 55 t Nutzlast gezeigt. 2027 soll der EC560 an die ersten Kunden in Deutschland geliefert werden.

Highlights am Stand von **Kiesel** waren die Kettenbagger Hitachi ZW310-7S und ZX530LCH-7. Da im Steinbruch oft das richtige Anbaugerät über Produktivität und Wirtschaftlichkeit entscheidet, wurde der KTEG GmbH KTC390-7 als vielseitiger Geräteträger gezeigt – u.a. mit dem Rockwheel Sägerad, dem Demarec Sortiergreifer, dem XCentric Ripper und dem

ALLU Schaufelseparator. Auch die Firma **Oilfix** war am Kiesel-Stand vertreten: „Für mich waren vor allem die Gespräche mit Praktikern aus der Branche spannend: Was beschäftigt die Unternehmen auf der Baustelle? Wo liegen die Herausforderungen bei Hydraulik, Sicherheit und Umweltschutz? Und vor allem: Welche Lösungen funktionieren wirklich im Alltag?“, fasste Geschäftsführer Christoph Sauer die Mes- setage zusammen.

Das **Sennebogen**-Abbruchteam stellte am eigenen Stand den 830 E Demolition Vario Tool mit flexiblen Auslegervarianten für unterschiedliche Abbruchanforderungen aus und am Stand von MBI den 825 E Demolition, der dank seiner kompakten Abmessungen die perfekte Lösung für Abbruch- und Sortierarbeiten auf beengten innerstädtischen Baustellen ist.

Sany lud beim „Hau den Lukas“ zum Kräftenessen ein. Perfekt dazu passte der Raupenbagger SY500H mit einem Betriebsgewicht von rund 52,5 t. Die größte Maschine am Stand wird angetrieben von einem leistungsstarken Cummins-Motor mit 298 kW und überzeugt insbesondere ►

FÜR ALLE, DENEN GUT GENUG NICHT REICHT.

Maschinen- und Gerätevermietung, temporäre Infrastruktur und Baulogistik – natürlich von Zeppelin Rental.



0800-18058888 oder zeppelin-rental.de

III WIR HABEN DAS ZEUG DAZU.

ZEPPELIN **CAT** **Rental**





Gute Gespräche: Der VDBUM begrüßte viele Interessierte im Gemeinschaftszelt mit dem Rohstoffverband MIRO. Dort wurde auch ein Podcast mit Baufluencer Bernd der Baucoach aufgenommen. (Foto: VDBUM)



Lösungsorientiert: Christopel und Kölsch präsentierten optimal aufeinander abgestimmte Prozessketten für Brechen, Sieben und Fördern. (Foto: C. Christopel GmbH)

bei Anwendungen in Steinbrüchen, Gewinnungsbetrieben und im schweren Erdbau. Ein Beispiel für Vielseitigkeit bei modernen Gewinnungs- und Abbrucharwendungen war der SY500H. Mit dem SW956E wurde ein vollelektrische Radlader der 20 t-Klasse mit moderner CATL-Batterietechnologie gezeigt.

Das Highlight am Messestand von **Develon** war der Raupenbagger DX360-9 der neuen 9er-Serie, die laut Herstellerangaben über branchenführende Sicherheitslösungen verfügt. So ermöglicht Smart AVM dem Fahrer eine vollständige Rundumsicht um die Maschine herum. E-Stop ist ein einzigartiges, KI-gestütztes System, das Personen und Objekte ab einer Entfernung von 10 m erkennt und die Maschine stoppt, sobald sich eine Person auf bis zu 4 m nähert.

LiuGong stellte insgesamt neun schwere Baumaschinen aus. Der Fokus lag auf der E-Mobilität, der Kernkompetenz des Herstellers. Ein wichtiger Bestandteil des Portfolios bleibt aber die Hochleistungs-Dieseltechnologie. Highlights waren der elektrische Muldenkipper DR50CE mit 50 t Nutzlast und der elektrische Motorgrader 4280DE. Das Unternehmen investiert massiv in sein Vertriebs- und Service-Netz in der DACH-Region und plant ein Forschungs- und Entwicklungszentrum in Deutschland.

Erfolgreiches steinexpo-Debüt

Der chinesische Baumaschinen-Riese **XCMG** feierte ein erfolgreiches steinexpo-Debüt. Gezeigt wurden die vollelektrischen Mining- und Erdbewegungslösungen im realen Steinbrucheinsatz. Im Live-Einsatz wurde der Blick in Richtung emissionsfreier Schwerlastarbeit gerichtet. Der vollelektrische Bagger XE270EV soll mit einer Batteriekapazität von 525 kWh

je nach Einsatzbedingungen acht bis zehn Stunden volle Leistung bringen und mit einem DC-Schnellladegerät in ca. zwei Stunden wieder einsatzbereit sein.

Maßgeschneiderte Systemlösungen für den Hartsteinabbau und schwere Baustellen erlebten die Besucher bei **Hyundai**. Anhand der drei Schlüsselmaschinen – dem Knickdumper HA30A, dem Großradlader HL985A und dem Raupenbagger der neuesten Generation HX400 – wurde demonstriert, wie moderne Steuerungstechnik, maximale Zuverlässigkeit und hohe Kraftstoffeffizienz ineinandergreifen. Seine Weltpremiere feierte der Prallbrecher Mobirex MR 130 EVO von Kleemann am **Wirtgen**-Stand. Ausgestattet mit einem effizienten Doppeldecker-Nachsieb kann die Anlage zwei klassierte Endkörnungen herstellen. Bediener erhalten über Lock & Turn Quick Access schnelleren, sichereren und ergonomischeren Zugang zum Brecher. Die neue Motorgeneration des D-Drive Antriebskonzepts zeigt sich sparsamer und dank lastabhängigem Lüfter noch geräuschärmer.

Auf dem Stand von **Sandvik** fand das traditionelle Treffen der Bohrmeister statt. Großes Interesse weckte auch der vollelektrische Backenbrecher UJ443E, der von den Mitarbeitern der Firma Trump-Technik ausführlich vorgestellt wurde.

Für **Christopel** und **Kölsch** hat die steinexpo bestätigt, dass der Bedarf an leistungsfähiger und zugleich wirtschaftlicher Aufbereitungstechnik weiterhin hoch ist. Gefragt seien zunehmend keine isolierten Einzellösungen, sondern optimal aufeinander abgestimmte Prozessketten. Für Aufmerksamkeit sorgte der Prallbrecher Dynarox I-120 von Hazemag, der erstmals präsentiert wurde. Der mobile Brecher ergänzt das Portfolio für leistungsorientierte Anwendungen in Naturstein und Recycling.

VeRotool zeigte ausgewählte Verschleißlösungen für Gewinnung, Erdbewegung, Abbruch und Recycling. „Ein besonderer Blickfang war unser eigens gefertigter Präsentationstisch aus Hardox 500. Mit einer wie ein 80 mm starkes Zahnmesser ausgebrannten Seite zeigte er eindrucksvoll, welche Dimensionen wir in unserer eigenen Fertigung bearbeiten können“, berichtete Geschäftsführerin Anita Rosenbrock-Velter.

Die Arbeitsgemeinschaft Machines in Construction **MiC 4.0** präsentierte Maschinen und Anbaugeräte, die ein einheitliches Datenformat bieten, darunter ein Tiltrotator von Steelwrist. Joachim Schier von der Steelwrist Deutschland GmbH bezeichnete MiC 4.0 als „die Zukunft im Baumaschinenbereich, denn Bauunternehmer wollen sich – insbesondere bei Mischflotten – keine Gedanken über Kompatibilität bei den Schnittstellen machen müssen“. Viele Kunden würden diese Möglichkeit inzwischen explizit anfragen, sagte Schier.

„Tolle Gespräche, viele Partner getroffen, gute neue Kontakte gemacht, imposante Technik“. So fasste Frank Hoersting, bei **Bohnenkamp** zuständig für Brandmanagement und Tradeshow seine Eindrücke zusammen. Im Mittelpunkt des steinexpo-Auftritts standen moderne EM-Profile der Hersteller BKT und Maxam und die 360°-Services. Da auch weitere Reifenhersteller eine Reihe von Neuheiten vorstellten, widmen wir diesem Thema einen Schwerpunkt ab S. 38 dieser Ausgabe.

Nun richtet sich der Blick bereits nach vorne. Die 13. steinexpo wird vom 29. August bis 1. September 2029 im an gleicher Stelle stattfinden.

David Spoo, VDBUM-Redaktion
www.steinexpo.de ■

Mehr Mut, Wagnis und Fehlerkultur

Bauwirtschaft blickt bei der NordBau optimistisch nach vorne

Die NordBau 2026 vom 9. bis 13. September in und um die Holstenhallen Neumünster war geprägt von einer positiven Grundstimmung. Dazu trugen zukunftsgerichtete Vorträge, neue Baumaschinen und Geräte sowie mehrere neue Messeformate bei – sei es die erstmals aufgelegte Holzbauhalle unter dem Motto Holz*Handwerk*-Zukunft* oder das vom VDBUM gestaltete Infrastruktur-Forum, das auf großes Interesse stieß. Insgesamt informierten sich 53.200 Besucher an den Ständen der 700 Aussteller.

Dirk Iwersen, Geschäftsführer der Holstenhallen Neumünster, richtete bei der Messe-Eröffnung motivierende Worte an die Baubranche. Nach langer Stagnation zeige sich ein Aufschwung. Die Frage sei derzeit nicht, ob gebaut werde, sondern wie es sich schneller und einfacher umsetzen lasse. Auch Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther stellte positive Entwicklungen in den Mittelpunkt seiner Rede: „Dadurch, dass wir uns auf einen gesenkten Standard geeinigt haben, konnten wir die Baukosten um 20 % senken.“ Zudem habe man im Bundesland vor der Sommerpause einen Abbau der Dokumentationspflichten auf den Weg gebracht. „Das gibt Ihnen Luft zum Atmen“, versprach er den anwesenden Branchenvertretern. Günther kündigte eine Bauoffensive für Schleswig-Holstein an, bei der Wohnungs-, Straßen-, Radwegbau im Fokus stehen. Er berichtete, dass Deutschlands nördlichstes Bundesland 10 GW installierte Windenergieleistung an Land erreicht hat, was der Leistung von zehn kleinen Atomkraftwerken entspreche. „Das Land versorgt sich zu 76 % mit selbstproduziertem Strom“, sagte der Ministerpräsident, der mehr Mut, mehr Wagnis und eine Fehlerkultur in Deutschland anmahnte.

In seiner Keynote zeigte Dr. Stefan Wolf vom Kompetenznetzwerk



Neues Format: VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnittjer (Mitte) unterzog Großprojekte mit hochkarätigen Gästen dem Realitäts-Check. (Foto: NordBau)

Lithium-Ionen-Batterien e.V. (KLIB) auf, dass der Einsatz von Batterien in der Baubranche deutlich ansteigen wird und nannte leistungsfähige Batterien als den Schlüssel zu wettbewerbsfähigen Produkten. Zudem lenkte er den Blick auf eine Herausforderung des künftigen Energiesystems: Die sogenannte Entenkurve. Solaranlagen lieferten insbesondere zur Mittagszeit große Strommengen, in den Abendstunden sinke das Angebot. Batteriespeicher könnten hier als Ausgleich dienen, indem sie überschüssige Energie tagsüber aufnehmen und zu Zeiten höherer Nachfrage wieder ins Netz einspeisen. Dies würde die Energieversorgung auf Baustellen unterstützen und gleichermaßen einen Beitrag zur Stabilisierung des gesamten Stromsystems leisten.

Großprojekte im Realitäts-Check

Hochinteressante Gesprächsrunden boten die VDBUM NordBau-Live-Podcasts unter dem Titel „Infrastruktur-Forum – Großprojekte im Realitäts-Check“, die von VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnittjer moderiert wurden. „Tempo, Qualität, Planungssicherheit – wie kriegen wir im Bahnbau alle drei Herausforderungen gleichzeitig hin?“ war die erste Ausgabe

überschrieben. Hier brachte Dieter Schnittjer Politik, Bahn, Bau und Logistik an einen Tisch. Susanne Henckel (Staatssekretärin im Verkehrsministerium SH) Jutta Heine-Seela (DB InfraGo AG), Dr.-Ing. Claus-Christian Ehrhardt (Vorstandsvorsitzender des Bauindustrieverbandes Hamburg Schleswig-Holstein) und Philipp Best (Sales Director TFG Transfracht) diskutierten, wo es hakt, was schon wirkt und welche Entscheidungen jetzt den Unterschied machen. Die Fragen aus dem Publikum zeigten: Die Branche will Lösungen – nicht nur Überschriften. „Bundeswehr-Infrastruktur - Von freien Mitteln zu fertigen Projekten“ war der zweite Podcast betitelt. Mit Stefanie Bongers (Ministerialdirigentin im BMVg), Brigadegeneral Thomas Lühring (BAIUDBw), Dr.-Ing. Claus-Christian Ehrhardt und Andreas Cordes (Vorstandsmitglied Baugewerbeverband Schleswig-Holstein) lieferte die Runde konkrete Ansätze für weniger Leerlauf und mehr Wirkung auf der Fläche. Im Mittelpunkt standen ein schnellerer Vergabestart, planbare Genehmigungen und die verlässliche Bauausführung der Verteidigungsinfrastruktur und die Frage, wie Mittel wirksam eingesetzt, Schnittstellen entschärft und Verantwortung gebündelt werden kann. Der dritte Podcast widmete sich Bundesfernstraßen ►



Prominenter Besuch: Ministerpräsident Daniel Günther (l.) wurde beim Messerundgang von Holger Schulz, Vorsitzender der Geschäftsführung der Zeppelin Baumaschinen GmbH begrüßt. (Foto: Zeppelin)



Positive Stimmung: Viele Aussteller der 71. NordBau berichteten zum Messeschluss von sehr guten Gesprächen mit den Fachbesuchern. (Foto: NordBau)

und Brücken. Hier ging es um priorisierte Brückensanierungen, schnellere Genehmigungen, bessere Baustellenlogistik und verlässliche Prozessen von Planung bis Betrieb und der Frage, wo der Autobahn und Straßenbau heute steht und was die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaftsstandorte bremst. Dieter Schnittjer sprach darüber mit Jens Sommerburg (Autobahn GmbH), Torsten Conradt (LSBV SH, a.D.), Andreas Kahl (Schwertransporte/Kran, BSK Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten e.V. / VI GST) und Jörg Hanzlik (Johann Bunte Bauunternehmung SE & Co. KG). Die kompletten Gespräche können Sie in der VDBUM Mediathek (www.vdbum.de/mediathek) oder den gängigen Streaming-Plattformen wie Spotify abrufen.

Der VDBUM war darüber hinaus an seinem Messestand stets im direkten Austausch mit Mitgliedern und Interessenten. Die VDBUM Akademie veranstaltete das Fachseminar „Zur Prüfung Befähigte Person von Erd- und Straßenbaumaschinen“ und selbstverständlich organisierte der VDBUM-Stützpunkt Hamburg seinen Messerundgang am Freitag. Zahlreiche Interessenten nutzten die Gelegenheit, technische Neuheiten aus erster Hand kennenzulernen.

Das Fachpresseprogramm der NordBau startet traditionell am Vortrag der Messeröffnung mit einer Exkursion, die die Journalist*innen in diesem Jahr in das GEOMAR Helmholtz-Zentrum Kiel führte. Dort erhielten sie Einblicke in das Forschungsprojekt SalYsAse (Salzwasserelektrolyse mittels mariner Bakterien auf Titangasdiffusionsschichten). Es sucht neue technologische Ansätze, die es ermöglichen, Meerwasser direkt als Quelle

für die Gewinnung von Wasserstoff mittels Elektrolyse und Biokatalysatoren mit verbessertem Wirkungsgrad zu nutzen – ohne energieintensive Entsalzung vorab. 2028 soll ein Demonstrator für Feldversuche vorliegen.

Premieren und Bewährtes

Auf die Theorie folgte mit dem Fachpresserundgang am nächsten Morgen der praktische Teil, der bei Swecon begann. Geschäftsführer Falk Bösche erläuterte, dass nachhaltige und wirtschaftliche Kundenlösungen und die Elektromobilität im Fokus stehen, deren Attraktivität durch den Iran-Krieg weiter gestiegen sei. Zu sehen waren etwa der 17-Tonner Volvo L90 Electric, einer der ersten vollelektrische Radlader seiner Klasse oder der vollelektrischen 23 t-Bagger Volvo EC230 Electric. Frank Schmitt, Commercial Manager Deutschland bei Volvo CE, wies darauf hin, dass auch überarbeitete Dieselgeräte gezeigt wurden, denn „wir wollen allen Kunden ein Angebot machen“. Ammann, seit zwei Jahren Swecon-Partner, zeigte den Straßenfertiger ABG 7820 mit einer Fertigungsbreite von bis zu 11 m für große Straßenbauprojekte. Thilo Ohlraun, Head of Sales bei der Ammann Verdichtung GmbH, hätte gern auch einen eABG 4820, den größten elektrischen Straßenfertiger auf dem Markt gezeigt, „die sind jedoch alle verkauft oder in der Demo“.

Am Stand von Wacker Neuson wurde der Mobilbagger EW135 im 13 bis 15 t-Segment für anspruchsvolle Hebe- und Umschlagarbeiten vorgestellt. „Der Hubarm wurde weiter in die Mitte gelegt, damit sind wir eine Liga nach oben

gerückt“, sagte Mathias Voigt, Vertriebsleiter Region Nord. Zu sehen waren auch die neuen Kompaktbagger-Modelle ET18, ET20 und ET25, die dank geringer Spurbreiten auch enge Durchgänge bewältigen. Die neue ferngesteuerte Grabenwalze RSC4 verspricht weniger Vibrationen und mehr Sicherheit.

Seine Messepremiere feierte der kompakte Minibagger Yanmar SV10 bei HKL-Baumaschinen. „Der 3-t-Klasse ist sehr im Kommen“, erläuterte sagte Ulf Böge, Leiter Unternehmenskommunikation. Zu sehen war auch der ViO27-7, der über Yanmars bewährtes Zero-Tail-Swing-Konzept mit einem Heckschwenkradius von nur 750 m verfügt und laut Böge dennoch eine große Kabine bietet.

Seine Weltpremiere feierte der drehbare Teleskoplader Merlo Roto 60.22 mit einer maximale Traglast von 6 t und einer maximalen Hubhöhe von 22 m.

Wilhelm Laven, Regional Sales Manager bei XCMG, erinnerte daran, dass der chinesische Baumaschinenhersteller vor fünf Jahren seine NordBau-Premiere mit drei Maschinen und einem Händler hatte. Nun war man mit 30 elektrisch angetriebenen Baumaschinen präsent, darunter der kompakte Radlader XC916 oder der Kettenbagger vom Typ XCMG XE80E, und verfügt allein in Norddeutschland über zehn Händler. Im Jahr 2008 wurden Forschung und Entwicklung in Deutschland aufgebaut. „Das schafft Vertrauen“, sagt Laven, man nehme chinesischen Herstellern die E-Kompetenz ab.

Schlüter für Baumaschinen präsentierte von Komatsu den Radlader WA380-8E0, den Mobilbagger PW168-11E1, die Planierdraupe D51PX-24, den vollelektrischen

Kompaktbagger PC20E-6 sowie die neue Generation des Raupenbaggers PC220LCi-12. „Das geht schon fast in Richtung autonomes Baggern“, sagte Marco Maschke, Leiter des Deutschlandbüros von Komatsu Europe International. Von Sennebogen war der 824 G Electro Battery ausgestellt, ein Umschlagbagger für Recycling. Dirk Adomat, Verkaufsleiter bei der Schlüter Baumaschinen GmbH, berichtete, dass der Mietpark des Unternehmens mittlerweile 3.000 Maschinen vorhält. Thomas Schlüter, Geschäftsführer von dxbau solutions informierte über die digitale Transformation in der Bauwirtschaft sowie Maschinensteuerungen, Vermesungstechnik, Drohnen und cloudbasierte Analytiktools.

Reges Besucherinteresse bei Zeppelin rief die Fernsteuerung Cat Command hervor. Jan Soltau von der Zeppelin Produkt- und Einsatztechnik beeindruckte das Publikum, als er per Konsole außerhalb der Kabine mit einem Cat Kettenbagger 319 überdimensionale Legosteine millimetergenau übereinanderstapelte. An der stationären Kommandostation konnten Besucher selbst Hand anlegen und Maschinen im rund 2.200 km entfernten Caterpillar-Testgelände in Málaga sowie in einer Sandgrube der Ernst Krebs GmbH in Echtzeit fernsteuern. Beim Mitaussteller Zeppelin Rental kam die Vorführung der Saugraupe VC70 von Hersteller Streicher sehr gut an. Sie verstärkt demnächst das Mietprogramm und eignet sich für das Absaugen von Flachdächern oder das Freilegen von Baumwurzeln, Pflanzen und Leitungen. Auf großes Interesse stieß auch der Hybrid-Stromerzeuger MPU1000.

Thomas Sprock, Niederlassungsleiter der Firma Hörmann Agrar- und Gewerbebau präsentierte eine Halle in Hybridbauweise mit der PV-Indach-Lösung des Herstellers. Dabei wird auf eine klassische Dachabdeckung verzichtet und ausschließlich mit PV-Modulen gearbeitet. „Eine PV-Anlage gehört nicht auf Grünflächen, sondern auf Gebäude“, so Sprock.

Bomag zeigte den neuen City-Fertiger BF 350 C-5. Die wendige Maschine wird bei

Sanierungsmaßnahmen, im kommunalen Straßenbau sowie beim Bau von Rad- und Gehwegen eingesetzt. Das Bedien- und Kabinenkonzept myCockpit bietet individuelle Einstellungsmöglichkeiten und hohen ergonomischen Bedienkomfort. Erstmals waren die hydraulisch angetriebenen Anbauverdichter BPA 100 und BPA 300 zu sehen. Gezeigt wurden auch ausgewählte Lösungen des e-Performance Portfolios, das emissionsfreie Alternativen für Anwendungen auf der Baustelle bietet. Die Wirtgen Group präsentierte den Performance Tracker (WPT) als umfassende digitale Lösung für den Straßen- und Wegebau. „Wir denken immer weniger an die einzelne Maschine, sondern immer mehr an den gesamten Verbund“, sagte Sven Martens, Vertriebsleiter ROAD Nord/West. Ab 2027 soll die Elektrofräse W50Re verfügbar sein. Bei ihr steht nicht nur der Antrieb im Fokus, sondern auch der Wille, noch präziser zu werden, Material einzusparen und mehr Sicherheit an der Bohle zu bieten.

Die Bauma Vermiet- und Handels GmbH und die SI Consulting GmbH zeigten einen breiten Querschnitt des Baumaschinenprogramms von LiuGong. „Die Elektrogeräte sind in 60 bis 70 Minuten von 10 auf 90 % geladen“, erklärte Bauma-Geschäftsführer Matthias Albert. Der Markt wachse, denn „die gestiegenen Dieselpreise erhöhen die Akzeptanz“. Insbesondere sei dies bei großen Firmen der Fall. LiuGong habe weltweit 10.500 elektrische Baumaschinen im Einsatz, die mehr als 1 Mio. Arbeitsstunden geleistet hätten.

Der JCB-Vertriebspartner B.N.G. Baumaschinen + Nutzfahrzeuge GmbH freute sich, direkt auf der Messe einen JCB 6T-2 Raddumper in individueller Hausfarbe an die SAW GmbH & Co. KG übergeben zu können. In schwarzer Sonderlackierung stach ein Hydradig-Mobilbagger auf dem Messestand hervor. Ein weiteres Exponat war ein Kettenbagger 150XHD, den B.M.G. aufwändig umgebaut hat, um für einen Kunden höchste Standfestigkeit bei Arbeiten im Moor zu ermöglichen. Bei Steenhoff standen Bagger von Sunward

im Fokus. Das chinesische Unternehmen bietet Maschinen im Elektro- und Dieselsbereich und hat seinen Europasitz im belgischen Tenderloo. Auf der NordBau waren robuste Maschinen vom Minibagger bis zum 9 t-Segment zu sehen, die mit einem soliden Preis-Leistungs-Verhältnis punkten, wie Hauke Haak von Steenhoff erläuterte. Das Unternehmen verkauft und vermietet die Maschinen. „Durch die Miete konnten wir viele Kunden zum Kauf überzeugen“, so Haak.

Bereits zum dritten Mal brachte die hochkarätig besetzte Conbau Nord alle relevanten Akteure der Energiewende und des Wohnungsbaus zusammen. Der Baukongress für den Wohnungsbau in der Transformation richtete den Blick erneut auf zentrale Zukunftsthemen wie Wärmewende, Demografie und Baustandards. Im Mittelpunkt standen dabei vor allem erprobte Lösungen und positive Ansätze, die zeigen, was bereits möglich ist.

Natürlich hat die NordBau stets den Nachwuchs im Blick: Rund 1.300 Jugendliche kamen am Donnerstag zur Messe, um bei „Faszination Bauberufe – nordjob-Bau-Technik“ Einblicke in die vielfältigen Ausbildungs- und Karrierewege zu erhalten. Zudem nutzten Berufsschulzentren die Messe für das Format „Schule auf der Messe“. NordBau-Leiterin Natalja Solohor betonte, dass inspirierende Vorbilder, das Anfassen von Baustoffen, Geräten und Werkzeugen die Entscheidung für einen Berufsstart in der Baubranche unterstützen können. Auch der VDBUM organisierte wieder einen Messerundgang für Schülerinnen und Schüler, bei dem praxisnahe Einblicke in die Vielfalt moderner Bauberufe und die Leistungsfähigkeit aktueller Maschinen- und Gerätetechnik vermittelt wurden.

Ein Hinweis für Ihren Terminkalender: Die 72. NordBau findet vom 8. bis 12. September 2027 auf dem Gelände der Holstenhallen in Neumünster statt.

David Spoo (VDBUM-Redaktion)

Info: www.nordbau.de



VIDEO
SCHULUNG

Pumpen und Umwelttechnik

Live erleben: IFAT + Steinexpo + Galabau + Nordbau 2026

Sofort ab Lager!

Vom Marktführer im Baugewerbe
500 Modelle bis 30.000 l/min oder 216 m Höhe



24/7 Dauerbetrieb. Kraftvoll.
Trockenlaufsicher. Effizient.
Wartungen selbst erledigen.

TSURUMI PUMP
STRONGER FOR LONGER
Jetzt informieren: vertrieb@tsurumi.eu

Leitmesse der grünen Branche

Vielseitige und intelligente Maschinen für enge Baustellen im Fokus

Mit der 26. GaLaBau vom 15. bis 18. September im Messezentrum Nürnberg konnte der Ruf als Leitmesse der grünen Branche weiter gefestigt werden. Angebote wie das GaLaBau Experten-Forum, die Landscape Talks, das Forum by asecos academy, die Sonderchau Zukunftstraum sowie das neue Netzwerkformat women@GaLaBau boten Orientierung zu den aktuellen Herausforderungen der Branche.

Beeindruckt von der Atmosphäre und dem Engagement der Branche zeigte sich der Wissenschaftsjournalist und Autor Ranga Yogeshwar in seiner Eröffnungs-Keynote: „Während in vielen Bereichen über Themen wie Künstliche Intelligenz und den rasanten Wandel diskutiert wird, zeigt die GaLaBau, dass die Zukunft auch ganz anders gestaltet werden kann: durch Menschen, die sich mit Engagement, Fachwissen und Leidenschaft für lebenswerte grüne Räume einsetzen. Diese positive und lösungsorientierte Haltung macht mir Hoffnung für die Zukunft.“

Knapp 68.000 Fachbesucher aus über 90 Ländern informierten sich bei 1.100 Ausstellern über Innovationen, Trends und Zukunftsthemen der Branche. Damit verzeichnete die Messe im Vergleich zur Vorveranstaltung 2024 (66.567) erneut ein Besucherwachstum und konnte ihre internationale Reichweite auf 11 % weiter ausbauen. : Die insgesamt 1.000 Aussteller kamen aus insgesamt 34 Ländern. Mit einem Anteil von knapp 34 % kamen mehr als ein Drittel der Besuchenden aus dem Ausland.

Der Bundesverband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau e. V. (BGL), ideeller Träger der GaLaBau, verlieh ersten Messetag die GaLaBau-Innovations-Medaille 2026. 16 Unternehmen wurden für Produkte und Lösungen ausgezeichnet, die den Arbeitsalltag erleichtern, Ressourcen schonen oder neue Potenziale für die grüne Branche erschließen. Zum zehnten



Erfolgreiche Messe: Knapp 68.000 Fachbesucher aus über 90 Ländern interessierten sich bei der 26. GaLaBau für die Produkte und Dienstleistungen der 1.100 Aussteller. (Foto: GaLaBau)

Mal ehrte der Verband sechs Landschaftsgärtnerinnen und -gärtner für besondere Leistungen in Ausbildung und Fortbildung mit dem BGL-Bildungspreis. Ein Highlight war erneut der Landschaftsgärtner-Cup im Messepark. Elf Zweier-Teams aus dem gesamten Bundesgebiet hatten die Aufgabe, innerhalb von zwei Tagen einen 4 x 4 m großen „Tiny Garden“ zu gestalten. Den Titel der Deutschen Meister der Landschaftsgärtnerinnen und Landschaftsgärtner sicherten sich Jan Ole Barth und Niklas Brehling aus Niedersachsen-Bremen, vor Felix Körner und Victor Walther aus Sachsen und Leon Luca Schade und Hannes Weser vom Team Nord.

Im Gespräch mit den Anwendern

„Im Garten- und Landschaftsbau beobachten wir seit Jahren drei zentrale Entwicklungen: Die Baustellen werden enger, die Anforderungen an Vielseitigkeit steigen und gleichzeitig rücken alternative Antriebe stärker in den Fokus. Genau diese Themen greifen wir auf der GaLaBau auf“, sagte Armin Süß, Geschäftsführer der Robert Aebi GmbH. Das Unternehmen hatte

einen Gemeinschaftsstand mit der Swecon Baumaschinen GmbH. Mit dem Volvo L35 Update wurde erstmalig in Europa die neueste Generation des kompakten Radladers gezeigt. Er kombiniert hohe Hub-, Ausbrech- und Zugkräfte mit kompakten Abmessungen und überzeugt insbesondere bei Materialumschlag, Transportaufgaben und klassischen GaLaBau-Anwendungen. Auch der 9 t-Kompaktbagger Volvo ECR90 mit kurzem Schwenkradius zielt auf Anwender mit begrenztem Platzangebot. Mit dem Mobilbagger Volvo EW65 richtete man sich an Unternehmen, die regelmäßig zwischen verschiedenen Einsatzorten wechseln und mit dem Volvo L25 Electric wurde eine etablierte Elektromaschine für den professionellen Einsatz präsentiert.

Besonderes Interesse am Stand von Zeppelin und Zeppelin Rental weckte die Europapremiere des neuen Cat Minibaggers 301 CR. Die kompakte Maschine punktet mit einer Unterwagenbreite von nur 730 mm, für mehr Standsicherheit lässt sich der Unterwagen auf 1.100 mm verbreitern. Die ersten Geräte wurden auf der GaLaBau verkauft, ab Anfang 2027 wird der Minibagger verfügbar sein. Wie effizient sich



Europapremiere: Der neue Cat-Minibagger 301 CR zog das besondere Interesse der Messebesucher auf sich. (Foto: Zeppelin)



Hohe Reichweite: Der Unimog U 535 hat einen Aktionsradius von bis zu 7 m. (Foto: Daimler Truck)

Geländeprofile und Böschungen modellieren lassen, demonstrierte der Cat-Minibagger 306 CR. Die ab Werk optionale 2D-Steuerung wurde für den Messeauftritt durch eine optionale 3D-Steuerung von Sitech ergänzt. Zeppelin Rental präsentierte Neuheiten aus dem Mietsortiment. Große Beachtung erfuhren auch die elektrisch betriebenen Lösungen. „Unser neuer Cat Minibagger 301.9 Electric und der elektrische Kaeser-Kompressor M50E waren echte Gesprächsthemen“, berichtete Dominik Baumann, Gebietsleiter Bayern bei Zeppelin Rental. Vorgestellt wurde am gemeinsamen Messestand auch die seit September verfügbare App Cat Central. Sie bündelt Maschineninformationen, Wartungsdaten, Ersatzteilbestellungen und Serviceleistungen auf einer zentralen Plattform. Anwender können Serviceanfragen direkt über ihr Smartphone starten. Der neue Mobilbagger PW75MR-5 von Komatsu war von den Fachbesucher*innen mit Spannung erwartet worden. Er eignet sich optimal für Einsätze im engen innerstädtischen Raum. Als Publikumsmagnet erwies sich die Live-Demo auf dem Messestand, wo ein elektrischer Minibagger seinen Bedienkomfort, seine Vielseitigkeit und seine Schnelligkeit bewies. Eine große Auswahl an Anbaugeräten für das Graben, Laden, Planieren, Greifen oder Bewegen von Material boten einen guten Überblick über das Leistungsangebot des Herstellers. Ergänzt wurde das Angebotsportfolio durch Smart Construction 3DMG für den GaLaBau. Die digitalen Lösungen unterstützen Anwender dabei, Baustellenprozesse besser zu planen, Maschinen- und Projektdaten transparent zu nutzen und Arbeitsabläufe effizienter zu steuern. „Viele Besucher, gute Gespräche“, fasst

Korbinian Burgstaller, Geschäftsführer der Beuthhauser-Gruppe das Geschehen am Messestand zusammen. Gezeigt wurden Baugeräte, kompakte Maschinen zur Miete und zum Kauf sowie digitale Vermessungs- und Maschinensteuerungstechnik. „Die Unternehmen wollen weiterdenken und auch investieren. Eines der Schlüsselthemen ist die Elektrifizierung. Die Kunden informieren sich über die Marktentwicklung und wir zeigen auf, wie wir in diesem Bereich unterstützen können“, ergänzte Burgstaller. Ausgestellt wurde u.a. ein elektrisch angetriebener Minibagger EZ10e von Wacker Neuson mit passendem Batteriespeicher und Photovoltaik-Modulen. Das Beuthhauser-Tochterunternehmen Smart Systems Technology zeigte anhand eines Liebherr-Mobilbaggers A 918 Compact mit Abziehautomatik, wie sich ein Kanalgraben effizient und präzise errichten lassen.

Praxisorientierte Lösungen

Henne Nutzfahrzeuge präsentierte mit Mercedes-Benz Special Trucks und den Unimog Expert-Partnern Mulag und Bucher Municipal praxisorientierte Lösungen für den kommunalen Ganzjahreseinsatz. Mulag konzentrierte sich mit einem Unimog U 535 auf die Mähtechnik. Das Fahrzeug verfügt über eine Mähtür und den zuschaltbaren hydrostatischen Fahrantrieb EasyDrive. Das Unternehmen hält die passenden Anbaugeräte vor: Ausgestattet war das Exponat mit der Frontauslegerkombination MKF 600 mit Randstreifenmäher und Mähkopf MK 1200 sowie den neuen Heckausleger MHU 900 mit Mähkopf AMK 1200 mit Grasaufnahmesystem. Mit dem Teleskopausleger hat die Frontauslegerkombination eine

Reichweite von bis zu 7 m und ist damit auch an hohen Böschungen oder beim Freischneiden effektiv einsetzbar.

Ein Schwerpunkt des Messeauftritts von Tsurumi lag auf den kompakten Einphasenpumpen für 230 V. Mit der LSC wurde eine Restwasserpumpe gezeigt, die speziell für das Trockenlegen von Flächen entwickelt wurde. Ihre Flachsaugeigenschaften ermöglichen es, Wasser bis auf etwa 1 mm Restpegel aufzunehmen. Bei einer Live-Vorführung konnten sich die Besucher unmittelbar von dieser Eigenschaft überzeugen. Mit den Motorpumpen TEM25H und TDS2-50H zeigte das Unternehmen Systeme für die mobile Wasserförderung im Gelände. Für die Förderung von stärker mit Feststoffen belasteten Medien war zudem die dreiphasige Rührwerkspumpe KTD22.0 zu sehen. Das integrierte Rührwerk unterstützt die Förderung von schlammhaltigem Wasser.

„Die GaLaBau 2026 hat gezeigt, wie viel Innovationskraft, Fachkompetenz und Gestaltungswille in der internationalen Grünbranche stecken“, lautet das Fazit von Isabel Grundner, Head of Brand Strategy GaLaBau bei der NürnbergMesse. „Unsere Botschaft nach Berlin und in die Welt: Wir können aus grauen Flächen lebenswerte Orte machen. Wir können Regenwasser dort halten, wo es gebraucht wird. Wir können Gebäude, Straßen und Plätze grüner, kühler und widerstandsfähiger machen. Die grüne Transformation unserer Städte ist kein abstraktes Zukunftsprojekt. Sie ist machbar – mit uns“, resümierte, BGL-Präsident Thomas Banzhaf.

Die nächste GaLaBau findet vom 12. bis 15. September 2028 im Messezentrum Nürnberg statt.

Info: www.galabau.de ■

Infrastruktur-Turbo angemahnt

Nutzfahrzeugindustrie zeigt innovative Produktpalette auf der IAA Transportation

Vom 15. bis 20. September 2026 haben Unternehmen aus der Nutzfahrzeug-, Transport- und Logistikbranche auf der IAA Transportation in Hannover innovative Lösungen für den Straßengüterverkehr der Zukunft präsentiert. Gezeigt wurden über 150 Weltpremieren, es fanden mehr Testfahrten statt als je zuvor. Auf Aussteller- und Besucherseite gab es eine hohe internationale Beteiligung.

Mit 1.589 Ausstellern aus 46 Ländern verzeichnete die diesjährige Messeausgabe einen neuen Höchststand bei der internationalen Beteiligung. Besonders stark vertreten waren Unternehmen aus China, der Türkei und Italien. Insgesamt kamen über 140.000 Besucherinnen und Besucher nach Hannover. Der Anteil der internationalen Fachbesucher lag bei 40 % (2024: 34 %) und verzeichnete einen neuen Rekord. Der größte Anteil entfiel auf die Vertreterinnen und Vertreter aus den Niederlanden, China und Polen.

„Die IAA Transportation 2026 hat gezeigt, dass die Industrie Verantwortung übernimmt und die Lösungen für einen klimaneutralen und digitalen Straßengüterverkehr der Zukunft liefert. Gerade im Schwerlastverkehr ist das Potenzial für den Klimaschutz enorm“, erklärte VDA-Präsidentin Hildegard Müller und ergänzte: „Jetzt sind Berlin und Brüssel in der Bringschuld. Für einen erfolgreichen Hochlauf alternativer Antriebe braucht es das Zusammenspiel von Fahrzeugen, Infrastruktur und wettbewerbsfähigen Energiepreisen. Doch besonders bei den Energiepreisen und der notwendigen Infrastruktur klafft eine große Lücke zwischen Anspruch und Notwendigkeit. Hier ist ein entsprechender Infrastruktur-Turbo notwendig“. Mit Blick auf Ladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen seien ambitionierte Maßnahmen gefragt sowie eine Priorisierung bei der Schaffung der entsprechenden Voraussetzungen. Brüssel müsse mit Blick auf die Realitäten – anhand von Daten und Fakten – entscheiden,



Intelligentes Laden: Das System von Milence checkt den Ladezustand des tankenden Trucks und fährt erst dann schonend die Ladeleistung hoch. (Foto: IAA/Lars Huebner)

Strafzahlungen endgültig ad acta zu legen. „Hier gilt: Keine Strafzahlungen für politische Versäumnisse. Hersteller und Zulieferer dürfen nicht dafür belastet werden, dass die notwendigen Rahmenbedingungen – wie der Stromnetzausbau – nicht rechtzeitig geschaffen wurden. Die CO₂-Ziele müssen an messbare Fortschritte beim Infrastrukturaufbau und an die tatsächliche Marktentwicklung emissionsfreier Fahrzeuge gekoppelt werden“, so Müller.

Ein besonderes Highlight der Messe waren erneut die Test Drive-Angebote. Insgesamt 84 Fahrzeuge konnten in diesem Jahr von 17 renommierten Ausstellern im Rahmen der Test Drives ausprobiert werden. Im Vergleich zu 2024, als 60 Fahrzeuge zur Verfügung standen, wuchs das Fahrzeugangebot damit um 40 %.

Alternative Antriebe geben Gas

130 Jahre nach der Erfindung des Lastwagens durch Gottlieb Daimler hält Daimler Truck klar die Marktführerschaft bei CO₂-freien Lkw in Europa. Der batterie-elektrische eActros 600, der mit 40 t Gesamtzuggewicht eine Reichweite von bis zu 560 km erreicht, hat seit Ende 2024 bereits mehr als 160 Mio. km im Kundeneinsatz zurückgelegt. Beim Thema Wasserstoff geht Daimler Truck den nächsten Schritt Richtung Serienbetrieb. Das Unternehmen bereitet die Einführung des NextGenH2 Truck vor. Ab Ende 2027 soll das erste

Fahrzeug der auf 100 Lkw ausgelegten Kleinserie in den Kundeneinsatz gehen. Das Interesse ist groß: Fast die Hälfte der Kleinserie ist bereits vergeben, trotz der nach wie vor limitierten Tankinfrastruktur. Daimler Truck investiert bis Ende des Jahrzehnts einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag in Wasserstoff-Lkw. Der Verbrennungsmotor ist für viele Kunden nach wie vor wichtig. Mercedes-Benz Trucks zeigte auf der Messe den neuen Powerliner-Antriebsstrang. Im Mittelpunkt stehen hier niedrigere Betriebskosten. TruckCharge und neue digitale Lösungen erweitern das integrierte Service-Ökosystem, vorgestellt wurden auch neue Assistenzsysteme wie Active Cross Traffic Assist und Active Side Guard Assist 3 für gesteigerte Sicherheit im täglichen Einsatz. CATL, DHL und Quibo Energy haben im Rahmen der Messe eine Vertiefung ihrer strategischen Zusammenarbeit bekanntgegeben. Im Fokus der Kooperation steht die Weltpremiere des „Mobile Power Plant Ultra 2.0“. Dabei handelt es sich um ein robustes, wirtschaftliches und integriertes Energie- und Ladenetzwerk. Gemeinsames Ziel der drei Unternehmen ist die Umwandlung traditioneller Logistikparks zu intelligent vernetzten „Energie-Hubs“. Vom weltweit größten Batteriehersteller CATL kommen flüssigkeitsgekühlte Energiespeichersysteme, umfassende Energiemanagement-Plattformen sowie Anbindungsmöglichkeiten an Batterie- und ultraschnelle Ladesysteme

zum Einsatz. Das Logistikunternehmen DHL wird die Energielösungen nicht nur in seinen eigenen Logistikparks integrieren, sondern auch als bevorzugter Logistikdienstleister fungieren. Quibo Energy stellt die nahtlose Integration von Solarenergie, Batteriespeichern und Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in ein einheitliches, effizientes Ökosystem zur Verfügung.

Milence zeigte, wie Druckbetankung auf elektrisch geht. Anja van Niersen, CEO des Joint Ventures der Partner Daimler Truck, Traton Group und Volvo Group, erklärte während der ersten Presse-Demonstration den aktuellen Stand der Milence-Ladeparks. Aktuell seien 38 Lade-Hubs europaweit fertiggestellt und in Betrieb. Das sei viel zu wenig. Bis Ende 2027 sollen deshalb rund 70 Lade-Hubs mit Megawatt-Lademöglichkeit entlang der Haupttrouten fertiggestellt sein. Dass die Anzahl von Ladehubs mit dem Hochlauf megawattfähiger E-Trucks eng zusammenhängt, stellte van Niersen ebenfalls klar. Es mache keinen Sinn, öffentliche Megawatt-Charger in die Landschaft zu stellen, wenn noch keine Trucks mit der entsprechenden Technik die Anlagen auch nutzen könnten. Beim Ladevorgang checkt das System zuerst den Ladezustand des tankenden Trucks und fährt erst dann schonend die Ladeleistung hoch. Die enorme Stromdichte erfordert bereits an der Ladesäule gekühlte Kabel bis zum Stecker. Und auch die Fahrzeuge müssen spezielle Thermomanagement-Systeme zur Kühlung der enormen Stromflüsse vorhalten. Nicht viele Stromanschlüsse der Versorger sind in der Lage, bis zu 1.300 A Ladestrom über die Säule zu liefern. Der Hausanschluss der Messehalle 14/15 gab nur rund 200 kW her, die restlichen 800 kW lieferte ein Batteriespeicher.

