

INFO

1-2022
Januar / Februar
50. Jahrgang

FORUM FÜR BAUFACHLEUTE

Optimierte Bauzeit Kraneinsatz beim Neubau der Talbrücke Eisern



>> Seite 11

Durchgängiger Workflow Bau- und Vermessungssoftware für kompatible Konnektivität



>> Seite 14

Baustellenlogistik Gute Planung ist die halbe Miete



>> Seite 32

















"Zur Prüfung Befähigte Person" im praxisnahen Online-Format.

Bleiben Sie auf dem Stand der Technik – mit der VDBUM Akademie up-to-date!

VDBUM-Qualitätsanspruch

- Schulungsorganisation gemäß ISO 9001-2015
- Live-Schulungen Interaktive Gesprächsführungen
- Referenten aus der Praxis
- Theorie mit Werkstattbezug

- Werkstattanwendungen live
- Praktische Nutzung von Digitaldokumentationen
- Austausch mit anderen Teilnehmern*innen
- Keine Fahrt- und Übernachtungskosten
- Hohe Flexibilität der Unternehmensabläufe
- Höhere Anzahl von Schulungen bei weniger Zeitinvestitionen
- Geringe Mehrbelastungen für Mitarbeiter*innen
- Zugangstechnik wird ggfs. vom VDBUM gestellt
- Internet-Empfehlung: ab W-LAN 50.000 Mbps

Jetzt buchen unter:

vdbum.de/akademie/onlinebuchung

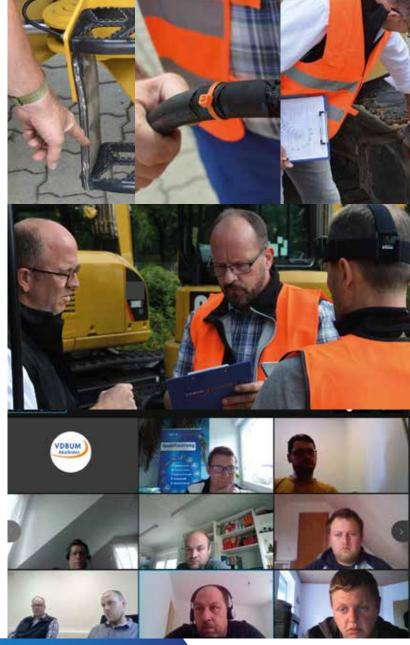














Digitalisierung und Nachhaltigkeit brauchen Zeit und Verständnis



Wie oft saßen wir schon in Besprechungen und haben aneinander vorbeigeredet, obwohl wir das Gleiche meinten? Nach meinen Beobachtungen passiert uns dies bei den beiden Megatrends Digitalisierung und Nachhaltigkeit noch häufiger. Nur woran liegt es? Ich würde behaupten, es fehlt uns meist an einem gemeinsamen Verständnis. Gerade dadurch, dass unsere Welt immer schnelllebiger wird und wir mit immer mehr Informationen und Daten konfrontiert werden, nehmen wir uns hierfür weniger Zeit. Hauptsache fertig werden, ein neues Projekt einführen und dies idealerweise irgendwie digital und nachhaltig. Doch wer ist eigentlich die Zielgruppe? Was wollen wir erreichen und mit welchem Zweck? Wer muss schließlich damit arbeiten? Können und wollen dies die Personen, die diese Veränderung tatsächlich durchleben? Macht diese Veränderung schon jetzt Sinn oder vielleicht erst zu einem späteren Zeitpunkt? Nur wenn ALLE Beteiligten bei diesen Veränderungsprojekten, insbesondere bei der Digitalisierung und Nachhaltigkeit, den Mehrwert erkennen, werden wir die Projekte erfolgreich umsetzen. Eine Studie einer Unternehmensberatung hat übrigens ergeben, dass die eigenen IT-Abteilungen in der Regel um den Faktor 3-4 hinsichtlich des

Die Zukunft kann man am besten voraussagen, wenn man sie selbst gestaltet.

Alan Kay

maximal möglichen Arbeitsaufwands überlastet sind. Selbst wenn die zuvor genannten Fragen beantwortet sind, müssen immer noch klare Prioritäten festgelegt werden. Ansonsten starten wir alles gleichzeitig und kein Projekt kommt ans Ziel.