Robuste Lösung für den Mining-Bereich

Meiller präsentierte den weiterentwickelten Kippsattel Grandload auf einem DAF-Fahrgestell. Eine wichtige Neuerung ist der BG-konforme Einstieg in die Kippbrücke, der die Sicherheit beim Auf- und Absteigen erhöht und das Unfallrisiko reduziert. Der Maxtreme Halfpipe-Kipper mit Kettenklappe wurde auf einem MAN-Fahrgestell als robuste Lösung unter anderem für den Mining-Bereich im innerbetrieblichen Verkehr mit hoher Nutzlast dargestellt. Mit der Baureihe Trigenius zeigte Meiller vielseitige Lösungen für unterschiedlichste



Weltpremiere: Fliegl hat das Anbaugerät „Wiesel Compact“ vorgestellt. Die um 180 Grad schwenkbare Rutsche sorgt für präzise Materialdosierung und hohe Arbeitssicherheit, insbesondere beim Umgang mit heißem Asphalt. (Foto: Fliegl Bau & Kommunaltechnik)

Anforderungen im täglichen Einsatz. Zu den praxisnahen Weiterentwicklungen gehört etwa eine neue Lösung für geteilte Kranplatten. Die zweiteilige Ausführung vereinfacht die Montage deutlich.

Fliegl Bau- und Kommunaltechnik kam mit einer Weltpremiere, dem System „Wiesel Compact“, nach Hannover. Dieses universelle Anbaugerät erweitert die Einsatzmöglichkeiten der bewährten ASS- und ASW-Familie radikal und flexibilisiert den Materialumschlag auf der Baustelle. Per einfachem Knopfdruck lässt sich zwischen präzisiertem Schneckenbetrieb und der normalen Entladung umschalten. Wird die Schnecke temporär nicht benötigt, muss sie nicht abgebaut werden, sondern kann innerhalb weniger Minuten verdeckt werden. Das macht das System zur perfekten Allround-Lösung für Asphalt, Kies, Sand und viele weitere Schüttgüter. Dem Messepublikum wurde das Wiesel Compact in einer besonders leistungsstarken Kombination mit dem Abschiebewagen Asphalt Profi-Thermo ASS 372 Mega vorgestellt. Ein Gewinn für den Baualltag ist dabei die um 180 Grad schwenkbare Rutsche, die eine optimale Verteilung des Schüttguts ermöglicht.

Zentrales Messehighlight auf dem Stand von MAN war der eTGX, der mit verbesserter Aerodynamik, höherer Rekuperation sowie einer neuen Batteriegeneration mit 10 % mehr nutzbarer Energie seine Reichweite als 4x2-Sattelzugmaschine auf bis zu 660 km steigert. Mit der neuen 6x2-Sattelzugvariante mit siebter Batterie sind sogar bis zu 720 km möglich. Mit 10,7 t Leergewicht bietet die 4x2 Sattelzugmaschine mit einem Standard-Auflieger

bis zu 25 t Nutzlast – vergleichbar mit der eines Diesel-Sattelzugs. Mit den Baureihen MAN eTGL, eTGM, eTGS und eTGX verfügt MAN künftig über ein durchgängiges Elektro-Lkw-Portfolio von 12 bis 50 t. Es deckt nahezu das gesamte Einsatzspektrum von der urbanen Verteilerlogistik über kommunale Anwendungen und den Baustellenverkehr bis hin zum Ferntransport ab.

Brigade Electronics feierte auf der Messe 50 Jahre Vorreiterrolle im Bereich Fahrzeugsicherheit. Vorgestellt wurde die als einheitliche Plattform konzipierte Software Haloniq. Sie vereint wesentliche Flottenfunktionen und Compliance-Funktionen, für die bisher mehrere parallel laufende Systeme erforderlich waren. Jedes Ereignis ist nahtlos mit dem zugehörigen Video, der Fahrt und dem Bericht verknüpft, um eine intuitive Benutzererfahrung und eine einfache Bedienung mit nur zwei Klicks zu gewährleisten. Dieser Ansatz beseitigt Komplexität und ermöglicht gleichzeitig ein Höchstmaß an Transparenz und Kontrolle, um messbare Verbesserungen bei der Leistung von Fahrern, Fahrzeugen und Anlagen zu erzielen.

Die chinesische Nutzfahrzeugbranche war mit einer ganzen Reihe von Marken auf der Messe vertreten. Zu sehen waren etwa Trucks von BYD, Dongfeng, Farizon, FAW, Foton, Sany, Sinotruk, Skyworth, SuperPanther. Sie werben mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis, nicht aber alle können bereits ein Händler- bzw. Service-netz vorweisen.

Die nächste IAA Transportation findet vom 19. bis 24.09.2028 in Hannover statt.

David Spoo, VDBUM-Redaktion
Info: www.iaa-transportation.com ■

Die PSW ist ausgebucht

B2B-Fachmesse in Kassel wächst weiter und wird internationaler

Vom 6. bis 8. November wird die Messe Kassel wieder zum Treffpunkt für Fachhandel, Werkstätten und Servicebetriebe aus der Land- und Baumaschinen-, Kommunaltechnik-, Nutzfahrzeug- und Motorgerätebranche. Die Ausstellungsfläche der Parts & Service World (PSW) ist mit 238 Ausstellern aus Europa und Nordamerika ausgebucht. Zudem zeichnet sich eine zunehmende Internationalisierung ab. Der VDBUM ist zum dritten Mal mit einem Stand und weiteren Aktivitäten vertreten.

Nach dem Besucherrekord auf der PSW 2024 mit 17.500 Fachbesuchern setzt die von Granit Parts veranstaltete B2B-Fachmesse ihren Wachstumskurs fort. Für 2026 wurde die Ausstellungsfläche nochmals erweitert und ist inzwischen vollständig belegt. „Landwirtschaft, Bauwirtschaft, Kommunen und Transportwesen sind auf Maschinen und Fahrzeuge angewiesen und darauf, dass sie zuverlässig funktionieren. Fachhändler und Werkstätten sorgen dafür, dass Ausfallzeiten minimiert werden. Mit der PSW bieten wir dieser Branche eine Plattform, auf der sie neue technische Entwicklungen im Servicegeschäft unmittelbar erleben und Ideen und Lösungen für die Herausforderungen der kommenden Jahre diskutieren kann“, sagt Hans-Peter Fricke, Geschäftsführer und Inhaber der Fricke-Gruppe, zu der Granit Parts gehört. Herzstück der PSW ist die Live-Werkstatt. Gemeinsam mit dem Themenbereich Werkstattaufrüstung wächst sie auf rund 5.600 m². Hier werden komplette Arbeitsprozesse unter realistischen Bedingungen sowie ganzheitliche Werkstattkonzepte gezeigt. Das Spektrum reicht von Diagnosesystemen, Hebetechnik und Reifenservice bis zu digitalen Anwendungen und modernen Lager- und Versorgungslösungen. Aktuelle Impulse setzt die Live-Werkstatt auch bei alternativen Antriebstechnologien: Arbeitsplätze für Hochvolttechnik sowie Anwendungen



Detaillierte Einblicke: Die Live-Werkstatt der Parts & Service World präsentiert ganzheitliche Werkstattkonzepte. (Foto: PSW)

rund um Elektro- und Wasserstoffantriebe werden vorgestellt. Erstmals wird mithilfe einer Durchfahrtsanlage Messtechnik für Achsvermessung, Profiltiefenmessung und Reifendruckkontrolle demonstriert. Live-Vorfürhungen zur mobilen Bearbeitung zeigen außerdem, wie Schweiß- und Bohrarbeiten unmittelbar am Einsatzort vorgenommen werden können, um Stillstandzeiten von Maschinen zu reduzieren. Eine weitere Neuheit auf der PSW 2026 ist eine vollständig ausgestattete Werkstatt von Granit Parts mit Produkten der Eigenmarken Granit, Traxor und Granit Black Edition.

Umfangreiches Weiterbildungsprogramm

Mit der PSW Academy ergänzt die B2B-Messe ihr Ausstellungsangebot um ein umfangreiches Weiterbildungsprogramm. Seminare, Workshops und Fachvorträge beschäftigen sich mit aktuellen Themen aus Ersatzteilhandel und Werkstatt und vermitteln praxisnah aufbereitetes Know-how.

„Die PSW ist ein Muss für alle Leiter von MTAs oder Werkstätten. Der VDBUM ist vor Ort bietet eine breites Programm“, sagt VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnittjer. In Raum 5, der sogenannten VDBUM-Box, die Platz für rund 40 Zuhörer*innen bietet, halten die VDBUM-Experten René

Esselmann, Wolfgang Lübberding, Kai Jentsch und Stefan Schumski Vorträge zu diesen Themen: „Siterouter: Die neutrale Datendrehscheibe für die Bauwelt 4.0, für Hersteller, Anwender und Softwarehäuser“, „MIC 4.0 und ISO 15142-3: Fehlerfreie Kommunikation und Grundordnung im Datenaustausch z.B. zwischen Baumaschine und Anbaugerät“, „Zur Prüfung Befähigte Person für Land- und Baumaschinen - Pflichten und Möglichkeiten“ sowie „Rechtsicherheit für Unternehmer und Verantwortliche in Baubetrieben! Qualifizierung der Maschinenbediener in der Land- und Baumaschinenbranche“. Der Verband ist ebenso in das PSW-Vortragsprogramm eingebunden und organisiert parallel zur PSW den Branchentreff Hydraulik. Dieser beginnt bereits am 5. November und liefert nach der Begrüßung durch den VDBUM zwölf Vorträge, beispielsweise zum neuen DGUV-Qualifikationsleitfaden Hydraulik, typischen Schadensverläufen und Praxisbeispielen beschädigter Hydraulikschläuche, der CETOP-Qualifikation, Hydraulikmaschinen im Fokus des Umweltrechts, der Ölanalyse oder auch zu zukünftigen Maschinentrends und deren Auswirkung für die technischen Schmierstoffe. Am späten Vormittag des zweiten Tages steht dann der Besuch der PSW auf dem Programm.

Info: www.partsserviceworld.com ■



Reduziertes Eigengewicht: Bei der Fibre-Technologie werden Hochleistungsfaserseile genutzt, wodurch gegenüber klassischen Stahlseilkränen eine Traglaststeigerung von 40 % erreicht wird. (Foto: Liebherr)

Millimetergenaue Hubbewegungen

Mehrjähriger Ersatzneubau einer der wichtigsten Verkehrsachsen Ulms

Die Wallstraßenbrücke gehört zu den wichtigsten Verkehrsbauwerken Ulms. Sie führt die Bundesstraße B10 über die Kienlesbergstraße und die angrenzenden Bahngleise. Das Bauwerk aus den Jahren 1967 bis 1969 und muss aufgrund seines Zustands vollständig durch einen Neubau ersetzt werden.

Die neue Brücke wird 187 m lang sein und in zwei Abschnitten errichtet: Die westliche Hälfte entsteht zwischen 2026 und 2027, anschließend folgt die Östliche zwischen Ende 2027 und Anfang 2029. Die vollständige Verkehrsfreigabe ist für den Sommer 2029 vorgesehen. Getragen wird das Projekt von der ARGE B10, einem Zusammenschluss der Matthäus Schmid Bauunternehmung GmbH & Co. KG aus Baltringen und Leonhard Weiss aus Göppingen. Für das Kran- und Logistikkonzept setzt die Arge auf die Nagel Mietervice GmbH aus Ulm. In enger Zusammenarbeit entwickelt, übernimmt Nagel Mietervice die Projektbetreuung und technische Ausarbeitung und stellt die Krantechnik – insgesamt sieben Liebherr-Turmdrehkrane – flexibel für den Partner Matthäus Schmid bereit. Die ersten Krane heben seit März 2026 schwere Bau- und Stahlbetonteile zwischen aktiven Bahn- und Verkehrsstraßen.

Obendreherkrane mit Fibre-Technologie

Am 12. März 2026 wurde der erste Liebherr 520 EC-B 20 Fibre auf der Baustelle montiert. Der Flat-Top-Obendreherkran arbeitet mit einer Ausladung von 80 m und einer Hakenhöhe von 52 m. Die maximale Tragfähigkeit beträgt 20 t. Mit seiner großen Ausladung deckt er das gesamte Hauptbaufeld ab und übernimmt die schwersten Hübe, darunter die Montage von Schalungseinheiten und Bewehrungskörben zwischen den aktiven Gleisanlagen. Ein zweiter 520 EC-B 20 Fibre folgte am 16. März auf der gegenüberliegenden Seite des Baufelds. Mit 60 m Ausladung und 35 m Hakenhöhe ist er für kürzere Taktzeiten und schnellere Umschlagprozesse in dichten Arbeitsbereichen ausgelegt. Gemeinsam sichern beide Krane eine flächendeckende Bedienung der Baustelle bei optimierter Lastverteilung. Sie setzen auf die Fibre-Technologie von Liebherr. Dabei ersetzen Hochleistungsfaserseile

die klassischen Stahlseile. Das reduziert das Eigengewicht der Hubseile deutlich und ermöglicht auf Basis der bestehenden Komponenten eine Traglaststeigerung von 40 % gegenüber den vergleichbaren Stahlseilkränen. Hinzu kommen eine verbesserte Handhabung und ein reduzierter Wartungsaufwand.

Modulares EC-B-Baukastensystem

Die Gesamtlebensdauer der Faserseile beträgt 14 Jahre. Kommt es zu einer Beschädigung, lassen sich bis zu 80 % aller Seilschäden direkt auf der Baustelle schnell und einfach reparieren, ohne das Seil zeit- und kostenaufwändig austauschen zu müssen. Das modulare EC-B-Baukastensystem erlaubt darüber hinaus eine projektspezifische Konfiguration hinsichtlich Turmhöhe, Auslegerlänge und Traglastcharakteristik.

Am Blaubeurer Tor ist ein Liebherr 81 K im Einsatz. Der Untendreher übernimmt Materialverteilung, logistische Unterstützungsaufgaben und die Versorgung der Randbereiche. Er überzeugt durch kurze Rüstzeiten und effizienten Betrieb bei kleineren Lasten. Seit dem 17. April 2026 ergänzt ein 202 EC-B das Kransystem. Der Flat-Top-Obendreherkran übernimmt Hebevorgänge im Schalungs- und Bewehrungsbau. Zudem kommen durch den ARGE-Partner Leonhard Weiss drei Liebherr 81.1 K hinzu. Die drei Untendreher sind auf hohe Umschlagleistungen bei geringem Platzbedarf ausgelegt und übernehmen die Feinlogistik.

Die Lage der Baustelle stellt hohe Anforderungen an Präzision, Tragfähigkeit und Sicherheit. Täglich passieren bis zu 86.000 Fahrzeuge die B10 in Nord-Süd-Richtung und die Baustelle überspannt insgesamt 14 Gleise. Beim Einheben von Schalungsteilen zwischen den Gleisen sowie beim Einbringen von Bewehrungskörben sind millimetergenaue Hubbewegungen erforderlich. Moderne Assistenz- und Sicherheitssysteme der eingesetzten Krane unterstützen dabei einen zuverlässigen und effizienten Kranbetrieb auch unter diesen komplexen Bedingungen. Das Zusammenspiel aus leistungsstarken Obendreherkränen und flexiblen Untendreherkränen bildet ein abgestimmtes Kranspiel, das sowohl schwere Einzelhübe als auch schnelle Materialzyklen im Nahbereich effizient abdeckt.

Info: www.liebherr.com ■

Nachtschicht am Duisburger Hauptbahnhof

Komplexes Logistikkonzept während der Sperrpausen des Bahnverkehrs

Die Modernisierungsarbeiten am Duisburger Hauptbahnhof halten einige Herausforderungen für die Krantechnik bereit: Kranmontagen bei laufendem Bahnhofsbetrieb, schwierige Statik und beengte Platzverhältnisse. Um diese zu meistern, hat die BKL Baukran Logistik GmbH eine Kranlösung mit sieben Bau- und Autokranen geliefert.

Die mit der Modernisierung der Bahnsteige sowie des Daches des Duisburger Hauptbahnhofs beauftragte SEH Engineering GmbH hatte im Rahmen der Projektvorbereitung Baukrane bei BKL angefragt. Das Team von BKL Frankfurt schlug dafür eine Kranlösung vor, die im Sommer 2022 zunächst zwei und rund zweieinhalb Jahre später zwei weitere Obendreher des Typs TLS 80 20T beinhaltete. Der Clou: Für die Montagen der 500-Metertonner griffen die Kranspezialisten auf zwei 450 t-Autokrane sowie einen Hilfsautokran aus dem über 700 Krane umfassenden BKL Mietpark zurück. So konnten die eingespielten Teams einen reibungslosen Ablauf gewährleisten, der die engen Zeitfenster mit den anspruchsvollen statischen und logistischen Rahmenbedingungen in Einklang brachte. Besonders spannend war die Montage von Kran drei und vier, da der Aufbau der Obendreher wegen der Sperrpausen der Bahn nur in der Nacht möglich war.

Für die beiden zur Baukranmontage notwendigen Mobilkrane stand nur eine gemeinsame Zufahrt zur Verfügung. Daher positionierte BKL den ersten Autokran GMK6450-1 bereits einige Tage vor Beginn auf der Baustelle. Den zweiten 450-Tonner, einen LTM 1450-8.1, baute das Team von BKL Mitte/West am Tag zuvor in der Zufahrt auf. Die Kranspezialisten wählten die Stellflächen so, dass die unterhalb verlaufenden Bestands- und Passagiertunnel nicht unter der direkten Belastung der beiden Schwergewichte standen. Zudem verlief eine Speiseleitung der Bahn parallel zu den Standplätzen der beiden Autokrane. Dies erforderte nicht nur eine Erdung der



Termingerechter Aufbau: Gerüstet mit einem 49 m Wippausleger und Y-Abspannung hebt ein GMK6450-1 die bis zu 16,8 t schweren Kranteile über die Störkante in Form einer Speiseleitung hinweg in das Bahnhofsgebäude. (Fotos: BKL)



Perfektes Zusammenspiel: Während je ein Team von BKL tagsüber die Teile vormontierte, führten zwei weitere Teams nachts die Hebearbeiten sowie den finalen Aufbau der beiden Obendreher durch.

450-Tonner, sondern auch eine spezielle Konfiguration der Krane. Das Team stattete sie mit einer 49 m beziehungsweise einer 52,5 m langen Wippspitze aus, um die bis zu 16,8 t schweren Baukranteile über die Störkante zu heben.

Nicht nur die Stellfläche für die Autokrane war eng. Die knappen Platzverhältnisse auf der Baustelle boten auch kaum Lagerfläche für die Bauteile der zu montierenden Turmdrehkrane. Daher koordinierte BKL die Anlieferungen mit den firmeneigenen Lkw just in time. Kranmonteure und Autokranfahrer arbeiteten beim Aufbau der Turmdrehkrane im Schichtbetrieb. Tagsüber montierte je ein Team die Kranteile vor, während nachts zwei weitere Teams die finalen Hebe- und Montagearbeiten an beiden Baukranen zeitgleich durchführten. Dank des detaillierten Montagekonzepts und der präzisen Abstimmung gelang es den BKL-Teams die beiden Turmdrehkrane innerhalb von drei Nächten termingerecht aufzubauen. Insgesamt plante und montierte BKL Frankfurt die vier Großkrane des Typs TLS 80 20T so, dass sie die geforderten Radien und Traglasten entsprechend den Kundenanforderungen erfüllten und gleichzeitig alle notwendigen Sicherheitsabstände einhielten. Während die Krane eins und zwei bereits im vergangenen Juli demontiert wurden, unterstützen die Großkrane drei und vier die Modernisierungsmaßnahmen bis voraussichtlich 2028.

Info: www.bkl.de ■

Spannende Verbindung

Gigantische Bauwerke für eine bessere Mobilität in Saudi-Arabien

Über 30 Jahre lang war die Wadi-Laban-Brücke die einzige Querung des gleichnamigen Tals im Südwesten von Saudi-Arabien. Nun wird die bestehende Querung um zwei neue Schrägseilbrücken ergänzt, die auf beiden Seiten der bestehenden Brücke errichtet werden.

Auftraggeber ist die Royal Commission for Riyadh City, die Umsetzung erfolgt durch das ICRC Joint Venture aus dem türkischen Bauunternehmen IC Ictas und der Al Rashid Trading & Contracting Company (RTCC) aus Riad. Auf der Großbaustelle mitten in der Wüstenlandschaft Riads kommen drei Wolff 180 B Wippkrane zum Einsatz, die sämtliche Hebeaufgaben übernehmen – von der Schalung über die Bewehrung bis hin zur Betonage.

Die drei „Wölfe“ erreichen mit 40 m-Auslegern eine Hakenhöhe von 157 m und verfügen über eine maximale Traglast von 18 t. Sie werden für den Bau der vier bis zu rund 170 m hohen Brückenpylone eingesetzt und übernehmen das Handling der Schalungssysteme, den Transport von Bewehrungen sowie die Betonage. Darüber hinaus heben sie Arbeitskörbe, Vermessungstechnik und



Großprojekt bei Riad: Die Wadi-Laban-Brücke wird um zwei neue Schrägseilbrücken ergänzt und soll die Reisezeit in diesem Abschnitt um 75 % verkürzen. (Foto: Wolffkran)

weiteres Baustellenequipment. Eine besondere Herausforderung war das gleichzeitige Umsetzen mehrerer übereinanderliegender Arbeitsplattformen beim Wechsel der Schalung zwischen unterschiedlichen Pylonenabschnitten, wobei sie ihre maximale Traglast von 18 t komplett ausschöpften. Im weiteren Baustellenverlauf werden die Krane zudem bis zu 12 t schwere Stützbalken für die Betonage der Pylonenköpfe heben.

Die drei 180 B Wippkrane wurden 2025 mit Mobilkranen montiert und werden voraussichtlich noch bis 2027 auf der Baustelle

im Einsatz sein. Nach Fertigstellung verfügen die beiden neuen Schrägseilbrücken jeweils über eine Gesamtlänge von rund 763 m und eine Hauptspannweite von 405 m. Mit einer Breite von rund 35 m sind sie für insgesamt acht Fahrspuren ausgelegt und werden die Kapazität der wichtigen Verbindungsstraße in Riad deutlich erhöhen. Der Neubau ist Teil des „Main and Ring Road Axes Development Program“, eines umfassenden Ausbauprogramms für die Hauptverkehrsachsen der Hauptstadt.

Info: www.wolffkran.com ■

**Sicher schulen.
Sicher bedienen.**

**Modulares
Konzept zur
Qualifizierung
von Kranführern**



**Sie bilden Kranführer aus?
Dann haben wir genau das Richtige für Sie:**

Basismodul:

Lehrsystem Sicheres Bedienen von Kranen (allg. Inhalte der Kranführer-Qualifizierung, für alle Kranbauarten relevant)

+

**Bauartspezifische
Zusatzmodule**



RESCH macht's richtig! www.resch-verlag.com



Auffällig: Mit seiner schwarzen Edelstahlausführung und der orangenen Schrift ist der Saugbagger von Dominik Kirsch kaum zu übersehen.
(Foto: Dominik Kirsch Saugbaggerarbeiten)

Ein wertvolles Netzwerk

Entscheidung für die Selbständigkeit fällt beim VDBUM-Branchentreff

Dominik Kirsch, gelernter Maurer und seit 2014 Maurer- und Betonbauer-Meister, hat rund zwölf Jahre als Bauleiter gearbeitet. Im Zuge dieser Tätigkeit hat er den Einsatz von Saugbaggern erlebt und zunehmend mit dem Gedanken gespielt, eine Maschine zu kaufen und als selbständiger Dienstleister aufzutreten. Im Juni dieses Jahres hat er die Idee in die Wirklichkeit umgesetzt.

Ein Unternehmen zu gründen, bedeutet immer auch, einen Schritt ins Ungewisse zu wagen. Insofern ist es sinnvoll, sich intensiv mit der Marktsituation und den Chancen auseinanderzusetzen, um in einer Branche Fuß fassen zu können. Genau dies hat Dominik Kirsch vor Gründung von „Dominik Kirsch Saugbaggerarbeiten“ getan. „Ansässig bin ich in Dittenheim, im Altmühltal. In dieser Gegend gab es bislang niemanden, der Saugbaggerleistungen anbietet, der Bedarf nach schonendem Freilegen von Gas-, Wasser- oder Stromkabeln steigt gleichzeitig an, insbesondere, weil es kaum noch Leute für Handschachtungen gibt und dies auch viel zu teuer ist“, erläutert er.

Bei seiner Recherche stieß er auch auf den VDBUM und dessen Fachgemeinschaft Saugbagger, die Fachwissen zu Betrieb, Sicherheit, Qualifikation, Prüfungen und Vorschriften für Saugbagger vermittelt, und sah hier einen persönlichen Nutzen: „Ich habe mich zum Branchentreff der

Fachgemeinschaft Saugbagger im November letzten Jahres in Gotha angemeldet, um mit Gleichgesinnten ins Gespräch zu kommen“. Das Vortragsprogramm der zweitägigen Veranstaltung bot hochinteressante Einblicke, etwa in die Unterschiede zwischen der Vakuum- und der Ventilator-Saugtechnik oder zu Arbeits- und Rechtssicherheit im Umgang mit dieser Technik. Auch stand eine Besichtigung des Werks von RSP, einem der beiden namhaften Saugbagger-Hersteller in Langensalza, auf dem Programm.

Vor allem sind Dominik Kirsch die Gespräche am Netzwerkabend in bester Erinnerung geblieben. Als Neuling fühlte er sich gleich bestens aufgehoben und kam mit denjenigen ins Gespräch, die diese Technik täglich nutzen. Sie beantworteten seine Fragen und bestärkten ihn, den Schritt in die Selbständigkeit zu gehen. „In Gotha habe ich mich zur Firmengründung entschlossen und bin der Fachgemeinschaft Saugbagger beigetreten“, berichtet er.

”

„Ich habe mich zum Branchentreff der Fachgemeinschaft Saugbagger im November letzten Jahres in Gotha angemeldet, um mit Gleichgesinnten ins Gespräch zu kommen“ “

Dominik Kirsch, Geschäftsführer von Dominik Kirsch Saugbaggerarbeiten

Das Gesamtpaket überzeugt

Was das Arbeitsgerät angeht, so fiel die Wahl schließlich auf den Dino12 von MTS, also ein Fahrzeug mit einem Behältervolumen von 12 m³. Ihn überzeugte die Ausstattung, die der Hersteller mit Sitz in Germersheim bietet, die Werkstattnähe und er hatte sofort einen guten Draht zum Verkäufer Felix Fesser. Am 30. Juni wurde der Volvo-Lkw mit 1+3-Fahrgestell und dem Saugbagger-Aufbau ausgeliefert. Mit seiner schwarzen Edelstahlausführung, der orangenen Schrift und dem großen QR-Code wurde ein Design gewählt, das im Straßenbild auffällt. Kirschs Saugbagger verfügt über die Hochkippfunktion, die keine Standardfunktion bei Saugbaggern ist. Dadurch kann das Material direkt in einen Lkw oder Container entladen werden, was für effizientere Abläufe sorgt und wertvolle Zeit auf der Baustelle spart. Aktuell steht das schonende Freilegen von Hausanschlüssen an. Der große Behälter nimmt den Aushub von zwei bis drei Hausanschlüssen auf. Mit einer Länge von ca. 10,50 m, einer Breite von rund 2,50 m und einer Höhe von 3,80 m ist der Saugbagger auch bei engen Einsatzorten die erste Wahl. Für den Fall, dass Baustellen einmal nicht so leicht zu erreichen sind, hatte Dominik Kirsch eine 20 m-Schlauchverlängerung geordert. Der Einzelunternehmer zeigt sich sehr zufrieden mit dem Start seiner Firma, blickt bereits auf erfolgreiche Einsätze im Tiefbau, dem GalaBau und bei der Reinigung von Biogasanlagen zurück, die im Umkreis von ca. 50 km rund um Dittenheim stattgefunden haben. Über die Zukunft seines Unternehmens hat er klare Vorstellungen: „Ich bin gern bereit, mich zu vergrößern“, sagt Kirsch selbstbewusst.

David Spoo, VDBUM-Redaktion
Info: <https://saugbaggern.de> ■

Saugbagger in Theorie und Praxis

FGS informiert bei den Osnabrücker Baumpflegetagen

Die 42. Osnabrücker Baumpflegetage boten am 1. und 2. September 2026 Fachvorträge und Workshops zu Bäumen, Klima und urbaner Diversität – begleitet von einer Ausstellung zu Baum- und Grünflächenmanagement.

Auch in diesem Jahr erwartete die Besucherinnen und Besucher wieder ein vielfältiges Programm, das sich aktuellen Fragen und Entwicklungen im Baum- und Grünflächenmanagement widmet. Erstmals war die Fachgemeinschaft Saugbagger (FGS) des VDBUM vor Ort. Der technische Leiter Wolfgang Lübberding stellte den Verband und seine Qualifikationsmöglichkeiten in der Ausstellung vor und präsentierte dann gemeinsam mit Steven Imtiaz, Sprecher des FGS-Arbeitskreises, die Geräte in Theorie und Praxis. Das Thema lautete: „Wurzelschonende Freilegung: Der Saugbagger im Praxiseinsatz.“ Imtiaz hatte seinen eigenen kompakten ESE 4 für innerstädtische Einsätze mitgebracht und das Gerät nach seiner Erläuterung von Baustellenabläufen live gezeigt. Ein weiterer Kollege vom Hersteller RSP war mit einem



Aufschlussreiche Demonstration: Steven Imtiaz, Sprecher des FGS-Arbeitskreises, präsentierte Vertreter*innen von regionalen Kommunen, Grünflächenämtern und weiteren Interessenten die Fähigkeiten von Saugbaggern. (Fotos: VDBUM)



Effektivität spüren: Einige Besucher der 42. Osnabrücker Baumpflegetage machten sich ein Bild von der Saugkraft der Geräte.

ESE 6 Großgerät aus Saalfeld angereist, dem leistungsstärksten Saugbagger der Welt und hat diesen ebenso in Theorie und Praxis präsentiert. Unter den zahlreichen Gästen befanden sich viele Vertreter von

regionalen Kommunen. Auch die Grünflächenämter aus Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Berlin und aus weiteren Metropolen beteiligten sich an den Diskussionen. Als Resümee wurde am Ende des Tages klar herausgestellt, wie wichtig qualifizierte Bediener an den Saugbaggern sind, um eine qualitativ hochwertige Arbeit abzuliefern. Die FGS- Fahrerkarte, die die Qualifikation beschreibt, wurde dabei als unbedingt notwendiges Mittel für den Einsatz von Saugbaggern anerkannt und soll bei zukünftigen Ausschreibungen gefordert werden.

Info: www.fachgemeinschaft-saugbagger.de ■



SO GEHT SCHLAUCHMANAGEMENT

Der X-CODE Manager ist die umfassende Dienstleistung für die vorbeugende Instandhaltung Ihrer Hydraulik-Schlauchleitungen. Mit dem Portal wird unsere alphanumerische Codierung zum perfekten Werkzeug, um sämtliche Schlauchleitungen übersichtlich zu managen.

24/7, immer und überall, auf einen Klick verfügbar.



QR-Code scannen
für mehr Informationen

shop.hansa-flex.com

HANSA FLEX

Saugbagger schont Infrastruktur im Tiefbau

Individuell konfigurierte Maschine mit hohem Kundennutzen

Christoph Peter von der Dienstleistungsunternehmung Frankensauger GmbH aus Stockheim nutzt die Saugbagger-Technologie von MTS für eine große Bandbreite von Einsätzen in unterschiedlichsten Branchen. 2027 wird eine neue Maschine geliefert, mit der eine weitere Dienstleistung angeboten werden kann.

Mitte 2022 gründete der Kraftfahrzeugtechniker-Meister Frankensauger. Das Unternehmen ist in der Region Oberfranken sowie im Raum Nürnberg und Würzburg unterwegs. Unterstützt wird er durch einen Mitarbeiter sowie nebenberuflich durch seinen Vater. Christoph Peter hat den Eindruck, dass viele Unternehmer die Saugbagger-Technologie noch gar nicht kennen und sich mit unnötiger Handarbeit aufhalten. Ein Saugbagger, sagt er, kann den konventionellen Bagger nicht ersetzen, sondern dort weiterarbeiten, wo dieser an seine Grenzen stößt. Derzeit besteht der Maschinenpark aus einem gebrauchten Saugbagger-Modell Dino 12 von MTS sowie einer Mietmaschine. Die 15 Jahre alte Maschine erweist sich als langlebig: Sie hat bereits über 10.000 Betriebsstunden geleistet, der Aufbau und die Elektrik funktionieren noch immer einwandfrei. 2027 wird ein brandneuer MTS Dino Vario an Frankensauger geliefert. Er bietet eine Kombination aus höchster Saugleistung und größtem Behälter und kann auch Saugstrecken von bis zu 100 m überwinden. Ausgestattet ist er mit einem Dreifach-Ventilator sowie dem von MTS patentierten verschiebbaren Evoslide-Arm. „Tiefbau ist unser Tagesgeschäft, zum einen, weil in vielen Bereichen wie in Kraftwerken oder Umspannwerken diese Arbeiten aus Sicherheitsgründen nur von Hand oder mit dem Saugbagger umgesetzt werden dürfen oder auch aus Platzgründen nichts anderes möglich ist. Viele Einsätze sind lange im Voraus geplant, manche ergeben sich kurzfristig, denn oft wird bei Bauvorhaben erst während des laufenden Projekts klar, dass die Arbeit



Hecken bleiben stehen: Reparaturen an im Garten verlegten Leitungen kann der Saugbagger ohne Beschädigungen der Gartenanlage ausführen. (Foto: MTS)

nicht mit dem Bagger erledigt werden kann. Dies passiert beispielsweise dann, wenn plötzlich Leitungen da auftauchen, wo sie nicht kartiert sind. Dann ist der Saugbagger die Idealbesetzung und wird kurzfristig hinzugezogen.

Christoph Peter und sein Mitarbeiter nutzen bei diesen Einsätzen meist eine Luftlanze, die das Material lockert und um die Leitungen herum wegblist, sodass diese sichtbar werden. Beim Saugvorgang wird das Material, das mit 200 km/h durch den Schlauch geht, mit Luft durchmischt. Wenn es geeignet ist, kann es zwischengelagert und dann wieder gut eingebaut werden. Nach der Lieferung des neuen Saugbaggers wird Christoph Peter seinen Kunden noch eine weitere Dienstleistung anbieten können: Der neue Saugbagger verfügt auch über eine Schmutzwasserpumpe und Stromanschluss. Mit dieser Ausstattung kann man zu zweit mit dem Saugbagger Rohrbrüche reparieren. „Da wir mit der Schmutzwasserpumpe zuerst das Wasser aufsaugen, fällt weniger Schlamm an, der nicht mehr verwendet werden kann. So pumpen wir erst das Wasser ab und saugen dann das Material auf, das überwiegend

am Ende wieder verwendet werden kann. Das ist aus meiner Sicht maximaler Kundennutzen!“

Vor der Kaufentscheidung hat er verschiedene Unternehmen angefragt. „MTS zeigte sich am flexibelsten, was die individuelle Konfiguration des Aufbaus und den Einbau von Sonderzubehör angeht. Das stellt für mich sicher, dass die Maschine am Ende ideal zu meinem Aufgabenprofil passt. Beim Service ist MTS ebenfalls sehr gut, man erreicht bei Fragen oder Problemen immer schnell einen Ansprechpartner“, erzählt Christoph Peter, der nach seiner Ausbildung selbst einige Zeit bei MTS gearbeitet hat.

Die Saugbagger des Herstellers zeichnen sich seiner Meinung nach nicht nur durch hohe Saugkraft, sondern auch sehr großen Durchsatz aus. Weitere Vorteile der MTS-Saugbagger seien die geringere Geräuscentwicklung, der höhere Unterdruck für bessere Saugleistung sowie die Tatsache, dass es im tagelangen Dauerbetrieb anders als bei Modellen anderer Hersteller zu keinerlei Problemen durch Hitzeentwicklung komme.

Info: www.saugbagger.com ■



Win-win-situation: Die indigene Gemeinschaft Garden River First Nation liefert Gesteinskörnungen für einen Abschnitt des Highways 17A. Die neu angeschafften Kleemann-Maschinen tragen zu einem höheren Umsatz und mehr Jobs bei. (Fotos: Wirtgen Group)

Materialaufbereitung schafft Arbeitsplätze

Moderne Technik unterstützt eine indigene Gemeinschaft

Im Rahmen eines aktuellen Projekts liefert die indigene Gemeinschaft Garden River First Nation Gesteinskörnungen für einen 16 km langen Abschnitt des Highways 17A. Dieser verläuft direkt durch das Reservat und dient auch als Umgehung für den landesweiten Trans-Canada Highway.

Um die Anforderungen im Hinblick auf Tonnage und Kornqualität zu erfüllen, wurde in einen Kleemann-Maschinenpark investiert, der den Backenbrecher Mobicat MC 110 EVO2, zwei Kegelbrecher vom Typ Mobicone MCO 90 EVO2, zwei Siebanlagen Mobiscreen MSC 953 EVO und das Haldenband Mobibelt umfasst. Je nach Anforderung an das Endprodukt arbeiten die Maschinen in Kombination als primäre, sekundäre und tertiäre Brech- und Siebanlagen.

Die indigenen Gemeinschaften in Kanada sind lebenswichtig für das Gefüge des Landes, denn sie erhalten die Kultur, die Sprache und familiäre Bindungen. In einigen Gemeinschaften schrumpfen die Bevölkerungszahlen, da es viele Mitglieder

in die größeren Zentren zieht, wo es mehr Bildungschancen, Jobs und Wohnraum gibt. Das Reservatgebiet Garden River 14 liegt rund 700 km nordwestlich von Toronto und hat bekannt als Garden River First Nation 3.500 Mitglieder. Knapp über 1.000 Menschen leben direkt im Reservat. 200 davon sind in der Gemeinschaft selbst angestellt, davon sind aktuell 13 in der Materialaufbereitung beschäftigt. Das aufbereitete Material ist sehr wichtig für den Bau der Infrastruktur. Die neu angeschafften Kleemann-Maschinen tragen zu einem höheren Umsatz und mehr Jobs bei. Die Erneuerung des Straßenbelags läuft seit Ende 2025 und wird bis 2028 dauern. Benötigt werden fast 100.000 t Material für die Tragschicht, 170.000 t

Unterbaumaterial sowie 100.000 t Asphaltstaub und Superpave. Das moderne, leistungsorientierte System für die Herstellung von Asphaltmischungen und die Auswahl von Straßenbelag-Bindemitteln, wurde entwickelt um sicherzustellen, dass der Belag extremen Temperaturschwankungen und hohem Verkehrsaufkommen problemlos standhält. „Als wir erfuhren, dass die Umgehungsstrecke saniert wird und wir als Partner an diesem Projekt mitwirken, wurde uns bewusst, dass unser damaliger Brecher veraltet war und einige Produkte, wie zum Beispiel Superpave, nicht herstellen konnte“, erinnert sich Chris Morettin, Business Entities Manager der Garden River First Nation. „Wir mussten dieses Modell durch ein neues System ersetzen, das in der Lage war, die Anforderungen des Verkehrsministeriums von Ontario zu erfüllen.“ Morettin und Travis Belleau, Leiter der Materialaufbereitung, entschieden sich für den Kleemann-Anlagenzug. „Wir haben eine Finanzanalyse auf der Grundlage der zu erwartenden Umsätze durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass sich der Kauf dieser Ausrüstung über die Dauer dieses Projekts hinweg amortisiert“, so Morettin.

„Im Norden von Ontario gibt es viel Hartgestein. Je härter das Gestein ist, umso größer sind die Schäden an einem Prallbrecher. Deshalb kommen in dieser geografischen Region häufig Backen- und Kegelbrecher zum Einsatz. Sie sind einfach kosteneffizienter“, erklärt Richard Perzan, Vice President Sales, Construction and Forestry (Central) bei Brandt, dem lokalen Wirtgen Group-Händler in Kanada.

Intuitiv, sicherer und flexibel einsetzbar

Neben dem Kraftstoffverbrauch ist Belleau auch von der intuitiven Bedienung angehan. „Ich bin noch nicht so lange in der Materialaufbereitung tätig. Für mich war der Umgang mit den Maschinen aber sehr einfach. Und ich denke, das spricht Bände“, fügt er hinzu. „Was mir am Touchscreen am besten gefällt, sind die vielen sichtbaren Informationen.“ Belleau mag außerdem, dass der Touchscreen im Spective Bedienkonzept bei der Behebung von Problemen hilfreich ist. „Unsere alte Maschine hatte kein Touchscreen. Man musste also viel probieren und experimentieren. Die neuen Brechanlagen können Dir genau sagen, wo welcher Fehler vorliegt. Man muss sich nicht an die Problembehebung ►

herantasten. Dadurch kann man Fehler schnell diagnostizieren, defekte Teile austauschen und die Maschine im Handumdrehen wieder in Betrieb nehmen. Das ist ein riesiger Vorteil“, betont er.

Die einfache und übersichtliche Bedienung unterstützt die Arbeiter genauso wie die Sicherheitsfunktionen. Im Problemfall löst die Anlage einen Alarm aus und schaltet sich eigenständig ab. „Als Bediener muss man dann einfach nur zur Maschine gehen und den Code diagnostizieren. Der in den Maschinen integrierte Sicherheitsfaktor hat uns entscheidend geholfen, die Maschinen kennenzulernen und zu verstehen, um sie länger betreiben zu können“, sagt Belleau. Ein weiterer Vorteil zeigt sich durch die intelligente Linienkopplung, die die Maschinen ebenfalls schützt. Sensoren erkennen, wenn der Kegelbrecher zu voll wird, die Linienkopplung regelt dann die Geschwindigkeit der Aufgabeeinheit des Backenbrechers herunter. Das Ziel der Garden River First Nation ist, mit der



Intuitive Bedienung: Das Team der Garden River First Nation, das für die Materialaufbereitung zuständig ist zeigt sich überzeugt vom Kleemann-Anlagenzug.

Reinvestition der Einnahmen die Wiederbelebung der Gemeinschaft zu stärken. Die Gruppe hat im vergangenen Jahr 20 neue Häuser gebaut und alle dafür benötigten Gesteinskörnungen selbst bereitgestellt. Mit der Eröffnung mehrerer Unterabteilungen hält das wirtschaftliche Wachstum an: „Auf diese Weise erhalten wir mehr Arbeit für die Gemeinschaft und

geben mehr Menschen die Möglichkeit zur Rückkehr“, so Belleau. Die Sanierung des Highways 17A bringt nicht nur im Bereich der Materialaufbereitung neue Arbeit, sondern auch beim Straßenbau – wofür Maschinenbediener, Arbeiter, Vermesser und andere Kräfte benötigt werden.

Info: www.wirtgen-group.com ■

Ideal für anspruchsvolle Infrastrukturprojekte

Produktivitätssteigerung bei Grabenarbeiten in 70 MPa hartem Kalkstein

Bei Grabenprojekten in hartem Kalkstein sind Produktivität, Präzision und Kostenkontrolle entscheidende Erfolgsfaktoren. Bei einem großen Infrastrukturprojekt in Dubai, Vereinigte Arabische Emirate, entschied sich ein Auftragnehmer für die Querschneidkopffräse Kemroc KR 120, montiert an einem Kobelco-Bagger SK350, um Gräben durch Kalkstein mit einer Druckfestigkeit von 70 MPa auszuheben.