Hier sehe ich auch unseren VDBUM in der Pflicht, diese Themen aktiv zu gestalten und den Mitgliedern Orientierung zu bieten.

Daher, und wegen der behandelten Inhalte und formulierten Ziele, die uns verbinden, freue ich mich sehr, nun als 2. Beiratsmitglied für den Stützpunkt Stuttgart und Vorstandsmitglied für den VDBUM tätig zu sein. Allen Mitgliedern, die mich gewählt, sowie den Vorstandskollegen, die mich als Kandidaten ins Rennen gebracht haben, danke ich sehr für das Vertrauen. Bereits seit 2013 bin ich dem VDBUM verbunden und habe von Beginn an Seminare, Branchentreffs und Forschungsinitiativen als Kern der Verbandsarbeit geschätzt. Dieses vielstufige Miteinander schafft ein stabiles Netzwerk, das mir schon als wissenschaftlicher Mitarbeiter gleichermaßen imponiert wie genutzt hat. Der Vollständigkeit halber hier eine Kurzvorstellung: Als geborener Westmünsterländer habe ich dort eine Ausbildung zum

Bauzeichner absolviert und bereits 2004 Pläne in 3D angefertigt. Nach dem Studium "Bauingenieurwesen" mit Vertiefung Baubetrieb und Bauwirtschaft in Münster von 2008 bis 2013 ergab sich in Wuppertal die Möglichkeit, im Bereich "Energieeffizienz von Baumaschinen" zu promovieren. Das Forschungsziel bestand darin, einen definierten Lastzyklus für Baumaschinen zu entwickeln. Dabei habe ich über 8 Mio. Flottendaten von 12.000 Baumaschinen ausgewertet und diese mit 478 Testdurchläufen im Realbetrieb auf Praxistauglichkeit und Anwendbarkeit für einen Lastzyklus validiert. Der VDBUM hat mich auch in dieser Zeit begleitet und die Forschungsarbeiten auf bestmögliche Weise unterstützt. Wie eingangs erwähnt, geht es schlussendlich darum, für alle in den Prozess involvierten Personen Mehr- und Nutzwert zu generieren. Auch die Verbandsarbeit, egal ob Normierung oder Digitalisierung, ist kein Selbstzweck, sondern muss als nützliches Werkzeug ihre Tauglichkeit in der Praxis erweisen. Auch während meiner Zeit als Niederlassungsleiter bei der MTS Schrode AG bestand im Zuge von Stützpunkttreffen, Schulungen und Messen eine enge Zusammenarbeit mit dem VDBUM. Inzwischen lebe ich in Baden-Württemberg und leite beim Unternehmen Leonhard Weiss das Projekt- und Prozessmanagement im Ressort Technik. Privat freue ich mich gemeinsam mit meiner Frau schon wahnsinnig auf unseren Nachwuchs im April. Ich bin sehr angetan davon, dass unser VDBUM mit einigen seiner wesentlichen Angebote nicht nur das Zusammenkommen der Kernzielgruppe seiner Fachleute anstrebt, sondern auch ganze Familien einbezieht, was angesichts knapper Freizeitressourcen auch ein Megatrend werden sollte. Wir streben dies beispielsweise beim Großseminar 2022 an

Sie sehen, wir sind gemeinsam auf einem guten Weg und richten unabhängig von allen Hürden und Barrieren den Blick nach vorne. Ich bewerte es als zentrale Herausforderung, Aufgabe und Verantwortung des VDBUM, die immer komplexer und vernetzter werdenden Themen einfach aufzubereiten und den Mehrwert für die Praxis und für unsere Mitglieder darzustellen. Gehen wir es gemeinsam an.

Marco Fecke

Mitglied des Vorstandes



Titelfoto:



Volle Power für anspruchsvolle Anbaugeräte: Takeuchi TB 370 V5 mit drei separaten Zusatzkreisen!