Das Projekt erforderte den Aushub von Gräben mit einer Länge von etwa 6.500 mm, einer Breite von 1.400 mm und einer Tiefe von 5.000 mm – eine erhebliche Herausforderung für herkömmliche Aushubmethoden. Der Hauptgrund des Auftragnehmers für die Wahl von Kemroc gegenüber alternativen Lösungen war einfach: höhere Produktivität.



Zuverlässige Leistung: Die Querschneidkopffräse Kemroc KR 120 hat sich beim Schneiden von Hartkalkstein in Dubai bewiesen. (Fotos: Kemroc)

Herkömmliche Methoden erzeugen häufig übermäßige Vibrationen, Überprofilierung und große Mengen an wertlosem

Aushubmaterial. Im Gegensatz dazu ermöglichte die hydraulische Fräse KR 120 einen kontrollierten Aushub, wodurch der

Auftragnehmer präzise Grabenmaße bei gleichzeitig kontinuierlicher Produktion über mehrere Monate erzielen konnte.

Ausgestattet mit robusten Rundschaftmeißeln, zeigte die KR 120 eine außergewöhnliche Effizienz beim Aushub anspruchsvoller Kalksteinformationen. Der Verschleiß lag bei durchschnittlich nur vier Meißeln pro 100 m³ – ein Beleg für die Langlebigkeit und Kosteneffizienz der Kemroc-Lösung. Die leistungsstarke Querschneidkopffräse lieferte einen gleichmäßigen und kontrollierten Felsaushub und erwies sich als ideale Grabenfräse für anspruchsvolle Infrastrukturanwendungen.

Wertvolles wiederverwendbares Verfüllmaterial

Einer der bedeutendsten Vorteile dieses Projekts war die Erzeugung von hochwertigem, feinem Aushubmaterial. Im Gegensatz zu herkömmlichen Abbruchmethoden, die überdimensionierte und unregelmäßige Gesteinsbrocken erzeugen, produzierte die Anbaufräse feines, wiederverwendbares Verfüllmaterial direkt während des Aushubs. Dies reduzierte den Bedarf an zusätzlich antransportiertem Verfüllmaterial, senkte die Transportkosten und minimierte den Entsorgungsaufwand. Für Auftragnehmer, die an Versorgungstrassen, Pumpstationsbau, Schachtbau, Betonfertigteile-Schächten und anderen Infrastrukturprojekten arbeiten, kann dieser Vorteil zu erheblichen Projekteinsparungen führen.

Die KR 120 gehört zur bewährten Familie der Kemroc-Querschneidkopffräsen, die häufig für Tiefaushub, Schachtaushub, Schachtabteufen, Betonsanierung und kontrollierten Abbruch eingesetzt werden. Die Querschneidkopffräsen des Herstellers werden häufig für Projekte gewählt, die präzisen Felsabtrag erfordern, einschließlich Anwendungen als Baggerfräsen für Fels, zur Oberflächenprofilierung und spezialisierte Aushubprojekte. Ähnliche Technologie kommt auch bei Unterwasser-Arbeiten und als Bagger-Anbaufräsen für den Bergbau zum Einsatz, wo ein kontrollierter Materialabtrag essenziell ist.

Das Projekt in Dubai zeigt, wie die KR 120 Hochdrehmoment-Anbaufräse dem Auftragnehmer half, eine überlegene Produktivität bei Grabenarbeiten zu erzielen und gleichzeitig wertvolles, wiederverwendbares Verfüllmaterial in extrem hartem Kalksteinuntergrund zu erzeugen.

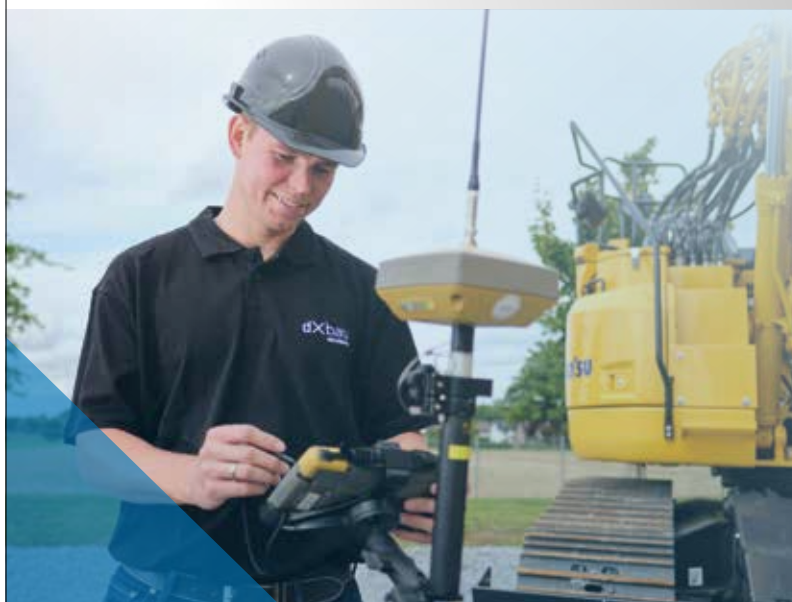
Für Auftragnehmer, die eine zuverlässige Baggeranbau-Fräslösung suchen, um Produktivität zu steigern, Betriebskosten zu senken und die Aushubqualität zu verbessern, beweist die Kemroc KR 120 weiterhin, warum sie zu den führenden Querschneidkopf-Technologien der Branche zählt.

Info: www.kemroc.com ■



Hohe Produktivität: Die Kombination von Kemroc KR 120 und Kobelco SK350 sicherte präzise Grabenmaße bei kontinuierlicher Produktion.

dxbau
solutions



DIGITALE LÖSUNGEN für Ihre Baustelle

- / Baumaschinensteuerung
- / Bauvermessung
- / 3D-Massendaten
- / Softwarelösungen

www.dxbau.de

Konsequente Weiterentwicklung

Nächste Kompaktbrecher-Generation ist auf Ein-Mann-Betrieb ausgelegt

Rubble Master entwickelt mit den Modellen RM 100X und RM 90X seine Kompaktbrecher konsequent weiter. Im Mittelpunkt steht dabei die RM-Next-Philosophie: Ein Ansatz, der Leistung, Bedienbarkeit und Prozesssicherheit gezielt zusammenführt und spürbar auf die Anforderungen im täglichen Einsatz ausrichtet. Die C. Christophel GmbH, der Spezialist für Aufbereitungstechnik aus Lübeck, bietet beide Prallbrechermodelle an.

Ein wesentliches Merkmal der beiden Prallbrecher ist der neu konzipierte HD-Rotor. Durch die deutlich erhöhte Eigenmasse – beim RM 100X ebenso wie beim RM 90X – steht mehr kinetische Energie im Brechprozess zur Verfügung. Das sorgt für einen gleichmäßigeren Materialfluss und reduziert Lastspitzen, insbesondere bei heterogenem Aufgabematerial wie Bauschutt, Beton oder Asphalt. In Kombination mit prozessunterstützenden Funktionen wie Rinnen-Boost und Release-Funktion wird das Risiko von Verklemmungen deutlich minimiert. Eingriffe erfolgen bei Bedarf direkt per Funkfernbedienung – schnell, sicher und ohne Unterbrechung des Arbeitsablaufs.

Mit der Einführung des neuen HMI-Systems verändert sich auch die Interaktion mit der Maschine. Der integrierte Performance-Indikator macht die aktuelle Auslastung sichtbar, während die Kommunikationsbeleuchtung den Maschinenzustand eindeutig signalisiert. Das reduziert Komplexität im Betrieb und ermöglicht es dem Bediener, die Anlage gezielt im optimalen Leistungsbereich zu fahren. Beide Modelle sind konsequent auf einen Ein-Mann-Betrieb ausgelegt und lassen sich vollständig fernsteuern. Das ist ein klarer Vorteil auf beengten oder dynamischen Baustellen.

Hochwertige Endprodukte in einem Durchgang

Sowohl der RM 100X als auch der RM 90X sind darauf ausgelegt, nicht nur Material



Stabilere Prozesse: Der RM 100X ist der Nachfolger des RM 100GO! und vereint die innovativen Funktionen der RM-GO!-Serie mit der RM-Next-Technologie. (Fotos: C. Christophel GmbH)



Neuer HD-Rotor: Durch die deutlich erhöhte Eigenmasse (hier beim RM 90X) steht mehr kinetische Energie im Brechprozess zur Verfügung.



Verbesserte Interaktion: Der integrierte Performance-Indikator macht die aktuelle Auslastung sichtbar, während die Kommunikationsbeleuchtung den Maschinenzustand eindeutig signalisiert.

zu zerkleinern, sondern direkt verwertbare Endprodukte zu erzeugen. Das dreistufige Prallwerk sorgt für eine präzise Kornform, während die optionale Nachsiebeinheit mit

Überkornrückführung eine geschlossene Materialführung ermöglicht. Ergänzt wird das System durch einen Windsichter, der Leichtstoffe zuverlässig abtrennt und so die Qualität des Endprodukts weiter erhöht.

Trotz ihrer Leistungsfähigkeit bleiben beide Maschinen dem Grundprinzip der Kompaktklasse treu: einfache Transportierbarkeit und schnelle Einsatzbereitschaft. Der RM 100X erreicht Durchsätze von bis zu 250 t/h, der RM 90X bis zu 200 t/h – jeweils bei einem diesel-elektrischen Antriebskonzept, das auf Effizienz und Zuverlässigkeit ausgelegt ist. Gleichzeitig ermöglichen kompakte Abmessungen und praxismgerechte Details wie niedrige Ladekanten einen flexiblen Einsatz auf unterschiedlichsten Baustellen.

Fazit: Mit dem RM 100X und dem RM 90X zeigt Rubble Master, wie sich die Kompaktklasse weiterentwickelt: weg von isolierten Leistungsdaten, hin zu einem ganzheitlich gedachten Maschinenkonzept. Mehr Transparenz im Betrieb, reduzierte Stillstandszeiten und eine vereinfachte Bedienung stehen dabei im Vordergrund. Für Anwender bedeutet das vor allem mehr Kontrolle über den Prozess und ein konstant hochwertiges Endprodukt unter realen Einsatzbedingungen.

Info: www.christophel.com ■



Verständnis entwickeln: Das Erkennen der Kommunikationsstörungen zwischen Baustellenteams und der Werkstatt ermöglicht die Erarbeitung zufriedenstellender Lösungen. (Foto: ChatGPT/David Spoo)

Engpass, Ergebnisbelastung oder Erfolgsgarant

Welche Rolle spielt Ihre Werkstatt für den Unternehmenserfolg?

Eindeutig lässt sich die oben gestellte Frage nicht beantworten, schon allein, weil die Antwort von der jeweiligen Perspektive abhängt. Bin ich für den Vertrieb und die Kalkulation von Angeboten verantwortlich? Bin ich als Projektleiter für das Baustellenergebnis verantwortlich? Muss ich als Einkäufer die eigene Werkstatt mit dem Wettbewerb vergleichen und alternative Angebote einholen? In seinem Gastbeitrag stellt Martin Johnsson, Supervisor, Coach und Organisationsberater, Überlegungen zum Leistungsversprechen der MTA/Werkstatt an.

Was passiert in der Praxis?

Ein Bauunternehmen entscheidet sich, nicht mit Nachunternehmern sondern mit einer eigenen Mannschaft und eigenem Maschinenpark zu Werke zu gehen. Die Folge, Projekt- und Bauleitungen sind darauf angewiesen, dass Mitarbeiter, Maschinen und Technik disponiert, und Maschinen und Technik verfügbar gehalten werden.

Alle, die damit schon einmal in Berührung gekommen sind oder gar Verantwortung dafür tragen, wissen um die Komplexität

dieser Aufgabenstellungen. Weitere Rahmenbedingungen im Unternehmen können die Komplexität zusätzlich erhöhen. Ein Beispiel dafür, dass sich jedem sofort erschließt: Sind die flexiblen Gehaltsbestandteile der Projektleitungen an die Projektergebnisse gebunden, steigt der Druck auf die internen Dienstleister bei gleichzeitiger Abnahme des Verständnisses für deren Bedingungen. Logisch, denn das Gesamtergebnis aller Projekte tritt hinter das Ergebnis des einzelnen Projekts zurück. Ein teils erbitterter, nicht immer

”

„Aus der Gegenüberstellung von Selbst- und Fremdeinschätzung ergeben sich wertvolle Themen, über die Mitarbeiter und Führungskraft sprechen sollten, um Erwartungen abzuleiten und Entwicklungsschritte festzulegen.“

Martin Johnsson,
JohnssonSupervision

“



fairer Wettbewerb der Bauvorhaben um Maschinen und Technik einerseits, sowie um die Zuordnung der Kosten andererseits, können Folgen sein. Damit ist das Spannungsfeld beschrieben, in dem sich die unternehmenseigenen Servicefunktionen bewegen. Und je unmittelbarer eine Servicefunktion das Baustellengeschehen beeinflusst, desto deutlicher treten diese Spannung im Alltag auf.

Was sagt die Theorie dazu?

Jedes Unternehmen macht seinen Kunden ein Leistungsversprechen und ausschließlich an der Erfüllung dieses Versprechens wird die Bedeutung und Wirksamkeit des Unternehmens gemessen. Das impliziert, dass die Beiträge aller Organisationseinheiten und Funktionen zum Unternehmenserfolg auf dieses Leistungsversprechen einzahlen müssen.

Dies wiederum impliziert den berechtigten Anspruch der operativen Einheiten (Abwicklung), dass unterstützende Funktionen, in unserem Fall die Werkstatt (MTA), mit einem Exzellenz-Anspruch ihre Dienstleistungen für die Projekte erbringt. Ein reibungsloser Ablauf und erfolgreicher Abschluss der Baustellen ist der Gradmesser.

Zwischen den Zeilen gelesen erkennen wir schnell die Demarkationslinien und können fast vorhersagen, an welcher Stelle es zu welchem Zeitpunkt zu Konflikten in der Zusammenarbeit kommt. Besonders dann, wenn sich im Unternehmen eine Hierarchie unter den an der Wertschöpfung unmittelbar beteiligten Funktionen etabliert hat. Am Ende der Nahrungskette stehen eigentlich nie die Servicefunktionen. ►

Was finden wir in der Praxis vor

Die im folgenden Fallbeispiel zutage tretenden Phänome lassen sich in vielen Unternehmen unterschiedlicher Größe und Branchen beobachten, die Erkenntnisse können getrost verallgemeinert werden.

In einem mittelständischen Bauunternehmen (Tiefbau, Abbruch und Entsorgung) sind im Rahmen einer Beratung die Konflikte in der Zusammenarbeit zwischen den Projekt-/Bauleitungen einerseits sowie den Disponenten und der Werkstattleitung andererseits deutlich sichtbar geworden. Es gab wenige bis keine Versuche, diese Konflikte konstruktiv zu lösen. Vielmehr wurden Vorwürfe heftig artikuliert und Schuldzuweisungen hin und her geschoben.

Im Folgenden fokussieren wir uns auf die Kooperation zwischen den Baustellenteams und der Werkstatt: Auf Seiten der Baustellenteams wurde beklagt, die Werkstatt sei zu langsam, zu unflexibel, zu teuer. Die Mitarbeiter seien nicht zu erreichen, kämen nicht auf die Baustellen, zeigten kaum Bereitschaft zu Mehrarbeit und zu Arbeit an Samstagen. Die Werkstattmitarbeiter warfen den Baustellenteams vor, schlampig mit den Geräten umzugehen und kein Kostenbewusstsein zu haben, vereinbarte Wartungstermine nicht einzuhalten, kein Verständnis für die Werkstattabläufe aufzubringen und sich respektlos zu verhalten. Zwei Perspektiven auf das Thema. Eine Einigung schwierig. In diesem Fall ließ sich der Konflikt bearbeiten und weitgehend auflösen.

Nach einer gemeinsamen Diagnose des Status quo erarbeitete das Werkstattteam seinen Beitrag zur Lösung im Rahmen eines Workshops. Diese Ergebnisse wurden erarbeitet:

- Die Anforderung, mehr Reparaturen und Wartungen auf den Baustellen zu erbringen, um Transportkosten, die das Baustellenergebnis belasten, zu reduzieren, wurde aufgenommen und diskutiert. Neben dem Verständnis für die Perspektive der Bauleitungen wurde erarbeitet, welche Tätigkeiten konkret auf den Baustellen ausgeführt werden können und welche Voraussetzungen es dafür braucht. Das Werkstattteam erstellte einen Leistungskatalog, der beschreibt, was auf den Baustellen gemacht werden kann und was in der Werkstatt passieren muss. Das Ergebnis diskutierten die Werkstattleitung und ihr Disponent mit den Bauleitern und passten einige Punkte

an. Anschließend wurden die Poliere informiert und das Konzept umgesetzt (= Kooperationsmodell).

- Bei Havarien entscheiden künftig die Mechaniker vor Ort, ggf. nach Rücksprache mit der Werkstattleitung, wo die Reparatur durchgeführt werden kann (= Rollenklarheit). Die Bereitschaft, bei Havarien und zeitkritischen Einsätzen selbstverständlich auch außerhalb der Kernzeiten zu arbeiten, wird unterstrichen.
- Der Zustand der Fahrzeuge und Maschinen, in dem sie weitergegeben werden, ist häufig in einem inakzeptablen Zustand. Die Mechaniker im Außendienst übernehmen die Kontrolle der Geräte auf den Baustellen und dokumentieren den Zustand. Die Bauleitungen und Poliere werden informiert und gebeten, darauf zu drängen, dass die Maschinisten ihrer Verpflichtung nachkommen, in der dafür zur Verfügung stehenden Regiezeit die Geräte zu pflegen.
- Weitere Vereinbarungen für die Zusammenarbeit mit den Baustellenteams betrafen die Bedarfsmeldung für Verbrauchsmaterial; die Gewährleistung, dass nur einwandfreie Technik die Werkstatt verlässt; Transporte von Maschinen nur noch mit Übergabe- und Mängelprotokollen durchgeführt werden sollen (Verstöße gegen diese Verpflichtung sind eine enorme Fehlerquelle), sowie die Anmeldung der Kollegen über eine Klingel, um für störungsfreie Arbeitsbedingungen in der Werkstatt zu sorgen.

Also alles pragmatische Lösungsansätze, die am nachhaltigsten kooperativ umgesetzt werden. Ein Führungsthema.

Was kann man vorausschauend tun, um die eigene Werkstatt zu entwickeln?

1. Ein berechtigter und nicht überzogener Anspruch der operativen Einheiten an eine exzellente Dienstleistung der Werkstatt sollte das Leistungsversprechen der Werkstatt an das Unternehmen sein. Im beschriebenen Fall machten sich die Werkstattmitarbeiter vor der Bearbeitung der konkreten Themen Gedanken zu ihrem Leistungsversprechen und verständigten sich darauf. Ein solches Leistungsversprechen gibt Orientierung und Klarheit im Umgang mit den Anforderungen, erleichtert das Führungsgeschäft und die fortlaufende Evaluation des Leistungskataloges.

HINTERGRUND

JohnssonSupervision

Seit mehr als 30 Jahren berät Martin Johnsson eigentümergeführte mittelständische Unternehmen. Professionelle unterschiedlicher Hierarchieebenen und Funktionen wenden sich an ihn, um sich und ihre Organisationen weiterzuentwickeln, kontinuierlich zu verbessern und auf veränderte Rahmenbedingungen einzustellen, die eigene Wirksamkeit und die des Unternehmens zu erhöhen, oder einfach über sich und ihr Tun nachzudenken und die eigenen Werte zu hinterfragen. Allen gemeinsam ist dabei der Wunsch, die Verantwortung für die Lösung nicht aus der Hand zu geben, sondern durch Selbstreflexion und Reflexion der Praxis das eigene Verständnis zu vertiefen, die Wahrnehmung zu erweitern und neue Handlungsoptionen aufzudecken. Er orientiert sich dabei an den Werten Ehrlichkeit, Verbindlichkeit und Transparenz, bleibt unabhängig und geht verlässliche Arbeitsbündnisse ein.

2. Ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess ist für jede Werkstatt ein Muss! Neben den Produktivitäts- und Qualitätseffekten hält kontinuierliche Verbesserung die Aufmerksamkeit der Mitarbeiter hoch.

3. Eine kontinuierliche Mitarbeiterentwicklung, die sich an der Bewertung von Eigenschaften und Fähigkeiten orientiert, die von den Mitarbeitern einer Werkstatt erwartet werden müssen. Dabei empfiehlt sich, entsprechende Items mit den Mitarbeitern zu entwickeln (Beispiel: Ordnung und Sauberkeit) und abzuleiten, woran die Erfüllung gemessen wird (hier: Zustand Arbeitsplatz und Werkzeug, Ordnung in der Werkstatt). Aus der Gegenüberstellung von Selbst- und Fremdeinschätzung ergeben sich wertvolle Themen, über die Mitarbeiter und Führungskraft sprechen sollten, um Erwartungen abzuleiten und Entwicklungsschritte festzulegen.

Wer erfahren will, wie man das im eigenen Unternehmen, der eigenen Werkstatt angehen und umsetzen kann, ist herzlich zum Digitalforum „Leistungsversprechen Werkstatt“ am 18.11.2026 um 14:00 Uhr eingeladen.

Info: www.johnsson-supervision.de ■

Zweites Leben – Erste Wahl

Verschleiß bekämpfen und die Lebenszeit von Baumaschinen verlängern

Das Recyclingunternehmen Reiling GmbH & Co. KG und die Swecon Baumaschinen GmbH zeigen, was hinter dem Erfolg einer Rebuild-Maßnahme am Standort Anröchte steckt und was das Projekt zum Paradebeispiel für Wirtschaftlichkeit, Technik und Nachhaltigkeit macht.

Im Glasrecycling-Zentrum der Reiling GmbH & Co. KG in Marienfeld muss es jeden Tag zuverlässig zur Sache gehen: Altglashaufen zusammenschieben, Aufbereitungsanlagen beschicken, Lkw beladen – ohne leistungsfähigen Radlader steht der Materialfluss still. Diese Schlüsselfunktion übernimmt seit vielen Jahren unter anderem ein Volvo L120H, der unter den abrasiven Bedingungen des Glasumschlags Schwerstarbeit leistet. Mit der Zeit hatte die Maschine jedoch sichtbar an Glanz verloren – technisch wie optisch war klar: Es ist Zeit für eine Grundsatzentscheidung. Aber, statt auf eine Neuanschaffung zu setzen, entschied sich Reiling für einen konsequent nachhaltigen Weg: das zertifizierte Volvo Rebuild Programm von Swecon. „Durch Nachhaltigkeit wollten wir Ressourcen schonen und unseren Maschinen ein neues Leben geben“, beschreibt Dirk Bessmann, stellvertretender Produktionsleiter Reiling GmbH & Co. KG, die Zielsetzung auf Kundenseite.

Seit vielen Jahren arbeitet Reiling eng mit Swecon zusammen, wenn es um Kauf, Service, Wartung und Ersatzteile für die Volvo Flotte geht. Unter anderem sind am Standort Marienfeld bereits zwei Volvo Radlader L120H und ein Volvo Radlader L20 im Einsatz. Swecon Kundendienstleiter Frank Schaefer und sein Team kennen Einsatzprofil und Belastungen des L120H genau und wussten: Die Grundsubstanz der Maschine ist nach wie vor stark, Verschleiß und Alter sprechen aber für eine umfassende technische Erneuerung. „Wir hatten klare Erwartungen: Wir wollten, dass der überholte L120H anschließend wie ein neuer Radlader läuft. Das war der Anspruch“, so Bessmann. Diese Rechnung



Schwerstarbeit im Recycling: Abrasive Materialien des Glasbruchs setzen dem Volvo L120H stark zu. Dank Volvo Rebuild kann dem Verschleiß aktiv entgegengewirkt und die Lebenszeit des Radladers deutlich verlängert werden. (Fotos: Swecon)

ist aufgegangen: Deutlich geringere Investitionskosten im Vergleich zu einer Neuanschaffung, niedrigere Kosten pro Betriebsstunde und gleichzeitig ein stimmiges Signal im Hinblick auf Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft – ein Ansatz, der perfekt zu einem Recyclingunternehmen wie Reiling passt.

Acht Wochen, 550 Teile

Für den Swecon Standort Anröchte war der Volvo L120H von Reiling das erste zertifizierte Rebuild Projekt und damit ein echter Härtestest für das Team. „Es war eine wirklich spannende Aufgabe den Radlader einmal komplett zu zerlegen und anschließend von Grund auf neu aufzubauen“, berichtet Christian Spieth, verantwortlicher Rebuild Monteur, Swecon Baumaschinen GmbH. „Über acht Wochen waren ich und zwei weitere erfahrene Mitarbeiter fast durchgängig mit dem Radlader beschäftigt – von der ersten Demontage bis zur finalen Funktionsprüfung.“ Der Umfang war entsprechend groß: „Wir haben beim Radlader sämtliche Kabelbäume ausgetauscht, Hydraulikzylinder überholt, die Achsen generalüberholt und Motor sowie Getriebe als neue Komponenten verbaut“, zählt Spieth auf. Insgesamt wurden rund 550 gelistete Originalteile getauscht. Dazu kam ein überholtes Kühlerpaket, die

Hydraulikverschlauchung wurde erneuert und das Hubgerüst bekam neue Buchsen inklusive neuer Bolzen. „Ein großer Vorteil war, dass alle zentralen Hauptkomponenten erhalten werden konnten: Die Hydraulikzylinder waren nach der Überholung wieder wie neu. Das Chassis, das Hubgerüst und die Achsen konnten nach der Generalüberholung wieder vollumfänglich in den Einsatz gebracht werden“, so Spieth.

Neben den technischen Herausforderungen war auch die Prozess-Struktur des Projekts ein Schlüssel zum Erfolg: „Das war unser erstes Volvo-Rebuild am Standort und für alle Beteiligten eine echte Herausforderung. Wir haben genau geplant, welche Komponenten in welcher Reihenfolge bestellt und verbaut werden, um alles im vorgegeben Zeitrahmen zu halten. Ich bin richtig stolz, wie gut das Team bei diesem Rebuild-Projekt zusammengearbeitet hat“, fasst Spieth zusammen.

Nach der Grundüberholung und dem Einbau aller neuen Komponenten wurde der Volvo L120H mit den aktuellen technischen Spezifikationen ausgestattet, wie sie auch für die aktuelle Baureihe gelten. In Sachen Leistungsfähigkeit, Effizienz und Ausstattung gleicht der Radlader – optisch, wie technisch einer Neumaschine. Umfassende Funktionsprüfungen und die Übergabe mit Einweisung an das Reiling-Team schlossen ►

den Rebuild-Prozess ab. Auch bei Garantie und Service gibt es für den Kunden keine Abstriche: „Nach Abschluss eines Volvo Rebuild erhalten Kunden auf die ausgeführten Arbeiten die gleiche Garantie wie bei der Auslieferung einer neuen Maschine. Unsere Kunden können darüber hinaus noch weitere individuelle Wartungs- und Reparaturverträge abschließen“, betont Spieth. Damit bietet Swecon mit dem Volvo Rebuild-Konzept seinen Kunden nicht nur eine Investitionsalternative, sondern auch die gewohnte Sicherheit im laufenden Betrieb.

Bewährungsprobe bestanden

Knapp ein Jahr nach der Rückkehr nach Marienfeld hat der überholte Volvo L120H bereits rund 3.000 Betriebsstunden im Glasrecycling absolviert – im täglichen Einsatz beim Aufhaufen der Glasberge, beim Beladen der Lkw und beim Beschicken der Aufbereitungs- und Zerkleinerungsanlagen. Das Fazit fällt eindeutig aus: „Nach 3.000 Betriebsstunden können wir sagen: Für uns war es die richtige Entscheidung. Die Maschine läuft wieder wie am ersten Tag, genau wie wir es von unseren Partner



Gelungener Start: Christian Spieth (Swecon, l.) und Dirk Bessmann (Reiling, r.) sind äußerst zufrieden mit dem ersten Volvo-Rebuild am Swecon-Standort Anröchte.

Swecon erwartet haben“, resümiert Bessmann.

Störungen oder ungeplante Ausfälle sind bislang kein Thema, die Fahrer attestieren dem Radlader ein Fahrgefühl wie bei einer neuen Maschine. Für Reiling bestätigt sich damit die Grundentscheidung, auf einen

Volvo-Rebuild zu setzen: wirtschaftlich sinnvoll, technisch überzeugend und im besten Sinne nachhaltig – weil vorhandene Ressourcen genutzt und Maschinenleben deutlich verlängert werden.

Für Swecon Anröchte markiert das Rebuild des L120H von Reiling einen wichtigen Meilenstein. „Nach vorheriger Prüfung lässt es sich für fast alle älteren Volvo-Maschinen anwenden. Unser Team am Standort Anröchte ist auf jeden Fall bereit für kommende Rebuild-Projekte“, so Spieth. Die Kombination aus zertifiziertem Prozess, eingespieltem Team und konkreter Referenz im harten Glasrecycling-Einsatz zeigt, welches Potenzial im Konzept „zweites Maschinenleben“ steckt.

Auch Reiling denkt bereits weiter: „Wir haben schon weitere Ideen, welche Volvo-Maschinen wir ebenfalls durch das Rebuild-Programm erneuern lassen könnten“, blickt Bessmann nach vorn. Was im Glasrecycling in Marienfeld begonnen hat, könnte damit zum Vorbild für weitere Standorte und Branchen werden – überall dort, wo Nachhaltigkeit nicht nur beim Material, sondern auch bei den eingesetzten Maschinen gelebt wird.

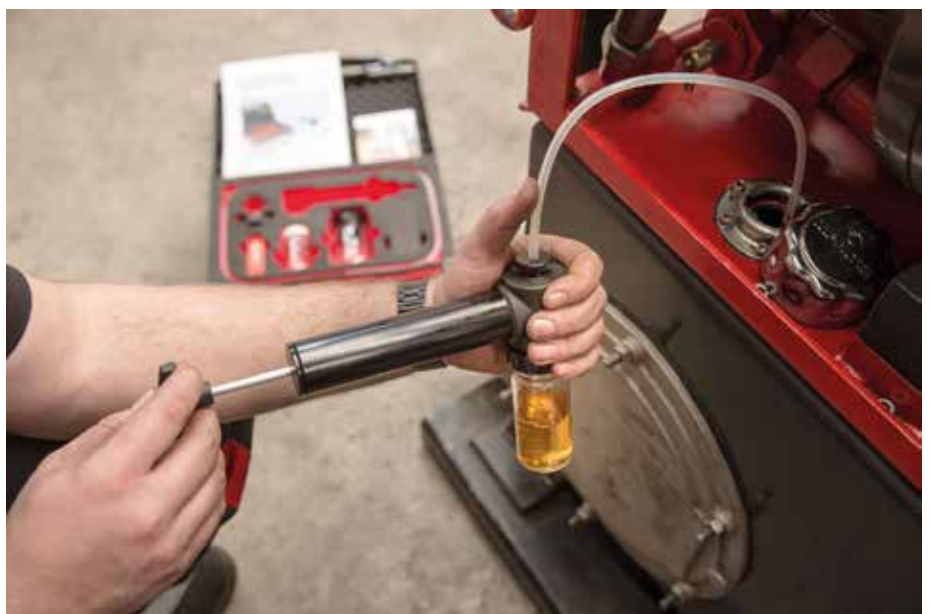
Info: www.swecon.de ■

Fünf „W“ verlängern die Lebensdauer

Korrekte Entnahme von Hydraulik-Ölproben für aussagekräftige Ergebnisse

Hydrauliköle sind nicht nur Schmierstoffe, sondern unmittelbarer Bestandteil der hydraulischen Steuerung und Kraftübertragung. Gerade daran wird deutlich, dass Hydraulik-Öle ein elementarer Bestandteil des Gesamtsystems sind. Hydrauliköle sind Konstruktionselemente wie die Pumpe, der Tank, die Zylinder, die Hydraulik-Leitungen oder ein Ventil.

Namhafte Wissenschaftler haben es schon lange an den Tag gebracht: Etwa 80 % aller Pumpenausfälle an hydraulischen Anlagen sind betriebsbedingter Natur ⁽¹⁾. Durch den professionellen Umgang mit



Ölprobe leicht gemacht: Das Fluid-Entnahme-Set mit Probenpumpe bietet alle erforderlichen Teile im praktischen Kunststoffkoffer. (Fotos: Hansa-Flex)

Hydraulikflüssigkeiten, inklusive einer regelmäßigen Ölüberwachung und anwendungsorientierten Ölpflege sind demnach weit mehr als die Hälfte aller Pumpenausfälle vermeidbar. Neben der Beachtung der technischen Anforderungen an das Fluid, der richtigen Lagerung und Befüllung stehen insbesondere der Ölalterungszustand und die Verunreinigungen des Hydrauliköls im Fokus. So ist es nicht verwunderlich, dass regelmäßige Überprüfungen des Hydraulik-Öls mittels Laboranalysen heute Stand der Technik sind und zur geforderten Betriebssicherheit beitragen.

Aussagekraft und Reproduzierbarkeit der Ölanalyse stehen und fallen mit der Probenentnahme. Auch das beste Analysegerät der Welt kann nur das Öl untersuchen, welches ihm zur Verfügung gestellt wird. Ist die entnommene Ölprobe nicht repräsentativ für das System und die Fragestellung, können die daraus gewonnenen Informationen gar unbrauchbar werden. Bevor es ans Werk geht, sollte der Anwender sich folgende „W“-Fragen beantworten:

- Was soll anhand der Ölanalyse ermittelt werden?
- Wo ist die am besten dafür geeignete Entnahmestelle?
- Wann ist die Ölprobe zu entnehmen?
- Womit ist die Ölprobe zu entnehmen (und zu transportieren)?
- Wie wird sie entnommen?

Das „Was“ steht dafür, ob es sich beispielsweise um eine in regelmäßigen Abständen vorgenommene Routineüberwachung handelt oder der Analyse eine besondere Fragestellung zu Grunde liegt. Dies steht in direktem Zusammenhang mit dem „Wo“. Für eine Routineüberwachung sollten die Entnahmestelle und die Vorgehensweise stets nach gleichem Muster erfolgen. Andererseits ist die besonders aussagekräftige Trendbetrachtung in Frage gestellt. Beispielsweise kann die Probe stets an der gleichen Stelle aus der Rücklaufleitung entnommen werden.

Besondere Fragestellungen erfordern gegebenenfalls spezielle Festlegungen für die Entnahme der Ölprobe, den Untersuchungsumfang und die erforderliche Probenmenge. Dazu Folgende Beispiele:

- Plötzlich und wiederholt blockierende Filterelemente erfordern eine Probenentnahme aus dem System und eine kleine „Filterprobe“ (ein, wenige Zentimeter großes Stück des Filter-Vlieses zur Rückstandsanalyse).



Sicherheit für den Bediener: Die Kombination aus Druckreduzierventil und Manometer stellt sicher, den Druck an der Entnahmestelle genau zu dosieren.

- Die Frage, ob das Öl beispielsweise durch Partikel eine bestimmte Komponente schädigt, wird durch eine Probenentnahme direkt davor beantwortet, die Frage nach dem Verschleiß eben dieser Komponente durch eine Probe direkt nach der Komponente.
- Ein erhöhter Wassergehalt kann anhand einer Probe aus dem Hydrauliktank nachgewiesen werden.
- Zur Beurteilung der Wirksamkeit eines Filters werden zeitgleich eine Probe davor, eine danach entnommen.

Das „Wann“ steht hauptsächlich dafür, in welchem Betriebszustand sich die Anlage während der Probenentnahme befindet. Für den Routinefall ist der Normalbetrieb nach Erreichen der Betriebstemperatur, während der laufenden Anlage ideal. Dem „Womit“ und dem „Wie“ kommt in Hydrauliksystemen besondere Bedeutung zu. Das Probengefäß sollte öldicht schließend, ölbeständig und (natürlich) sauber sein. Spezielle, von kommerziellen Laboratorien zur Verfügung gestellte Probengefäße sind hier eine gute Richtlinie. Hydrauliksysteme stehen unter hohem Druck. Dazu kann das Öl erhöhte Temperaturen aufweisen. Es gilt, sowohl der Sicherheit als auch der Aussagekraft und Reproduzierbarkeit Rechnung zu tragen. Professionelle Werkzeuge und eine durchdachte Vorgehensweise stellen beides sicher.

Geht es um eine Probenentnahme aus dem nicht unter Druck stehenden Hydrauliktank, z.B. zur Ermittlung des Wassergehalts, sollte die Probe unmittelbar nach dem Abschalten der Maschine entnommen

werden. Dazu können Handvakuum-Pumpen verwendet werden, die das Öl direkt in das Probengefäß fördern.

Eine erprobte Lösung für Trendanalysen

Für Trend-Untersuchungen sollten Hydraulikölproben während des Normalbetriebes, aus dem betriebswarmen, ständig zirkulierendem Öl entnommen werden. Erfahrungen aus einer Vielzahl von Probenentnahmen haben zu einer Quasi-Standard-Lösung für Probenentnahmen aus Hydrauliksystemen geführt. Die Kombination aus Druckreduzierventil und Manometer stellt sicher, den Druck an der Entnahmestelle genau zu dosieren. Damit ist die Sicherheit für den Bediener optimal gewährleistet. Die Anwendung dieser Lösung erlaubt es, an Stellen turbulenter Ölströmung während des Betriebes, Proben zu entnehmen. Wichtig ist, die Entnahmekomponenten zunächst mit dem Öl zu durchspülen. Erst im Anschluss daran darf das Öl in das Probengefäß gefüllt werden.

In der Praxis wird oft unterschätzt, welchen Stellenwert die Informationen zum Öltyp und zur Anlage bei der Bewertung von Ölanalysen haben. Wie bei einem Arztbesuch gilt: Je mehr Informationen der „Öl-Doktor“ zum Patienten, zu Ölsorte, Einsatz-Zeit und zur Historie (Trend!) zur Verfügung hat, um so treffsicherer ist seine Diagnose. Deshalb sei auch hier die Verwendung von Probenbegleitscheinen oder Smartphone-Apps empfohlen, wie sie professionelle Laboratorien zur Verfügung ►

stellen. Qualität und Reinheit der verwendeten Hydrauliköle sind entscheidende Parameter für die Betriebssicherheit, die Lebensdauer der Hydraulik-Komponenten, die Maschinenverfügbarkeit und den wirtschaftlichen Betrieb hydraulischer Anlagen. Eine korrekte Probenentnahme sichert die

Aussagekraft von Ölanalysen, um sowohl Verunreinigungen als auch eine vorzeitige Ölalterung frühzeitig zu erkennen und den Betrieb hydraulischer Anlagen sicher und wirtschaftlich zu gestalten.

Ulrich Hielscher, Geschäftsführer der Internationale Hydraulik Akademie

Dieser Text ist im September 2026 in Ausg. 215 der „Hydraulikpresse“, dem Kundenmagazin von Hansa-Flex, erschienen. Info: www.hansa-flex.de ■

Literaturangaben:

[1] Totten, G.E.: *Handbook of Hydraulic Fluid Technology*, CRC Press, 2011 (1999), ASIN: B00846WZ3W

Drei Bausteine für langfristige Verfügbarkeit

Verschleiß beginnt im Öl und lässt sich beeinflussen

Wie Langzeitschmierstoffe, Microfiltration und Ölzustandsüberwachung dazu beitragen können, Komponenten zu schützen, Stillstände zu reduzieren und Baumaschinen wirtschaftlicher zu betreiben.

Baumaschinen arbeiten dort, wo Belastungen hoch und Stillstände teuer sind. Bagger, Radlader und andere hydraulisch betriebene Arbeitsmaschinen sind Staub, Schmutz, wechselnde Temperaturen und hohen mechanischen Belastungen ausgesetzt. Verschleißteile gehören dabei zum Maschinenbetrieb – wie schnell Komponenten verschleissen, lässt sich jedoch beeinflussen.

Eine zentrale Rolle spielt das Hydrauliköl. Verunreinigungen und Wasser im Öl können Verschleiß und systembedingte Störungen begünstigen. Gleichzeitig wird Öl in vielen Anwendungen noch nach festen Intervallen gewechselt – unabhängig davon, ob sein tatsächlicher Zustand einen Austausch bereits erforderlich macht.

Kleenoil verfolgt deshalb seit 1986 einen anderen Ansatz: Öl soll nicht als kurzlebiges Verbrauchsgut, sondern als Vermögensgegenstand betrachtet werden. Mit dem Ölsystem 4.0 verbindet der Hersteller drei aufeinander abgestimmte Bereiche.

- Den ersten Baustein bilden die KleenoiLangzeitschmierstoffe. Dazu gehören etwa die biologisch schnell abbaubaren Hydrauliköle ECO HLP und ECO HLP EL auf HEES-Basis. Sie verbinden technische Leistungsfähigkeit mit Umweltverträglichkeit und sind für anspruchsvolle hydraulische Anwendungen konzipiert.
- Der zweite Baustein ist die Kleenoi-Microfiltration im Nebenstrom. Verunreinigungen und Wasser werden kontinuierlich reduziert. Dadurch wird das Öl sauber gehalten, während Verschleiß und systembedingte Störungen

reduziert und Komponenten geschützt werden sollen. Gerade bei Baumaschinen ist dieser Ansatz interessant: Statt ausschließlich verschlissene Komponenten auszutauschen, setzt die Ölpflege an einem Faktor an, der deren Lebensdauer mitbeeinflussen kann.

- Der dritte Baustein ist die Ölanalytik und Ölzustandsüberwachung. Sie schaffen Transparenz über Öl und Maschine. Veränderungen lassen sich frühzeitig erkennen, Wartungsmaßnahmen besser planen und Entscheidungen über die weitere Nutzung des Schmierstoffs auf Basis seines tatsächlichen Zustands treffen.

Ambitioniertes Zielbild

Aus diesen drei Bausteinen entsteht die KleenoiLangzeitstrategie mit einem ambitionierten Zielbild: der ölwechselfreien Maschine. Dabei geht es nicht darum, technisch notwendige Wartung zu vermeiden. Vielmehr soll ein Schmierstoff möglichst lange sicher eingesetzt, kontinuierlich gepflegt und sein Zustand überwacht werden. Öl wird dadurch nicht vorsorglich nach einem starren Intervall verworfen, solange sein Zustand eine weitere sichere Nutzung ermöglicht.

Für Betreiber von Baumaschinen und Maschinenhersteller eröffnet diese Betrachtung mehrere wirtschaftliche Potenziale: Ölwechsel und Ölverbrauch können reduziert, Komponenten geschützt, Wartung planbarer und die Maschinenverfügbarkeit erhöht werden. Entscheidend ist deshalb



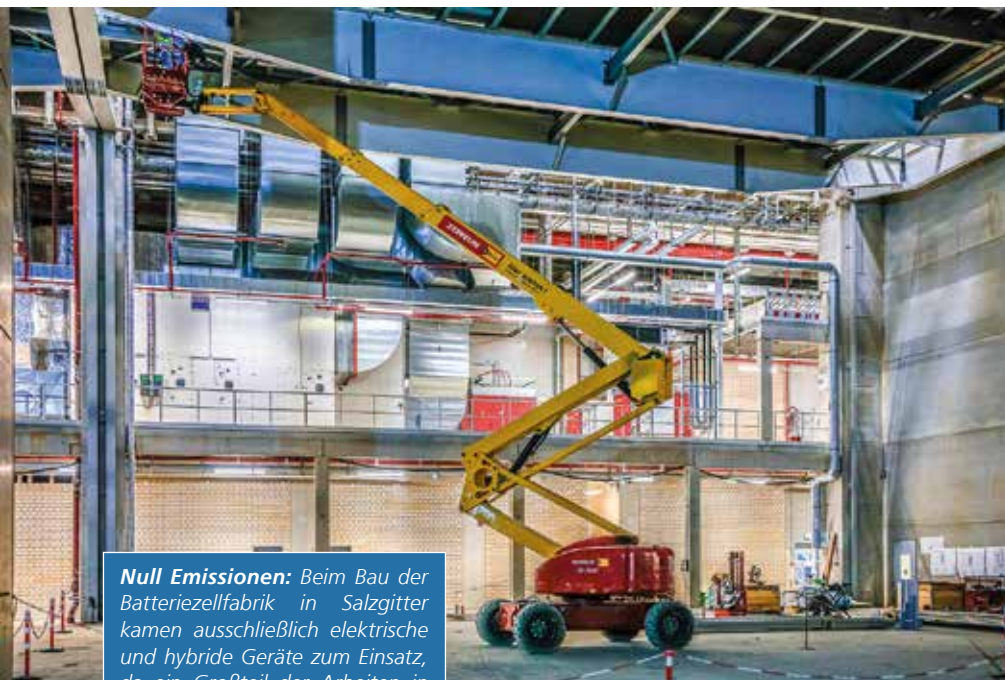
Wirtschaftlich: Durch sauberes Maschinenöl werden Verschleiß und systembedingte Störungen reduziert und Komponenten geschützt. (Foto: Kleenoi)

nicht allein der Einkaufspreis eines Liters Öl oder der eines Filters. Relevant sind die Gesamtkosten über den Lebenszyklus einer Maschine – von Schmierstoff und Wartungsaufwand über Verschleiß und Stillstand bis zur Nutzungsdauer der Komponenten.

Gerade unter steigendem Kostendruck wird damit aus Ölpflege eine wirtschaftliche Fragestellung.

Seit 40 Jahren verfolgt Kleenoi deshalb einen konsequenten Grundgedanken: Schmierstoffe möglichst lange sicher nutzen, Maschinenwerte erhalten und Ressourcen schonen.

Info: www.kleenoil.com ■



Null Emissionen: Beim Bau der Batteriezellfabrik in Salzgitter kamen ausschließlich elektrische und hybride Geräte zum Einsatz, da ein Großteil der Arbeiten in Innenräumen stattfand (Foto: action press – Peter Seyffert)

Bis zu 200 Arbeitsbühnen im Einsatz Komplexen Batteriefabrikbau mit integrierten Miet-Lösungen umgesetzt

Im niedersächsischen Salzgitter ist eine der modernsten Batteriezellfabriken Europas entstanden. Die wesentlichen Gebäude sind fertiggestellt, auf dem Werksgelände laufen aber weiterhin zahlreiche Ausbau-, Installations- und Inbetriebnahmearbeiten. Zeitweise arbeiteten bis zu 80 Gewerke parallel auf dem Gelände – international aufgestellt, eng getaktet und mit ständig wechselnden Anforderungen.

Seit 2023 unterstützt Zeppelin Rental die Volkswagen-Tochter PowerCo SE als Bauherrn sowie die ausführenden Unternehmen mit einem umfassenden Leistungsportfolio – von Arbeitsbühnen über die Elektro-Baustelleneinrichtung bis hin zu einer mobilen Mietstation am Standort. Von hier aus wird der Bau mit einem maßgeschneiderten Geräte- und Servicekonzept unterstützt. „Wir sind nicht einfach nur Vermieter, sondern Teil des Projekts“, sagt Michael Müller, stellvertretender Mietstationsleiter der Mietstation Braunschweig.

Ein Schwerpunkt liegt auf den Arbeitsbühnen für den Hallenbau – von kompakten Scherenbühnen bis hin zu Gelenkbühnen für schwer zugängliche Bereiche. In Spitzenzeiten waren rund 200 Geräte gleichzeitig im Einsatz. Besonders gefragt

war die Scherenbühne Skyjack SJ3219. „Die Platzverhältnisse haben die Auswahl im Prinzip vorgegeben“, so Michael Müller. „Kompakt, wendig, elektrisch – genau das, was man auf dieser Baustelle gebraucht hat. Deshalb hatten wir zeitweise rund 100 Geräte dieses Typs gleichzeitig vor Ort.“ Da ein Großteil der Arbeiten bereits innerhalb der Hallen stattfand, setzte Zeppelin Rental ausschließlich auf elektrische und hybride Geräte.

Darüber hinaus stellt Zeppelin Rental eine breite Palette an Geräten bereit – von elektrischen Staplern über Teleskopstapler bis hin zu Hochhubwagen und Polaris Ranger für den Transport auf der Baustelle. Ergänzt wird das Angebot durch Baustellenbeleuchtung: LED-Moons und Lichttürme sorgen für sichere Arbeitsbedingungen, wenn Tageslicht allein nicht ausreicht.

Zentral für die Abläufe ist die mobile Mietstation direkt auf dem Gelände. Sie dient als Anlaufstelle für die ausführenden Firmen und ermöglicht es, Geräte kurzfristig anzumieten oder zu tauschen. „Die Wege sind kurz, die Abstimmung ist direkt. Das macht einen großen Unterschied – gerade bei einem Projekt mit so vielen Beteiligten“, erklärt Müller. „Viele Anforderungen kommen kurzfristig. Wenn wir direkt vor Ort sind, können wir besonders schnell reagieren.“

Acht Servicetechniker vor Ort

Unterstützt wird dies durch ein enges Servicekonzept: Neben Technikern in der Mietstation sind in Spitzenzeiten bis zu acht mobile Servicetechniker unterwegs. Sie übernehmen Wartung, kurzfristige Reparaturen und Prüfungen im laufenden Betrieb, kümmern sich um die Gerätepflege und sorgen für eine lückenlose Dokumentation. Ergänzend organisiert Zeppelin Rental Bedienschulungen, übernimmt die Einbringung der Geräte und setzt temporäre Absperrekonzepte um. Dazu gehören unter anderem rund 3.000 m Bauzaun zur Einzäunung von Containeranlagen sowie zur Abtrennung einzelner Bereiche innerhalb des Baufelds. „Unsere Techniker sind diejenigen, die im Hintergrund dafür sorgen, dass aus vielen einzelnen Mietgeräten ein verlässlicher Gerätepark wird“, sagt Marko Nikolic, Leiter PAB und Gabelstapler Region Nord bei Zeppelin Rental.

Auch die Baustelleninfrastruktur liegt in Teilen in den Händen von Zeppelin Rental. Im Rahmen der Elektro-Baustelleneinrichtung installierte Zeppelin Rental rund 90 Verteilerschränke und verlegte mehrere Kilometer Stromkabel auf dem Gelände. Zeitweise kam zudem ein Stromerzeuger mit 500 kVA Leistung zum Einsatz. Hinzu kommen Baubeheizung im Rohbau, die Bereitstellung von Büro-, Material- und Sanitärcontainern sowie die Organisation von Kraneinsätzen über Partnerunternehmen – darunter Großkrane bis 120 t und Miniraupenkräne für schwer zugängliche Bereiche.

Ende 2025 wurde das Werk in Betrieb genommen, im September 2026 startete nun die Dauerproduktion. „Wir bleiben so lange vor Ort, wie wir gebraucht werden“, betont Michael Müller.

Info: www.zeppelin-rental.de ■

Große Maschinenvielfalt

Das passende Equipment für Arbeiten in der Höhe

Flexibilität, Verlässlichkeit und Wirtschaftlichkeit zählen in der Bauwirtschaft zu den entscheidenden Erfolgsfaktoren. Genau hier setzt der HKL Mietpark mit seinem breit aufgestellten Angebot an Höhenzugangs-technik an

Ob Unternehmen aus dem GaLa-, Brücken-, Hoch- und Tiefbau, Hallen- und Industriebau, Stahl- und Fassadenbau, Kommunen oder industrielle Instandhalter – sie alle profitieren vom umfangreichen Angebot unterschiedlicher Arbeitsbühnen und Teleskopmaschinen aus dem HKL Mietpark. Entscheidend für die Wahl der richtigen Maschine sind Parameter wie Arbeitshöhe, seitliche Reichweite, Tragfähigkeit der Plattform sowie ihre Abmessungen und Transportbreite.

Scherenarbeitsbühnen sind überall dort gefragt, wo auf festem Untergrund senkrecht gearbeitet wird, Mastbühnen überzeugen durch ihre besonders kompakte Bauweise und sind ideal für Innenbereiche, enge Gänge oder sensible Böden. Für Arbeiten mit seitlicher Reichweite eignen sich Gelenkteleskop- und Teleskoparbeitsbühnen. Raupenarbeitsbühnen zeigen besondere Stärke auf schwierigem Untergrund und Anhängerarbeitsbühnen bieten maximale Mobilität bei häufig wechselnden Einsatzorten.

Teleskopmaschinen sind echte Multitalente. In der Standardausführung eignen sie sich hervorragend für klassische Hebe- und Transportaufgaben. Die Maschinen setzen Tragelemente ein, platzieren Paletten, erreichen Arbeitsplätze an Fassaden und Decken ohne aufwendige Gerüste und versorgen Arbeitsplätze in der Höhe effizient mit Material. Teleskopmaschinen mit drehbarem Oberwagen eröffnen darüber hinaus weitere Möglichkeiten. Dank ihrer 360 Grad Rotationsfähigkeit lassen sich Lasten präzise positionieren, ohne die Maschine versetzen zu müssen. Mit Anbaugeräten wie Gabeln, Lasthaken oder Personenkörben werden die Einsatzmöglichkeiten erweitert. HKL betreibt bundesweit rund 200 Center, darunter zahlreiche



Sanierung: Mehrere HKL Arbeitsbühnen unterstützten bei Arbeiten an der Berlinertordammbrücke in Hamburg. (Fotos: HKL)



Neubau: Eine Teleskopmaschine von HKL übernahm Transportarbeiten bei der Errichtung eines Solarparks in Brandenburg.

Spezialcenter in drei Produktbereichen: Arbeitsbühnen und Teleskopmaschinen, Raumsysteme sowie Strom. Die Spezialcenter haben die Fähigkeit, sehr komplexe Projekte und individuelle Anforderungen zu bedienen. Eine große Produktvielfalt und hohe Stückzahlen im jeweiligen Bereich sichern die jederzeitige Verfügbarkeit und damit Flexibilität für den Kunden.

Spezialisierte Arbeitsbühnen und Teleskopcenter

In den 41 spezialisierten Arbeitsbühnen und Teleskopcenter (ATC) werden Maschinen, Kompetenz und Service für den Bereich Höhenzugangstechnik gebündelt. Das Angebot umfasst nicht nur die passende Maschine, sondern eine Lösung, die exakt auf die Anforderungen der Kunden

abgestimmt ist und so die Arbeitseffizienz steigert. Die Spezialcenter sind stets zentral gelegen, um die schnelle Lieferung an jeden Ort sicherzustellen. HKL baut ihre Anzahl kontinuierlich weiter aus und stärkt damit die Kompetenz und den hohen Qualitätsanspruch bundesweit.

Bei der Maschinenmiete werden hohe Investitionskosten vermieden, zugleich erhalten Kunden moderne, leistungsfähige Technik – und das exakt für die benötigte Einsatzdauer. Das schafft Planungssicherheit und hält die Kosten transparent. Als herstellerunabhängiger Vermieter führt HKL eine Auswahl der besten auf dem Markt verfügbaren Maschinen von Qualitätsmarken, die auch kurzfristig verfügbar sind.

Als zertifizierter IPAF-Schulungspartner bietet HKL umfangreiche Schulungen für Anwender, damit die Bediener bestens qualifiziert sind – für ein Maximum an Sicherheit bei Arbeiten in der Höhe. Nach erfolgreich abgelegter Prüfung erhalten die Teilnehmer eine PAL-Card (Powered Access Licence). Diese ist in Deutschland und zahlreichen weiteren Ländern als Befähigungsnachweis anerkannt. Als Standardservice gibt es bei HKL bei der Übergabe eine kurze Einführung in die Anwendung der Maschine – auch dies dient der Erhöhung der Sicherheit.

Info: www.hkl-baumaschinen.de ■

Klassiker trifft Klassik

Grundstein für neuen Datenstandard in der Baubranche gelegt

Im Sommer 2025 wurde die Spielzeitpause der Semperoper genutzt, um einen Teil der umfangreichen Bauunterhaltungsmaßnahmen am traditionsreichen Opernhaus in Dresden umzusetzen. Die Sanierung der Fassade läuft weiterhin und wird in mehreren Bauabschnitten realisiert. Die Arbeiten dienen der Instandsetzung und dem langfristigen Erhalt dieses einzigartigen Bauwerks.

Die baulichen Maßnahmen erstrecken sich über verschiedene Bereiche der Semperoper: von der Bühne über die Zugangsbereiche, den zwingerseitigen Eingangsbereich und das dazugehörige Treppenhaus bis hin zu den Außenwänden des Gebäudes. Darüber hinaus werden aufwändige Arbeiten an der Fassade durchgeführt. So werden die Außenwände der Semperoper abschnittsweise abgedichtet und hinter dem Sandsteinsockel mit einer Bitumschicht geschützt. Im Eingangsbereich am Theaterplatz wird zudem die Sandstein-Balustrade instandgesetzt. Um die Außenarbeiten möglichst effizient und reibungslos durchführen zu können, kommt auf der Baustelle ein bewährter Geda-Klassiker zum Einsatz: die Transportbühne Geda 500 Z/ZP. Das Gerät erweist sich für die täglichen Arbeiten als unverzichtbar und wird vom Geda-Partner BNS Baumaschinen GmbH zur Verfügung gestellt. Bereits zu Beginn der Maßnahmen war die Transportbühne an der linken Gebäudeseite der Semperoper im Einsatz. Mittlerweile wurde der Aufzug an die rechte



Zügiger Baufortschritt: Die Transportbühne Geda 500 Z/ZP wird bei der Sanierung der Dresdener Semperoper zum Transport von Material und Personen eingesetzt. (Foto: Geda GmbH)

Gebäudeseite umgesetzt und unterstützt dort den nächsten Bauabschnitt. Damit ist der Hersteller von Bau- und Industrieaufzügen auch beim zweiten Abschnitt der Fassadensanierung mit bewährter Höhenzugangstechnik vor Ort vertreten.

Speziell für den anspruchsvollen Baustellenalltag konzipiert, überzeugt die Transportbühne Geda 500 Z/ZP durch ihre flexible Einsatzfähigkeit. Dank zweier separater Steuerungen kann das Gerät sowohl als reiner Materialaufzug als auch als Transportbühne für Personen und Lasten genutzt werden. Mit einer Hubgeschwindigkeit von 24 m/min im Materialmodus und 12 m/min im Personenmodus wird ein zügiger Baufortschritt unterstützt. Ob beim schnellen Gerüstaufbau oder bei den anschließenden Arbeiten an der Fassade: Die Transportbühne 500 Z/ZP erweist sich

als zuverlässiger Helfer auf der Baustelle. Durch ihren geringen Platzbedarf, die hohe Tragfähigkeit und die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten spart der Bauaufzug wertvolle Zeit und sorgt für eine optimale Baustellenlogistik.

Da keine Baustelle der anderen gleicht, ermöglichen unterschiedliche Bühnenvarianten mit verschiedenen Ladetüren und -klappen eine optimale Anpassung des Geda 500 Z/ZP an die jeweiligen Anforderungen vor Ort. Bei den Arbeiten an der Semperoper kommt die Bühnenvariante „C“ zum Einsatz. Sie bietet eine Tragfähigkeit von bis zu 850 kg und verfügt über Beladerampen an zwei Seiten. Dadurch lässt sich die Transportbühne besonders flexibel einsetzen und optimal in die Abläufe auf der Baustelle integrieren.

Info: www.geda.de ■

Weniger Aufwand, mehr Leistung



CLEANFIX

Der innovative Umkehrlüfter



Optimierte Kühlung



Gesteigerte Produktivität

Jetzt Maschine nachrüsten!

Spezialfahrzeug für viele Aufgaben

Multifunktionaler Geräteträger entlastet den Bauhof

Die Aufgaben auf Bauhöfen werden vielfältiger, das Personal knapper. Wo früher mehrere Spezialmaschinen und geschultes Personal für jede Aufgabe nötig waren, übernimmt heute der TSL 9088 Pro der Hermann Paus Maschinenfabrik GmbH verschiedenste Einsätze.

Das Schnellwechselsystem verbindet den TSL 9088 Pro in kurzer Zeit mit unterschiedlichen Anbaugeräten. Bei einer Hydraulikleistung von bis zu 140 l/min lassen sich Mulcher, Fräse, Kehrmaschine oder Heckenschere ohne Umbauaufwand anschließen. Für Arbeiten in der Höhe steht eine Arbeitsbühne zur Verfügung, die bereits ab Werk zertifiziert ist. Mit der optionalen Anhängerkupplung und in passender Ausstattung wird der TSL zusätzlich zum Transportfahrzeug und bringt bis zu 14 t von A nach B. Der Teleskopschwenklader deckt somit Aufgaben über das ganze Jahr ab, für die sonst mehrere Geräte im Fuhrpark stehen müssten: Winterdienst Grünpflege, Transport- und Lagerarbeiten auf dem Bauhof oder Be- und Entladen auf Wertstoffhöfen. Die 90°-Schwenkfunktion zu jeder Seite und die Teleskopfunktion mit einer Ausfahrlänge von bis zu 4 m bringen das Anbaugerät exakt an die Stelle, an der es gebraucht wird.

Unnötiges Rangieren entfällt, das spart Zeit und Kraftstoff. Die kompakte Bauweise ermöglicht Arbeiten in engen Gassen, die hohe Reichweite deckt auch Arbeiten in der Höhe ab. Alle Funktionen, einschließlich der Steuerung des Schwenkwerks, laufen über einen zentralen Joystick. Die Bedienung ist intuitiv und erfordert keine langen Einarbeitungszeiten, auch bei wechselnden Fahrern. Die übersichtliche Komfortkabine mit guter Rundumsicht gibt dem Fahrer jederzeit den vollen Überblick über das Arbeitsfeld. So reagiert die Maschine schnell auf wechselnde Anforderungen im Baustellenalltag, ohne dass der Fahrer zwischen mehreren Bedienelementen wechseln muss. Zusätzlich erleichtern Assistenzsysteme wie die Positionierautomatik und die Speicherung der Ladeposition wiederkehrende Arbeitsschritte und sparen auch hier Zeit. Die robuste Bauweise des TSL 9088 Pro ist auf den täglichen Einsatz auf Baustellen und



Einer für alles: Der Teleskopschwenklader TSL 9088 Pro von Paus übernimmt das ganze Jahr über Aufgaben auf dem Bauhof. (Foto: Paus)

Höfen ausgelegt. Wartungspunkte sind gut zugänglich, das verkürzt Standzeiten bei anstehenden Servicearbeiten. Ersatzteile sind verfügbar, zusätzlich unterstützt Paus mit Support direkt aus dem Werk im Emsland.

Info: www.paus.de ■

PRÄZISE ERFASSUNG

Teleskopklader mit integriertem Wiegesystem

Kramer hat auf der diesjährigen GaLaBau ein breites Maschinenportfolio für den Garten- und Landschaftsbau, die Bauwirtschaft sowie kommunale Anwendungen präsentiert, darunter der Teleskopklader 3106. Er überzeugt mit seiner Kombination aus kompakten Außenmaßen, hoher Nutzlast und starker Motorleistung. Die Maschine hebt Lasten von bis zu 3.100 kg bei einer maximalen Stapelhöhe von 5,83 m. Angetrieben von einem leistungsstarken Deutz-Motor mit 82 kW/112 PS, bietet der 3106 hohe Agilität und Performance. Besondere Aufmerksamkeit erhielt das optional verfügbare, integrierte dynamische Wiegesystem. Damit lassen sich unterschiedliche Materialien direkt während des Arbeitsprozesses präzise erfassen. Das System unterstützt Anwender dabei, Transportfahrzeuge

optimal auszulasten und Überladungen zuverlässig zu vermeiden. Die Bedienung erfolgt vollständig über das bestehende Maschinendisplay und ist nahtlos in das Fahrzeugkonzept integriert. Ein weiteres Highlight war der Teleskopradlader 5045T. Die teleskopierbare Ladeanlage ermöglicht größere Reichweiten sowie höhere Stapel- und Schütthöhen und steigert damit die Effizienz bei Verlade- und Materialumschlagarbeiten. Mit einer Fahrzeugbreite von lediglich 1,32 m bleibt die Maschine auch auf engen Baustellen äußerst manövrierfähig. Zwei Kabinenvarianten, die hohe Standsicherheit dank des ungeteilten Fahrzeugrahmens sowie drei Lenkarten sorgen für hohe Flexibilität und Bedienerfreundlichkeit. Zusätzlich ist für die Radlader 5045 und 5045T das vollhydraulische Schnellwechselsystem



Überladung vermeiden: Das integrierte dynamische Wiegesystem des Teleskopladers 3106 unterstützt Anwender dabei, Transportfahrzeuge optimal auszulasten. (Foto: Kramer)

Smart Attach optional erhältlich, das den Wechsel hydraulischer Anbaugeräte direkt aus der Kabine ermöglicht.

Info: www.kramer.de ■

Vielseitige Ausstattung

Spezialisierter Teleskopler für den Bevölkerungsschutz

Merlo Deutschland hat vom 8. bis 10. Oktober auf der Florian, jährliche Leitmesse für Feuerwehr, Zivil- und Katastrophenschutz, Teleskopler für den Katastrophen- und Bevölkerungsschutz präsentiert. Im Mittelpunkt stand eine maßgeschneiderte Sonderanfertigung für den Landkreis Dahme-Spreewald.

Auf der 25. Ausgabe der Messe war die Merlo Deutschland GmbH gemeinsam mit ihren regionalen Partnern Dietz Fördertechnik und Systeme GmbH (Sonenberg) sowie der BNS GmbH Dresden vertreten. Die Teleskopler-Spezialisten stellten zwei Modelle der Kompakt- und Standard-Baureihen aus: Neben einem 4,2 t-Gerät mit 7 m Hubhöhe wurde eine Sonderanfertigung im Auftrag des Landkreises Dahme-Spreewald gezeigt. Das dortige Brand- und Katastrophenschutzzentrum (BKZ) setzt für die vielfältigen Aufgaben im Brand- und Bevölkerungsschutz auf einen Merlo TF 33.7-115L.

Das kompakte Wechsellader-Konzept der Maschine vereint einen leistungsstarken Turbomotor mit flexiblen Werkzeug- und Einsatzvarianten. Sie hebt 3,3 t bei einer maximalen Hubhöhe von 6,6 m. Das Eigengewicht beträgt 6,7 t, während die Bauhöhe dank der niedrig aufgehängten Kabine lediglich 2,02 m misst. Diese Eigenschaften gaben den Ausschlag für den Kauf im Jahr 2025, wie Martin Rossa, Sachbearbeiter Zivilschutz und Alarmkalenderbeauftragter in Luckau, erläuterte: „Wir suchten einen kompakten Teleskopler, der leistungsstark und flexibel nutzbar ist. Das Maschinensystem kommt im gesamten Landkreis Dahme-Spreewald zum Einsatz und kann bei Bedarf auch überörtlich genutzt werden. Für die schnelle Verfügbarkeit vor Ort verwenden wir ein individuelles Wechsellader-System. Beladen darf es eine Maximalhöhe von 4 m nicht überschreiten. Die Kombination aus dem 115-PS-Merlo und seinen Anbaugeräten ist für uns ideal.“ Neben einer 4x1-Schaufel und einer Erdschaufel nutzt das Brand- und



Einsatzbereit: Der Landkreis Dahme-Spreewald setzt im Brand- und Bevölkerungsschutz auf einen Merlo TF 33.7-115L. (Fotos: Merlo)

Katastrophenschutzzentrum den Teleskopler mit FEM-Palettengabeln sowie Kran- und Containerhaken. Die Maschine bewährt sich im Alltag des BKZ ebenso wie beim Bergen, Räumen, im Abbruch, im Hochregallager und in der Logistik.

Die Serienausstattung umfasst einen Stufe-V-Deutz-Motor, einen hydrostatischen Fahrtrieb mit EPD-Plus, die Komfortkabine mit Grammer-Luftsitz, permanenten Allradantrieb sowie drei Lenkungsarten. Der Landkreis Dahme-Spreewald gab einige Erweiterungen in Auftrag, nämlich eine Druckluftbremsanlage, die Zulassung als Zugmaschine/Ackerschlepper (40 km/h) mit Kugelkopf-Anhängerkuppelung, eine BSS-Schwingungsdämpfung am Ausleger, das ASCS-Sicherheitssystem, ein LED-Lichtpaket und eine Rückfahrkamera. Darüber hinaus war eine feuerwehrspezifische Sonderausstattung erforderlich. Dies waren eine Sondersignalanlage, die Sonderlackierung im Feuerwehrdesign inklusive Reflektoren, die Funkanlage und Vorrüstungen für das Arbeiten unter Atemschutz. Viele Details der Sonderausstattung wurden in Zusammenarbeit mit dem Merlo Vertriebspartner Handels- und Landtechnik GmbH in Dahme umgesetzt. Für die passenden Transportbehälter in Abrolltransport-Plattform arbeitete das Team eng mit einem lokalen Partner zusammen. „Die Containerbau und Umwelttechnik Lübben GmbH fertigt seit 1990 Abroll- und Absetzbehälter. Die Abrolltransport-Plattform ist eine Eigenentwicklung, die exakt auf unser Logistik-konzept zugeschnitten ist“, erklärte Rossa.



Sonderausstattung: Neben weiteren Extras ist der Teleskopler mit einer 4x1-Schaufel und einer Erdschaufel unterwegs.

Inspiration lieferte ein ähnliches Projekt der Freiwilligen Feuerwehr Ludwigsfelde.

„Die Containerbau und Umwelttechnik Lübben GmbH erfüllt – wie auch die Merlo Deutschland GmbH – sämtliche kundenspezifische Anforderung und hat stets praktikable Lösungsansätze für solche Projekt-Realisierungen parat“, resümierte Rossa. Cornelia Beck, Regional-Vertriebsleiterin bei Merlo Deutschland, betonte das große Interesse an der Lösung: „Regelmäßig informieren sich Fachbesucher über die spezielle Umsetzung der feuerwehrtechnischen Anforderungen des Teams um Martin Rossa.“

Info: www.merlo.de ■



Stabil und schnittfest: Der LD Master Traction von Continental spielt im rauhen Steinbruchgelände seine Stärken aus. (Foto: Continental)

Harten Einsätzen gewachsen

Spezialreifen für maximale Verfügbarkeit und stabile Transportzyklen

Continental hat den Besucherinnen und Besuchern der steinexpo Reifen für anspruchsvolle Einsätze in Fels und Gestein gezeigt. Ein weiteres Thema waren digitale Lösungen für mehr Effizienz und Sicherheit im Baustelleneinsatz.

Der LD Master Traction wurde speziell für Radlader entwickelt, die auf losem, unebenem und teils anspruchsvollem Untergrund eingesetzt werden. Seine robuste Karkassenkonstruktion und das stark profilierte, traktionsorientierte Laufflächen-Design sorgen dafür, dass die Maschine auch unter hoher Last kraftvoll antreiben und sicher manövrieren kann. Er ist in Gewinnungsbetrieben, Steinbrüchen und Baustellen zuhause, in denen hohe Schubkräfte, enge Rangiermanöver und häufige Richtungswechsel zum Alltag gehören. Dank seiner Stabilität und Schnitthfestigkeit trägt der Reifen dazu bei, Standzeiten zu reduzieren und die Produktivität der Maschinen zu erhöhen.

Der LD Master Rock 35/65 R33 ist für extrem harte Einsätze in Fels und Gestein konzipiert, insbesondere für Radlader und ähnliche Maschinen in Steinbrüchen und

der Gewinnungsindustrie. Sein besonders massives, schnitt- und rissresistentes Profil sowie eine verstärkte Seitenwand schützen zuverlässig vor Verletzungen durch scharfkantige Gesteine und Geröll. Die Bauweise des Reifens mit seiner 3-Sterne-Hochleistungskarkasse ist auf höchste Lasten, hohe Kontaktkräfte und kurze Fahrzyklen mit intensiven Rangierbewegungen ausgelegt, wie sie im Ladebetrieb vor der Wand in Steinbrüchen üblich sind. Er ist überall dort erste Wahl, wo maximale Verfügbarkeit und Langlebigkeit unter extremen Umgebungsbedingungen erwartet werden.

Stabile Transportzyklen

Der Dumper MasterE4/L4 wurde für Muldenkipper und Radlader im OTR-Bereich entwickelt und mit einer extrem abriebsgeschützten Laufflächenmischung

für knickgelenkte Dumper und Radlader in Steinbrüchen, Untertagebau und großen Erdbewegungsprojekten ausgestattet. Der Reifen ist auf hohe Tragfähigkeiten, lange Fahrstrecken unter Vollast und hohe Temperaturen ausgelegt, wie sie beim permanenten Pendeln zwischen Lade- und Kippstelle entstehen. Sein Profil bietet eine Kombination aus Traktion, Stabilität und Selbstreinigung, sodass der Dumper auch auf losen, steilen oder verschmutzten Fahrwegen zuverlässig fährt. Durch seine robuste Konstruktion hilft er, Reifenschäden zu minimieren, Transportzyklen stabil zu halten und damit die Effizienz der Materiallogistik zu steigern. Seine 3- bzw. 4-Sterne-Hochleistungskarkasse ist konzipiert für extreme Lasten und erhöht entscheidend die Produktivität.

Der SkidSteer-Reifen von Continental ist speziell für kompakte Lader entwickelt, wie sie auf Bauhöfen, in Steinbrüchen, im Recycling oder in der Industrie eingesetzt werden. Diese Reifen sind auf hohe Abriebsfestigkeit, Seitenstabilität und Schnitthresistenz ausgelegt, da SkidSteer-Maschinen durch ihre Lenkart sehr hohe Scherkräfte auf die Reifen bringen und häufig auf rauen Untergründen arbeiten. Das Profil sorgt für guten Grip auf losem oder hartem Untergrund und ermöglicht präzise Manöver auf engem Raum. Alle genannten Erdbewegungsreifen werden serienmäßig mit einem integrierten Reifensensor ausgeliefert. So besteht jederzeit Zugriff auf wichtige Reifenparameter wie Druck und Temperatur – die Grundlage für eine maximale Reifenperformance und einen effizienten Betrieb. „Mit unseren integrierten Reifensensoren und ContiConnect Lite ermöglichen wir einen einfachen Einstieg in das digitale Reifenmanagement und schaffen mehr Transparenz und Produktivität im täglichen Einsatz“, sagt Reinhard Klant, Produktmanager für Erdbewegungsreifen bei Continental. Mit ContiConnect Lite bietet der Reifenhersteller eine Bluetooth-basierte Anwendung, die die einfache Überwachung von Reifendaten per Smartphone ermöglicht und dabei unterstützt, Ausfallzeiten zu reduzieren, die Reifenlebensdauer zu verlängern und die Produktivität von Maschinen und Fahrzeugen nachhaltig zu steigern. Gleichzeitig können Anwender die Lösung bei steigenden Anforderungen nahtlos zu einem umfassenden Reifen- und Flottenmanagementsystem für ihren Fuhrpark erweitern.

Info: www.continental.com ■

Ein starkes Stück

Neuer Reifen für mehr Leistung für höhere Produktivität

Michelin bringt mit dem XHA3 eine neue Reifengeneration für viele Maschinen und Terrains auf den Markt. Ob Transportfahrzeuge, Scraper, knickgelenkte Muldenkipper, Radlader oder Grader – der neue Reifen zeigt sich als Tausendsassa und deckt E3-, L3- und G3-Anwendungen ab.

Der neue Reifen kommt mit Schlamm, Geröll oder Asphalt zurecht – auch unter anspruchsvollen Bedingungen. Seine Vielseitigkeit vereinfacht zudem das Maschinenmanagement und die Lagerhaltung, weil weniger Reifentypen benötigt werden. Das Profildesign des XHA3 hat ein höheres Gummivolumen als sein Vorgänger, der XHA2, was Reifenwartungskosten senkt und die Lebensdauer des Reifens erhöht. Ein verstärkter Wulstbereich erlaubt den Einsatz auf Maschinen mit hohem Drehmoment und bietet laut Herstellerangaben je nach Dimension eine um bis zu 20 % höhere Tragfähigkeit. Das neue Vier-Block-Profil-Design und der progressive Schulterradius verbessern zudem die Traktion auf unterschiedlichen Untergründen. Die Laufleistung soll um bis zu 20 % höher liegen als die der Vorgängergeneration. Gleichzeitig bietet der Reifen mehr Fahrkomfort. Die stabile Karkassenkonstruktion



Weniger Ausfallzeiten: Dank einem höherem Gummivolumen konnte die Lebensdauer des neuen XHA3 von Michelin gegenüber dem Vorgänger gesteigert werden. (Foto: Michelin)

ermöglicht zudem eine hohe Runderneuerungsrate. Die Weiterentwicklungen des XHA3 steigern die produktiven Maschinenzyklen und verringern ungeplante Ausfallzeiten auf Baustellen. So sollen mit dem Reifen bis zu 16 % geringere Gesamtbetriebskosten (TCO) gegenüber seinem Vorgänger möglich sein.

Der XHA3 ist der erste Reifen mit der visuellen Reifendruckkontrolle von Michelin. Damit werden routinemäßige Maschineninspektionen auf Baustellen unterstützt, bei denen die Reifendruckkontrolle

unerlässlich ist. Das sorgt für einen sicheren, produktiven und vorschriftsmäßigen Betrieb. Bei der Reifendruckkontrolle werden keine elektronischen Geräte, Sensoren oder externe Systeme benötigt. Mittels eines Indikators auf der Seitenwand des Reifens kann das Bedienpersonal umgehend erkennen, ob der Reifendruck angepasst werden muss. Der Reifen ist in Europa ab Oktober 2026 in den Dimensionen 29.5 R25 und 23.5 R25 und ab Januar 2027 in der Dimension 26.5 R25 verfügbar.

Info: www.michelin.de ■

Erstmals E4-Giant-OTR-Reifen vorgestellt

Auf der steinexpo 2026 hat der Reifenhersteller Ascenso erstmals einen E4-Reifen der 35-Zoll-Klasse in der Dimension 24.00R35 vorgestellt. Damit erweitert das Unternehmen seine Radial-OTR-Baureihe und steigt in die Klasse der „Giant OTR“-Radialreifen für schwere Muldenkipper in Steinbruch, Bergbau und schwere Erdbewegungsanwendungen ein. Als weiterer Reifen dieser Baureihe ist zwischenzeitlich auch die Dimension 27.00R49 hinzugefügt worden.

Diese neuen Reifen mit der Profilbezeichnung EMY4330 besitzen eine verstärkte

All-Steel-Radialkonstruktion für extreme Einsatzbedingungen mit einem besonders tiefen Profil von 73 mm beim 27.00R49 und einer erhöhten Schnittfestigkeit. Bei einem Durchmesser von über 2,7 m und einer Reifenbreite von ca. 74 cm bietet der neue Gigant eine Tragfähigkeit von etwas über 27 t pro Reifen – bei einer Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h. Weitere Größen wie 33.00R51, 37.00R57 und 40.00R57 werden folgen und noch durch das weitere Profil EMKH4710 für starre Muldenkipper im Bergbaueinsatz ergänzt.

Info: www.ascensotyres.de ■

NEUE REIFENKLASSE



Für schwere Muldenkipper: Ascenso steigt in die Klasse der „Giant OTR“-Radialreifen ein. Foto: Ascenso

Ganzjahresreifen für SUV und Pick-ups

Ausgewogene Performance auf und abseits der Straße

Continental hat das Portfolio an All-Terrain-Reifen erweitert und mit dem CrossContact A/T² ein neues Modell vorgestellt, das sich mit einem ausgewogenen Einsatzspektrum von etwa jeweils 50 % Straße und 50 % Gelände positioniert. Der Ganzjahresreifen ist für Fahrerinnen und Fahrer von SUV, 4x4-Fahrzeugen und Pick-ups entwickelt, die sowohl auf befestigten Straßen als auch abseits der Straßen unterwegs sind.

Der CrossContact A/T² kombiniert Traktion, Robustheit und Grip auf unterschiedlichen Untergründen. Im Zentrum der Entwicklung stand eine zuverlässige Traktion im Gelände bei gleichzeitig sicherem Fahrverhalten auf der Straße. Ein tief ausgelegtes Profil mit ausgeprägten Griffkanten ermöglicht es dem Reifen, in lose Untergründe wie Schlamm, Sand oder Schotter einzudringen und dort Traktion aufzubauen. Unterstützt wird dies durch die TractionPlus-Technologie, die die Traktion gezielt verbessert. Die stabile Auslegung der Profilblöcke reduziert Verformungen unter Belastung und trägt zu präzisiertem Handling sowie hoher Fahrstabilität bei. Für die mechanischen Belastungen

im Gelände ist der Reifen mit verstärkter Seitenwand sowie einer robust ausgelegten Schulterzone ausgestattet. Diese Bauweise erhöht die Widerstandsfähigkeit gegenüber Schnitten, Ausbrüchen und Beschädigungen durch Steine oder andere Hindernisse. Die stabile Profilblockstruktur trägt dazu bei, das Risiko von Durchstichen, Abrieb und Seitenwandschäden zu reduzieren und unterstützt die Haltbarkeit des Reifens bei Einsätzen im Gelände. Außerdem verfügt der Reifen über eine speziell auf 4x4-Anwendungen abgestimmte Ganzjahresmischung, die für konstanten Grip unter unterschiedlichen Temperatur- und Einsatzbedingungen ausgelegt ist. Sie bleibt auch bei niedrigeren Temperaturen



Perfekt gerüstet: Der CrossContact A/T² bietet das ganze Jahr über Traktion im Gelände sowie sicheres Fahrverhalten auf der Straße. (Foto: Continental)

elastisch und bietet stabile Eigenschaften bei nasser und trockener Fahrbahn. Der CrossContact A/T² ist in neun Dimensionen für Felgengrößen von 15 bis 17 Zoll erhältlich. Er trägt das „EV-Kompatibel-Logo“ auf der Seitenwand und ist somit für SUV und 4x4-Fahrzeuge unabhängig ihrer Antriebsart geeignet.

Info: www.continental-reifen.de ■

Lösungen für OTR-Anwendungen

Auf der steinexpo 2026 hat Bridgestone sein umfassendes Portfolio an Premium-Reifenlösungen für anspruchsvolle Off-the-Road-Anwendungen präsentiert. Erstmals gezeigt wurde der VZT (V-Steel Z-Traction), der speziell für Radlader und Muldenkipper entwickelt wurde und durch hohen Fahrkomfort sowie ausgezeichnete Traktion überzeugt. Reduzierte Vibrationen und eine hohe Widerstandsfähigkeit gegen seitliche Schnittverletzungen sorgen für eine lange Lebensdauer auch unter anspruchsvollen Einsatzbedingungen.

Seit Mai 2026 erhältlich ist der speziell für Mobilkrane entwickelte Premiumreifen V-Steel Highway Service 3 (VHS3) in der Dimension 445/95 R2. Er bietet eine gesteigerte Laufleistung bei gleichzeitig gleichmäßigem Abrieb. Möglich wird dies durch ein neu entwickeltes Profildesign und ein optimiertes

Gummimischverfahren. Tiefe und breite Profilrillen sorgen für zuverlässigen Grip auch auf nassen Fahrbahnen, während größere Profilblöcke die Robustheit erhöhen. Das überarbeitete Schulterdesign verbessert zudem das Lenkverhalten und die Fahrstabilität – sowohl auf Landstraßen als auch bei Autobahnfahrten. Ergänzt wird dies durch eine neue Karkasskonstruktion, die das Reifengewicht deutlich reduziert und gleichzeitig eine hohe Widerstandsfähigkeit beibehält.

Ab dem vierten Quartal dieses Jahres wird die Bandag BDM4 Premium-Rundenerneuerung erhältlich sein, eine für den Mischbetrieb (On/Off-Road) konzipierte Reifenlösung des Herstellers. Sie wurde speziell für die Antriebsachsen von Lkw- und Flottenfahrzeugen entwickelt, die sowohl auf befestigten Straßen als auch in schwerem Baustellengelände eingesetzt werden und bietet hohe Traktion auf

WIDERSTANDSFÄHIG



Robust: Der VZT von Bridgestone für Radlader und Muldenkipper ist anspruchsvollen Einsatzbedingungen gewachsen. (Foto: Bridgestone)

Straße und im Gelände, eine verbesserte Laufleistung und ist besonders resilient gegen Schnitte und Risse.

www.bridgestone.de ■

Altreifenentsorgung leicht gemacht

Abholung lässt sich flexibel an die Anforderungen vor Ort anpassen

Der Herbst eignet sich ideal, um Lager und Hof von Altreifenbeständen zu befreien und wertvolle Flächen zurückzugewinnen. Mit dem Bohnenkamp Altreifen-Service powered by BKT gelingt das einfach, rechtssicher und ohne zusätzlichen Organisationsaufwände. Kunden profitieren zudem vom BKT-Verwertungsbonus und sparen pro Tonne Altreifen bares Geld.

Altreifen nehmen Platz weg, binden Ressourcen und verursachen Aufwand. Mit dem Altreifen-Service bietet Bohnenkamp eine einfache Lösung, um Hof-, Lager- und Betriebsflächen schnell wieder nutzbar zu machen. Kunden nennen die Menge ihrer Altreifen, um die weitere Organisation kümmert sich Bohnenkamp. Von der Terminplanung über die Abholung bis zur kaufmännischen Abwicklung wird alles aus einer Hand angeboten. So entfällt die Suche nach geeigneten Entsorgern sowie die Organisation eigener Transportlösungen.

Der Service steht bundesweit zur Verfügung und eignet sich damit auch für Unternehmen mit mehreren Standorten. Bereits ab einer Mindestmenge von 2 t können Altreifen direkt abgeholt und einer professionellen Verwertung zugeführt werden. Dank fester Prozesse, transparenter Kosten und planbarer Abholtermine erhalten die Kunden eine zuverlässige und unkomplizierte Lösung für ein Thema, das im Tagesgeschäft häufig Zeit und Ressourcen bindet.

Die Abholung lässt sich flexibel an die Anforderungen vor Ort anpassen. Je nach Menge, Standort und Verfügbarkeit kommen unterschiedliche Lösungen zum Einsatz. Eine Option ist die Abholung per

Kranwagen. Dabei werden die Altreifen direkt aufgenommen und verladen, sodass Unternehmen ihre Mitarbeitenden nicht zusätzlich mit dem Befüllen von Containern oder der Organisation der Verladung binden müssen. So lässt sich der Aufwand rund um die Altreifenverwertung in vielen Fällen weiter reduzieren. „Freie Flächen sind wertvoll, vor allem wenn das Tagesgeschäft viel Aufmerksamkeit verlangt“, sagt Karen Beck, Teamleitung Kundeninformationsservice bei Bohnenkamp. „Mit unserem Altreifen-Service entlasten wir unsere Kunden spürbar bei der Organisation der Altreifenverwertung. Dass der Service seit Jahren stark nachgefragt wird und sich bei vielen Betrieben fest etabliert hat, zeigt, wie groß der Bedarf an einer unkomplizierten Komplettlösung ist.“ Ein weiterer Vorteil: Kunden können die Altreifenverwertung direkt über ihren bekannten Reifenpartner abwickeln. Als Reifengroßhändler kennt Bohnenkamp die Anforderungen von Handel, Werkstätten, Fuhrpark und professionellen Anwendern genau. Statt mit einem beliebigen Entsorgungsunternehmen arbeiten Kunden mit einem Partner zusammen, der die Besonderheiten der Reifenbranche versteht und den gesamten Prozess begleitet. Dabei geht es um mehr als die



Kompetenz trifft Service: Dank des Bohnenkamp Altreifen-Services werden nicht mehr benötigte Pneu's abgeholt und einer Wiederverwertung zugeführt. (Foto: Bohnenkamp)

reine Entsorgung. Die abgeholt Reifen werden einer professionellen Verwertung zugeführt und leisten einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft. Nach der Aufbereitung und Zerkleinerung können die gewonnen Materialien beispielsweise in industriellen Anwendungen weiterverwertet werden. Dazu gehört unter anderem die COGA Tirefill PU-Füllungen, die Luftreifen panensicher machen und in anspruchsvollen Einsatzbereichen wie Erdbewegung, Recycling, Industrie oder Landwirtschaft für maximale Einsatzbereitschaft sorgen.