INHALTSVERZEICHNIS

| | Sonderseiten | |
|---|--|----|
| | Sommer-Seminar kommt gut an | 05 |
| | Der Kampf um die Krone | |
| | Kompakt, persönlich, praxisnah | 06 |
| | | |
| | Technik | |
| > | Titelthema: Turmdrehkrane | 10 |
| | Saugbagger | 13 |
| > | Titelthema: Digitalisierung & Telematik | |
| | Schwerlastverkehr | |
| | Motoren- & Antriebstechnik | 20 |
| | Kompaktmaschinen im GaLaBau | 25 |
| > | Titelthema: Baustelleneinrichtung | 31 |
| | Finanzierungen & Versicherungen | 34 |
| | Abbruch | 35 |
| | Technik im Einsatz | 37 |
| | | |
| | Wirtschaft | |
| | Daimler Truck an der Börse gestartet | |
| | Mercedes-Benz bringt den Drive-Pilot in Serie | |
| | Ritchie Bros. zieht positive Bilanz | 45 |
| | BBT SE erteilt Zuschlag für Baulos Hochstegen | |
| | Fachtagung Abbruch auf 2023 verschoben | |
| | Manitou will CO ₂ -Emissionen deutlich senken | 47 |
| | HS-Schoch und Weir Esco - seit 30 Jahren Partner | 47 |
| | Wacker Neuson stärkt Vertriebsnetz im Norden | 48 |
| | Hatz richtet Komponentengeschäft neu aus | 48 |
| | Xylem und UNESCO sponsern EauMega 2022 | |
| | Beutlhauser übernimmt Linde-Händler Dietze | 50 |
| | Digando startet in Deutschland | |
| | Nachhaltige Transportlösung von Goldhofer | |
| | Deutz tritt eFuel Alliance bei | 51 |
| | | |
| | Industrie aktuell | |
| | Aktuelle und interessante Informationen über neue | |
| | Produkte und Dienstleistungen führender Ausrüster | |
| | der Bauwirtschaft und ihrer Zulieferbranchen | 52 |
| | Massan & Vananstaltungan | |
| | Messen & Veranstaltungen | |
| | Bauma: Hohe internationale Beteiligung erwartet | |
| | Pflichttermin für die Grüne Branche | 64 |
| | Magazin | |
| | | |
| | Einsteiger - Aufsteiger - Umsteiger | |
| | Messen und Veranstaltungen | |
| | Impressum / Vorschau | 66 |

Sommer-Seminar kommt gut an

Positive Reaktionen auf Juli-Termin des 50. VDBUM Großseminars

Aufgrund der derzeitigen Pandemie-Lage veranstaltet der VDBUM das Großseminar nicht wie üblich in der kalten Jahreszeit, sondern unter dem Motto "Sommerjubiläum statt Winterzauber" vom 19. bis 22. Juli im Kongresszentrum Sauerland Stern Hotel in Willingen.

"Das Feedback, das wir von Teilnehmern und auch Ausstellern bekommen, ist durchweg positiv", berichtet VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnittjer und ergänzt, dass es im Zuge der Neuterminierung bislang kaum zu Stornierungen, sondern vielmehr zu einer verstärkten Nachfrage gekommen ist. Da zum Zeitpunkt des Seminars in einigen Bundesländern bereits Sommerferien sind, hat der Vorstand des VDBUM reagiert und Teilnehmenden die Möglichkeit eröffnet. Partnerin bzw. Partner und Kinder mitzubringen. Zusätzlich zum Großseminar wird ein Rahmenprogramm für Erwachsene und Kinder aller Altersklassen aufgelegt. Am Freitagabend wird anlässlich der 50. Ausgabe des VDBUM-Großseminars eine große Outdoor-Party für alle Anwesenden



Netzwerken erwünscht: Beim 50. VDBUM-Großseminar wird es neben hochinteressanten Vorträgen viel Raum für fachlichen und persönlichen Austausch geben. (Foto: VDBUM)

veranstaltet. Im Mittelpunkt des Jubiläumsseminars stehen 50 Partner-Vorträge in den Seminarräumen Winterberg, Korbach und Brilon, bei denen jeweils ein Hersteller und ein Anwender ein Produkt sowie die damit gesammelten Erfahrungen darstellen.

Mehr als 100 Aussteller werden in der Fachausstellung an das Vortragsprogramm angelehnte Produkte und Dienstleistungen präsentieren. In den Kaffeepausen und bei den drei Gala-Abenden besteht Gelegenheit zum Netzwerken. Am zweiten Gala-Abend stehen die Vergabe der VDBUM-Förderpreise in drei Kategorien und die Sonderverleihung in der Kategorie Start-up auf dem Programm. Seinen Abschluss findet das Großseminar am 22. Juli mit der jährlichen VDBUM-Mitgliederversammlung.