Info: www.bohenkamp.de

GIGANTISCH im Einsatz ...

Vielen Dank für Ihr
Interesse auf der

Bild: AI GENERATED
* bes. Geltungsrahmen

Neu: E4
27.00R49

Ascenso Tyres CE GmbH, Hansastraße 13, DE 49134 Wallenhorst,
P: +49 5407 80327-60, E: info@ascensotyres.de, W: www.ascensotyres.de



Gruppenfoto mit Radlader: Peter Meißner (2.v.l.), BioIN-Geschäftsführer, Horst Feghelm (2.v.r.), BioIN-Betriebsleiter, Theresia Brändle (l.), Zeppelin Senior-Produktmanagerin für mittelgroße Radlader, Fabian Schäfer (r.), Zeppelin Vertriebsrepräsentant, und Nico Feghelm (hinten), BioIN-Maschinist. (Fotos: Zeppelin)

Bewährungsprobe in der Abfallwirtschaft

Batterieelektrischer Radlader arbeitet bei BioIN im Kompostwerk

Innovationen werden selten über Nacht geboren. Zwischen ersten Gesprächen über einen batterieelektrischen Radlader und dem Praxiseinsatz des Cat 950 GC Electric liegen Entwicklungsarbeit, technische Anpassungen, die Inbetriebnahme einer Ladeinfrastruktur und die Abstimmung zwischen Hersteller Caterpillar, Händler Zeppelin und Kunde, der BioIN GmbH aus Ingolstadt.

Bis die Vorserienmaschine ihre tägliche Arbeit in der Biogasanlage und im Kompostwerk leistet, muss die eine oder andere Anpassung im Tagesgeschäft bewältigt werden. Die dabei gewonnenen Erfahrungen sollen dazu beitragen, der neuen Technologie den Schritt zur Marktreife zu ebnen. Sie dienen aber auch den BioIN-Gesellschaftern, bestehend aus der Büchl-Gruppe sowie den Ingolstädter Kommunalbetrieben (IN-KB), als fundierte Entscheidungsgrundlage für den künftigen Einsatz elektrischer Arbeits- und Baumaschinen, um Potenziale,

Herausforderungen und Wirtschaftlichkeit der Elektromobilität unter realen Einsatzbedingungen zu bewerten.

2022 wurde daher eine Vorvereinbarung mit Zeppelin geschlossen und damit von dem Betrieb signalisiert, dass Potenzial für das batterieelektrische Antriebskonzept besteht. Konkret wurde es für BioIN auf der bauma 2025, als Einzelheiten über den Maschineneinsatz besprochen wurden, der direkt nach der Messe für den batterieelektrischen Radlader für zweieinhalb Monate beginnen sollte. Zuvor wurde zusammen mit den Teams von Caterpillar

und Zeppelin die nötige Infrastruktur geschaffen. Das bedeutete, Kabel zu verlegen, einen Hypercharger aufzubauen und die bestehenden Stromspeicher anzuschließen. Fahrer von BioIN brauchten eine umfassende Einweisung – insbesondere im Hinblick auf E-Antrieb, Aufladung, Reinigung und die tägliche Sichtkontrolle. Die zentrale Frage bei dem Einsatz lautete: Wie lange reicht die Batterie und wann muss die Maschine wieder geladen werden? Das beschäftigte BioIN nicht nur für den Maschinentest, sondern auch für den nächsten Schritt, als im Februar 2026 ein Cat Radlader 950 GC Electric als Miet-/Leasingmodell den Betrieb aufnahm.

Die batterieelektrische Baumaschine unterstützt im harten Betriebsalltag, wo rund 25.000 t Bio- und 10.000 t Grünabfälle der Ingolstädter Kommunalbetriebe sowie der Landkreise Eichstätt, Neuburg, Alb-Donau und der Stadt München pro Jahr verwertet werden. Der Haupteinsatz: Mit ihrer 4 m³ großen Hochkippschaufel fährt sie in die Haufwerke und beschickt eine Siebanlage mit Gärresten. „Da kommt es auf Effizienz an“, meint Peter Meißner. Zu den weiteren Aufgaben gehört das Umschichten von Mieten, das Umschlagen von Haufwerken sowie das Beladen von Walking-Floor-Lkw. Hier sind wiederum Genauigkeit und Geschwindigkeit gefragt.

Bewegt wird das Arbeitsgerät durchschnittlich vier bis sechs Stunden am Tag, ohne dass eine Zwischenladung fällig ist. „Wir haben keinen Dauerbetrieb von acht Stunden am Stück, sodass wir mit der geladenen Batterie gut über den Tag kommen. Wichtig ist für uns aber eine volle Auslastung, das heißt, eine intensive tägliche Nutzung der Maschine und dass sie was bewegt“, erklärt Peter Meißner. Dafür wird ein integriertes Onboard-Ladegerät mit 22 kW für Wechselstrom genutzt. „Das hat gut funktioniert“, so das Resümee. Doch das Unternehmen wollte im Fall der Miet-/Leasingmaschine auf seinen eigenen Stromspeicher zugreifen. Zeppelin Rental sorgte dann für die passenden Verteilerschränke, Kabel und Strecker, sodass die Maschine direkt an dem Speicher nach 16 Uhr aufgeladen werden kann. Denn die Batterie soll über Nacht bis zum Arbeitsbeginn am nächsten Tag voll werden und der Radlader wieder vollständig einsatzbereit sein. „Entscheidend ist für uns, dass wir am Morgen mit dem Radlader losfahren können“, macht Peter Meißner klar. Die Maschine hat ein Batteriemanagementsystem,

das den Ladezyklus der vier Batterien überwacht und kontrolliert, dass es nicht zur Tiefenentladung kommt. Somit wird sichergestellt, dass die Lebensdauer der Batterien erhalten bleibt.

Unternehmensziel Klimaneutralität

Grünen Strom produziert BioIN am Standort selbst per Photovoltaikanlage und mit der seit 2012 betriebenen Biogasanlage. Mit dem Biogas, das aus Bioabfall erzeugt und zur Strom- und Wärmeerzeugung genutzt wird, können nicht nur rund 2.500 Einfamilienhäuser mit Strom versorgt werden, sondern vorgesehen ist auch, den mittelgroßen Cat Radlader 950 GC Electric zu betreiben. „Wir können daher die Baumaschine auch einsetzen, wenn mal keine Sonne scheint, und somit selbst mit einem so energieintensiven Radlader dieser Größe arbeiten. Der batterieelektrische Radlader ist für uns eine Chance, den selbst produzierten Strom bestmöglich zu nutzen. Unser langfristiges Ziel ist es, klimaneutral zu werden und alle mobilen Maschinen auf elektrischen Betrieb umzustellen“, macht Peter Meißner deutlich.

Der 950 GC Electric verfügt über ein Einsatzgewicht von 19,7 t. Im Vergleich zum Modell mit konventioneller Antriebstechnik gibt es den gleichen Antriebsstrang für die Achsen. Der batterieelektrische Antrieb besteht aus zwei Elektromotoren für den Antrieb und die Hydraulik sowie Leistungselektronik-Komponenten mit dem Inverter für die Umwandlung von Wechsel- in Gleichstrom. Die Kabine, der Vorderwagen, das Hubgerüst und die Hydraulik sind in der Elektro-Version gleichgeblieben. Der batterieelektrische Radlader ist im hinteren Bereich aufgrund seiner Batterien um 33 cm länger. Sicherheitshalber ist er daher am Standort von BioIN auf maximal 20 km/h begrenzt. „Eigentlich hätte ein Cat Radlader 938 aufgrund der Größe besser zu uns gepasst“, erklärt Peter Meißner. Doch eine Maschine in der 16 t-Klasse gibt es von Caterpillar aktuell noch nicht in der batterieelektrischen Ausführung, sondern nur das nächstgrößere Modell. Das bedeutete jedoch eine Umstellung für die Fahrer. „Die Fahrwege sind eng. Die Fahrer hatten anfangs Respekt wegen der Maschinengröße, wenn sie dann unter der Freihalle Lkw beladen“, so Horst Feghelm, BioIN-Betriebsleiter. Maschinisten, die bislang gewohnt waren, Baumaschinen mit Dieselmotor zu steuern, mussten sich auf

die neue Technologie einlassen. „Es geht nicht nur um das direktere Ansprechverhalten, auf das sie sich einstellen mussten. Sie müssen mit dem Radlader auch eine größere Schaufel bewegen. Nicht alle waren auf Antrieb überzeugt, doch das hat sich inzwischen geändert. Wir haben dem Team erklärt, warum wir diesen Schritt gehen wollen“, so Peter Meißner. Hinter das Steuer lässt das Unternehmen nur diejenigen Maschinisten, die damit umgehen können. „Überrascht hat uns alle dann das Leistungspotenzial und die Performance des Radladers“, räumt Peter Meißner ein. Horst Feghelm ergänzt: „Das Gerät reagiert schnell. Das merkt man vor allem beim Umsetzen der Haufwerke, wenn die Schaufel eindringt. Sie kommt tiefer rein und der Radlader kann auch höher reinfahren.“ Umgewöhnen mussten sich die Fahrer auch dahingehend, dass sie ihr Arbeitsgerät laden und für genügend Saft sorgen. „Wird das vergessen oder wird der Lader nicht korrekt angeschlossen, müssen wir den Betrieb umplanen, Mitarbeiter anders einsetzen und auf einen anderen Lader zugreifen“, so Peter Meißner. Auch das war ein Lernprozess für das Fahrer-Team.

Signalwirkung für die Firmengruppe

Die Erfahrungen aus dem Praxiseinsatz des Cat 950 GC Electric könnten Signalwirkung für die gesamte Büchl-Gruppe haben. Denn auch ihre weiteren Entsorgungs- und Recyclingbetriebe beziehungsweise Standorte befassen sich mit dem Umstieg auf elektrische Antriebe. „Auch für Caterpillar und Zeppelin ist dieser Praxiseinsatz von besonderer Bedeutung, weil wir unter realen Einsatzbedingungen wertvolle Erkenntnisse über Leistung, Energieverbrauch, Ladeverhalten und Verfügbarkeit des batterieelektrischen Radladers gewinnen. Diese Erfahrungen fließen direkt in die Weiterentwicklung zukünftiger Serienmaschinen ein“, erklärt Theresia Brändle, Zeppelin Senior-Produktmanagerin für mittelgroße Radlader. Daher begleitet sie zusammen mit dem Team der Abteilung Service-Technik-Schulung den Einsatz, aber auch der Service der Zeppelin Niederlassung München und ihr Vertriebsrepräsentant Fabian Schäfer stehen bei Fragen zur Verfügung.

Für Peter Meißner und Horst Feghelm zählt am Ende die Wirtschaftlichkeit. Neben der Reduzierung von Emissionen soll der



Eigener Stromspeicher: Vier bis sechs Stunden täglich ist der batterieelektrische Radlader bei BioIN im Einsatz.

batterieelektrische Radlader zeigen, ob sich alternative Antriebstechnologien im harten Recyclingalltag dauerhaft bewähren und wirtschaftlich betreiben lassen. „Wir müssen uns überlegen, ob das Gerät wirtschaftlich Sinn macht und dabei die Maschinengröße den höheren Anschaffungskosten gegenüberstellen. Aktuell arbeiten wir mit drei Radladern, vielleicht reichen in Zukunft auch nur zwei Maschinen aus“, ist ein Gedanke von Peter Meißner. Ein anderer betrifft das Thema Laden. „Es beginnt beim eigenen Speicher, der nicht konstant durchweg funktioniert hat. So konnten wir unseren günstigen PV-Strom nicht nutzen und mussten den Strom von der Biogasanlage beziehen. Auch das muss bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung berücksichtigt werden. Nur wenn Technik zuverlässig funktioniert und mit hoher Auslastung im Einsatz ist, rechnet sie sich auch“, meint der BioIN-Geschäftsführer. Am Ende muss der Stromverbrauch in Relation zum Dieselverbrauch gesetzt werden.

Und das auf die Laufzeit gesehen, die bei BioIN im Schnitt bei acht bis zehn Jahren liegt. Peter Meißner weiß, dass eine neue Technologie wie Elektromobilität eine große Transformation darstellt. „Ein Radlader ist nur „ein“ Gerät in unserem Maschinenpark. Will man die Elektrifizierung vollumfänglich umsetzen, muss man auch Pkw und Lkw sowie die gesamte Lade- und Energieinfrastruktur mitdenken. Das ist kein einzelnes Investitionsprojekt, sondern ein langfristiger Transformationsprozess für das gesamte Unternehmen. Ob der batterieelektrische Radlader am Ende die günstigere Option ist, ist abschließend noch nicht zu beantworten. Derzeit sind wir noch dabei, das herauszufinden“, so das aktuelle Fazit des Geschäftsführers.

Info: www.zeppelin-cat.de ■

Auftrag Mensch

Wir suchen falsch nach Azubis, sagt unser Gastautor Lars Zimmermann

Seit einiger Zeit beschäftige ich mich intensiv mit jungen Menschen, die eine Ausbildung suchen. Für mich war das zunächst selbst ein neues Feld. Inzwischen habe ich viele Gespräche geführt – mit Unternehmen, Auszubildenden und vor allem mit jungen Menschen. Dabei stelle ich mir immer häufiger eine einfache Frage: Haben wir wirklich zu wenig junge Menschen, die arbeiten und etwas lernen wollen? Oder finden wir sie nur nicht?

Diese Frage ging mir auch bei einer VDBUM-Veranstaltung bei Bau Bildung Sachsen-Anhalt in Magdeburg durch den Kopf. Natürlich ging es dort um Ausbildung in der Baubranche. Und natürlich fiel der Satz, den inzwischen fast jeder Unternehmer kennt: Wir finden keine Azubis. Das Problem ist real. Nur mit der Erklärung „Die jungen Leute wollen nicht mehr“ kann ich immer weniger anfangen.

Denn ich erlebe etwas anderes. Ich treffe junge Menschen, die sehr wohl etwas aus ihrem Leben machen wollen. Nur ist der Weg nicht immer schnurgerade. Da merkt jemand nach einem begonnenen Studium, dass Theorie nicht seine Welt ist. Ein anderer hat eine Ausbildung abgebrochen und sucht einen zweiten Anlauf. Ein junger Mensch kommt aus dem Ausland und möchte sich hier etwas aufbauen. Und dann ist da der Schüler mit einem eher durchschnittlichen Zeugnis, der mir erzählt, dass er zu Hause an Autos oder Maschinen schraubt. Da werde ich hellhörig.

Bei uns ist daraus inzwischen der „Azubi-Angler“ geworden. Ich mag dieses Bild, weil es so einfach ist. Wenn an einer Stelle nichts anbeißt, kann ich natürlich sitzen bleiben und über die Fische schimpfen. Ich kann aber auch ein Stück weitergehen, einen anderen Köder ausprobieren und schauen, wo überhaupt etwas schwimmt. Bei der Azubi-Suche machen wir aus meiner Sicht noch zu oft jedes Jahr dasselbe. Ausbildungsplatz ausschreiben, auf die



Kurskorrektur: Ausgetretene Pfade verlassen und Azubis auf zeitgemäßem Wege suchen, kann zum Erfolg führen. (Grafik: Lars Zimmermann/ChatGPT)

Internetseite stellen, vielleicht eine Ausbildungsmesse besuchen und dann warten. Hat früher funktioniert. Funktioniert heute eben nicht mehr überall. Deshalb muss ich aber nicht gleich eine ganze Generation abschreiben. Vielleicht muss ich einfach anders suchen.

Der Azubi-Angler wird weiter losziehen

Und noch etwas habe ich gelernt: Ich möchte einen jungen Menschen kennenlernen, bevor ich über ihn urteile. Natürlich sind Schulnoten wichtig. Zuverlässigkeit und Interesse müssen stimmen. Aber ich habe inzwischen Gespräche erlebt, bei denen mich der Lebenslauf zunächst nicht vom Hocker gehauen hat und ich nach einer halben Stunde dachte: Den würde ich mir als Unternehmer unbedingt noch einmal anschauen.

Gerade die Baubranche muss sich dabei nicht verstecken. Sie bietet Technik, große Maschinen, Verantwortung und viele Berufe, bei denen man am Abend sehen kann, was man tagsüber geschafft hat. Wir müssen jungen Menschen nur zeigen, was hier möglich ist.

”

„Vielleicht fehlen uns nicht die jungen Leute. Vielleicht übersehen wir sie nur.“



Lars Zimmermann,
Geschäftsführer der
SRD Syscon GmbH
(Foto: SRD Syscon GmbH)

“

Mein Azubi-Angler wird deshalb weiter losziehen. Nicht nur dorthin, wo alle suchen, sondern auch auf die kleinen Trampelpfade daneben. Denn vielleicht fehlen uns gar nicht die jungen Leute. Vielleicht übersehen wir einfach zu viele. Unser Gastautor, Dipl.-Wirtsch.-Ing. Lars Zimmermann, ist Experte in den Bereichen Vertrieb, Personal-Recruiting und Kommunikation und seit 2024 Geschäftsführer der SRD Syscon GmbH, Partner für Sales, Recruiting, Development.

Info: www.srdsyscon.de ■

Einfaches Aufnehmen leichter Baustoffe

Effiziente und sortenreine Trennung auf der Baustelle

Mit dem patentierten Anbaugerät Airtron präsentiert die Armin Mörtlbauer GmbH & Co. KG eine innovative Lösung für die sortenreine Trennung von Dämmstoffen und leichten Materialien direkt auf der Baustelle. Was bisher teuer und mühselig per Hand aufgesammelt und getrennt werden musste, kann nun effektiv und schnell erledigt werden.

Auf der Baustelle fallen regelmäßig viele verschiedene Materialien, insbesondere leichte Isolierstoffe und Dämmstoffe, an. Materialien wie Styropor, Styrodur, Glas- und Isolierwolle oder auch Holz sind in der Regel mit Schutt und Steinen vermischt. Das Trennen der einzelnen Stoffe erfolgte bisher in personalintensiver Handarbeit. Zudem stehen viele Unternehmer vor der Herausforderung, Personal für diese Aufgaben zu finden.

Neben der Personal- und Kostenproblematik spielen auch Umweltfaktoren eine wichtige Rolle. Wind und Wetter verteilen insbesondere leichte Materialien schnell überall über die Baustelle. Ein regelmäßiges Aufräumen und Sortieren der Leichtstoffe ist daher obligatorisch.

Hinzu kommt, dass das Aufkommen von Dämmstoffen auf Baustellen seit Jahren zunimmt. Vor allem Styropor und Styrodur werden aufgrund steigender Anforderungen an die Energieeffizienz von Gebäuden sowohl im Neubau als auch bei energetischen Sanierungen in großen Mengen eingesetzt. Bei Rückbau-, Umbau- und Sanierungsmaßnahmen fallen immer größere Mengen dieser Dämmstoffe an. Für Bauunternehmen und Entsorgungsbetriebe gewinnt deshalb eine effiziente, sortenreine Erfassung und Trennung von Dämmstoffen zunehmend an Bedeutung. Airtron ist ein hydraulisch angetriebenes Anbaugerät mit pneumatischer Saugvorrichtung. Ein definierter Luftstrom (15.000 bis 25.000 m³/min) saugt leichte Materialien ein, während Schutt, Steine und Erdreich liegen bleiben. Das Saugrohr lässt sich einfach und schnell direkt auf der Baustelle auswechseln, um verschiedenen Stoffe mit unterschiedlichen Gewichten selektiert aufnehmen zu können. So können beispielsweise Styropor, Glaswolle oder sogar Styropor mit Anhaftungen eingesaugt werden. Die patentierte Saugvorrichtung stellt eine konstante Saugleistung durch

eine ausgeklügelte Luftführung sicher. Ein konstanter Unterdruck sorgt für einen permanenten Materialfluss beim Saugen. Ist der Behälter voll, kann dieser über das vollhydraulische System einfach entleert werden.

Der Airtron ist kompatibel mit allen gängigen Schnellwechselsystemen. Das spart Zeit und Kosten. Er lässt sich flexibel einsetzen und erleichtert zahlreiche Arbeitsvorgänge. So können mit passenden Adaptern auch Dachschüttungen oder Bodenisolierungen mühelos abgesaugt werden. Container oder Bunker für Hackschnitzel und Pellets werden schnell und sauber entleert.

Die Novelle der neuen Abfallverordnung GewAbfV verschärft die Vorgaben für das Trennen von Baustoffen ab 2026 signifikant. Unternehmen sind gesetzlich verpflichtet, Leicht- und Isolierstoffe sortenrein zu trennen und zu recyceln. Airtron unterstützt Bauunternehmer, die neuen



Allrounder: Der Airtron saugt leichte Materialien mühelos ein, während Schutt, Steine und Erdreich liegen bleiben. Zudem ist er kompatibel mit allen gängigen Schnellwechselsystemen. (Foto: Armin Mörtlbauer GmbH)

Vorgaben für eine sortenreine Trennung einfach einzuhalten. Die patentierte Lösung wird ab November 2026 ausgeliefert.

Info: www.airtron.de

TÄGLICH FÜR EINE SICHERE UMWELT IM EINSATZ

Jetzt alle offenen Stellen bei der SOCOTEC Kampfmittelbergung entdecken:

socotec.de/karriere



Grundlegender Perspektivwechsel

Fünf Fragen rund um die Elektrifizierung von Off-Highway-Maschinen

Elektroautos sind längst Mainstream. Warum also wurden die Maschinen, die unsere Welt bauen, noch nicht elektrifiziert? Die Antwort ist komplexer als die meisten Menschen ahnen. Daniel Bachmann, Geschäftsführer der Liebherr Energy Solutions GmbH, beantwortet fünf Fragen, die den Kern des Problems treffen.

Welche Frage sollte die Branche eigentlich stellen, wenn es um Elektrifizierung geht?

Daniel Bachmann: Jahrelang drehte sich die Diskussion um die Maschine selbst – den Antriebsstrang, die Batterie, den Motor. Das ist zwar wichtig, aber dort liegt das eigentliche Problem nicht. Die schwierigere Frage lautet: Woran wird die Maschine angeschlossen? An eine Energieinfrastruktur, die noch gar nicht existiert, an Baustellen, die nach der Logik des Diesels konzipiert sind, und an eine operative Komplexität, die keine einzelne Komponente lösen kann. Null Emissionen ist kein Produkt. Es ist ein gesamtes Ökosystem – und genau das müssen wir anfangen zu gestalten.

Was braucht eine Baustelle tatsächlich, damit Elektrifizierung funktioniert?

Ein komplettes Umdenken in der Art, wie wir Energie auf der Baustelle betrachten. Die Baustelle selbst muss als Energiesystem behandelt werden – mit eigener Erzeugung, Speicherung, Lastmanagement und Ladestrategie. Stationäre Batteriespeicher können beispielsweise den Energiebedarf von der Netzkapazität entkoppeln, wodurch Elektrifizierung auch dort realisierbar wird, wo das Netz allein nicht ausreicht. Das ist ein grundlegender Perspektivwechsel: weg von der Optimierung der Maschine, hin zur Gestaltung des Ökosystems drumherum. Und genau dort sehen wir sowohl die größte Herausforderung als auch die größte Chance.



Baustelle als Energiesystem: Der Liduro Power Port entkoppelt den Energiebedarf von der Netzkapazität und macht Elektrifizierung dort möglich, wo das Netz allein nicht ausreicht. (Fotos: Liebherr)

Warum ist Off-Highway eine ganz andere Herausforderung als etwa Elektroautos?

Die Rahmenbedingungen sind grundlegend verschieden. Off-Highway-Maschinen fahren nicht auf festen Routen und können nicht einfach zur nächsten Hochleistungs-ladestation navigieren. Sie arbeiten in Minen, auf abgelegenen Baustellen, in Häfen um 3 Uhr morgens – an Orten, an denen elektrische Infrastruktur begrenzt, teuer zu errichten oder schlicht nicht vorhanden ist. Und der Energiebedarf liegt in einer völlig anderen Größenordnung. Diese Maschinen benötigen enorme Mengen an Leistung, dynamisch, mit Lastspitzen, die alles weit übertreffen, was ein Personenfahrzeug braucht. Diesel bewältigt das fast perfekt: hohe Energiedichte, schnelles Betanken, Logistik, die überall funktioniert. Das anzuerkennen ist kein Defätismus – es ist der Ausgangspunkt für ehrliches Ingenieurwesen.

Ist batterie-elektrisch immer die richtige Antwort?

Nein – und ich halte es für wichtig, das klar auszusprechen. Verschiedene Anwendungen haben grundlegend unterschiedliche Anforderungen, und ein Einheitsansatz

”

„Null Emissionen ist kein Produkt. Es ist ein gesamtes Ökosystem – und genau das müssen wir anfangen zu gestalten.“

Daniel Bachmann,
Geschäftsführer der Liebherr
Energy Solutions GmbH

“

würde diesen Wandel verlangsamen, nicht beschleunigen. Klein- bis mittelgroße Maschinen mit definierten Betriebszyklen und Zugang zu Ladeinfrastruktur sind starke Kandidaten für den batterie-elektrischen Antrieb. Aber Maschinen mit extremen Betriebsstunden, hohem Mobilitätsbedarf oder ohne realistische Lademöglichkeit sind möglicherweise besser mit Wasserstoff- oder Hybridkonzepten bedient. Was uns bei Liebherr leitet, ist ein systemgetriebener Ansatz: Wir betrachten zuerst die operative Realität und lassen diese die Technologie bestimmen – nicht umgekehrt.“

Welche Rolle spielt Software bei all dem?

Eine weit größere, als die meisten erwarten – und eine, die häufig unterschätzt wird. Hardware-Ingenieure konzentrieren sich auf die Maschine, Infrastrukturteams auf das Netz, und die Software – die Schicht,

die alles zusammenhalten muss – kommt in der Diskussion oft zu spät. Digitale Systeme können den Energiebedarf simulieren, noch bevor auf einer Baustelle der erste Spatenstich erfolgt, koordinieren, welche Maschinen wann laden, und gleichen Lasten in Echtzeit aus, um eine Überlastung

des Gesamtsystems zu verhindern. Ich beschreibe es manchmal als Flugsicherung für Elektrizität. Ohne sie ist eine Flotte von Elektromaschinen nur eine Sammlung sehr teurer Probleme, die darauf warten zu passieren.

Info: www.liebherr.com ■

Sprache ist der Schlüssel für Integration

Wie Ahmad bei Manitou Deutschland seine Zukunft baut

Die Integration von geflüchteten Menschen in den Arbeitsmarkt ist eine der größten Aufgaben unserer Zeit – und gleichzeitig eine enorme Chance gegen den Fachkräftemangel. Die Manitou Deutschland GmbH nimmt sich dieser Aufgabe gerne an.

Vom hessischen Friedrichsdorf aus steuert die deutsche Niederlassung der französischen Manitou Group das gesamte Händlernetz für die Branchen Bau, Landwirtschaft und Industrie in Deutschland, Österreich und der Schweiz (DACH). In diesem dynamischen und internationalen Umfeld hat Ahmad, der 2022 sein Heimatland Afghanistan verließ und im darauffolgenden Sommer nach Deutschland kam, im September 2025 seinen Platz gefunden: Er absolviert eine Ausbildung zum Kaufmann im Groß- und Außenhandelsmanagement. Dieser Beruf bietet bei Manitou eine enorme Bandbreite: Vom Kundenservice bis zum Marketing lernt Ahmad alle Facetten eines global agierenden Marktführers kennen. Das Unternehmen positioniert sich bewusst als moderner Ausbildungsbetrieb, der jungen Talenten weit mehr als nur klassischen Büroalltag bietet – nämlich echte Zukunftsperspektiven in krisensicheren Branchen.

Ahmads Weg zeichnete sich von Beginn an durch einen enormen Lerneifer aus. Bereits kurz nach seiner Ankunft in Deutschland sprach er gut Deutsch und schloss im Jahr 2025 erfolgreich seinen B2-Sprachkurs ab. Den entscheidenden Impuls für den Karrierestart gab schließlich die professionelle Unterstützung durch das Projekt „Career-Compass“ der Gesellschaft für Wirtschaftskunde (GFW) e.V. Das kostenfreie Programm bietet in enger Kooperation mit Jobcentern, Arbeitsagenturen, Schulen und regionalen Unternehmen niedrigschwellige Qualifizierungen, Sprachkurse und Coachings an. Das übergeordnete Leitmotiv lautet dabei: „Jeder Mensch verdient die Chance, seinen eigenen

beruflichen Weg zu finden und erfolgreich zu gestalten.“ Großer Wert wird auf eine persönliche, praxisnahe Begleitung gelegt, um Potenziale zu erkennen und konkrete Wege in den Job zu ebnen. Im Fall von Ahmad war es GFW-Coach Peter Sauer, der ihn individuell bei der Berufswahl, im gesamten Bewerbungsprozess und bei der Suche nach dem passenden Betrieb begleitete. „Die Unterstützung von Peter Sauer war sehr wichtig und hilfreich für mich, weil ich z.B. nicht wusste, wie man in Deutschland einen ordentlichen Lebenslauf erstellt. Er hat mir Tipps gegeben, mich beraten und nach offenen Stellen für mich gesucht. Schließlich ist er auf die Manitou-Stelle gestoßen“, berichtet Ahmad.

Für Manitou Deutschland ist die Zusammenarbeit mit der GFW und das Engagement für Ahmad ein wichtiges Signal im Werben um die Fachkräfte von morgen. Als attraktiver und offener Arbeitgeber setzt das Unternehmen auf Persönlichkeit, Motivation und die Bereitschaft, sich weiterzuentwickeln. Wer bei Manitou einsteigt, profitiert von flachen Hierarchien, starkem Teamzusammenhalt und der Sicherheit eines internationalen Konzerns. Ahmed hat sich hier sofort wohlgefühlt: „Schon innerhalb der ersten Wochen habe ich mich geschätzt und wichtig gefühlt und war schnell Teil des Teams“. Besonders gut hat ihm der Vertriebsinnendienst gefallen. „In der Ersatzteilabteilung habe ich überwiegend Tickets bearbeitet und konnte so viel über die Maschinen, Anbau- und Ersatzteile lernen. Außerdem durfte ich mit zwei Kollegen aus der Garantie-Abteilung ein Garantie-Audit bei einem Kunden in Süddeutschland machen“, sagt er und



Integriert: Peter Wildemann (l.), Geschäftsführer der Manitou Deutschland GmbH, mit dem aus Afghanistan geflüchteten Ahmad, der eine Ausbildung bei dem Hersteller von Flurfördergeräten und Baumaschinen macht. (Foto: Manitou)

berichtet, dass er im weiteren Ausbildungsverlauf gerne noch den Gabelstaplerschein machen möchte und im zweiten Lehrjahr als Mitarbeiter eines französischen Unternehmens auch Französisch lernen will – Persisch, Russisch und Deutsch spricht Ahmad bereits.

Was rät er anderen jungen Menschen, die als Geflüchtete nach Deutschland kommen und sich hier eine berufliche Zukunft aufbauen wollen? „Die Sprache ist der Schlüssel für eine gute Integration. Anders findet man auch keinen Ausbildungs- oder Studienplatz. Nur wenn man eine gut ausgebildete Fachkraft ist, hat man Chancen auf dem Arbeitsmarkt.“

Info: www.manitou.com ■

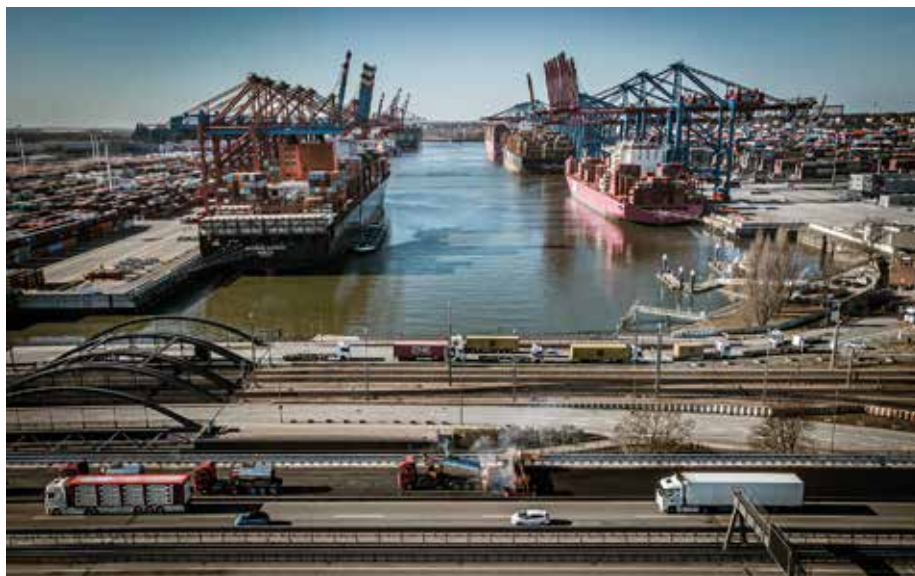
BIM sorgt für Tempo

Hochstraße Elbmarsch sieben Monate früher freigegeben als geplant

Die K 20, eines der technisch und logistisch anspruchsvollsten Autobahnprojekte Deutschlands, ist für den Verkehr freigegeben – durch den Einsatz innovativer Lösungen gelang dies ganze sieben Monate früher als geplant.

Im Auftrag der Deges haben Strabag und Züblin die Hochstraße Elbmarsch als Teil der A 7 seit 2020 von sechs auf acht Spuren erweitert. Am 26. September 2026 wurde unter Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Steffen Bilger die Strecke offiziell für den Verkehr freigegeben. Die Hochstraße Elbmarsch ist Deutschlands längste Autobahnbrücke. Sie führt durch den Hamburger Hafen, der einer der bedeutendsten Umschlagplätze für den internationalen Warenverkehr ist.

„Die vorzeitige Fertigstellung der K 20 ist ein hervorragendes Beispiel dafür, wie wir komplexe Infrastrukturprojekte durch unsere technische Expertise, partnerschaftliche Zusammenarbeit und digitale Innovation erfolgreich umsetzen. Mein besonderer Dank gilt allen Mitarbeiter*innen und Partner*innen, die dieses anspruchsvolle Projekt mit großem Engagement und höchster Professionalität realisiert haben. Mit dem Ausbau der K 20 schaffen wir einen entscheidenden Mehrwert für die Mobilität der Region und zeigen, wie die Infrastruktur der Zukunft gebaut wird“, erklärte Peter Hübner, Mitglied des Vorstands der Strabag AG.



Gelungene Premiere: Zur Koordination der komplexen Bauabläufe kam BIM erstmals im Brückenbau in großem Maßstab zum Einsatz (Fotos: Strabag AG)

Megaprojekt bei laufendem Verkehr

Die bestehende Hochstraße stammt aus den 1970er-Jahren und war angesichts des heutigen Verkehrsaufkommens von mehr als 100.000 Fahrzeugen pro Tag an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt. Im Rahmen der Erweiterung wurden umfangreiche Eingriffe in die bestehende Brückenkonstruktion vorgenommen. Die insgesamt 3,84 km lange Strecke überquert elf Straßen, zwei Bahntrassen sowie ein Hafenbecken und wird von nahezu 1.000 Stützen getragen. Für den Ausbau wurden 177 Stützen neu gegründet und errichtet. Besondere Anforderungen stellten der

Rück- und Neubau von zehn sogenannten Megastützen dar. Errichtet wurde auch ein komplett erneuertes Brückenentwässerungssystem, vier Regenrückhaltebecken und fünf Pumpbecken inklusive technischer Ausstattung. Die Arbeiten erfolgten auf engem Baufeld und bei laufendem Verkehr.

Zur Koordination der komplexen Bauabläufe kam die digitale Planungsmethode Building Information Modeling (BIM) zum Einsatz. Mithilfe eines digitalen Modells konnten Planungs-, Bau- und Logistikprozesse aufeinander abgestimmt sowie potenzielle Konflikte zwischen Baugeschehen und Verkehrsführung frühzeitig erkannt werden. In dieser Größenordnung setzte Strabag BIM im Brückenbau zum ersten Mal ein.

Für den Rück- und Neubau der Stützen und die Aufrechterhaltung des Verkehrs wurde außerdem ein modulares Überfahrbauwerk des Typs Maurer Modular Bridging System (MMBS) eingesetzt. Die temporäre Konstruktion ermöglichte die Durchführung zentraler Bauabschnitte bei gleichzeitigem Erhalt der Verkehrsleistung. Lediglich für den Einbau des Systems waren kurzzeitige Sperrungen erforderlich.

Info: www.strabag.com

**Baumaschinen • Fahrzeugbau
Aufbereitungstechnik • Umschlagtechnik**






ATLAS
 Ostfriesland
 Im Gewerbegebiet 20A
 D-26842 Ostrhauderfehn
 T +49 4952 9474 0

Bobcat
 Bremen
 Elly-Beinhorn-Straße 30
 D-27777 Ganderkesee
 T +49 4222 9207 0

DEVELON
 Osnabrück
 Zeppelinstraße 4
 D-49134 Wallenhorst
 T +49 5407 8790 0

SEEMANN


weycor
MIT UNS KANN MAN ARBEITEN!
www.seemann-online.de



KI für das GST-Genehmigungsverfahren

Intelligente Verfahrensunterstützung statt endlosem Anhörungsmarathon

Großraum- und Schwertransporte (GST) sind das Rückgrat vieler Branchen. Ob Transformatoren für die Energiewende, Windkraftanlagen, Brückenelemente oder Industrieanlagen: Ohne zuverlässige Genehmigungsverfahren kommen viele Projekte nicht ans Ziel. Gleichzeitig stehen die beteiligten Behörden unter erheblichem Druck. Die Zahl der Anträge steigt, die Transportvorhaben werden komplexer und Fachpersonal ist vielerorts knapp. Einen Ausweg aus diesem Dilemma zeigt Frank Nosbers, Senior Business Consultant bei BearingPoint, auf.

Künstliche Intelligenz (KI) bietet die Chance, das GST-Genehmigungsverfahren nicht zu ersetzen, sondern gezielt zu unterstützen. Richtig eingesetzt kann sie Bearbeitungszeiten verkürzen, die Qualität von Entscheidungen verbessern und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Routinetätigkeiten entlasten. Dadurch entsteht mehr Zeit für die wirklich schwierigen Fälle. Ein Blick entlang des Verfahrens zeigt, wo die größten Potenziale liegen.

Am Anfang jedes Großraum- und Schwertransportes steht die Frage: Welche Route ist überhaupt geeignet? Heute basiert die Routenplanung häufig auf Erfahrungswissen, lokalen Kenntnissen und der Auswertung früherer Transporte. Antragsteller

müssen Fahrzeugparameter, Gewichte, Achskonfigurationen und Transportabmessungen berücksichtigen und daraus eine plausible Route entwickeln. Gerade bei außergewöhnlichen Transporten bedeutet dies einen erheblichen Aufwand. Hier kann KI konkret unterstützen: Sie könnte aus dem Genehmigungsverfahren VEMAGS vergangene Bescheide anonym analysieren und Ähnlichkeiten zu neuen Vorhaben erkennen. Auf Basis vergleichbarer Transportdimensionen sowie bereits genehmigter Streckenabschnitte lassen sich geeignete Routenvorschläge automatisch erzeugen. In Ergänzung werden diese Vorschläge noch mit aktuell zur Verfügung stehenden Infrastrukturdaten (Baustellen,

Brückenablastungen etc.) abgeglichen. Im Ergebnis wird erheblich Zeit eingespart: Antragsteller benötigen weniger Überarbeitungsrunden. Prüfbehörden bearbeiten weniger ungeeignete Varianten.

Mit der Einleitung des Anhörungsverfahrens in VEMAGS steigt dann die Komplexität sprunghaft an. Je nach Streckenverlauf müssen Autobahn GmbH, Landes- und Kommunalbehörden, Polizei sowie weitere Beteiligte wie Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder Verkehrsbetriebe eingebunden werden.

Heute beginnt bei vielen Stellen zunächst dieselbe Arbeit: Welche Streckenabschnitte betreffen uns überhaupt? Welche Einschränkungen existieren? Welche Bauwerke liegen entlang der Route? Welche Auflagen könnten notwendig werden? Diese Recherche ist zeitaufwendig und muss oft unter hohem Bearbeitungsdruck durchgeführt werden. Gleichzeitig sind die Anforderungen an die Qualität der Stellungnahmen hoch, denn Fehler können erhebliche Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Infrastruktur haben.

Genau hier liegt eines der größten Potenziale von KI. Statt dass jede Stelle bei null beginnt, könnten bereits vorselektierte Informationen, identifizierte Konfliktpunkte und Entwürfe für Stellungnahmen bereitgestellt werden. Der Blick der Fachleute würde sich dadurch stärker auf die Bewertung konzentrieren als auf die Informationsbeschaffung.

Aus Stellungnahmen wird ein Bescheid

Besonders anspruchsvoll wird es gegen Ende des Verfahrens. Die Erlaubnisbehörde muss die Rückmeldungen zahlreicher Beteiligter zusammenführen, offene Stellungnahmen identifizieren, Auflagen konsolidieren und mögliche Widersprüche auflösen.

Oft entsteht dabei ein fachliches Puzzle aus Einzelinformationen. Während ein Beteiligter eine bestimmte Passage freigibt, formuliert ein anderer zusätzliche Anforderungen. Daraus muss schließlich ein rechtssicherer Genehmigungsbescheid entstehen.

Gerade dieser Konsolidierungsschritt eignet sich hervorragend für KI-Unterstützung. Sprachmodelle können große Mengen strukturierter Stellungnahmen analysieren, ähnliche Auflagen zusammenführen und auf Konflikte aufmerksam ►

machen. Statt unterschiedliche Einzelinformationen manuell zu vergleichen, erhält die Sachbearbeitung einen strukturierten Entscheidungsentwurf.

Die Verantwortung verbleibt selbstverständlich bei der Behörde. Der entscheidende Unterschied besteht jedoch darin, dass die Bearbeitenden ihre Zeit nicht mehr für das Zusammentragen und Abgleichen von Dokumenten aufwenden müssen, sondern für die fachliche Bewertung der Ergebnisse.

In der öffentlichen Diskussion wird häufig gefragt, ob KI künftig Entscheidungen im Genehmigungsverfahren treffen soll. Die eigentlich spannendere Frage lautet jedoch, welche Arbeiten im Vorfeld automatisiert unterstützt werden können: Durch sachliche Vergleiche, Auswertungen und fachliche Lösungsvorschläge die aus Erlerntem entstehen.

Der größte Nutzen entsteht dort, wo heute viel Zeit für Routinetätigkeiten aufgewendet wird: bei Vollständigkeitsprüfungen, Recherchen, Zuordnungen, Fristenüberwachungen oder der Konsolidierung von Stellungnahmen.

Je stärker diese Tätigkeiten unterstützt werden, desto mehr Zeit bleibt den Fachkräften für komplizierte Transportvorhaben, schwierige Infrastrukturbewertungen und atypische Einzelfälle. KI ersetzt damit nicht die Expertise der Beteiligten, sondern macht sie dort verfügbar, wo sie den größten Mehrwert stiftet.

Daten statt Papier

KI kann nur so gut arbeiten wie die Daten, auf die sie zugreifen kann. Deshalb müssen Infrastrukturinformationen weiter digitalisiert und qualitätsgesichert bereitgestellt werden. Besonders relevant sind aktuelle Brückendaten, Streckenrestriktionen, Baustelleninformationen, Verkehrsrechtliche Anordnungen und kommunale Infrastrukturinformationen. Je besser diese Daten verfügbar sind, desto zuverlässiger können KI-Systeme unterstützen. Damit die Potenziale Realität werden, braucht es einen pragmatischen Einstieg.

1. KI-Funktionen schrittweise in VEMAGS integrieren

Nicht der große Umbruch, sondern die schrittweise Einführung verspricht den größten Erfolg. Begonnen werden sollte mit:

- Plausibilitätsprüfungen,

- Vollständigkeitskontrollen,
- Fristenmonitoring und
- Vorschlägen für Anhörungen.

Anschließend können weitere Funktionen für einzelne Stakeholdergruppen ergänzt werden.

2. Infrastrukturdaten konsequent digitalisieren

Die Digitalisierung der Infrastrukturinformationen ist die wichtigste Grundlage für jede KI-Anwendung im GST-Bereich. Hierzu gehören:

- bundesweit harmonisierte Datenbestände,
- höhere Aktualität,
- standardisierte Schnittstellen sowie
- verbesserte Datenqualität.

3. Datenpflege nachhaltig finanzieren

Wenn KI und Digitalisierung Bearbeitungsaufwände reduzieren, entsteht die Möglichkeit, Ressourcen gezielter einzusetzen. Ein Teil der heutigen Aufwände sollte künftig in den Aufbau, die Pflege und die Qualitätssicherung von Infrastrukturdaten fließen. Denn diese Daten bilden das Fundament eines modernen, effizienten Genehmigungssystems. Die Verfahrensgebühren sollten dem Rechnung tragen, in dem sie zweckgebunden eher die qualitative Infrastrukturdatenbereitstellung von Straßenbaulasträgern prämiert, als die Antragsbearbeitung.

Fazit: Deutliche Vereinfachung

Das GST-Genemigungsverfahren wird auch künftig ein komplexer Prozess bleiben. Doch KI kann die vielen zeitintensiven Routinearbeiten entlang des Verfahrens deutlich vereinfachen. Antragsteller profitieren von schnelleren Verfahren und planbareren Transporten. Behörden gewinnen Kapazitäten für die anspruchsvollen Fälle. Gleichzeitig steigen Qualität und Konsistenz der Bearbeitung. Die entscheidende Frage lautet daher nicht mehr, ob KI im GST-Verfahren eingesetzt wird, sondern wie schnell die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden.

Wer heute in digitale Infrastruktur- und Verfahrensdaten investiert, schafft die Grundlage für ein Genehmigungsverfahren, das den Anforderungen der Energiewende, großer Infrastrukturprojekte und einer leistungsfähigen Logistik dauerhaft gerecht werden kann. Am Ende gewinnen alle Beteiligten: die Wirtschaft, die

99

„KI ersetzt im GST-Genemigungsverfahren nicht die Expertise der Behörden, sondern die zeitaufwändige Routinearbeit vor der Entscheidung.“

Frank Nosbers, Senior Business Consultant bei BearingPoint

66



Behörden und die Verkehrsinfrastruktur gleichermaßen. BearingPoint ist eine unabhängige Management- und Technologieberatung mit europäischen Wurzeln. Das Netzwerk erstreckt sich über mehr als 15.000 Mitarbeitende in über 70 Ländern und ist organisiert in drei Geschäftseinheiten: Consulting, Products und Capital.

Info: www.bearingpoint.de ■

Was KI im Anhörungsverfahren leisten könnte

Für Antragsteller

- schnellere Antragserstellung
- weniger abgelehnte Antragsversionen
- geringerer Abstimmungsbedarf mit den Behörden

Für Straßenbaulasträger

- Ermittlung der tatsächlich betroffenen Streckenabschnitte
- Abgleich mit vorhandenen Infrastrukturinformationen
- Hinweise auf kritische Bauwerke oder Streckenbeschränkungen

Für die Polizei

- Identifikation besonderer Gefahrenstellen
- Vorschläge für Begleit- und Sicherungsmaßnahmen
- Hinweise auf zeitliche Konflikte im Verkehrsablauf
- Vorbereitete Stellungnahmeentwürfe

Nutzen für alle Beteiligten

- Weniger Rechercheaufwand
- Schnellere Bearbeitung
- Höhere Einheitlichkeit
- Weniger personelle Belastung für Routineaufgaben.

Unerreichte Präzision

30 Jahre 3D-Maschinensteuerung für den Straßenbau

Seit 30 Jahren entwickelt Wirtgen intelligente 3D-Maschinensteuerungen für den Straßenbau und setzt damit Maßstäbe für Präzision und Automatisierung. Was Mitte der 1990er Jahre mit der Entwicklung einer ersten 3D-Schnittstelle für Gleitschalungsfertiger begann, ist heute fester Bestandteil des digitalen Bauprozesses.

Mit dem Wirtgen AutoPilot 2.0 unterstützt Wirtgen Bauunternehmen weltweit bei der Umsetzung anspruchsvoller Infrastrukturprojekte. Ausgangspunkt der Entwicklung war im Jahr 1999 der Bau der ICE-Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Köln. Schotter und klassische Holzschwellen waren bei diesem Projekt unerwünscht. Für den Einbau einer festen Fahrbahn mussten Betonflächen mit einer bis dahin nicht erreichten Präzision hergestellt werden. Gemeinsam mit Leica Geosystems entwickelte Wirtgen damals hierfür ein neues Mess- und Steuerungssystem, das erstmals Vermessungstechnik und Maschinensteuerung über eine 3D-Schnittstelle miteinander verband. „Für die hohen Genauigkeitsanforderungen der festen Fahrbahn gab es damals kein passendes Mess- und Steuerungssystem. Die Entwicklung der 3D-Schnittstelle zwischen Vermessungssystem und Maschine war der entscheidende Schritt und bildete die Grundlage für alle weiteren Entwicklungen“, sagt Matthias Fritz, Application Manager 3D Control Systems bei der Wirtgen GmbH. So kam 1999 die Technologie erstmals beim ICE-Streckenbau zum Einsatz. Mehrere Gleitschalungsfertiger arbeiteten dort gleichzeitig ohne Leitdraht und wurden stattdessen vollständig über ein 3D-Steuerungssystem geführt. Kurz darauf wurde die Technologie auch auf Wirtgen Kaltfräsen übertragen und kontinuierlich weiterentwickelt.

Durchbruch intelligenter Maschinen

Mit der Einführung satellitengestützter GNSS-Technologien und der zunehmenden



Meilenstein: Die leitdrahtlose Steuerung mit 3D-System wird erstmals beim Bau der ICE-Strecke Frankfurt-Köln im Jahr 1999 eingesetzt. (Fotos: Wirtgen)

Integration der Maschinensteuerung in die Fahrzeugsteuerung erreichte die Entwicklung seinerzeit eine neue Stufe. Ziel war es, Arbeitsabläufe weiter zu vereinfachen, Rüstzeiten zu reduzieren und die Prozesssicherheit auf der Baustelle zu erhöhen. „Der entscheidende Entwicklungsschritt bestand darin, den klassischen Leitdraht durch einen virtuellen zu ersetzen und die Steuerung direkt in die Maschine zu integrieren. Dadurch konnten wir Präzision, Produktivität und Bedienkomfort gleichermaßen steigern“, sagt Matthias Fritz. Mit dem Wirtgen AutoPilot stellte das Unternehmen 2013 auf der bauma das weltweit erste hybride Steuerungssystem für Gleitschalungsfertiger vor und erhielt dafür den bauma Innovationspreis. Die aktuelle Generation AutoPilot 2.0 ermöglicht die hochpräzise Herstellung von offset- und Inset-Profilen wie Bordsteinen, Betonschutzwänden oder Fahrbandecken – ohne aufwändiges Vermessen, Aufspannen und Demontieren von Leitdrähten. „Technologie muss den Anwender unterstützen und nicht komplexer machen. Deshalb entwickeln wir Lösungen, die sich an den Anforderungen unserer Kunden orientieren und einen echten Mehrwert auf der Baustelle schaffen“, betont Matthias Fritz. Heute unterstützen standardisierte CAN-Bus-Schnittstellen den flexiblen Einsatz unterschiedlicher Vermessungslösungen. Kunden können je nach Anforderung Systeme verschiedener

”

„Wir entwickeln Lösungen, die sich an den Anforderungen unserer Kunden orientieren und einen echten Mehrwert auf der Baustelle schaffen“

Matthias Fritz,

Application Manager 3D Control Systems bei der Wirtgen GmbH

“

Anbieter nutzen und gleichzeitig von einer tiefen Integration in den Wirtgen Maschinen profitieren.

Heute bietet Wirtgen den AutoPilot 2.0 für eine praxisgerechte Steuerung der Offset-Gleitschalungsfertiger ohne Leitdraht an. Mit der zukünftigen Integration weiterer Systeme über den Work Planner des John Deere Operations Center profitieren auch weitere Bereiche der Wirtgen-Welt von diesen Entwicklungen. Aufbauend auf langjähriger Erfahrung entwickelt das Unternehmen seine Automatisierungslösungen kontinuierlich weiter und trägt damit zu einer zunehmend digitalisierten Baustelle bei.

Info: www.wirtgen-group.com ■

Construction Future Lab startet Regelbetrieb

CFLab zeigt den Einfluss der Digitalisierung auf die Zukunft des Bauens

Digitale Laborbaustelle, Baurobotik, additive Fertigung und 3D-Betondruck: Das Construction Future Lab (CFLab) vereint innovative Einsatzfelder für digitale Technologien in einer einzigartigen Versuchs- und Forschungsumgebung in Görlitz-Klingewalde. Nun erfolgte die Schlüsselübergabe.

Die construction future lab gGmbH ist eine eigenständige und gemeinnützige Forschungseinrichtung, die aus der Technischen Universität Dresden (TUD) im Jahr 2022 ausgegründet wurde. Sie vereint anwendungsnahe Forschung und Entwicklung im Bereich digitales und automatisiertes Bauen und fokussiert Innovationen in allen Bereichen der Baubranche. Das CFLab ging am 28. August nach rund einjähriger Bauzeit in die nächste Phase des Aufbaus und den Betrieb über. Anwesend waren der sächsische Ministerpräsident Michael Kretschmer, TUD-Kanzler Jan Gerken, Görlitz' Oberbürgermeister Octavian Ursu und weitere Vertreterinnen und Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik. Auch VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnittjer nahm an der Veranstaltung teil. Der Verband ist Partner des CFLab und hat die Bauphase begleitet. Prof. Dr. Jan Scholten, Leiter der Arbeitsgruppe Baumaschinen- und Fördertechnik an der Ruhr-Universität Bochum und im VDBUM-Vorstand Experte für das Thema Forschung, gehört dem Beirat des CFLab an.

„Das Construction Future Lab in Görlitz zeigt, wie aus Innovation konkrete Zukunftschancen entstehen. Hier arbeiten Wissenschaft und Wirtschaft gemeinsam an neuen Lösungen für das Bauen von morgen – ressourcenschonend, klimaneutral und wirtschaftlich. Genau diese Verbindung brauchen wir: Sachsen will nicht nur über die Zukunft des Bauens reden, sondern sie mitgestalten“ sagte Ministerpräsident Kretschmer. TUD-Kanzler Jan Gerken erklärte: „Hier bringen auch wir als Exzellenzuniversität unsere Kompetenzen aus Bauingenieurwesen, Maschinenwesen, Digitalisierung und Automatisierung ein,



Positives Signal: Ministerpräsident Michael Kretschmer (l.) freut sich, dass Sachsen dank des CFLab das Bauen der Zukunft mitgestaltet und in der Region Görlitz Wertschöpfung und zukunftsfähige Arbeitsplätze geschaffen werden. (Foto: CFLab)

um bislang getrennte Bereiche und Prozesse miteinander zu vernetzen und neue Technologien für das automatisierte Bauen zu entwickeln.“

Klare Visionen für das digitalisierte Bauen

Die Interdisziplinarität steht im Vordergrund. Das spiegelt sich auch in der Geschäftsführung wider. Die drei Geschäftsführer sind Prof. Jürgen Weber (Inhaber der Professur für Fluidtronic der TUD), Prof. Frank Will (Inhaber der Professur für Baumaschinen der TUD) und Prof. Jens Otto (Inhaber der Professur für Baubetriebswesen der TUD). Prof. Jens Otto sprach über die Notwendigkeit des Ausprobierens. „Dieses Gebäude ist der Ort, an dem das Bauen scheitern darf. Nur so gelingt es draußen in der Praxis.“ Da Maschinen beginnen, ihre Umgebung wahrnehmen, Gefahren erkennen und darauf reagieren. Sollten sie – gerade aufgrund des Fachkräftemangels vielmehr gefährliche und für Menschen eintönige Arbeiten übernehmen, sagte Prof. Frank Will und ergänzte: „Dafür müssen sie nachweisbar sicher sein. Und zwar im Schmutz, im Regen, direkt neben Menschen. Diesen strikten Sicherheitsnachweis führen wir ab heute hier.“ Prof. Jürgen Weber stellte heraus, dass die Geräte, Programme und

Daten verschiedener Unternehmen auf Baustellen nicht miteinander kommunizieren können, da niemand seine Systeme einfach so öffne. „Das ist ein Vertrauensproblem. Wir brauchen dafür einen völlig neutralen Boden. Ein Haus, das keinem Hersteller gehört.“ Diesen Ort gebe es nun in Görlitz.

Mit der Schlüsselübergabe des CFLab-Neubaus in Görlitz erweitert sich das bereits in Dresden bestehende Entwicklungsbüro. Die Kombination aus Forschungs- und Demonstrationshalle, digitaler Laborbaustelle und moderner Ausstattung schafft völlig neue Testmöglichkeiten. „Wir nutzen diese Infrastruktur für den dringend benötigten Transfer von der Forschung in industrielle Produkte und Prozesse. Dort werden Lösungen für die Bau- und Baumaschinenindustrie erforscht – in großen Verbundforschungsprojekten, mit gezieltem Anwendungsbezug und gemeinsam mit dem Mittelstand und im Rahmen von Forschungsaufträgen aus der Industrie“, so André Sitte, CFO des CFLab.

Als nächste Schritte steht die Ertüchtigung des Bestandsgebäudes an. Dort sollen ab Sommer 2027 die baurobotischen Analysen eingerichtet werden. Zudem wird zeitnah die neue Halle für 3D-Beton- und Lehmdruck errichtet.

Info: www.cflab.de ■



Gestern: Vor einem halben Jahrhundert brachte Bauer die BG 7 auf den Markt. (Fotos: Bauer Gruppe)



...und heute: Die BG 55 ist das derzeit größte Drehbohrgerät im Portfolio des Herstellers.

50 Jahre Bauer-Drehbohrgeräte

Erfindungen, die Probleme lösen und ganze Branchen verändern

Im Jahr 1976 legte Bauer mit der BG 7 den Grundstein für eine Entwicklung, die den Spezialtiefbau nachhaltig prägen sollte. Ausgangspunkt war eine praktische Herausforderung: Die damals verfügbaren Bohrgeräte konnten den steigenden Anforderungen auf den Baustellen nicht mehr gerecht werden. Für Dr. Karlheinz Bauer, der das Familienunternehmen damals in sechster Generation führte, war klar: „Dann bauen wir selbst.“

Innerhalb weniger Monate entstand ein speziell auf das Pfahlbohren ausgelegtes Gerät mit robustem Mast, massiver Kellystange, leistungsstarker Hydraulik und innovativem Zylindervorschub. Die Bohrleistung stieg deutlich: Während zuvor oft nur zwei Pfähle pro Woche hergestellt werden konnten, erreichte die BG 7 bereits mehrere Pfähle pro Tag. Eine dreifach teleskopierbare Kellystange ermöglichte Bohrtiefen bis 18 m und Bohrdurchmesser vom maximal 1.500 mm.

Ursprünglich ausschließlich für den Eigenbedarf entwickelt, stießen die Bohrgeräte am Markt schnell auf großes Interesse.

Auf die BG 7 folgten die BG 11 und die BG 22. 1989 stellte Bauer auf der bauma die BG 30 vor. Sie gehörte damals zu den leistungsstärksten Geräten ihrer Klasse. Heute bietet der Hersteller verschiedenste Modelle von kompakten BG 15 H mit nach hinten umklappbarem Mast über die elektrisch betriebene eBG 33 bis zur BG 55 mit Drehmomentverstärker BTM 720 für verrohrte Bohrungen in großen Tiefen und Durchmessern. Auf der bauma 2025 wurde der neue BTM 600 Drehmomentverstärker für Anwendungen mit verrohrtem Endlosschneckenpfahl (CCFA) präsentiert. „Zu Beginn funktionierte in

den Drehbohrgeräten alles rein hydraulisch, ein paar Hebel, ein paar Manometer, mehr nicht“, sagt Johann Kraxenberger, Leiter der Produktlinie Drehbohrgeräte in der Bauer Maschinen GmbH. „Heute arbeiten wir mit digitalen Schnittstellen, elektrischen Joysticks und Live-Daten. Die Technik hat sich in den vergangenen Jahrzehnten grundlegend verändert.“ Auch Nachhaltigkeit und Energieeffizienz gewinnen bei Baumaschinen weiter an Bedeutung. Der Hersteller setzt dabei seit Jahren auf die Energy-Efficient-Power-Technologie (EEP). Sie verbessert den Gesamtwirkungsgrad, nutzt Energierückgewinnung und optimiert Nebenverbraucher. Ergänzt wird dies durch Assistenzsysteme wie Stability Plus, den adaptiven Kelly-Einfahrassistenten oder den Speed Limiter der Kellywinde für kritische Böden.

In Frühjahr 2026 wurde schließlich die neue BG 50 als Nachfolgemodell der bewährten BG 45 vorgestellt. „Das Ergebnis ist ein echtes Kraftpaket, das auch bei anspruchsvollsten Bohrarbeiten überzeugt“, so Kraxenberger. Der verlängerte Mast ermöglicht das Aufstellen des Geräts ohne zusätzlichen Hilfskran. Die BG 50 ist mit der B-Tronic 5, einer modernen und intuitiven Benutzeroberfläche ausgestattet. Sie ist individuell durch den Bediener anpassbar und unterstützt ein sicheres und effizientes Arbeiten. Die Serienfertigung soll Anfang 2027 starten.

Für Bauer ist die Nähe zur Baustelle weit mehr als ein Erfolgsfaktor. „Die enge Zusammenarbeit zwischen Baustelle und Maschinenbau ist einzigartig. Sie ermöglicht es uns, Entwicklungen konsequent an den realen Anforderungen unserer Kunden auszurichten und Innovationen deutlich schneller in die Praxis zu bringen“, betont Kraxenberger. Die Erfahrungen aus den Baustellenprojekten fließen direkt in die Entwicklung neuer Maschinen ein. Gleichzeitig arbeiten die Bereiche Geräteentwicklung, Bohrwerkzeugentwicklung und Verfahrensbetreuung Hand in Hand. „Diese einzigartige Bündelung von Erfahrung und Kompetenz ermöglicht es uns, den Spezialtiefbau immer wieder neu zu denken und entscheidend voranzubringen. So stehen auch 50 Jahre nach der BG 7 Bauer-Drehbohrgeräte für technische Spitzenleistungen, höchste Zuverlässigkeit und kontinuierlichen Fortschritt im Spezialtiefbau“, schließt Kraxenberger.

Info: www.bauer.de ■

Operatives Geschäft von Atlas wird fortgeführt

Bei der Sanierung der Atlas Gruppe wurden die letzten Schritte im Zuge der Übernahme durch die kanadische Buhler Versatile, einen führenden nordamerikanischen Hersteller von Landmaschinen mit Produktionsstandort in Winnipeg, Manitoba, umgesetzt. Das sogenannte „Closing“ als offizieller Vollzug der Transaktion ist zum 1. Oktober 2026 erfolgt. Damit rückt das operative Geschäft der Atlas-Gruppe unter das Dach von Buhler Versatile und wird dort fortgeführt. In den kommenden Wochen erfolgt die Integration in die Abläufe des neuen Eigentümers. Mit der Übernahme durch Buhler Versatile sollen über 200 Arbeitsplätze bei Atlas erhalten bleiben. Über den Kaufpreis und die Details der Transaktion wurde Stillschweigen vereinbart. Atlas hatte im Februar 2026 eine Sanierung in Eigenverwaltung gestartet. Zur Unterstützung der Geschäftsführung wurden die Sanierungsexperten Dr. Malte Köster und Dr. Hans-Joachim Berner aus der Kanzlei Kösterberner Sanierungsrecht als Generalbevollmächtigte eingesetzt. Rechtsanwalt Hendrik Gittermann von der Kanzlei Reimer wurde vom Amtsgericht zum Sachwalter bestellt. Der Geschäftsbetrieb wurde seitdem fortgeführt. Parallel wurde ein strukturierter internationaler Investorenprozess gestartet, der von PwC unter der Federführung



Übernahme besiegelt: Ali Osman Altundaş, General Counsel of ASKO Holding, Dr. Hans-Joachim Berner, Kösterberner, İsmail Mert Konukoglu, Member of the Board of Directors, Buhler Industries Inc. Und Hendrik Gittermann, Reimer (v.l.n.r.). (Foto: Carsten Heidmann Fotografie)

von Timo Klees und Julius Karp begleitet wird. Atlas habe die Chancen des Sanierungsrechts genutzt, sagte Dr. Hans-Joachim Berner und schloss an: „Gemeinsam ist es gelungen, klare Perspektiven für die Zukunft zu schaffen und 200 Arbeitsplätze zu erhalten.“ Hendrik Gittermann erklärte: „Vom Insolvenzantrag im Februar bis zum endgültigen Vollzug heute sind weniger als

acht Monate vergangen. Für ein Verfahren dieser Größe und in einem sehr herausfordernden Marktumfeld ist das ein hervorragendes Ergebnis. Dank der konstruktiven Zusammenarbeit von allen Beteiligten ist es gelungen, Atlas als Marke und als Hersteller hochwertiger Baumaschinen am Standort Ganderkesee zu erhalten.“

Info: www.atlasgmbh.com ■

Kleemann und CDE kooperieren

Die Kleemann GmbH, Hersteller für mobile Brech- und Siebanlagen mit Sitz in Göppingen und CDE aus Cookstown (Nordirland), Experte für Nassaufbereitungstechnik, bündeln ihre Kompetenzen. Im September hat Kleemann, Teil der Wirtgen Deutschland Vertriebs- und Service GmbH hat den Vertrieb von ausgewählten CDE-Produkten im deutschen Markt übernommen. Dazu gehören die neu eingeführte Modaline, eine schnell einsatzbereite, containerisierte Sandaufbereitungslösung, das EvoWash-Sandaufbereitungssystem, die modulare Aufbereitungsanlage M2500, der Aquacycle-Hochleistungs-Eindicker sowie das FreeFlow-System für mobile Aufbereitung und Wasserrückgewinnung. In Anwendungen wie der Sand- und

Kiesaufbereitung sowie im Recycling stehen hinter und vor Brech- und Siebanlagen sehr häufig Nassaufbereitungs-Systeme. Mit der Kooperation kommen nun die Prozess-Experten zu „Brechen, Sieben und Waschen“ zusammen. Ziel ist es, ein optimal abgestimmtes Produktionssystem bereitzustellen, das technische und wirtschaftliche Anforderungen erfüllt. Kunden beider Unternehmen erhalten so einen echten Mehrwert und profitieren zudem von einem zentralen Kontakt über die Wirtgen Deutschland Vertriebs- und Service GmbH. „Die Zusammenarbeit mit CDE ist ein wichtiger Schritt für Kleemann, denn ihre Produkte ergänzen unser Portfolio ideal. Die Nassaufbereitung ist ein zentraler Bestandteil moderner Recycling- und



Vertragsabschluss: Kleemann-Geschäftsführer Alexander Knam (r.) und CDE-Vorsitzender Tony Convery besiegeln die gemeinsame Zusammenarbeit für den deutschen Markt. (Foto: Wirtgen Group)

Aufbereitungsprozesse – und CDE bringt neben viel Know-how auch innovative Technologien mit, die optimal zu unserem Qualitätsanspruch passen. Die Kooperation wird unsere Position als Lösungsanbieter weiter stärken“, sagt Kleemann-Geschäftsführer Alexander Knam. Tony, Gründer und Vorstandsvorsitzender von CDE, ergänzt: „Durch Kooperation bündeln wir unsere jeweiligen Stärken: die Expertise von CDE in der Nassaufbereitung mit der

etablierten Marktpräsenz und den fundierten Kenntnissen des lokalen Marktes von Kleemann. Diese Zusammenarbeit ermöglicht es uns, unsere Technologien näher an die Kunden zu bringen und ihnen direkten Zugang zur Nassaufbereitungskompetenz, verlässlichen Support und bewährten Lösungen für eine Vielzahl von Anwendungen zu bieten.“

Info: www.wirtgen-group.com ■

Branche will Wasserstoff-Lkw voranbringen

Daimler Truck, Volvo Group, Toyota, Bosch, Air Liquide, Total-Energies, TEAL Mobility und MB Energy wollen den Aufbau der Wasserstoff-Wertschöpfungskette für den Straßengüterverkehr in Europa vorantreiben. Dies gaben die Unternehmen am 15. September auf der IAA Transportation in Hannover bekannt. Deutschland soll dabei eine Vorreiterrolle übernehmen: Nach Einschätzung der beteiligten Unternehmen sind hier erstmals in Europa die Voraussetzungen für einen skalierbaren Einsatz von Wasserstoff-Lkw bis 2030 gegeben. Entscheidend seien das Zusammenspiel von Industrie, Infrastruktur und politischer Unterstützung. Wasserstoff gilt insbesondere für Transporte mit hoher Reichweite, großer Nutzlast, kurzen Tankzeiten und hoher Einsatzflexibilität als wichtige Ergänzung zu batterieelektrischen Antrieben.

Daimler Truck plant ab Ende 2026 eine Kleinserie von 100 Brennstoffzellen-Lkw der nächsten Generation. Zudem sollen ab 2027 erste Lkw mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor auf den Markt kommen. Bis Ende des Jahrzehnts investiert das Unternehmen einen mittleren dreistelligen Millionenbetrag in Wasserstoff-Lkw. Die Volvo Group entwickelt ebenfalls Brennstoffzellen- und Wasserstoff-Verbrenner-Lkw für die Markteinführung bis 2030. Toyota wird sich am Ausbau der Wasserstoffmobilität beteiligen und greift dabei auf mehr als 30 Jahre Erfahrung in der Entwicklung von Brennstoffzellensystemen zurück. Bosch liefert zentrale Fahrzeugkomponenten für gasförmigen Wasserstoff sowie zukunftsweisende Betankungstechnologien für flüssigen und gasförmigen Wasserstoff. Parallel soll die Wasserstoff-Infrastruktur ausgebaut werden. Energieunternehmen und Tankstellenbetreiber arbeiten an Lieferketten für gasförmigen und flüssigen Wasserstoff. Geplant sind Hochleistungstankstellen, die bis zu 100 Lkw täglich versorgen können.

Für einen wirtschaftlichen Betrieb sehen die Unternehmen drei zentrale Hebel: niedrigere Fahrzeugkosten durch Förderung und Serienproduktion, wettbewerbsfähige Wasserstoffpreise sowie Mautanreize für emissionsfreie Fahrzeuge. Die hohe Nachfrage zeigt sich unter anderem am überzeichneten deutschen NOW-Förderprogramm: Beantragt wurden mehr als 70 Hochleistungstankstellen und 800 schwere Nutzfahrzeuge. Damit das deutsche Modell europaweit Schule macht, fordern die Unternehmen von nationalen Regierungen und der EU koordinierte Förderprogramme, harmonisierte Regeln für erneuerbaren Wasserstoff und Mautanreize. Ziel ist ein wettbewerbsfähiger, CO₂-freier Güterverkehr bei gleichzeitiger Stärkung von Europas Industrie und Energieversorgungssicherheit.

Info: www.daimlertruck.com ■



Gemeinsame Ziele: Bundesverkehrsminister Steffen Bilger (Mitte) mit Vertretern von Unternehmen, die den Hochlauf wasserstoffbetriebener Fahrzeuge in Europa beschleunigen wollen. (Foto: Daimler Truck)

ZUM PRAXISVIDEO

DIESER RADLADER DENKT UM DIE ECKE.

- » Präzise verladen – ohne ständiges Rangieren
- » Schwenken statt Umsetzen

LEISTUNG & EFFIZIENZ FÜR DIE WELT VON MORGEN.
Hochwertige Radlader **Made in Germany.**

CNH Construction und Norcar werden Partner

CNH Construction hat am 23. Juli den Abschluss einer strategischen industriellen Kooperationsvereinbarung mit Oy Norcar Ab bekannt gegeben. Das finnische Unternehmen ist seit 1998 für die Herstellung hochwertiger Kompaktlader bekannt. Die an der Westküste Finnlands gefertigten Maschinen bieten herausragende Leistung in einer Vielzahl von Anwendungen – von der Pflege von Grünflächen und der Landwirtschaft über Materialumschlag und Bauwesen bis hin zu kommunalen Einsätzen – sowohl im Innen- als auch im Außenbereich. Im Rahmen dieser Partnerschaft werden die Produkte unter den Marken Case und New Holland Construction von CNH vertrieben. Die kompakten und subkompakten Radlader von Norcar werden in die Produktportfolios von CNH integriert und stärken das bestehende Angebot im Segment der Maschinen mit einem Einsatzgewicht von unter 4 t. Die neuen Modelle sollen noch in diesem Jahr vorgestellt werden und ab dem ersten Quartal 2027 bei europäischen Händlern verfügbar



Humayun Chishti, Präsident von CNH Construction. (Foto: CNH)

sein. „Die Produkte von Norcar fügen sich nahtlos in unser Markenportfolio ein und ermöglichen es uns, die Anforderungen

unserer Kunden in den kleineren Segmenten der Kompakt- und Subkompaktlader zu erfüllen, die unser aktuelles Angebot bislang nicht vollständig abdeckt“, erklärt Humayun Chishti, Präsident von CNH Construction, und schließt an: „Norcar wurde aufgrund der komplementären Produktpalette, der hohen Qualität und des großen Potenzials zur Erweiterung der Produktionskapazitäten als idealer Partner ausgewählt. Diese Partnerschaft stärkt die Positionierung der Marken Case und New Holland Construction in einer attraktiven Marktnische.“ Lotta Linden-Svarvar, CEO von Norcar, ergänzt: „Diese Partnerschaft mit CNH Construction erhöht die globale Sichtbarkeit von Norcar, bestätigt die Qualität unserer Produkte und eröffnet den Weg zu internationaler Anerkennung – während gleichzeitig die eigenständige Identität der Marke Norcar bewahrt und gestärkt wird.“

Info: www.cnh.com ■

Hamann ist neuer Hyundai-Händler

Hyundai Construction Equipment hat die Hamann Baumaschinen GmbH mit Hauptsitz in Sörup bei Flensburg und Niederlassung in Flensburg zum neuen Exklusivhändler für Schleswig-Holstein ernannt. Geschäftsführer Christian Hamann ist gelernter Landmaschinenmechaniker und gründete das Unternehmen im Jahr 2002. Seit Anfang 2026 ist er nun offizieller Vertragshändler für das gesamte Hyundai-Baumaschinenportfolio. Das Team des Baumaschinen-Händlers zählt 23 Mitarbeitende in Werkstatt, Verkauf/Vermietung und Reparatur. Fünf Monteure mit eigenen Werkstattwagen sind im Verkaufsgebiet unterwegs und bereits auf Hyundai-Produkte geschult. Das Portfolio des südkoreanischen Herstellers wird vom Standort Flensburg aus betreut wo sich Verkauf, Werkstatt und Hyundai-Mietpark befinden.

Hamann will den Vertrieb und die Marktpräsenz der Hyundai-Bagger und -Radlader nun strategisch im Norden ausbauen, denn das Maschinenprogramm passt perfekt zu den Bedürfnissen seines Kundenkreises. „Ich bin seit vielen Jahren



Neue Marke: Hamann Baumaschinen aus Flensburg vertreibt Hyundai-Produkte exklusiv in Schleswig-Holstein. (Foto: Hyundai)

im Baumaschinen-Bereich unterwegs und habe als Abrundung zu meinem eingeführten Kompaktmaschinen-Programm einen Partner für größere Geräte gesucht und bin froh nun als Komplettanbieter bei unseren Kunden auftreten zu können“, berichtet Christian Hamann. Begeistert hat

den Baumaschinenprofi nicht nur das komplette Produktprogramm mit Radladern, Baggern und Dumpfern, sondern auch die hervorragende Ersatzteilversorgung aus dem europäischen Zentrallager im belgischen Tessenderlo.

Info: www.hyundai-ce.eu ■

HD CE und Manitou werden Vertriebspartner

HD Construction Equipment, die Muttergesellschaft der Maschinenhersteller Hyundai und Develon, hat mit der Manitou-Gruppe eine Vereinbarung über den gegenseitigen Vertrieb von Kompaktmaschinen unterzeichnet, die darauf abzielt, die Produktportfolios beider Unternehmen zu stärken. Die Vereinbarung wurde am 21. September am Hauptsitz der Manitou-Gruppe im französischen Ancenis von Moon Jae-young, Präsident und CEO von HD Construction Equipment, und Sylvain Blaise, Präsident und CEO der Manitou-Gruppe, unterzeichnet.

Im Rahmen der Vereinbarung wird HD Construction Equipment Produktlinien für Kompaktmaschinen von der Manitou Group beziehen, um diese weltweit zu vertreiben. Manitou wird Kompaktmaschinenlösungen von HD Construction Equipment in sein eigenes Sortiment integrieren. HD Construction Equipment strebt eine Beschleunigung seiner Marktexpansion durch die Erweiterung seines Angebots an Kompaktmaschinen an und hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 einen Umsatz von 825 Mio. Euro im Bereich Kompaktmaschinen zu erzielen. „Diese Partnerschaft bedeutet mehr als nur eine Erweiterung unserer Produktpalette“, sagte Moon Jae-young, Präsident und ergänzte: „Sie eröffnet wichtige neue Wachstumschancen durch



Stärken gebündelt: Sylvain Blaise (l.), Präsident und CEO der Manitou-Gruppe und Moon Jae-young, Präsident und CEO von HD Construction Equipment. (Foto: Hyundai)

eine erhebliche Marktexpansion. Indem wir unsere Stärken bündeln, werden wir die Wettbewerbsfähigkeit unserer Kompaktmaschinen steigern und unsere globale Präsenz ausbauen.“ Sylvain Blaise, Präsident und CEO der Manitou-Gruppe, sagte: „Diese Vereinbarung steht voll und ganz im Einklang mit unserer strategischen Roadmap, deren Ziel es ist, das Wachstum im Bereich der Kompaktmaschinen zu

beschleunigen.“ Durch die Bündelung der industriellen Exzellenz und der Innovationskraft zweier bedeutender Branchenführer ermögliche diese Allianz nicht nur, einen neuen Meilenstein bei der Erweiterung der Produktpalette zu erreichen, sondern auch, dem Händlernetzwerk und den Kunden weltweit einen Mehrwert zu bieten.

Info: www.hyundai-ce.eu ■

Porr bezieht neuen Standort in Frankfurt

Die Porr hat zum 21.08.2026 ihren neuen Standort in Frankfurt am Main bezogen. Mit dem Umzug innerhalb der Mainmetropole entwickelt das Unternehmen seine Präsenz vor Ort gezielt weiter und schafft moderne Rahmenbedingungen für zukünftiges Wachstum. Die neuen Büroräume befinden sich im Bürogebäude „Timber Pioneer“ in der Europa-Allee 92 im Stadtteil Bockenheim. Der neue Standort bietet eine zeitgemäße Arbeitsumgebung im Zentrum des dynamischen Europaviertels. Im „Timber Pioneer“, Frankfurts erstem Bürogebäude in Holz-Hybrid-Bauweise, bündelt die Porr weiterhin zentrale Leistungsbereiche unter einem Dach: Hochbau, Ingenieurbau, Spezialtiefbau sowie die H+E Haustechnik und Elektro GmbH. Dies stärkt die interdisziplinäre Zusammenarbeit und ►



Innovativ: Die Porr hat neue Büroräume im „Timber Pioneer“, Frankfurts erstem Bürogebäude in Holz-Hybrid-Bauweise, bezogen. (Foto: UBM)

fördert effiziente Abstimmungsprozesse in der Projektabwicklung. „Mit dem Umzug in den ‚Timber Pioneer‘ entwickeln wir unseren Standort Frankfurt gezielt weiter und schaffen optimale Voraussetzungen für die Zusammenarbeit unserer Teams. Gleichzeitig stärken wir unsere Position in

einer der wichtigsten Bau- und Infrastrukturregionen Deutschlands“, erklärt Marko Lehmann, Technischer Geschäftsführer Hochbau der Porr GmbH & Co. KGaA. Der Umzug unterstreicht die strategische Bedeutung des Standorts Frankfurt für die Porr. Als zentraler Knotenpunkt für

Infrastruktur- und Bauprojekte bietet die Region ideale Voraussetzungen für weiteres Wachstum und die erfolgreiche Realisierung komplexer Bauvorhaben.

Info: www.porr.de ■

Bauer AG wird zur Bauer KGaA

Die Aktionärinnen und Aktionäre der Bauer AG haben auf der Hauptversammlung am 29. Juli allen Beschlussvorschlägen von Vorstand und Aufsichtsrat zugestimmt. Mit einer Mehrheit von 98,04 % des vertretenen Grundkapitals wurde der vorgeschlagene Wechsel der Rechtsform in eine Kommanditgesellschaft auf Aktien (KGaA) angenommen. Die neue Rechtsform soll mittelstandstypischere Führungs- und Organisationsstrukturen ermöglichen, Entscheidungswege verkürzen und die Umsetzung strategischer Maßnahmen beschleunigen. Für Mitarbeitende, bestehende Arbeitsverhältnisse, Mitbestimmungsrechte sowie die wirtschaftliche Beteiligung der Aktionär*innen ergeben sich keine Veränderungen. „Bauer hat in den vergangenen Jahren seine wirtschaftliche und finanzielle Grundlage deutlich gestärkt. Auf dieser Basis können wir nun die nächste Entwicklungsphase unseres Unternehmens gestalten und substanziell in unsere Zukunft investieren“, erklärte Dr. Martin Beck, Vorstand der Bauer AG. Das Unternehmen sieht weltweit einen hohen Bedarf an Investitionen in Infrastruktur, Energie, Wasser und Umwelt, also genau in den Bereichen, in denen Bauer über besondere technologische Stärken verfügt. Bis 2030 sollen rund 0,5 Mrd. Euro in die industrielle Leistungsfähigkeit, die internationale Kundennähe sowie die technologische Wettbewerbsfähigkeit des



Deutliches Votum: Die Hauptversammlung der Bauer AG hat dem Wechsel der Rechtsform in eine KGaA mit 98,04 % zugestimmt. (Foto: Bauer)

Unternehmens investiert werden. Schwerpunkte bilden Investitionen in moderne Infrastruktur, Produktions- und Logistikstrukturen, weitere Automatisierung und Digitalisierung sowie den Ausbau internationaler Service- und Kundenstandorte. Die Investitionsagenda ist zugleich ein klares Bekenntnis zur Region Schrobenuhausen. Am Standort Aresing entstehen bis Ende 2027 neue Logistik- und Produktionskapazitäten sowie ein modernes Kunden- und Trainingscenter. Die Investitionsagenda

wird durch das langfristige Engagement der Mehrheitsaktionärsfamilie Doblinger unterstützt. „Gemeinsam mit unserer Investitionsagenda schaffen wir die Voraussetzungen, um unsere führende Marktposition weiter auszubauen und die Zukunftsfähigkeit der Bauer-Gruppe mit mittelständischer Stärke nachhaltig zu stärken“, sagte der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Dr. Peter Bömelburg.

Info: www.bauer.de ■

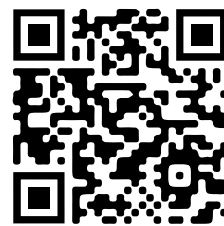
VDBUM Stellenmarkt

Sie suchen nach einer beruflichen Veränderung?

Ihr Unternehmen hat eine Stelle zu vergeben?

www.vdbum.de/karriere/vdbum-stellenmarkt

Als VDBUM-Mitglied können Sie uns kostenlos Stellenanzeigen digital zukommen lassen. Diese werden dann auf unserem Online-Stellenmarkt veröffentlicht.



Belastungen reduzieren

Neue Branchenlösung für Walzasphalt stärkt den Gesundheitsschutz

Mit der neuen Branchenlösung „Bitumen beim Heißeinbau von Walzasphalt“ stellt die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU) gemeinsam mit Partnern der Branche ein praxisnahes Präventionskonzept zur Verfügung.

Anlass für die Aktualisierung ist der ab dem 1. Januar 2027 im Bereich Walzasphalt gültige Arbeitsplatzgrenzwert (AGW) für Dämpfe und Aerosole aus Bitumen. Die Branchenlösung wurde vom Koordinierungsausschuss Bitumen im Walz- und Gussasphaltbau (KoA-Bit) erarbeitet. Ziel der gemeinsamen Initiative ist es, Unternehmen eine einheitliche und praxistaugliche Grundlage für die sichere Verarbeitung von Walzasphalt bereitzustellen. „Ein wirksamer Gesundheitsschutz braucht Lösungen, die fachlich fundiert und in der Praxis erprobt und mit vertretbaren Mitteln umsetzbar sind. Deshalb haben die beteiligten Verbände und Sozialpartner sowie die BG BAU ihre Erfahrungen gebündelt und ein gemeinsames Maßnahmenkonzept entwickelt, das den Betrieben eine verlässliche Orientierung bietet“, sagt Marc Wählen, Vorsitzender des KoA-Bit.

Beim Einbau von Walzasphalt entstehen aufgrund der hohen Verarbeitungstemperaturen Dämpfe und Aerosole aus Bitumen. Sie können insbesondere die Atemwege und Augen reizen. Um Beschäftigte vor Gesundheitsgefahren zu schützen, gilt für den Bereich Walzasphalt ab 1. Januar 2027 ein AGW von 1,5 mg/m³ für Dämpfe und Aerosole aus Bitumen. Die Branchenlösung für den Walzasphalteinbau unterstützt Unternehmen dabei, wirksame Präventionsmaßnahmen zur Einhaltung des AGW umzusetzen.

Im Vordergrund stehen die Substitution, also die Verwendung temperaturabgesenkter Asphalte und der Verzicht auf mineralölbasierte Trennmittel, sowie der Einsatz abgesaugter Asphaltstraßenfertiger als technische Maßnahme. Darüber hinaus ergänzen organisatorische und personenbezogene Maßnahmen das Schutzkonzept. Dazu gehören die Planung



Nützliches Hilfsmittel: Die Branchenlösung „Bitumen beim Heißeinbau von Walzasphalt“ ist veröffentlicht worden. (Foto: i-Stockr / Getty Images)

der Arbeitsabläufe, die arbeitsmedizinische Vorsorge und das Tragen geeigneter persönlicher Schutzausrüstung (PSA). Die Branchenlösung bietet darüber hinaus ein Muster für die Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung sowie eine Musterbetriebsanweisung, die Unternehmen für ihre Gefährdungsbeurteilung und die Unterweisung ihrer Beschäftigten nutzen

können. Die Branchenlösung steht kostenfrei auf den Internetseiten der BG BAU zum Herunterladen bereit: www.bgbau.de/branchenloesung-walzasphalt. Sie ersetzt die bisherige Branchenlösung „Bitumen beim Heißeinbau von Walzasphalt und Gussasphalt“.

Info: www.bgbau.de ■




Uwe Kloska GmbH

Technischer Ausrüster

Pillauer Str. 15 | 28217 Bremen
Tel. 0421-61802-0 | Fax -55
bremen@kloska.com



**WEITERE
INFORMATIONEN**

WWW.KLOSKA.COM

Referentenentwurf zur EBV-Novelle begrüßt

DA rechnet mit Vollzugsvereinfachungen für Mitgliedsunternehmen

Der Deutsche Abbruchverband e.V. (DA) begrüßt den im Juli bekanntgewordenen Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums zur EBV-Novelle. Er greife viele der im Monitoring-Zwischenbericht des Umweltbundesamtes (November 2025) und im Planspiel 2.0 festgestellten praktischen Probleme auf. Die zukünftige Novelle sei daher ein wichtiger Schritt, um den EBV-Vollzug zu vereinfachen und bestehende Hemmnisse für die Verwertung mineralischer Ersatzbaustoffe abzubauen.

Diese Hindernisse bemängeln DA-Mitglieder seit Inkrafttreten der Verordnung im August 2023. „Besonders begrüßen wir die beabsichtigte Vereinheitlichung der Untersuchungsverfahren auf den Säulenkurztest. Einheitliche und vergleichbare Verfahren vermeiden widersprüchliche Analyseergebnisse, Mehrfachuntersuchungen, Verzögerungen und zusätzliche Kosten“, sagt DA-Geschäftsführer Andreas Pocha.