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

Der Kampf um die Krone

20 Nachwuchskräfte messen sich beim Finale des Azubi-Cups in Willingen

Baumaschinen-Simulatoren sind aus der Baugeräteführer-Ausbildung kaum noch wegzudenken. 20 Finalisten wollen bei den Deutschen Meisterschaften im Steuern von Baumaschinen-Simulatoren beweisen, dass niemand Baugruben virtuell so gut ausbaggert, Erdaushub verlädt oder Abbrucharbeiten ausführt, wie sie.

Ziel des vom VDBUM erstmals veranstalteten Wettbewerbs ist, den Einsatz von Simulatoren in der Baugeräteführer-Ausbildung voranzutreiben und damit die Ausbildungsqualität weiter zu verbessern. "Das virtuelle Training mit Hilfe von Simulatoren erlaubt es, die jungen Nachwuchskräfte realitätsnah, aber gefahrlos an die Berufspraxis heranzuführen. So können die Azubis Schritt für Schritt effizientes

Arbeiten sowie den respektvollen Umgang mit großen Maschinen wie Baggern oder Radladern erlernen", erläutert Dirk Siegel, Geschäftsführer der Bildungsakademie der Bauwirtschaft Baden-Württemberg. Im Bildungszentrum Bau Geradstetten hat am 9. Dezember der letzte von vier regionalen Vorausscheiden stattgefunden. Bei der Süddeutschen Meisterschaft im Steuern von Baumaschinensimulatoren haben 17

angehende Baugeräteführer um die letzten fünf Plätze für das Finale am 21. Juli beim VDBUM-Großseminar gerungen und die 20-köpfig Finalrunde komplettiert.

"Diese Top-Ergebnisse zeigen, welche großartige Ausbildungsarbeit die Unternehmen der beteiligten Branchen erbringen", freute sich Thomas Möller, Hauptgeschäftsführer der Bauwirtschaft Baden-Württemberg über die ausgezeichneten Leistungen der Teilnehmer und ergänzte: "Die Baubranche bietet jungen, engagierten Nachwuchskräften anspruchsvolle Tätigkeiten mit Zukunft. Dies macht der Azubi-Cup deutlich."

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

Kompakt, persönlich, praxisnah

Karlsruher Messedoppel kommt mit zahlreichen Neuerungen

Im Mittelpunkt des ersten von zwei VDBUM Info-Branchengesprächen mit dem Team der Messe Karlsruhe - Beate Frères (Bereichsleiterin Eigenmessen), Olivia Hogenmüller (Projektleiterin RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE) und Steffen Wentzel (Technischer Projektleiter RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE) stehen die Fragen, wie es gelingt, stets aktuelle Trends zu präsentieren, welche technischen Herausforderungen bei der Messeplanung zu bewältigen sind und welche Highlights das Messedoppel RecyclingAK-TIV & TiefbauLIVE vom 5. bis 7. Mai 2022 bietet.

VDBUM INFO: Im Messegeschäft ist es wichtig, die aktuellen Trends zu kennen, um dem Fachpublikum Innovationen präsentieren zu können. Haben Sie eine Scouting-Abteilung, die stets auf der Suche nach neuen Entwicklungen ist?

Beate Frères: Scouting als wichtiges Segment der Kundenzentrierung steht bei allen Teammitgliedern an erster Stelle - sei es die Projektleitung, unser Sales- und Kommunikationsbereich oder die Kolleginnen und Kollegen unserer Serviceabteilungen. Alle bringen ihre speziellen Marktkenntnisse mit ein. So arbeitet unser Projektteam nahe am Markt und steht im engen Austausch mit Austellern, Verbänden und weiteren Akteuren, um auf Marktinnovationen und aktuelle Trends schnell reagieren zu können

Messepartner der TiefbauLIVE ist der VDBUM. Die RecyclingAKTIV baut auf einem Fundament namhafter Branchenverbände, wie BDSV, bvse, DA, VDM und VDMA auf. Welche Bedeutung haben diese Partnerschaften, wie gestaltet sich der Austausch mit den Partnern?