Positiv bewertet der Verband außerdem die betriebliche Probenahme durch fachkundiges Personal, die Klarstellungen zu Grundwasserdeckschichten und zu regionalen Hintergrundwerten, die Einschränkung des Vorrangs von Wasserschutzgebietsverordnungen, die Verkürzung der Voranzeigefrist, den Sammellieferschein sowie die vorgesehene Kleinmengenregelung. Dies seien sinnvolle Vollzugsvereinfachungen, die Abbruchunternehmen zugutekommen und für mehr Rechtssicherheit in der Anwendung sorgen würden. An einzelnen Stellen sollte die Verordnung jedoch konsequenter ausgestaltet werden, ohne das bestehende Schutzniveau abzusenken. „Dies betrifft insbesondere die Anzeigepflichten für die Materialklassen BG-3 und BG-F3, BM-3 und BM-F3 sowie RC-3 und die Einbeziehung von güteüberwachtem RC-1 in die

Kleinmengenregelung“, so Pocha. Kritisch zu hinterfragen sei die mit rund 42,8 Mio. Euro bezifferte jährliche Entlastung für die Wirtschaft, die der Neuordnung zum Eignungsnachweis bei mobilen Aufbereitungsanlagen zugerechnet wird. Ein strukturell wesentlich wirksamerer Beitrag zur Entlastung der Unternehmen wäre aus DA-Sicht eine rechtssichere Regelung zum Ende der Abfalleigenschaft. Der Koalitionsvertrag 2025 sieht ausdrücklich vor, eine solche Regelung in der EBV einzuführen. Im Referentenentwurf bleibt diese zentrale Statusfrage jedoch ungelöst.

Für den DA ist entscheidend, dass die aufwändige Qualitätssicherung der EBV auch eine rechtliche Wirkung entfaltet. Materialien, die gezielt für eine zulässige Verwendung aufbereitet, qualitätsgesichert und in einem sicheren Stoffstromsystem geführt werden, dürften nicht unnötig im Abfallregime verbleiben. „Deutschland sollte deshalb zugleich die derzeit auf europäischer Ebene entwickelten harmonisierten End-of-Waste-Kriterien für Bau- und Abbruchmaterialien aktiv mitgestalten. Eine zusätzliche nationale Parallelverordnung wäre dagegen nicht zielführend“, erklärt Katrin Mees, Leiterin des DA-Büros Berlin, und ergänzt: „Kreislaufwille vor Entledigungswille“ – das muss die Devise sein. Wo Materialien gezielt aufbereitet,



DA-Geschäftsführer Andreas Pocha (Foto: DA)

qualitätsgesichert, dokumentiert und für eine zulässige Verwendung bestimmt werden, sollte das Recht ihre Kreislaufführung erleichtern und nicht den Abfallstatus unnötig verfestigen. Wo ein Material Abfall geworden ist, braucht es einen verlässlichen Weg zum Ende der Abfalleigenschaft und zurück in den Wirtschaftskreislauf“.

Auch ein rechtssicheres Abfallende schaffe noch keinen Markt. „Ohne die rechtliche Gleichstellung geeigneter Sekundärbaustoffe mit Primärbaustoffen bleibt ihre Marktakzeptanz unnötig erschwert. Bund, Länder und Kommunen sind deshalb gefordert, mineralische Ersatzbaustoffe in Ausschreibung und Vergabe materialoffen zu behandeln und bei nachgewiesener Eignung nicht gegenüber Primärbaustoffen zu benachteiligen“, schließt Pocha an.

Der DA lehnt zudem den im Referentenentwurf vorgesehenen Wegfall der verlängerten Fremdüberwachungsintervalle für Mitglieder anerkannter Güteüberwachungsgemeinschaften (GÜGs) ab. Sie schaffen eine zusätzliche behördlich anerkannte Qualitätssicherung. „Der pauschale Hinweis auf europäisches Akkreditierungsrecht reicht als Begründung für den Wegfall der bisherigen Regelung nicht aus. Das Bundesumweltministerium sollte die konkret entgegenstehende Vorschrift benennen und erläutern, welche Form der Berücksichtigung zusätzlicher Qualitätssicherungsmaßnahmen rechtlich ausgeschlossen sein soll“, so Pocha.

Info: www.deutscher-abbruchverband.de

HKL

Bau die Welt besser!

ALLES FÜR IHR BAUPROJEKT!

hkl24.com

VDBUM Arbeitskreise aktuell

Arbeitskreisergebnisse heben die verbandspolitischen Potenziale

Bereits vor vielen Jahren hat sich der VDBUM zum Ziel gesetzt, bestehende und sich verändernde Problematiken seiner Mitglieder durch Arbeitskreise in den Griff zu bekommen. Vor knapp 20 Jahren wurden im AK „Allgemeine Technik“ erstmals aktuelle Herausforderungen auf Baustellen und in Werkstätten besprochen.

Der Arbeitseifer war so groß, dass es schon bald notwendig wurde, eine Struktur von Lenkungs- und Arbeitskreisen zu schaffen. Es ergaben sich immer neue Herausforderungen, sodass ein breites Feld von Aufgabenstellungen geschaffen wurde. Momentan sind zehn Arbeitskreise aktiv, sie werden ihre Ergebnisse beim Tag der Arbeitskreise am 19. Februar 2027 in Willingen vorstellen. Im Folgenden wird die derzeitige Aufgabenstellung einiger Arbeitskreise kurz skizziert.

AK – Elektrotechnik: Im Mittelpunkt steht die Entwicklung eines Leitfadens „Photovoltaikanlagen auf Baustellen“ und die Erarbeitung des Positionspapiers „Elektroversorgung“ mit dem Ziel, die fachliche Expertise des AK an die Bundesnetzagentur als auch an den BDEW zu adressieren, um praxisrelevante Impulse zu setzen.

AK – Wasserstoff im Schwerverkehr: Hier wird das 2. Positionspapier mit dem Thema „Umsetzungspfad, Pilotierung und Standardisierung wasserstoffbetriebener mobiler Bau- und Arbeitsmaschinen (H₂-NRMM) und Betankungsinfrastrukturen“ erarbeitet sowie die regelmäßige

Bereitstellung von Infomaterial und Veranstaltungshinweisen.

AK – Allgemeine Technik/Hydraulik: Aktuell wird ein beschreibbares PDF erstellt. Es wird der BG mitgestaltend zur Verfügung gestellt, da diese aktuell eine neue Infoschrift erarbeitet, die die Qualitätsstufen zur verpflichtenden Ausführung bei der Arbeit an hydraulischen Anlagen festlegt. Unterstützend hierzu wurde eine Präsentation mit belastbarem Datenmaterial erarbeitet.

AK Werkstatt 4.0: Hier steht die Neuausrichtung zum Thema „Werkstatt-Ausrichtung und Gestaltung“ im Fokus. Diesbezüglich wird ein Whitepaper mit den entsprechenden Schwerpunkten wie „Strategie, Standort und Außenanlagen von Werkstätten“ entwickelt.

AK Turmdrehkrane: Im Mittelpunkt steht aktuell das Thema „DGUV Vorschrift 3 Prüfungen an Turmdrehkränen“. Hierzu wird eine Handlungsempfehlung für die Mitglieder der TDK- Interessengemeinschaft erarbeitet.

AK Fachgemeinschaft Saugbagger (FGS): Die FGS teilt sich in die beiden Arbeitskreise „Qualifikation und



Gewinnbringendes Netzwerk: In den Arbeitskreisen des VDBUM bringen Mitglieder ihre Fragestellungen und Erfahrungen ein, um Lösungen für die ganze Branche zu erarbeiten (Foto: VDBUM)

Sicherheit“ sowie „Öffentlichkeitsarbeit“. Derzeitige Themen sind die Erarbeitung von Dokumenten zum Einsatz von Saugbaggern, Qualifikationsrichtlinien zur Qualifizierung von Saugbaggerbedienern mit der VDBUM Akademie sowie diverses FGS-Informationsmaterial und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zur Erhöhung des Bekanntheitsgrades.

AK Siterouter: Ziel des jüngsten Arbeitskreises ist die Schaffung einer durchgängigen Dateninfrastruktur für jeden Hersteller und Anwender von Baumaschinen.

Arbeitskreise befinden sich in der Planung. So soll etwa der AK Allgemeine Technik um die Bereiche Anbaugeräte, Arbeitssicherheit und Betonproduktion ausgeweitet werden, eine Neugründung steht zum Thema Asphalt an.

Info: www.vdbum.de ■

AK WERKSTATT 4.0

VDBUM Arbeitskreis Werkstatt 4.0 besucht Werkstattneubau der Zeppelin Rental

Die Arbeitskreise des VDBUM tagen im Allgemeinen einmal jährlich in Präsenz beim VDBUM-Großseminar und zusätzlich per Videomeeting. Einige Mitglieder des AK Werkstatt 4.0 trafen sich im September zu einer Exkursion mit Erkenntnisgewinn.

Wer den Bau einer neuen Werkstatt plant, beschäftigt sich mit dem Bedarf, dem er entsprechen möchte, Maßgaben, die er zu befolgen hat und vielen weiteren Ansprüchen. Eine bestmögliche Raumaufteilung soll den Materialfluss sicherstellen, Infrastruktur und Anschlüsse

müssen passen. Zudem ist wichtig, ob die Werkstatt auf künftige Entwicklungen und Erweiterungen ausgelegt ist. Diese Fragen treiben derzeit auch die Verantwortlichen bei der Johann Bunte Bauunternehmung um. Da Zeppelin Rental in Essen gerade ein beispielhaftes Projekt abgeschlossen hat, ließ Martin Grever von Zeppelin Rental, die Netzwerkpartner gern an den gesammelten Erfahrungen teilhaben. Mehr noch: Da der AK derzeit einen neuen Leitfaden zum Thema Werkstatt erstellt, war das Interesse groß und es nahmen schließlich zehn Teilnehmer an der Exkursion teil.

Die Gespräche vor Ort ergaben, wie zu hören ist, nützliche Hinweise für den Leitfaden. Dieser ist in fünf übergeordnete Themenfelder zur Verteilung konkreter Arbeitspakete (AP) gegliedert. Diese sind Strategie, Standort & Außenanlagen (AP 1), Architektur, Hallen-Layout & Baukonstruktion (AP 2), Technische Ausstattung, Medien & Fachbereiche (AP 3), Logistik, Lagerorganisation & Materialwirtschaft (AP 4) und IT-Infrastruktur, Digitale Prozesse & Arbeitssicherheit (AP 5).

David Spoo, VDBUM-Redaktion
Info: www.vdbum.de ■

Einmalige Baumaschine

Sonderanfertigung unter Beteiligung mehrerer VDBUM-Fördermitglieder

Am 22. September hat die Gottfried Stehnke Bauunternehmung GmbH & Co. KG mit Sitz in Osterholz-Scharmbeck den Kettenbagger KTEG 375US-7 vom Systempartner Kiesel auf einer Baustelle in Tarmstedt übernommen.

Einsatzgebiete der leistungsstarken Kurzheckmaschine sind neue Kanalbauprojekte, insbesondere auf innerstädtischen Baustellen mit begrenzten Platzverhältnissen. Im Vorfeld wurden bei Stehnke vier Fertigkeiten formuliert, die die neue Maschine erfüllen müsse: Arbeiten auf engen innerstädtischen Baustellen, hohe Hubkraft bei kompakten Abmessungen, mehr Leistung als die bisher eingesetzte kleinere Maschine sowie flexibler Einsatz im schweren Kanalbau. Zu den Highlights, über die das Ergebnis dieses Projektes, der KTEG 375US-7 verfügt, zählen neben dem Kurzheckkonzept, die Möglichkeit, größere und leistungsfähigere Anbaugeräte zu nutzen, die individuelle Sonderausrüstung sowie die Vorbereitung für den Einsatz moderner Anbaugeräte und Steuerungssysteme.

Auf die Frage, ob es Alternativen zu dieser Baumaschine gab, antwortet Roland Caillé, MTA-Leiter bei Stehnke und Vorstandsmitglied des VDBUM: „Ja, bis kurz vor Vertragsabschluss befanden sich weitere Wettbewerber im Auswahlprozess. Letztlich überzeugte die KTEG-Lösung durch das Gesamtpaket aus Leistung, Verfügbarkeit und Individualisierungsmöglichkeiten.“ Auch die professionelle Betreuung durch Kiesel spielte eine wesentliche Rolle. Mehr noch: „Wir erlebten eine sehr gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit vom Anfang bis zum Ende. Die Beratung war professionell und auch die Übergabe mit Einweisung verlief hervorragend“, ergänzt Caillé.

Umfangreiche Ausstattung

Der bislang größte Bagger im Fuhrpark des Unternehmens ist mit einem umfangreichen Sonderpaket an Werkzeugen von



Verstärkung: Daniel Borrmann, Gebietsverkaufsleiter bei Kiesel (6.v.r.), übergibt den symbolischen Schlüssel für den KTEG 375US-7 an Johann Gottfried Stehnke (7.v.r.). (Foto: VDBUM)

HS-Schoch geliefert worden, HKS hat den Sonder-Tiltrotator beigesteuert. In seiner Zusammenstellung ist der Bagger einmalig in Deutschland. „Für mich war dieses Projekt in vielerlei Hinsicht etwas Besonderes. Wir hatten es hier nicht mit einer Standardlösung zu tun, sondern mit einer Maschine und Anbaugeräten, die exakt auf die späteren Anforderungen der Firma Stehnke abgestimmt werden mussten“, sagt Frank Schneider, Key Account Manager bei ZFE (HS Schoch Gruppe). Der von Kiesel gelieferte Bagger basiert auf einer Maschine der 30 t-Klasse, wurde durch entsprechende Aufrüstungen und die technische Auflastung jedoch in eine deutlich höhere Leistungsklasse überführt. Daher galt es, Lösungen entwickeln, die den Belastungen einer rund 40 t schweren Maschine dauerhaft standhalten und gleichzeitig möglichst effizient sowie gewichtsoptimiert ausgeführt werden.

Mit dem RB 380 hat HKS laut eigener Aussage den ersten Tiltrotator dieser Art in dieser Gewichtsklasse produziert. Im Rahmen des Projekts wurde auch ein spezieller Lasthaken nach Kundenwunsch, eine eigene Rammplatte sowie ein individuell entwickelter Verbaulöffel realisiert. Gerade die Rammplatte steht beispielhaft für den Ansatz des gesamten Projekts: eine praxisnahe Lösung für eine konkrete Anwendung zu schaffen.

Ob die gemeinsam entwickelten Lösungen den Anforderungen der Praxis gerecht werden, zeigt sich letztlich auf der Baustelle und genau dies war hier der Fall. Die Maschine, der Tiltrotator und die speziell entwickelten Anbaugeräte arbeiteten im Zusammenspiel exakt so, wie es sich die Beteiligten im Vorfeld vorgestellt hatten. Das Fazit der Firma Stehnke fällt durchweg positiv aus: „Der KTEG 375US-7 hat uns mit seinem Kurzheckkonzept, der hohen Leistung und den individuellen Anpassungsmöglichkeiten überzeugt. Gerade im innerstädtischen Kanalbau bietet er genau die Eigenschaften, die wir gesucht haben“, berichtet Roland Caillé und schließt an: „Jetzt wird sie sich auf den Baustellen beweisen. Nach einigen Monaten Einsatz können wir noch konkreter über die Erfahrungen berichten.“

Der VDBUM war bei der Maschinenübergabe nicht nur durch Roland Caillé vertreten, sondern auch durch VDBUM INFO-Chefredakteur Wolfgang Lübberding.

Die Firma Gottfried Stehnke Bauunternehmung GmbH & Co. KG. ist ein mittelständisches Bauunternehmen im Weserraum mit rund 500 Mitarbeitern. Das Unternehmen ist im Ingenieurbau, Schlüsselfertigbau, Straßen- und Tiefbau, schweren Kanalbau sowie Leitungsbau tätig.

Info: www.stehnke.de ■

VDBUM-Förderpreis 2026

Glänzende Ideen zur Erleichterung des praktischen Baualltags

Im Rahmen des 54. Großseminars ist der VDBUM-Förderpreis zum bereits 13. Mal vergeben worden. 53 Einreichungen – und damit so viele wie nie zuvor – lagen der hochkarätig besetzten Jury zur Bewertung vor. Nicht alle guten Wettbewerbsbeiträge haben es auf das aufs Siegertreppchen geschafft, sie bieten unserer Ansicht nach aber allemal interessante Ansätze und Lösungen. In dieser Ausgabe der VDBUM INFO stellen wir Ihnen jeweils zwei dieser Ideen aus den drei Kategorien vor.

Kategorie Innovationen aus der Praxis

HyRoConnect GmbH – Öldrehdurchführung am Tilt

Die zum Patent angemeldete Öldrehdurchführung von HyRoConnect ist eine neuartige Verbindungseinheit, die es ermöglicht, hydraulische Schnellwechsler an Schwenkmotoren ohne externe Schläuche zu betreiben. Im Gegensatz zu bisherigen Lösungen liegt das System vollständig im geschützten Bereich des Baggers und kann bei Bedarf schnell ausgetauscht werden. Damit vereint es die Vorteile fest integrierter und externer Systeme, ohne deren Schwächen zu übernehmen. Die Öldrehdurchführung wird direkt am Schwenkmotor montiert und ist modular aufgebaut. Hochpräzise Drehdurchführungen übertragen Hydrauliköl unter Drücken bis 300 bar zuverlässig, selbst unter Schockbelastung und Schmutzeinwirkung. Das System ist für alle HyRo-Motorgrößen (RA1–RA9) einsetzbar und universell adaptierbar – unabhängig vom Baggertyp oder Hersteller. Ein Austausch kann in wenigen Minuten erfolgen, ohne dass der Bagger

außer Betrieb genommen werden muss. Da es keine außenliegenden Schläuche gibt, sind Beschädigungen und Ölverluste nahezu ausgeschlossen. Dies schützt die Umwelt, reduziert Materialverbrauch und erhöht die Lebensdauer der Hydraulikkomponenten. Das HyRoConnect-System ist nachrüstbar, herstellerunabhängig und reparaturfreundlich. Fällt die Drehdurchführung aus, bleibt der Bagger weiterhin einsatzfähig. Dies minimiert Ausfallzeiten und spart erhebliche Betriebskosten.

Die Herausforderung bestand darin, eine drehbare Ölführung zu schaffen, die gleichzeitig wartungsfreundlich, druckbeständig und schmutzresistent ist. Die Konstruktion nutzt modernste Dichtungstechnik und eine präzise Lagerführung, um maximale Lebensdauer und Betriebssicherheit zu gewährleisten. Der Prototyp ist seit Dezember 2024 bei der Max Steck Baggerbetrieb GmbH in Rammingen erfolgreich auf verschiedenen



Neuartige Verbindungseinheit: HyRoConnect-System ist nachrüstbar, herstellerunabhängig und reparaturfreundlich. (Foto: HyRoConnect)

Baustellen im Einsatz. Sämtliche Funktionsprüfungen und Belastungstests bestätigen die Zuverlässigkeit und Wartungsfreiheit der Lösung. Anwender berichten von einer deutlich einfacheren Handhabung, höherer Verfügbarkeit und einem aufgeräumten Maschinendesign.

Info: www.hyroconnect.de

Leonhard Weiss – Vollelektrischer Netzausbau

Mit der NETZbaustelle in Rangendingen 2024/2025 hat Leonhard Weiss neue Maßstäbe für nachhaltiges und emissionsfreies Bauen gesetzt. Erstmals realisierte das Bauunternehmen mit der Netze BW GmbH den Ausbau des Mittel- und Niederspannungsnetzes sowie die Errichtung einer Umspannstation ausschließlich mit elektrisch betriebenen Baumaschinen und Fahrzeugen – darunter E-Radlader, E-Bagger, E-Fertiger, E-Raddumper, E-Asphaltwalze, E-Lkw, E-Kastenwagen sowie zahlreiche E-Kleingeräte. Für einige Arbeitsschritte mussten Prototypen und

Speziallösungen eingesetzt werden, da keine marktverfügbaren Geräte existierten. Durch den konsequenten Einsatz vollelektrischer Maschinen konnten rund 3.500 l Diesel und damit etwa 4 t CO₂ eingespart werden. Darüber hinaus ermöglicht das neue Netz die Integration nachhaltiger Technologien wie Wärmepumpen, Wallboxen und Photovoltaik-Anlagen. Die erheblich niedrigeren Lärmemissionen verbesserten die Arbeitsbedingungen auf der Baustelle und sorgten auch für eine spürbare Entlastung der Anwohner. Durch die umfassende Neugestaltung der ►



Praxistauglichkeit bewiesen: Bei der NETZbaustelle in Rangendingen hat Leonhard Weiss ausschließlich elektrisch angetriebene Maschinen eingesetzt. (Foto: Leonhard Weiss)

Baustellenlogistik konnte die Wirtschaftlichkeit der E-Baustelle maßgeblich gesteigert werden. Fahrwege und Einsatzzeiten der elektrischen Baumaschinen wurden gezielt angepasst, sodass die vorhandenen Lademöglichkeiten optimal ausgenutzt werden konnten. Elektromotoren verbrauchen nur dann Energie, wenn sie

tatsächlich im Einsatz sind – Leerlaufzeiten entfallen vollständig. Das reduziert die Energiekosten spürbar. Die Umsetzung stellte höchste Anforderungen an Planung und Technik: Eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur, ausreichende Netzkapazitäten und eine flexible Baustellenorganisation waren entscheidend, um alle Maschinen

zuverlässig mit Energie zu versorgen. Eine vorausschauende Taktung der Ladevorgänge, etwa in Pausenzeiten, war unerlässlich für einen reibungslosen Ablauf. Mit dem erfolgreichen Abschluss des Projekts 2025 konnte die Praxistauglichkeit vollelektrischer Baustellen bewiesen werden.

Info: www.leonhard-weiss.de

Kategorie Entwicklungen aus der Industrie

Instagrid – LINK MAX – 400 V Portable Power

Instagrid LINK MAX ist die Antwort auf die steigenden Anforderungen mobiler Baustellen: Es ermöglicht den Betrieb von 16 und 32 A-Werkzeugen auf 400 V –Schweißgeräte mit 5- oder 6-mm-Elektroden, Wandsägen, Stumpfschweißgeräte oder auch Notfallaufzüge in Windkraftanlagen - ohne schwere Akkublöcke oder Generatoren. Da die Kunden mit den rund 20 kg schweren Instagrid ONE-Geräten zufrieden waren, wurde auf dieser Lösung aufgebaut, die Software angepasst, Hardware-Komponenten überarbeitet und die Technik optimiert. Das Ergebnis ist Instagrid LINK MAX – ein Synchronisationselement, das drei Phasen zusammenführt und so in weniger als einer Minute aus 230 V eine vollwertige 400 V-Versorgung ermöglicht. Somit können bestehende Instagrid ONE-Geräte zu einem vollwertigen 400 V-Dreiphasensystem zusammengeschaltet werden. Die Umsetzung basiert

auf intelligenter Leistungselektronik und präziser Phasenlastverteilung durch Echtzeit-Synchronisation von Spannung, Frequenz und Phasenlage.

Anwender können ihre vorhandenen Systeme für die 400 V Anwendung nutzen, anstatt neue, schwere Aggregate zu kaufen – ein Beitrag zur Ressourcenschonung und Reduzierung von Elektroschrott. Die Lösung ist emissionsfrei, geräuscharm und reduziert CO₂-Ausstoß sowie Betriebskosten. Die modulare Bauweise erlaubt eine bedarfsgerechte Skalierung. Die technische Innovation liegt in der hochpräzisen Synchronisation mehrerer mobiler Batteriesysteme. Instagrid LINK MAX regelt Spannung, Frequenz und Phasenlage in Echtzeit und erzeugt so eine stabile 400 V-Drehstromversorgung.

Instagrid LINK MAX ist bei mehreren Kunden erfolgreich im Einsatz, etwa in der Instandhaltungsabteilung der Deutschen



Kleine Wunderbox: Instagrid LINK MAX ist eine tragbare 400 V-Dreiphasen-Stromversorgung. (Foto: Instagrid)

Bahn. Dort müssen regelmäßig Auftragschweißungen durchgeführt werden – typischerweise drei bis 20 Schweißnähte am Tag mit 5-mm-Elektroden. Bisher wurde dafür ein 15 kVA-Generator eingesetzt, der über 200 kg wiegt, laut ist und sich auf den Gleisen nur schwer transportieren lässt. Mit Instagrid LINK MAX konnte dieser Generator ersetzt werden. Nun können die Schweißmeister problemlos bis zu 30 Elektroden pro Tag verarbeiten.

Info: www.instagrid.co/de

Liebherr Werk Telfs GmbH – Free Modelling

Das Free Modelling System basiert darauf, dass die Position der Maschine – und damit des Werkzeuges (Schild) in Weltkoordinaten genau bekannt sind. Dies geschieht mittels der Lokalisation der Maschine durch ein GNSS-System. Nun kann der Bediener der Maschine diese Position verwenden, um eine Fläche im Gelände zu definieren, die er planieren möchte. Dabei führt ihn das User Interface des Systems möglichst einfach durch den Prozess. Sobald diese Fläche im System erstellt ist, kann sie dazu verwendet werden, um das Planierschild an der Fläche entlang zu steuern. So können komplexere Formen zentimetergenau erstellt werden. Hauptaugenmerk des Systems ist die einfache

und benutzerfreundliche Bedienung, dass keine weiteren Ressourcen (Vermessung, Konstruktion, Basisstation) außerhalb der Maschine benötigt werden und dass das System günstig in der Anschaffung ist. Durch seine Genauigkeit kann es auch für Aufgaben eingesetzt werden, in denen es auf die Masse des zu verbauenden Materials ankommt, was die Kosten für den Betrieb senkt. Die Maschine kann sowohl als Messmittel für die Erstellung der virtuellen Fläche als auch als Werkzeug für die daraus entstehende physische Fläche im Gelände verwendet werden. Dadurch ist es möglich, dass die Maschine dem Kunden Turn-key-ready übergeben werden kann. Selbst ungeschulte Bediener werden so



Innovative 3D-Modellierung: 3D-Geländemodelle entstehen mit Free Modelling direkt in der Fahrkabine. (Foto: Liebherr)

durch das System geführt, dass sie es ohne Einführung bedienen können. Trotzdem bietet es weiterführende Funktionen, die es versierten Bedienern ermöglichen, auch komplexere Aufgaben zu erledigen. In einer Kundentest-Phase im realen Einsatz wurde die Tauglichkeit geprüft. Aus dem

Feedback sind einige Verbesserungen des Systems eingeflossen. Zudem hat diese Phase auch gezeigt, dass es eine ganze Reihe von Einsatzmöglichkeiten gibt, für

die dieses System ideal geeignet ist. Es wurde auf der bauma 2025 präsentiert und kann seitdem gekauft werden. Seit September 2026 wird es auf die Produktlinien

der Planierdrape in der Generationen 8 ausgerollt.

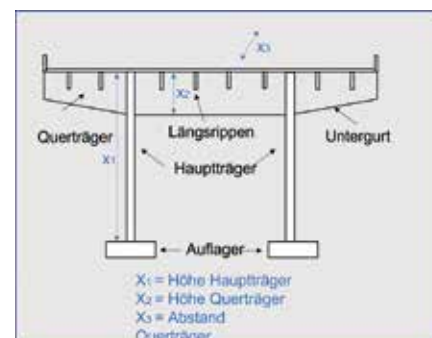
Info: www.liebherr.com

Kategorie Projekte aus Hochschulen und Universitäten

Technische Universität Hamburg – Coupled Bridge Optimization

Coupled Bridge Optimization setzt einen neuen Standard in der digitalen Brückenbemessung. Während Ingenieur*innen bislang zeitaufwändig zwischen Spannungs- und Stabilitätsnachweisen iterieren mussten, verknüpft der neue Ansatz beide Nachweise erstmals algorithmisch gekoppelt in einem einzigen, automatisierten Optimierungsvorgang. Ein evolutionärer Algorithmus erkennt dabei die gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen Querschnitten, Trägerabständen, Schweißnahtlängen und Stabilitätsreserven und führt die Bemessung vollautomatisch aus. Das Ergebnis ist eine integrierte, lernfähige Bemessungsumgebung, die keine manuelle Vorbemessungsschleife mehr benötigt. Die Optimierung zielt direkt auf Material- und CO₂-Reduktion ab. Jede eingesparte Tonne Stahl reduziert Energieverbrauch, Herstellungsaufwand und Transportemissionen. Durch die gekoppelte Nachweisführung wird die Materialausnutzung präzise an

die tatsächlichen Tragreserven angepasst – Überdimensionierungen werden vermieden. Dank der Wiederverwendbarkeit des digitalen Grundmodells können häufig auftretende Brückentypen künftig mit minimalem Aufwand neu berechnet werden. Für Ingenieurbüros bedeutet das System eine deutliche Zeit- und Kosteneinsparung. Iterative Vorbemessungen, die bisher Stunden oder Tage beanspruchten, entfallen vollständig. Planer*innen können sich auf kreative und konzeptionelle Aufgaben konzentrieren, während die Software Routine- und Rechenprozesse übernimmt. Das System kombiniert Python-basierte Optimierung mit der bewährten Statik Software RSTAB. Der evolutionäre Algorithmus erzeugt Varianten von Querschnitten, Haupt- und Querträgerabständen, Rippenanordnungen und Schweißnahtlängen. Jede Variante wird automatisch an RSTAB übergeben, berechnet und hinsichtlich Spannungs- und



Intelligenter Algorithmus: Coupled Bridge Optimization revolutioniert die Bemessung von Stahlfußgängerbrücken. (Foto: TU Hamburg)

Stabilitätsreserven bewertet. Die Schnittstelle ist offen, modular und erweiterbar – etwa für Schwingungs- oder Gebrauchstauglichkeitsnachweise. Das System, das sich noch in Entwicklung und Testphase befindet, verbindet hohe technische Komplexität mit direkter Praxistauglichkeit.

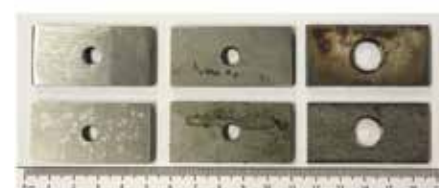
Info: www.tuhh.de

TH Köln – LCPC-Ringversuch im Projekt VerA

Um den Verschleiß an Werkzeugen zukünftig besser abschätzen zu können, hat das Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes Nordrhein-Westfalen das Forschungsprojekt „Verschleißreduzierung an Werkzeugen von mobilen Arbeitsmaschinen“ (VerA) gefördert, bei dem durch interdisziplinäre Forschung der Fachgebiete Geotechnik und Tunnelbau, Bau- und Landmaschinentechnik sowie Werkstofftechnik neue Erkenntnisse zur Bestimmung der Abrasivität von Lockergesteinen gewonnen wurden. Im Rahmen des Projekts wurde seitens der TH Köln weltweit erstmalig ein LCPC-Ringversuch mit Lockergestein in Kooperation mit dem Arbeitskreis „Verschleiß und Verklebung“ der Deutschen Gesellschaft für Geotechnik durchgeführt. Dabei rotiert ein Prüfflügel fünf Minuten lang in einer trockenen Bodenprobe und basierend auf

dem Masseverlust des Prüfflügels kann der Abriebwerte ABR ermittelt werden, mit dem Auftragnehmer den an Werkzeugen entstehenden Verschleiß abschätzen. Insgesamt waren 22 Institute bzw. Firmen aus dem In- und Ausland beteiligt. Die Erkenntnisse aus diesem Versuch ermöglichen zukünftig eine wesentlich bessere Bestimmung der Abrasivität von Lockergestein.

Durch die unterschiedlichen Prüfflügel der Teilnehmer entstanden wesentliche Unterschiede bei den Ergebnissen, die nur u.a. aufgrund der durchgeführten makroskopischen Untersuchungen analysiert werden konnten. Aufgrund der im Ringversuch gewonnenen Erkenntnisse sind zukünftig höhere Anforderungen an die Prüfflügel zu stellen, so dass die Schwankungsbreite der Ergebnisse um bis zu 50 % reduziert wird. Durch die Reduktion



Aussagen zur Abrasivität: Beispielhafte Prüfflügel der Teilnehmer. (Foto: TH Köln)

der Schwankungsbreite sind präzisere Aussagen zur Abrasivität der Böden möglich. Es wird erwartet, dass etwa bei Untertagebauarbeiten mit Tunnelbohrmaschinen wesentlich weniger Verschleiß auftritt und somit weniger Werkzeuge gewechselt werden müssen. Dadurch können bei Tunnelbauprojekten mehrere Hunderttausend Euro für den Personal- und Materialeinsatz eingespart werden. Das Verfahren befindet sich bereits im Einsatz

Info: www.th-koeln.de

Wir fördern

DIE VDBUM IDEE



Ark Vision Systems

Ark Vision Systems ist ein Technologieunternehmen mit Sitz in Merenberg und spezialisiert auf die Entwicklung und Herstellung intelligenter Kamera-Sensor-Systeme für mobile und stationäre Anwendungen. Seit der Gründung im Jahr 2019 verfolgt das Unternehmen eine klare Vision: digitale Bildverarbeitung neu zu denken. Entwicklung, Produktmanagement und Vertrieb verfügen über mehr als 25 Jahre Erfahrung in diesem Marktsegment. Dies fließt in die Entwicklung, Auslegung und Vermarktung der Lösungen ein und ermöglicht, die Anforderungen der Kunden gezielt zu verstehen und umzusetzen, um das perfekte Produkt für den Anwender zu konzipieren und erfolgreich auf den Markt zu bringen. Die Technologien kommen bei Kunden in über 30 Ländern zum Einsatz. Sie entstehen Made in Germany – mit hohen Qualitätsansprüchen und einer Lieferkette, in der vorwiegend auf Vorlieferanten und Partner aus Deutschland gesetzt wird.

Software, Hardware und künstliche Intelligenz bilden ein leistungsfähiges Gesamtsystem. Von der Bilderfassung und -verarbeitung über intelligente Analysefunktionen bis hin zur Integration in bestehende Systemlandschaften werden Lösungen entwickelt, die auf die jeweilige Anwendung zugeschnitten sind. Ergänzt wird die Softwarekompetenz durch hochauflösende digitale Kameras, Monitore, Netzwerkkomponenten und KI-basierte Funktionen wie die Personenerkennung. Konzipiert sind die Systeme für anspruchsvolle Umgebungen, in denen Bildqualität, Robustheit und Zuverlässigkeit entscheidend sind. Dabei schaffen sie Mehrwert überall dort, wo Sicherheit, Präzision und effiziente Abläufe gefragt sind.

Info: www.ark-vision-systems.com

Die VDBUM-Idee findet immer mehr Freunde. Kurze Visitenkarten unserer neuen Fördernden Mitglieder finden Sie regelmäßig in dieser Rubrik.



Cyclomedia Deutschland GmbH

Cyclomedia mit Sitz in Wetzlar ist auf die hochpräzise Erfassung und Visualisierung von Geodaten spezialisiert. Seit mehr als 40 Jahren erstellt das Unternehmen hochauflösende, georeferenzierte 360°-Straßenbilder und LiDAR-Daten. Speziell ausgerüstete Fahrzeuge erfassen das sichtbare Umfeld. So entsteht eine aktuelle digitale Abbildung des Straßenraums als belastbare Grundlage für Planung, Bau und Betrieb von Infrastruktur. Über die webbasierte Anwendung Street Smart lassen sich Bild- und 3D-Daten anzeigen, vergleichen und auswerten. Nutzer können Standorte aus der Ferne beurteilen, Strecken, Höhen und Flächen messen sowie räumliche Situationen analysieren. Eigene Karten- und Fachdaten können eingebunden werden. Schnittstellen ermöglichen die Integration in Geoinformationssysteme, Planungsanwendungen und Arbeitsabläufe. Kunden aus der Bau- und Infrastrukturbranche profitieren durch Standort- und Trassenprüfungen über Arbeitsvorbereitung und Kalkulation bis zu Verkehrssicherung, Beweissicherung, Abrechnung und Projektdokumentation. Örtliche Gegebenheiten lassen sich bereits vor einem Ortstermin prüfen, Bauabläufe besser vorbereiten und unnötige Fahrten reduzieren. Veränderungen im Straßenraum können anhand verschiedener Aufnahmezeitpunkte nachvollzogen und für Nachweis- und Dokumentationszwecke herangezogen werden. Damit schafft Cyclomedia eine gemeinsame visuelle Datengrundlage für Planungsbüros, Bauunternehmen, Behörden, Auftraggeber und Baustellenteams. Alle Projektbeteiligten können standortunabhängig auf dieselbe Abbildung der realen Situation zugreifen und fundierte Entscheidungen treffen.

Info: www.cyclomedia.com



GEDA

Der Name GEDA steht in der Baumaschinenbranche und auf Baustellen weltweit seit mehr als 95 Jahren für Qualität, Zuverlässigkeit und Know-how made in Germany. Das Unternehmen hat ein umfassendes Produktsortiment entwickelt, das von kompakten 60 kg-Seilaufzügen für Handwerker über vielseitige Transportbühnen bis hin zu leistungsstarken Personen- und Materialaufzügen reicht. Ergänzt wird es durch Industrieaufzüge für den permanenten Einsatz, beispielsweise in Kraftwerken, Zementwerken oder Offshoreanlagen. Ob Neubau, Sanierung oder industrieller Dauereinsatz: GEDA bietet die passende Höhenzugangslösung.

Für die vielfältigen Einsätze von Gerüstbauern, Dachdeckern, Zimmerern und weiteren Gewerken ist ein breites Sortiment an geführten und ungeführten Seilaufzügen erhältlich. Unterschiedliche Ausführungen, Tragfähigkeiten und Hubgeschwindigkeiten sowie speziell entwickelte Lastaufnahmemittel machen die kompakten Aufzüge zu zuverlässigen und vielseitigen Helfern auf der Baustelle. Die Transportbühnen sind echte Allrounder. Im Gegensatz zu klassischen Materialaufzügen, bei denen die Personenbeförderung nicht zulässig ist, können hier neben Materialien auch Personen sicher transportiert werden. Dazu wird die separate Steuerung auf die Betriebsart „Transportbühne“ umgeschaltet. Mit rund 600 Mitarbeitenden sowie drei Niederlassungen in Deutschland und einer in den USA zählt GEDA zu den Marktführern in der Aufzugstechnik. Dank einzigartigem Know-how, einer hohen Fertigungstiefe und einem über Jahrzehnte gewachsenen Qualitätsbewusstsein steht das Unternehmen weltweit für leistungsstarke und verlässliche Lösungen.

Info: www.geda.de



Moser Baumaschinen

Seit der Gründung im Jahr 1972 steht Moser Baumaschinen für leistungsfähige Bautechnik, praxisnahe Beratung und zuverlässigen Service. Aus dem ursprünglichen Reparaturbetrieb in Plattling hat sich ein breit aufgestellter Baumaschinenspezialist mit vier Standorten in Bayern und mehr als 120 Mitarbeitern entwickelt. Mit über 50 Jahren Erfahrung begleitet Moser seine Kunden von der Auswahl der passenden Maschinen bis hin zu Transport, Montage, Wartung und Reparatur. Das Leistungsspektrum umfasst Verkauf und Vermietung für Hoch- und Tiefbau, Light Equipment, Anbaugeräte und Schalung. Mehr als 750 verfügbare Maschinen sowie eine Mietflotte mit über 380 Untendrehern und mehr als 100 Obendrehern ermöglichen flexible Lösungen für unterschiedlichste Baustellenanforderungen. Im Kranbereich setzt Moser seit Jahrzehnten auf Potain. Bei Erdbaumaschinen und Baugeräten gehören Wacker Neuson, Kramer und Ammann zu den etablierten Partnern; im Bereich Schalung arbeitet das Unternehmen mit MEVA zusammen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf dem technischen Service. Eigene Werkstätten, geschultes Fachpersonal, Servicemonteure im Außendienst, Ersatzteilversorgung und eine eigene Transportflotte sorgen für eine hohe Einsatzbereitschaft der Maschinen. Zum Angebot zählen außerdem Schulungen, Prüfungen und Gutachten sowie Montage und Wartung von Kranen. Mit der MPAIL-Schnellläuferachse für Krantransporte bietet Moser zudem eine eigene technische Lösung für einen wirtschaftlichen Baustelleneinsatz. Kurze Wege, persönliche Ansprechpartner und hohe technische Kompetenz prägen die Zusammenarbeit.

Info: www.moser-baumaschinen.de



SRD Syscon GmbH

Der Baumaschinenmechatroniker fehlt. Der Servicetechniker wird seit Monaten gesucht. In Werkstatt und Außendienst fehlen Fachkräfte. Jetzt kann man die nächste Stellenanzeige schalten und hoffen. Oder man sucht dort, wo andere nicht suchen. Genau dafür hat die SRD Syscon GmbH eine Nischenmethode entwickelt. Hinter SRD stehen Ulrich Kosanke und Lars Zimmermann – zwei Praktiker mit jeweils mehr als 35 Jahren Berufserfahrung. Sie unterstützen mittelständische Unternehmen bei der Suche nach Fachkräften und Nachwuchs: vom Baumaschinenmechatroniker über Servicetechniker und Maschinenbediener bis zu Mitarbeitern für Werkstatt, Außendienst und Vertrieb. Die Nischenmethode verbindet digitale Recherche und direkte Ansprache in unterschiedlichen Fach- und Bewerberdatenbanken. Der entscheidende Unterschied liegt in der gezielten Orchestrierung dieser Datenquellen. Gesucht wird nicht nur nach Berufsbezeichnungen, sondern nach Fähigkeiten, Erfahrungen und möglichen Querverbindungen. So werden auch Menschen erreicht, die heute noch gar nicht aktiv über einen Wechsel nachdenken.

Wer neugierig geworden ist, landet nicht auf einer beliebigen Karriereseite, sondern auf einem speziell entwickelten Talentmagneten. Diese fokussierte Landingpage spricht gezielt die Motive und Emotionen potenzieller Bewerber an: Was macht die Aufgabe interessant? Was erwartet mich? Warum sollte ich wechseln? Daten. Direktansprache. Emotion. So wird aus verschiedenen digitalen Quellen ein gezielter Recruitingprozess. SRD steht dabei für Ideenwechsel. Vertrieb. Recruiting. Entwicklung.

Info: www.srdsyscon.de



T.I.P.

Wenn Wasser schnell und zuverlässig bewegt werden muss, kommt es auf robuste Technik, hohe Förderleistung und einfache Handhabung an. Genau hier setzt die T.I.P. Technische Industrie Produkte GmbH an. Seit 1978 entwickelt und vertreibt sie leistungsstarke Pumpen- und Wassertechnik für unterschiedlichste Anwendungen. Ein Schwerpunkt liegt auf Lösungen für Entwässerung, Schmutz- und Klarwasserförderung sowie für anspruchsvolle Einsätze rund um Baustelle, Gebäude, Grundstück und technische Infrastruktur. Zudem bietet T.I.P. ein breites Sortiment für die Gartenbewässerung und häusliche Wasserversorgung. Zum Sortiment zählen leistungsstarke Schmutzwasserpumpen, Tauchdruckpumpen, Tiefbrunnenpumpen, Gartenpumpen und Hauswasserwerke. Damit wird ein breites Anwendungsspektrum abgedeckt – von der Entwässerung und Wasserförderung über die Bewässerung von Grünflächen bis hin zur Wasserversorgung aus Brunnen und Zisternen. Je nach Anwendung stehen hohe Fördermengen, robuste Werkstoffe, große Korndurchlässe, hoher Förderdruck oder besonders kompakte Bauformen im Vordergrund. Ziel ist stets eine praxistaugliche Lösung, die sich schnell einsetzen und zuverlässig betreiben lässt. T.I.P. bietet eine zehnjährige Ersatzteil-Nachkaufgarantie und verfügt am Standort Waibstadt über einen eigenen Service für den deutschen Markt. So können viele Produkte auch über Jahre hinweg gewartet und instandgehalten werden. Mit rund 100 Mitarbeitenden, eigener Produktentwicklung, Qualitätsmanagement und internationaler Ausrichtung verbindet das Unternehmen technische Erfahrung mit praxisnahen Lösungen für anspruchsvolle Anwender.