Olivia Hogenmüller: Die Partner



Teamwork: Bereichsleiterin Beate Frères, Projektleiterin Olivia Hogenmüller und der technische Projektleiter Steffen Wentzel (v.r.n.l.) besprechen die Standplanung der Doppelmesse RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE. (Fotos: Messe Karlsruhe)

unterstützen uns dank ihres branchenspezifischen Know-how bei der thematischen Entwicklung des Messedoppels und auch im operativen Sinn bereichern sie das Messeprogramm. Jeder Verband entsendet einen Vertreter in den Messebeirat. Bei den zwei bis drei jährlichen Treffen des Gremiums erfahren wir, welche Themen für die einzelnen Verbände wichtig sind. Vom VDMA erhalten wir Impulse der Herstellerseite, BDSV oder byse berichten uns von den Herausforderungen mittelständisch geprägter Entsorgungsfachbetriebe. Durch Kenntnis der Anwender- und Anbieterperspektive können wird passgenaue Angebote auf der Messe zusammenstellen. Mit dem VDBUM pflegen wir eine sehr enge Partnerschaft. Der Verband unterstützt uns nicht nur im Beirat, sondern beim gesamten Rahmenprogramm der TiefbauLIVE, etwa durch die Gestaltung von drei Musterbaustellen.

Es scheint, als ob die Trennung von RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE aufgeboben wird.

Olivia Hogenmüller: In der Vergangenheit haben wir unter dem Motto "zwei

Messen, ein Standort, ein Datum" die zwei Einzelmessen TiefbauLIVE und RecyclingAKTIV kommuniziert. Das hat sich in den letzten drei Jahren gewandet, denn unser Alleinstellungsmerkmal am Markt ist die Themenkombination. Daher stellen wir das Thema Doppelmesse zunehmend in den Mittelpunkt. Unser Motto lautet nun: "kompakt, persönlich, praxisnah".

Die meisten Aussteller dürften ihre Stände verbindlich gebucht haben. Salopp gefragt: Können Sie sich jetzt entspannt zurücklehnen und sich auf den Messe-Eröffnungstag freuen oder beginnt die Arbeit in den drei Monaten vor Messestart erst richtig?

Steffen Wentzel: In dem Moment, in dem wir Standbaugenehmigungen oder Informationen von unseren Herstellern zurückbekommen, geht unsere Arbeit erst richtig los. Wir müssen die Informationen filtern. Wird etwa ein Brecher angemeldet, dann schauen wir uns an, wie groß er ist und was er für einen Auswurf hat. Wenn es sich um ein Exponat in einer Halle handelt, ist das verhältnismäßig einfach. Ich sehe

mir die Eckdaten an, die Maschine wird platziert und bleibt so stehen. Draußen ist das ganz anders. Gemeinsam mit einem Mitarbeiter der Serviceabteilung, einem meiner Technikerkollegen und jemandem aus dem Projektmanagement schaue ich mir an, was der Aussteller gemeldet hat und ob die Maschine tatsächlich auf den Stand passt. Falls nicht, müssen wir das mit ihm klären. Sollte er Material geordert haben, überprüfen wir, ob dies kompatibel mit der Maschine ist. Wir müssen schauen, ob Sicherheitsabstände eingehalten werden und uns dezidiert jedes Detail ansehen, um zu ergründen, ob das so funktioniert, wie es sich der Austeller vorstellt und wir es uns vorstellen. Vier Wochen vor Messestart sind wir mit dem Aufbau beschäftigt. 17 Sattelschlepper werden allein Kabel und Material anfahren. Was in Summe mehr als 100 Lkw-Bewegungen bedeutet, Es ist ein wenig, als würden wir eine Stadt bauen.