Info: www.tip-pumpen.de

Konzepte gegen den Stillstand

VDBUM-Stützpunktveranstaltung widmet sich dem Thema Hydraulik

Reges Interesse bestand an der VDBUM-Stützpunktveranstaltung zum Thema „Hydraulik im Griff: Sicher, sauber, gesetzestkonform auf der Baustelle“ am 23. September in Köln, an der Vertreter des Hagedorn-Tochterunternehmens Oilfix und des Hydraulikspezialisten Pirtek teilnahmen. Die Moderation übernahm Stefan Schumski, stellvertretender Technischer Leiter des VDBUM.

Welche Ursachen haben Schlauchplatzer, welche Folgen drohen und welche Risiken bestehen. Diesen und weiteren Fragen gingen Christoph Sauer, Geschäftsführer von Oilfix, und Christian Dereschkewitz, Key Account Manager bei Pirtek Deutschland, anhand konkreter Beispiele auf den Grund. Sie machten deutlich, dass Wartung Grenzen hat. Materialermüdung, fehlerhafte Verlegungen, falsche Biegeradien oder Abnutzung im laufenden Betrieb seien beherrschbar, Einflüsse von außen, Beschädigungen im Arbeitsalltag, unentdeckter Abrieb an schwer einsehbaren Abrieb oder auch Kontakt zu Karosserieteilen hingegen nicht. Beschrieben wurde, warum nach



Hydraulikexperten: Christoph Sauer, Stefan Schumski und Christian Dereschkewitz (v.l.n.r.). (Foto: VDBUM)

einem Schlauchplatzer so viel Öl ausläuft. Dies lässt sich so zusammenfassen: Die Verlustmenge ist nicht das Volumen der geplatzten Leitung, sondern der Tankinhalt – Öl fließt so lange nach, bis ihn jemand mechanisch verschließt oder den Motor abstellt. Anhand von drei Thesen wurde aufgezeigt, warum es keine Lösung ab Werk gibt: Kosten, Unkenntnis des Effekts und der Schaden trifft einen anderen.

Cristoph Sauer präsentierte hier Oilfix als Lösung. Dank des ferngesteuerten Ventilsystems für den Baggerausleger kann die Hydraulikleitung per Knopfdruck direkt aus der Fahrerkabine abgesperrt werden, um den unkontrollierten Ölaustritt sofort zu stoppen. Anschließend erläuterte Christian Dereschkewitz den mobilen Service für Hydraulikschläuche direkt auf der Baustelle, den Pirtek bietet und somit Stillstand, Regress und Imageschäden minimiert. Den Teilnehmenden wurde aufgezeigt, wie sicher, sauber, und gesetzestkonform auf der Baustelle gearbeitet wird. Hierzu wurden die Regelwerke Arbeitsschutzgesetz, Betriebssicherheitsverordnung, DGUV Regel 113-020 und TRBS 1201 und das Wasserhaushaltsgesetz benannt und auf Kosten und Haftungsrisiken bei Nichtbeachtung hingewiesen. Christian Dereschkewitz wies zudem auf die Vorteile des Pirtek Schlauchmanagements hin. Das Unternehmen bietet einen Stillstandzeitenmesser an, der Kunden verdeutlicht, welche Kosten durch einen Maschinenausfall entstehen.

Info: www.vdbum.de

AK BAU

Weiterbildung für Medienschaffende

Der Arbeitskreis Baufachpresse e.V. (kurz AK Bau) ist das Netzwerk für alle, die professionelle Baufachkommunikation gestalten. Vertreten ist auch die Redaktion der VDBUM INFO. Die Jahrestagung findet im Herbst statt, der Veranstaltungsort wechselt jährlich. Exkursionen bieten Einblicke in lokale Projekte und Unternehmen, Vorträge zum Thema Bau und Kommunikation runden das Programm ab. Die diesjährige Tagung in Bielefeld startete mit der Begrüßung durch die AK Bau-Vorsitzende Ulrike Trampe, einem Grußwort des 1. Bürgermeisters Frank Strothmann und Ausführungen von Thomas Erpenbeck, Leiter des Ausbildungszentrums Hamm zur dualen Ausbildung im Bauwesen. Zu Beginn des zweiten Tages besuchten die Teilnehmenden den Deutschen Stahlbautag. Beim Live-Podcast „Treibhausgasinventur im Bauwesen: Welche Konsequenzen hat das für die Werkstoffwahl“. Thematisiert wurde die Schaffung eines Marktes für

CO₂-ärmeren Stahl, wobei insbesondere die öffentliche Hand eine Vorreiterrolle einnehmen müsse. Anschließend ging es für einen Teil der Gruppe zum Systemsolutionsanbieter Schüco, wo u.a. über die Zukunftsthemen Zirkularität und Digitalisierung in der Gebäudehülle gesprochen wurde, für den anderen zu Goldbeck, Experte für serielles Bauen. Vor zehn Jahren auch in den Wohnungsbau. In Berlin entstehen aktuell 3.000 Wohnungen. Mario Kling, Geschäftsführer Goldbeck Nord berichtete, dass das Unternehmen 10.000 m² Bürofläche in zwei Monaten aufbauen kann oder dass bereits das dritte Parkhaus mit Karbonbeton umgesetzt wurde. Die Exkursion endete beim Gütersloher Wertstoffzentrum, das die Hagedorn-Tochter Schüttflifx betreibt. Vor der Mitgliederversammlung am Abschlusstag sprach Jan Hildburg von der Agentur u+i über die KI-Transformation bei Hagedorn und die Einsparungen, die dabei erreicht wurden. Von der KI-Nutzung bei



Seriell Bauen: Bei Goldbeck erfuhren die Mitglieder des AK Bau Interessantes über vorgefertigte Fassaden, Bäder und Schachtreister. (Foto: VDBUM, David Spoo)

Hagedorn wurde schließlich der Bogen geschlagen zur KI-Nutzung in der Kommunikation – hier lieferten einige Mitglieder des AK Bau best-practise-Beispiele. Der AK Bau bietet Presseverantwortlichen in Unternehmen und PR-Agenturen eine sehr gute Möglichkeit, mit den Redaktionen der Baufachpresse ins Gespräch zu kommen und die Zusammenarbeit zu intensivieren.

David Spoo, VDBUM-Redaktion
Info: www.ak-baufachpresse.com

Einblicke in mobile Arbeitsmaschinen

VDBUM-Stützpunkt Bremen besucht die BEB Solutions GmbH

Im Rahmen einer VDBUM-Stützpunktveranstaltung hat die BEB Solutions GmbH ihren Standort für einen fachlichen Austausch rund um moderne Technologien für mobile Arbeitsmaschinen geöffnet. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand die praktische Vorführung eines teleoperierten Schleppers.

Dabei handelt es sich um ein serienmäßiges Fahrzeug, das von BEB Solutions für den teleoperierten Betrieb umgebaut und mit der erforderlichen Steuerungs- und Kommunikationstechnik ausgestattet wurde. Den Teilnehmenden wurde vorgeführt, wie das Fahrzeug über einen von BEB Solutions entwickelten Teleoperationsstand gesteuert wurde, der flexibel für unterschiedliche Maschinen eingesetzt werden kann. Von dort aus werden Fahrbefehle und Maschinenfunktionen aus der Distanz übertragen, Kamerabilder und relevante Fahrzeugdaten liefern dem Bediener die notwendige Rückmeldung. So wurde unmittelbar



Veränderter Arbeitsplatz: Auf dem Steuerstand bleibt der Bediener im Mittelpunkt, er verlässt aber den Gefahrenbereich. (Foto: VDBUM)

erlebbar, wie das Zusammenspiel von Fahrzeugsteuerung, Kommunikationstechnik, Bedienoberfläche und Maschine in der Praxis funktioniert. Dargestellt wurde auch, dass hybride Konzepte aus menschlicher

Kontrolle und technischer Assistenz insbesondere für gefährliche Arbeitsbereiche interessant sind. Neben der Live-Demonstration bot die Veranstaltung Raum für Gespräche über mögliche Einsatzbereiche, technische Anforderungen und zukünftige Anwendungen der Teleoperation. Die Veranstaltung des VDBUM-Stützpunktes Bremen bot damit sowohl eine praxisnahe technische Vorführung als auch Raum für den persönlichen und fachlichen Austausch innerhalb der Branche.

Die BEB Solutions GmbH wurde 2018 gegründet und entwickelte zunächst Plug-and-Play Systeme für mobile Arbeitsmaschinen, ab Ende 2018 begann man mit der Entwicklung von Teleoperationslösungen und wurde ab 2020 Entwicklungspartner eines großen Baumaschinen OEM im Bereich Teleoperation. In diesem Jahr erfolgte der Umzug in die neue Werkshalle in Wardenburg.

Info: www.vdbum.de ■

Faszinierende Baumaschinen-Geschichte

Begeisterndes Sommerevent des VDBUM-Stützpunktes Bremen in Oyten

Einen spektakulären Ausflug in die Blütezeit der Bautechnik erlebten im August mehr als 50 begeisterte Mitglieder des VDBUM-Stützpunktes Bremen. Sie waren der Einladung ihrer ehrenamtlichen Stützpunktleiter Roland Caillé, Jonny Gribbe und – neu im Team – Jan Jagels, zu einem ganz besonderen Sommerevent gefolgt.

Auf einem Baufeld in Oyten erwachten legendäre Baumaschinen aus den Jahren 1960 bis 1963 zu neuem Leben – und das keineswegs nur als Stillleben, sondern hautnah im Liveeinsatz und sogar zum Selberfahren. Die jährliche Veranstaltung wurde ins Leben gerufen von Claus Lutze, der hunderte Fahrzeuge des Bauunternehmens August Reiners aus Bremen originalgetreu nachgebaut und gemeinsam mit Gleichgesinnten ebensolchen Spaß an realen historischen Baumaschinen hat.

Ob wendige Radlader, kraftvolle Planier- raupen, präzise Grader oder nostalgische Lkw samt Tieflader: Jedes einzelne Exponat erstrahlte stolz in der historischen



Baugeschichte hautnah erleben: Jonny Gribbe vom VDBUM-Stützpunkt Bremen am Steuer eines historischen Graders. (Fotos: VDBUM)

Originalfarbe „lichtblau“ der Bauunternehmung Reiners. Zeitgetreue Details wie das klassische Toilettenhäuschen, ein uriger

Bauwagen und der legendäre Explosionsstamper machten die Zeitreise perfekt. Mit wie viel Akribie, Leidenschaft und handwerklicher Präzision der Urzustand dieser Technikgiganten wiederhergestellt wurde, nötigte allen Anwesenden tiefsten Respekt ab. Die strahlenden Gesichter der Teilnehmer*innen sowie die zahllosen Schnappschüsse und Videoaufnahmen sind der beste Beweis für diese absolut beeindruckende Kulisse.

Im Namen aller Teilnehmenden richtete Roland Caillé einen großen, herzlich empfundenen Dank an Claus Lutze und seine engagierten Oldtimerfreunde. Nach den packenden Runden auf dem Bau Feld klang der fantastische Tag bei leckerem Grillgut und kühlen Getränken stimmungsvoll aus. Bis in den Abend hinein wurde fachgesimpelt, in Erinnerungen geschwelgt und den Schraubern des Clubs größte Anerkennung gezollt.

Info: www.vdbum.de ■

1.000 Mal Energie und Ressourcen im Blick

Eine aus Stahlverschnitt gefertigte „KEFF1000“ begrüßt künftig Besucher der Echle Hartstahl GmbH in Wolfach. Das eigens gefertigte Objekt erinnert daran, dass die Kompetenzstelle Ressourceneffizienz Südlicher Oberrhein (KEFF+) seit 2016 rund 1.000 Effizienz-Checks durchgeführt hat und Unternehmen dabei unterstützt, ihre Energie- und Ressourcennutzung weiterzuentwickeln. Dieses Engagement der Unternehmen würdigte das Land Baden-Württemberg am 16. September im Rahmen einer Feierstunde bei Echle. Das Unternehmen nutzte den Effizienz-Check, um seine Energie- und Ressourcennutzung auf den Prüfstand zu stellen, erläuterte Geschäftsführer Jochen Echle. Gemeinsam mit den Effizienzmoderatoren wurden Potenziale identifiziert und in einem Maßnahmenbericht konkrete Handlungsempfehlungen festgehalten. Einige davon wurden bereits umgesetzt, weitere fließen in die langfristige Entwicklung des Standorts



Meilenstein: Regierungspräsident Carsten Gabbert (3.v.l.) zeichnete Echle Hartstahl-Geschäftsführer Jochen Echle (Mitte) stellvertretend dafür aus, dass seit 2016 1.000 KEFF+ Effizienz-Checks durchgeführt wurden. (Foto: Peter Herrmann)

ein. „Wir spüren immer mehr, dass Energie für das Unternehmen von elementarer Bedeutung ist und eine stete und billige Versorgung in der Zukunft nicht unbedingt immer gegeben ist. Durch unsere Testläufe mit den Elektrobaggern haben wir

Lastspitzen, die uns die Energiekosten noch zusätzlich zur gestiegenen Basislast in die Höhe treiben. Dies gilt es in Zukunft besser zu steuern und Maßnahmen zu treffen, Kosten einzusparen“, so Jochen Echle. Der Effizienz-Check half dem Unternehmen dabei, diese Herausforderungen systematisch zu analysieren und die nächsten Entwicklungsschritte zu priorisieren. Stellvertretend für alle Unternehmen, die seit 2016 einen Effizienz-Check durchgeführt haben, nahm Jochen Echle die Urkunde des Landes Baden-Württemberg aus den Händen von Regierungspräsident Carsten Gabbert entgegen. „Die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, wie wichtig niedrigschwellige Unterstützungsangebote für Unternehmen sind. Die Transformation unserer Wirtschaft bleibt eine gemeinsame Aufgabe von Unternehmen, regionalen Partnern und dem Land Baden-Württemberg“, erklärte Gabbert.

Info: www.keffplus-bw.de ■

Schiene hat Zukunft

Mit 180 Weltpremieren, 3.190 Ausstellern aus 59 Ländern und 175.591 Fachbesuchern aus 128 Ländern hat die 15. InnoTrans vom 22. bis 25. September ihre Rolle als zentrale Innovationsplattform der internationalen Mobilitätsbranche unterstrichen.

Die fünf Messesegmente der Leitmesse für Verkehrstechnik sind Railway Technology, Railway Infrastructure, Public Transport, Interiors und Tunnel Construction. Thematische Schwerpunkte der diesjährigen Ausgabe, die in allen 42 Hallen des Berliner Messegeländes sowie dem Außengelände stattgefunden hat, waren Künstliche Intelligenz, Autonomie im ÖPNV und Robotik. Bei den 113 Fahrzeugen auf dem Frei- und Gleisgelände dominierten alternative Antriebstechnologien. Hersteller zeigten Hybrid-Lokomotiven mit Brennstoffzelle, Akku-Triebzüge und die weltweit erste Schmalspurbahn mit Wasserstoffantrieb. Seit 1967 entwickelt



Premiere: Liebherr zeigte auf der InnoTrans den Zweibeinbagger RE 22 M Litronic. (Foto: Liebherr)

Liebherr Zweibeinbagger. Mit dem RE 22 M Litronic präsentierte man erstmals ein Modell mit einem Einsatzgewicht von 22 bis 25,7 t. Die Maschine ist mit dem bewährten Motor des Zweibeinbaggers A 922 Rail ausgestattet und überzeugt mit einer Motorleistung von 120 kW. Übernommen wurde auch das einzigartige

Hydrauliksystem. Zeppelin war mit dem Cat Zweibeinbagger M323 in Verbindung mit einem vollhydraulischen Schnellwechsler und mit einem Doppelstopfaggregat vertreten. Vorgestellt wurden unterschiedliche Antriebskonzepte: der klassische Antrieb mit geführten Schienenachsen und Reifenantrieb, der Kombiantrieb und der klassische hydrostatische Schienenantrieb.

Der VDBUM, der dem Thema Schiene, insbesondere Schieneninfrastruktur, Gleisbau- und Instandhaltungstechnik, verstärkt Raum gibt – sei es gerade als Thema eines Podcasts auf der NordBau oder als Schwerpunkt des kommenden Großseminars – war auf der InnoTrans im Rahmen von Netzwerk-Aktivitäten präsent, vor Ort waren Geschäftsführer Dieter Schnittjer, René Esselmann, Leiter Entwicklung Mitgliedernetzwerk, und VDBUM INFO-Chefredakteur Wolfgang Lübberding.

Die 16. InnoTrans findet vom 19. bis 22. September 2028 auf dem Berliner Messegelände statt.

Info: www.innotrans.de ■

Swecon berät ganzheitlich

Die Elektrifizierung von Baumaschinen entwickelt sich zunehmend von einer technologischen Option zu einem relevanten Baustein für emissionsärmere Baustellenkonzepte. „Die Unternehmen suchen in Bezug auf Elektromaschinen nach Lösungen, die Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Praxistauglichkeit miteinander verbinden. Hier können wir helfen“, sagt Tobias Speiser Produktmanager für den Bereich Elektromaschinen bei der Swecon Baumaschinen GmbH. „Unser Ziel ist es, Unternehmen genau dort abzuholen, wo sie aktuell auf ihrer individuellen Reise in Richtung emissionsärmerer und zukunftsfähiger Baustellen und Einsatzorte stehen. Wir stehen beratend zu allen Themen rund um Elektromobilität zur Verfügung, seien es Fragen zur Maschine, der Batterietechnik, Anwendung der Maschinen, Ladeinfrastruktur oder staatliche Förderung“, so Speiser weiter. Als Anbieter der elektrischen Maschinenpalette von Volvo CE begleitet das Unternehmen seine Kunden



Experten für Elektromobilität: Swecon begleitet Bauunternehmen ganzheitlich auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit. (Foto: Swecon)

mit passenden Maschinen und einem ganzheitlichen Beratungsansatz. Über den eigenen Mietpark sind Swecon Elektromaschinen von klein bis groß erhältlich. Kunden können diese neue Technologie damit unverbindlich in unterschiedlichen Einsätzen testen und kennenlernen. Dank der großen Flotte an Demo-Maschinen können Unternehmen die E-Maschinen vor

dem Kauf unter eigenen Live-Bedingungen testen. „Die Vorführungen bei unseren Kunden vor Ort werden von uns als Produktexperten begleitet. Wir planen die Demos gemeinsam mit unseren Kunden, identifizieren geeignete Einsatzorte und Zeiträume und stehen von Tag eins der Vorführung mit Rat und Tat zur Seite“, berichtet Speiser. Im Mittelpunkt steht dabei eine individuelle Beratung entlang der jeweiligen Kundenanforderungen. Die Produktexperten stehen für Fragen rund um die konkrete Einbindung elektrischer Maschinen in bestehende Baustellen- und Betriebsabläufe zur Verfügung. So lassen sich Leistungsfähigkeit, Ladebedarfe, Arbeitsabläufe und Wirtschaftlichkeit direkt in der Praxis bewerten. Diese Erfahrung schafft Sicherheit bei Investitionsentscheidungen und hilft Unternehmen dabei, den Umstieg auf elektrische Maschinen fundiert, planbar und bedarfsgerecht zu gestalten.

Info: www.swecon.de ■

Marktstart für Nightshift

Mit Nightshift hat Granit Parts eine neue Eigenmarke für leistungsstarke LED-Beleuchtung auf den Markt gebracht. Das neue Sortiment wurde speziell für anspruchsvolle Einsätze in Landmaschinen, Baumaschinen und Nutzfahrzeugen entwickelt. Eine optimale Ausleuchtung ist insbesondere bei Arbeiten in der Dämmerung und bei Nacht ein wesentlicher Faktor für Sicherheit, Präzision und Produktivität. Nightshift setzt deshalb auf hochwertige Komponenten und eine robuste Auslegung für den anspruchsvollen Dauereinsatz. Den Kern der neuen Marke bilden maximale Sicht, Premium-Qualität, störungsfreier Betrieb und modernes Design. Herzstück der Scheinwerfer sind leistungsstarke Premium-LED-Chips. Sie sorgen für eine optimale Lichtausbeute bei gleichzeitig hoher Effizienz. Je nach Baureihe sind zusätzliche Funktionen verfügbar, etwa Lösungen zum Schutz vor Überhitzung, integrierte Positionslichter sowie Lichtkonzepte, die störende Blendwirkungen für Personen im Maschinenumfeld reduzieren. Ein häufiges Problem beim Nachrüsten von LED-Scheinwerfern sind mögliche Störungen des Bordnetzes, des Radioempfangs oder der Fahrzeugelektronik. Die



Es werde Licht: Nightshift ist eine neue Granit Parts-Eigenmarke für leistungsstarke LED-Beleuchtung. (Foto: Fricke)

Nightshift-Produkte setzen hier hohe Maßstäbe: Sämtliche Scheinwerfer übertreffen die gesetzlichen Anforderungen der ECE R10 deutlich und erfüllen mindestens den Standard CISPR 25 Class 3. Dadurch werden elektromagnetische Wechselwirkungen mit empfindlicher Fahrzeugelektronik, GPS-Terminals, Telemetriesystemen oder Funkgeräten zuverlässig vermieden. Die LED-Arbeitscheinwerfer erreichen je nach Ausführung Lichtleistungen von 3.000 bis über 14.000 Lumen und sind für vielfältige Anwendungen an Land- und Baumaschinen sowie Nutzfahrzeugen konzipiert. Das Sortiment soll künftig konsequent ausgebaut werden. Erhältlich sind die ersten Baureihen über den Granit-Webshop.

Info: www.granit-parts.com ■

ECKERNKAMP

Wir kümmern uns um Ihr Dieseleinspritzsystem!

Bosch / Delphi Diesel Service

Diagnose, Prüfung, und Instandsetzung nach Herstellervorgaben

hochmodernes Prüfequipment

umfangreiches Tauschprogramm

Verkauf von Ersatzteilen



Westring 7-9 | 33818 Leopoldshöhe/Bielefeld
05202 98336 | info@motoren-eckernkamp.de
www.motoren-eckernkamp.de



Praxisnähe auf höchstem Niveau

Bohrtechniktage und Deutsche Brunnenbauertage in Zwischenahn

Am 16. und 17. September haben im BAU ABC in Bad Zwischenahn die Bohrtechniktage 2026 gemeinsam mit den 76. Deutschen Brunnenbauertagen stattgefunden. Mit 120 Ausstellern und etwa 1.400 Besuchenden haben sie ihre Position als bedeutendste Fachveranstaltung für Brunnenbau, Spezialtiefbau, Geotechnik und Bohrtechnik in Deutschland eindrucksvoll bestätigt.

Die Themen des Tagungsprogramms spiegeln die zunehmenden Anforderungen an die Branche wider. Energiewende, Ressourcenmanagement, Digitalisierung und steigende Qualitätsanforderungen prägen die aktuellen Entwicklungen ebenso wie neue gesetzliche Rahmenbedingungen und komplexe Bauvorhaben. Ein besonderes Merkmal der Bohrtechniktage 2026 war die erstmalige Verknüpfung von Fachvortrag und Live-Demonstration. Während die Referierenden ihre Vorträge auf der Bühne präsentierten, wurden zeitgleich Maschinen, Werkzeuge und Verfahren in der Multifunktionshalle praktisch vorgeführt. Für die Fachbesucher entstand dadurch ein unmittelbarer Bezug zwischen

theoretischen Grundlagen, Planung und praktischer Ausführung. Mehrere hundert Interessierte verfolgten die Vorträge „Praxis-Demonstration einer Aufschlussbohrung im Lockergestein mit innovativem Doppelkernrohrsystem“ der Stumatec AG, Schweiz, sowie „Drucksondierung mit Kameratechnik und Kernentnahme im Sonic-Bohrverfahren“ von Royal Eijkamp, Niederlande.

Mehrfach wurde die zentrale Rolle der Qualifizierung von Fachkräften hervorgehoben. „Wir brauchen vor allem Fachwissen, Verantwortungsbewusstsein und den Austausch innerhalb unserer Branche. Genau diesen Austausch ermöglichen die Bohrtechniktage“, erklärte Werner



Interessantes Format: Bei den Bohrtechniktage 2026 wurden erstmals Fachvortrag und Live-Demonstration miteinander verknüpft, was beim Publikum sehr gut ankam. (Foto BAU ABC)

Engelmann, Vorsitzender der Bundesfachgruppe für Brunnenbau, Spezialtiefbau und Geotechnik im Zentralverband Deutsches Baugewerbe. Die Auszubildenden des Brunnen- und Spezialtiefbaus sowie weiterer Bauberufe waren aktiv in die Veranstaltung eingebunden. Insbesondere der internationale Charakter der Fachausstellung sorgte für großes Interesse.

Info: www.bauabc.de ■

Innovationen live erleben

Dynapac Discovery Days bieten Austausch und innovative Technologien

An den ersten Dynapac Discovery Days haben Kunden und Partner aus mehr als 20 Ländern sowie Mitarbeitende von Dynapac Kundencentern im niedersächsischen Wüstring teilgenommen. Bei der Eröffnung hob Dynapac-Präsident Nikhil Sapre gemeinsam mit weiteren Führungspersonlichkeiten des Unternehmens die Bedeutung des direkten Austauschs mit Kunden und Partnern hervor.

Ein besonderer Schwerpunkt lag auf drei zentralen Zukunftsthemen der Verdichtung und des Straßenbaus: elektrischen Antrieben, Niedrigtemperaturasphalt und autonomem Fahren. Prof. Dr. Christian Schulze von der Uni Siegen gab tiefere Einblicke in die Herstellung und die Verarbeitung von Niedrigtemperaturasphalt, der schwedische Kollege Andreas Persson erläuterte die Verdichtungstechnologie Seismic Asphalt und Marketing-Director Sönke Demuth sprach über autonomen Einbau und der Vernetzung aller Maschinen auf der Baustelle. Gezeigt wurden das neue Light-Equipment-Line-up von Dynapac, der DW70D Walkbehind Roller, der DT7

Rammer/Stampfer und der S100 Spreader. Im Outdoor-Demobereich konnten die Besucher die Maschinen unter realen Bedingungen erleben und auch selbst steuern. Im Fokus stand der weitgehend autonom einbauende Fertiger SD25 80C.

An den drei Veranstaltungstagen wurde deutlich, dass nachhaltiger Straßenbau nicht allein den Einsatz elektrischer Antriebe bedeutet, sondern das Zusammenspiel verschiedener Technologien und eine möglichst effiziente Gestaltung der gesamten Baustelle. Ein Beispiel dafür ist Nexus, eine Lösung für die Baustellendokumentation und das Baustellenmanagement. Auch moderne Nivelliersysteme



Viel Input: Interessierte Kunden konnten auf der Demo Area der Dynapac Discovery Days neue Technik live erleben. (Foto: Dynapac)

von Leica spielten eine wichtige Rolle. Ein weitgehend autonom einbauender Fertiger der neuesten XD-Generation wurde mit Unterstützung von Leica Geosystems Sensoren präzise gesteuert. Bei einer Tour durch die Dynapac-Fabrik in Wardenburg erhielten die Gäste zudem direkte Einblicke in die Produktion. Ein besonderes Zeichen für den Erfolg der Veranstaltung war die unmittelbare Resonanz der Besucher, einige Maschinen wurden direkt vor Ort verkauft.

Info: www.dynapac.com/de ■

Material - Maschine - Management

8. Industrieseminar Beton-3D-Druck an der TU Dresden

Die Technische Universität Dresden lädt am 26. November 2026 zum 8. Industrieseminar Beton-3D-Druck ein. Die Präsenzveranstaltung bringt Fachleute aus Industrie, Wissenschaft und Politik zusammen.

Die steigende Zahl realisierter Bauprojekte zeigt das große Potenzial des Beton-3D-Drucks. Für die weitere Etablierung der Technologie sind nachhaltige und normgerechte Baustoffe, automatisierte Prozesse sowie wirtschaftliche und qualitätsgesicherte Bauweisen entscheidend. Das Seminar greift diese Themen unter dem Leitmotiv Material – Maschine – Management auf und verbindet aktuelle Forschungsergebnisse mit Erfahrungen aus der Baupraxis.



Großes Potenzial: Der Beton-3D-Druck nimmt Fahrt auf. (Foto: TU Dresden, Institut für Baustoffe)

Die Vorträge behandeln unter anderem den Beton-3D-Druck mit textiler Bewehrung, zementfreie Druckbetone, die Bemessung und Prüfung gedruckter Bauteile sowie Anwendungen im großmaßstäblichen Bauen. Weitere Beiträge widmen sich Druckkopf- und Reinigungstechnik,

Prozesssimulation, erdbasierten Druckmaterialien, Oberflächenqualität, Architektur und Industriebau sowie filigranen vorgespannten Fassadenplatten. Referentinnen und Referenten aus dem In- und Ausland geben Einblick in aktuelle Projekte und diskutieren Voraussetzungen für den Praxistransfer.

Eine Podiumsdiskussion und Laborvorführungen im Baustofflabor der TU Dresden bieten Gelegenheit zum fachlichen Austausch. Der Veranstaltungstag endet mit einem gemeinsamen Ausklang am Grill. Die Veranstaltung ist durch die Ingenieurkammer Sachsen mit vier Unterrichtseinheiten zu je 45 Minuten als Fortbildung anerkannt. Die Anmeldung erfolgt unter www.conftool.net/industrieseminar-2026.

Info: tu-dresden.de/industrieseminar-beton-3d-druck ■

Der Geprüfte Baumaschinenmeister als Schlüsselfigur

Die Baustelle von heute ist geprägt durch den Einsatz hoch technisierter Maschinen und Geräte. Die verantwortliche Einsatzplanung und der Betrieb sowie die Wartung und Reparatur stellen eine anspruchsvolle Herausforderung für das Personal dar. Die erforderlichen Kompetenzen sind dennoch in einer Qualifikationsstufe vereint:

Dreiteiliger Lehrgang

Der entsprechende Lehrgang in drei Teilen schließt mit Prüfungen vor der Handwerkskammer Dortmund ab und ist bundesweit anerkannt. Die geschäftsführende Stelle der Handwerkskammer Dortmund für diese Prüfung ist die GFW-BAU.

Getreu der Devise „Mensch – Qualifizierung – Qualität“ haben sich für die Durchführung zwei erfahrene Dienstleister für die Bauwirtschaft im Rahmen einer Kooperation zusammengetan: die GFW-BAU (Gesellschaft zur Förderung des Westfälischen Baugewerbes mbH) und das BFW



(Berufsförderungswerk der Bauindustrie NRW gGmbH).

Die Kooperationsveranstaltung bündelt die Kräfte beider Partner, um eine entsprechende Qualifizierung in zentraler Lage in Deutschland sicherzustellen. Als Durchführungsorte wurden Holzwickede und Oberhausen ausgewählt. Die Gesamtorganisation der Veranstaltungen liegt bei der GFW-BAU.

Schulungszentrum BAUFORUM NRW
GFW-BAU Gesellschaft zur Förderung des Westfälischen Baugewerbes mbH
Tel.: 02301 / 98 74 96-0

Info: www.gfw-bau.de ■

 Instagrid

**POWER FÜR ALLES.
WANN UND WO
DU WILLST.**

Instagrid ONE – die tragbare Stromversorgung für deine Werkzeuge.
Mit einer Spitzenleistung von 18 kW.

Mehr erfahren unter:
instagrid.co



Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger



Neues Präsidium: buildingSMART Deutschland hat sich personell neu aufgestellt.
Foto: Konstantin Gastmann/buildingSMART Deutschland



Jamie Bailey wurde zum New Business Development Manager für Elektrifizierung bei Briggs & Stratton ernannt.
Foto: Briggs & Stratton



Jon Lind wird zum 1. November neuer CEO von Terratech und Steelwrist.
Foto: Steelwrist

buildingSMART wählt neues Präsidium

Die Mitgliederversammlung von buildingSMART Deutschland e. V. hat am 12. Mai 2026 in Berlin ein neues Präsidium gewählt. In sieben Kategorien bestimmten die Mitglieder die Personen, die den Verband in den kommenden Jahren an verantwortlicher Stelle vertreten werden. Mit der Wahl setzt buildingSMART Deutschland die personelle Grundlage für die weitere Arbeit an der digitalen Transformation der Bau- und Immobilienbranche. Das neue Präsidium setzt sich folgendermaßen zusammen: Planung: Mariel Gutierrez (marielgutierrez | architektur | BIM management) und Lukas Oelmüller (BIM Allianz e. V.), Bau: Bernhard Heilmeier (Klebl Baulogistik GmbH) und Heinrich Lünenschloß (Köster GmbH), Zulieferer: Dr. Nils Krönert (Hilti AG) und Ulrich Zeppenfeldt (Viega GmbH), Bauherren und Betreiber: Andreas Haferkorn (Bau- und Liegenschaftsbetrieb Nordrhein-Westfalen) und Dr. Christian Schlosser (Bundesministerium für Verkehr), Software: Uwe Hüttner (IB&T Software GmbH) und Holger Kreienbrink (Graphisoft Deutschland GmbH), Aus- und Weiterbildung/Forschung: Prof. Yvonne Brandenburger (FH Erfurt) und Prof. Dr. Silvia de Lima Vasconcelos (HTW Berlin), Sonstige Dienstleister: André Pilling (DEUBIM GmbH) und Kai Christian Weist (Building Information Management GLW GmbH). Mit der Besetzung über sieben Kategorien hinweg bildet das Präsidium die gesamte Wertschöpfungskette der Branche ab. Die breite Aufstellung ist Ausdruck des Selbstverständnisses von buildingSMART Deutschland, offene Standards und herstellernerneutrale

Zusammenarbeit gemeinsam mit allen relevanten Akteuren voranzutreiben. Seit 30 Jahren ist buildingSMART Deutschland das Kompetenznetzwerk für die Digitalisierung der Bau- und Immobilienwirtschaft und für Open-BIM. 2025 zählte der Verband 798 ordentliche Mitglieder; in 27 Arbeitsgruppen engagierten sich 568 Expertinnen und Experten.

Info: www.buildingsmart.de

Jamie Bailey verantwortet Elektrifizierung bei Briggs & Stratton

Briggs & Stratton, einer der weltweit führenden Anbieter von Energie- und Antriebslösungen, hat Jamie Bailey zum New Business Development Manager für Elektrifizierung ernannt. In dieser neu geschaffenen Position verantwortet er die Elektrifizierungsstrategie des Unternehmens in der Region EMEA (Europa, Naher Osten und Afrika). Bailey hat die Position nach fünf erfolgreichen Jahren bei Briggs & Stratton angetreten. Seine Laufbahn begann er als Servicetechniker im britischen Markt, bevor er zum Regional Technical Service Leader für Zentraleuropa aufstieg. Später übernahm er zusätzlich Verantwortung für Südeuropa, den Nahen Osten, Afrika und Indien. Zu seinen Aufgaben zählen die Identifikation neuer Geschäftsmöglichkeiten, der Ausbau von Kundenbeziehungen sowie die Unterstützung des Portfoliowachstums, während das Unternehmen den Ausbau elektrifizierter Antriebs- und Energie-lösungen weiter vorantreibt. „Jamie bringt eine hervorragende Kombination aus technischer Expertise, kaufmännischem

Gespür und starken Kundenbeziehungen mit. Er kennt unsere Produkte und Märkte außerordentlich gut – das macht ihn zu einer Schlüsselfigur für unser Wachstum in der EMEA-Region“, kommentiert Philipp Deubel, Senior Director of Sales bei Briggs & Stratton EMEA. „Elektrifizierung ist ein dynamisches und zentrales Zukunftsthema für unsere Branche. Ich freue mich darauf, eng mit Kunden, Partnern und Teams in der gesamten EMEA-Region zusammenzuarbeiten“, so Bailey.

Info: www.BriggsAndStratton.com

Jon Lind leitet Terratech und Steelwrist

Jon Lind übernimmt zum 1. November 2026 die Position des CEO der Terratech-Gruppe und von Steelwrist. Er folgt auf Stefan Stockhaus, der nach mehr als 20 Jahren als CEO von Steelwrist aus seiner bisherigen Funktion ausscheidet und künftig als Industriebereiter für die schwedische Investmentgesellschaft Solix tätig sein wird. Solix hatte Terratech 2019 übernommen und damit auch das Tochterunternehmen Steelwrist. Nach einem Rekrutierungsprozess hat Solix Jon Lind zum neuen CEO sowohl von Terratech als auch von Steelwrist ernannt. Im Vorfeld seines Amtsantritts wurde bereits eine Übergabephase eingeleitet. Stefan Stockhaus wird Jon Lind während einer sechsmonatigen Übergangszeit unterstützen, um Kontinuität und eine reibungslose Übergabe sicherzustellen. In seiner neuen Rolle als Industriebereiter für Solix wird er seine Erfahrung beim Aufbau und bei der Entwicklung international tätiger Industrieunternehmen einbringen.

Info: www.steelwrist.com ■

Impressum

Die VDBUM INFO ist das offizielle Organ des Verbandes der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V. 54. Jahrgang / ISSN-Nr. 0940-3035

Herausgeber:

Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V., Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr
Tel.: 0421 - 87 16 80, Fax: 0421 - 87 16 888
www.vdbum.de, e-Mail: zentrale@vdbum.de

Chefredaktion:

Wolfgang Lübberding (verantwortlich),
Tel.: 0421 - 87 16 80
e-Mail: wolfgang.luebberding@vdbum.de



Redakteur:

David Spoo, Tel. 05101-8 53 61 96
e-Mail: david.spoo@vdbum.de



Verlag und Druck:

Kreativ Konzept, Verlag Engel
Hauptstraße 52b, 28816 Stuhr
Tel. 0421 - 87 85 85 91
e-Mail: verlag@vdbum-info.de
www.vdbum-info.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 45

Verlagsleitung, Anzeigen und Vertrieb:

Nicolas Engel
Tel.: 0421 - 87 85 85 91
e-Mail: verlag@vdbum-info.de

Erscheinungstermine 2026:

02. Februar, 15. April, 10. Juni,
24. August, 15. Oktober, 15. Dezember
(Für den Fall höherer Gewalt besteht keinerlei Haftung.)

Auflage:

Die VDBUM INFO erscheint jeweils in einer Auflage von 19.250 Exemplaren.

Abonnement:

Ein Abonnement kann unter www.vdbum-info.de abgeschlossen werden. Die Kündigung kann nur zum Jahresende erfolgen. Sie bedarf der Schriftform und muss dem Herausgeber bis spätestens zwei Monate vor Jahresende zugehen, sonst verlängert sich das Abonnement um ein Jahr.

Veröffentlichungen:

Veröffentlichungen, die nicht ausdrücklich als Stellungnahme des Herausgebers gekennzeichnet sind, stellen die persönliche Meinung des Verfassers dar. Für mit Namen gekennzeichnete Beiträge übernimmt der Einsender die Verantwortung. Für unverlangt eingereichte Manuskripte und Illustrationen wird keine Haftung übernommen. Die Redaktion behält sich das Recht auf Kürzungen und Streichungen vor. Das Veröffentlichungs- und Verbreitungsrecht von zum Abdruck angenommenen Beiträgen und Illustrationen geht im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen auf den Verlag über. Alle in der Zeitschrift erscheinenden Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ist mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ohne Einwilligung von Verlag und Herausgeber strafbar.

Hinweis:

Der Versand der VDBUM INFO erfolgt über eine Adresskartei, die mit einer automatisierten Datenverarbeitung geführt wird.

Messen + Veranstaltungen

Messe / Veranstaltung	Ort	Information unter	Termin
PSW	Kassel	www.partserviceworld.com	06.11.-08.11.2026
55. VDBUM Großseminar	Willingen	www.vdbum.de	16.02.-19.02.2027

Veranstaltungen des VDBUM

Thema/Veranstaltung	Veranstaltungsort/Stützpunkt	Termin
Branchentreff Abbruch & Recycling	Voerde	27.-28.10.2026
Barbara Hagedorn im Gespräch	VDBUM Digitalforum	27.10.2026
Bautechnik trifft Landtechnik, Kiesel	Dresden	27.10.2026
Gefahrguttransport, Referent: Klaus Kersting	VDBUM Digitalforum	03.11.2026
Branchentreff Hydraulik	Kassel (PSW)	05.-06.11.2026
Branchentreff Schwerlastverkehr	Zeven	10.-11.11.2026
Branchentreff Saugbagger	Germersheim	17.-18.11.2026
Arbeiten unter Spannung; Referent: Dr. Rudolf Saller	VDBUM Digitalforum	20.11.2026
Branchentreff TDK	Ehingen	24.-25.11.2026



Alle anstehenden Termine in der Übersicht:
<https://vdbum.de/alle-termine>



INFO

Ausgabe 6-26

erscheint am
15.12.2026

Im nächsten Heft:

Straßen- und Tiefbau

Service, Wartung
und Werkzeuge

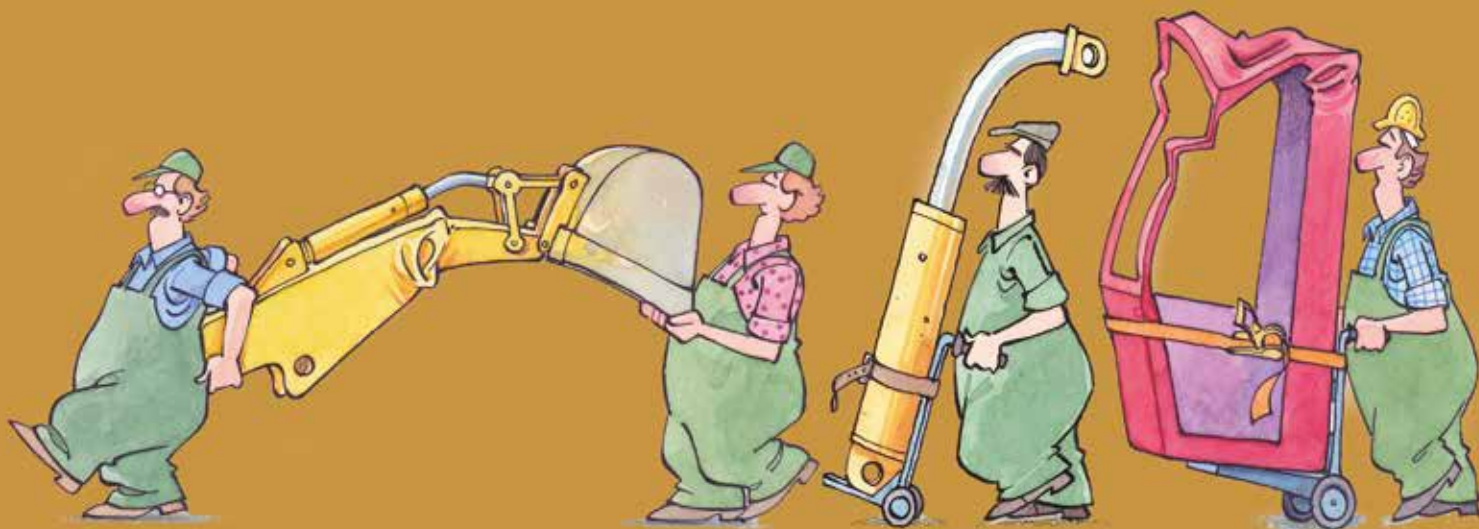
55. VDBUM Großseminar



55. VDBUM SEMINAR
WILLINGEN 16.-19.2.2027
Infrastruktur – Wege in die Zukunft

Köhler

ISO
9001



Rahmen- und Ausleger-Reparatur Kabinen Reparatur (ROPS, FOPS) Zylinder Reparatur

www.k-kran.de

Köhler Kran-Service GmbH
Dieselstrasse 9
64646 Heppenheim

Tel.
Fax
E-mail

06252 9977 0
06252 9977 55
info@k-kran.de