Olivia Hogenmüller: Eine Besonderheit der Doppelmesse ist, dass wir jedem Aussteller ermöglichen, im Zuge der Demos an jeder Stelle bis zu einer Tiefe von 1,70 m in das Erdreich einzudringen. Nun haben wir in enger Abstimmung mit dem VDBUM das Thema Spezialtiefbau erstmals installiert und möchten dies für zukünftige Ausgaben des Messedoppels stärker forcieren. Die Symbiose aus Theorie und Praxis durch den parallel zur Messe stattfindenden VDBUM-Branchentreff am Messefreitag mit hochkarätiger Besetzung aus Geschäftsführern und Führungskräften ausführender Spezialtiefbau-Unternehmen, Ingenieurbüros, Maschinen- und Komponentenherstellern sowie auch der Montage-Servicebetrieben und Musterbaustelle Spezialtiefbau bildet die Basis für den weiteren Ausbau des Themenbereichs. Auf der Musterbaustelle sind zwei Drehbohrgeräte, die bis zu 3 m tief bohren, eine Vibrationsramme und eine Spundwandramme im Einsatz. Es macht Spaß, solche Gerätschaften in Aktion zu erleben. Für uns bedeutet es gleicherma-Ben viel organisatorischen Aufwand, denn direkt neben dem Messegelände befindet sich ein Rechenzentrum. Gerade führen Steffen Wentzel und ich Gespräche, um auszuschließen, dass die Erschütterungen durch die Spezialtiefbaumaschinen Auswirkungen auf das Rechenzentrum haben.

Wen genau soll die Musterbaustelle Spezialtiefbau erreichen? Olivia Hogenmüller: Es geht unter anderem darum, unserem Kernbesucher – dem mittelständischen Tiefbauunternehmer – den Impuls zu geben, dass Spezialtiefbau-Arbeiten auch mit Anbaugeräten gelöst werden können, etwa in Kombination mit dem bestehenden Fuhrpark des Unternehmens, und dieser somit auch sein Geschäftsfeld erweitern kann. Unsere Intention mit dieser Musterbaustelle ist auch, unserem jetzigen Zielpublikum einen erweiterten Horizont aufzuzeigen und gleichzeitig neue Besuchergruppen anzusprechen.

Welches sind die wesentlichen Schwerpunktthemen der TiefbauLIVE 2022? In welchen Bereichen dürfen die Besucher sich auf Neuheiten freuen?

Olivia Hogenmüller: Grundsätzlich lässt sich sagen, dass die Aufteilung der Themen bei der RecyclingAKTIV eher nach dem Stoffstrom und bei der TiefbauLIVE nach dem Anwendungsgebiet erfolgt. Bei der TiefbauLIVE setzen wir weiter auf starke Zugpferde wie Kanal- und Rohrleitungsbau. Diesem Bereich widmen wir auch eine eigene Musterbaustelle. Im Bereich der TiefbauLIVE greifen wir das Thema Lösungen im innerstädtischen Kompakt- und GaLaBau auch als Ergebnis der letzten Besucherumfrage auf. Die Besucher hatten sich hier einen größeren Überblick und noch mehr praxisnahe Lösungen gewünscht.

Dabei geht es insbesondere um elektrische und emissionsfreie Baumaschinen?

Olivia Hogenmüller: Genau. Wir haben da zum einen mit dem VDBUM, zum anderen mit dem GaLaBau-Verband Baden-Württemberg eine neue Musterbaustelle an den Start gebracht "Elektromobilität im innerstädtischen Kompakt- und GaLaBau". Das sind sechs verschiedene Baufelder, auf denen Arbeiten wie Erdbewegung und – transport, Verdichtung und auch Wegebau vorgeführt werden. Da zeigen E-mobile Geräte in einer innerstädtischen Kulisse, wie die Anforderungen emissionsfrei erfüllt werden können.

Die Digitalisierung der Branche schreitet voran. Inwieweit steht dieses Thema auf der Agenda der TiefbauLIVE?

Olivia Hogenmüller: Wir haben ein Live-Messekonzept und versuchen immer, den Überschlag zur Praxis herzustellen. So widmen wir dem Thema Digitalisierung auch in den Rundgängen eine gewisse Bedeutung. In den Rundgängen des VDBUM werden beispielsweise Anbieter angesteuert, die digitale Anwendungen praxisnah erklären werden. In Zusammenarbeit mit dem Coreum haben wir für Jungunternehmen, die Softwarelösungen im Bereich BIM und Telematik anbieten, eine Gründer-Garage auf die Beine gestellt. Da haben wir sechs Plätze, die wir den Startups zur Verfügung stellen. Neben einem Basiscamp im Hallenbereich gibt es eine Fläche, auf der sie diese Anwendungen praxisnah vorführen können, etwa automatisierte Baggerlösungen.

Welche weiteren Highlights dürfen die Fachbesucher erwarten?

Olivia Hogenmüller: Neu ist die Anbaugeräte-Arena. Entstanden ist sie, da wir eine große Nachfrage seitens des Anbaugeräte-Anbietermarktes erfahren haben, die Produkte live zu demonstrieren. Am eigenen Stand führt dies erfahrungsgemäß nicht zum gewünschten Erfolg, da die ▶



Trägergeräte im Fokus der Betrachtung stehen bzw. es auch schwer ist, eine konkrete Bauabfolge realitätsnah abzubilden. In der neuen Anbaugeräte-Arena geben wir den Anbauwerkzeugen nun eine eigene Bühne – und das in drei thematischen Vorführungen pro Tag in einer actionreich inszenierten Show. Der Fokus liegt dabei nebst der Robustheit und Leistungsstärke des gezeigten Gerätes auch auf der Vielseitigkeit des Werkzeugträgers beim Einsatz von Abbruch-, Recycling- oder Bodenaufbereitungsarbeiten. Hier soll in praxisnahen Bauprozessen gezeigt werden, wie Fachbetriebe ihre Produktivität ganz einfach steigern können. Der Auftakt für die Anbaugeräte-Arena kann beim "Re-Start" der RecyclingAKTIV & Tiefbau-LIVE nach Corona-bedingter Verschiebung in 2021 in diesem Jahr nicht besser passen. Denn alle sehnen sich nach ein bisschen Action und Show - einfach danach mal etwas zu erleben.

Frau Hogenmüller, Sie hatten die thematisch definierten Rundgänge angesprochen, zu deren Teilnahme die Fachbesucher eingeladen sind. Welchen Mehrwert bietet dieses Konzept?

Olivia Hogenmüller: Mit unseren Beiräten haben wir ein thematisch abgestimmtes Rundgangs-Programm für die Besucher entwickelt. Der Mehrwert liegt in einem komprimierten Einblick in ein spezifisches Thema aus Tiefbau, Abbruch- oder Recycling. Es werden maximal acht bis zehn Aussteller angesteuert und dort gezielt praxisnahe Lösungen für eine Problemstellung aufgezeigt. Die Teilnehmer werden an den Ständen begrüßt und es steht im Gegensatz zum alleinigen Messerundgang definitiv der richtige Ansprechpartner bereit, der punktgenau Antworten geben kann. Wir haben spannende Themen dabei, eines ist die Mantelverordnung, die



Vor Ort: Olivia Hogenmüller und Steffen Wentzel überprüfen, ob die Maschinen-Platzierung wie von den Ausstellern gewünscht erfolgen kann und dabei eventuell erforderliche Sicherheitsabstände eingehalten werden.

viele Unternehmen beschäftigt. Auf diesem Rundgang werden dann etwa Lösungen für gütegesicherte Sekundärbaustoffe aufgezeigt. Der VDBUM ist mit zwei Rundgängen vertreten zu den Themen Bauprozesse und Baustellenlogistik. Rundgänge gab es bereits bei der letzten Messeausgabe, aber wir haben sie erweitert und vom Ablauf her verbessert.

Wird es zunehmend wichtiger, komplexe Maschinentechnik und die Anwendungsmöglichkeiten live darzustellen und zu erklären, hat der altbewährte Messestand mit starren Exponaten ausgedient?

Beate Frères: Sicher nicht, da es auch hier auf die Branchen und Kundenbedürfnisse ankommt. Wir haben sehr erfolgreiche Indoor-Messen wie die IT-TRANS, LEARN-TEC oder die art KARLSRUHE, deren Anforderungen nicht mit denen der RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE vergleichbar sind. Die Outdoor-Messe lebt natürlich

davon, dass komplexe Maschinentechnik praxisnah demonstriert wird, damit der Kunde einen Eindruck davon bekommt, wie sich die Maschine in seinen Realbetrieb einfügen könnte. Hier sind wir mit der RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE sehr gut aufgestellt. Unser 90.000 m² großes Freigelände, mit dem wir im nationalen Vergleich auf Platz fünf stehen, bietet uns hierfür besonders viel Platz.

In der zweiten Folge des VDBUM Info-Branchengesprächs sprechen wir über die Aktivitäten der Messe Karlsruhe in Pandemie-Zeiten und die Frage, ob Messen überhaupt noch zeitgemäß sind. Unsere Gesprächspartner berichten, welche besonderen Herausforderungen aktuell bei der Planung von RecyclingAKTIV und TiefbauLIVE zu bewältigen sind. Außerdem erhalten Sie aktuelle Infos zum Karlsruher Messedoppel.

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

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.





GESETZESKONFORMER TRANSPORT VON TURMDREHKRANEN



Die Transporte von TDK finden in der Regel im ausnahmegenehmigten Bereich (Gewicht und Länge) unseres Verkehrswesens statt. Darüber hinaus besteht eine Kenntnispflicht der ausführenden/umsetzenden Mitarbeiter*innen bezüglich der behördlichen Schriftsätze.

Diese Fortbildung richtet sich an Personen, die Transporte von Turmdrehkranen planen, durchführen und beauftragen. Es werden sowohl die Rechtsgrundlagen als auch das Lesen bzw. der Umgang mit Ausnahmegenehmigungen vermittelt.

Beauftragungscharakter! Die Grundlage einer Belehrung von Mitarbeiter*innen im Krantransport ist mit der Teilnahme erfüllt. Der Unternehmer/Entscheidungsträger hat nach ergänzender, schriftlicher Beauftragung die gesetzlichen Vorgaben erfüllt.

Dipl. Ing. Herr Andreas Gleich, Gf der Gleich Fahrzeug GmbH und Obmann der TDK-Interessenvertretung des VDBUM, wird diese Fortbildung leiten. Seine Kenntnisse in der Konstruktion und dem Bau von Fahrwerken sowie dem ständigen Kontakt zu den verantwortlichen Behörden und den daraus resultierenden Erfahrungen, garantieren Ihnen eine praxisnahe und effektive Fortbildung.



TAGESORDNUNG:

| 09.00 – 10.30 Uhr | Gesetzliche Vorgaben (StVZO, StVO, Empfehlungen, etc.) – Zuggutachten/Ausnahme gemäß §70 StVZO bzw. §29 u. §46 StVO | |
|-------------------|---|--|
| | VEMAGS - Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte | Achtung! Während o werden Filmaufnah |
| 10.30 – 11.00 Uhr | Erfahrungsaustausch-Kaffeepause | der Anmeldung ge zu einer möglichen |
| 11.00 – 12.30 Uhr | Technische Ausrüstung | Weder von dem Fordem Foto dargestel |
| | Ansprüche an den Fuhrpark | nen Honoraransprüc mensnennung bei de |
| 12.30 – 13.30 Uhr | Mittagspause | werden. Sollten Sie |
| 13.30 – 15.00 Uhr | Lesen und verstehen von Genehmigungen – praktische Übungen | Sie uns bitte Besche |
| | (Das Mitbringen von eigenen Genehmigungen ist möglich und erwünscht!) | Sämtliche VDBUM-Vera richten sich nach den V |
| 15.00 – 16.30 Uhr | Erfahrungsaustausch-Kaffeepause | der B <mark>undeszentrale für</mark> Aufk <mark>lärun</mark> g sowie der C der jeweiligen Landesre |
| 16.30 – 17.00 Uhr | Individuelle Fragen und Beratungszeit | der Jeweingen Eandesre |
| | - Genehmigungen | |
| | - Fuhrpark | 1 5 |
| Teilnehmerkreis: | Fahrer, Monteure, Disponenten, Fuhr- u. Mietpark-Verantwortliche, Unternehmer | 1 |
| Teilnehmerzahl: | Achtung! Die Teilnehmerzahl pro Veranstaltung ist auf max. 15 Personen begrenzt. | - 16 |
| | | |

Achtung! Während der gesamten Veranstaltung werden Filmaufnahmen/Fotos angefertigt. Mit der Anmeldung geben Sie Ihr Einverständnis zu einer möglichen Veröffentlichung von Fotos. Weder von dem Fotografen noch von den auf dem Foto dargestellten Personen/Sachen können Honoraransprüche oder Ansprüche auf Namensnennung bei der Veröffentlichung erhoben werden. Sollten Sie dies nicht wünschen, geben Sie uns bitte Bescheid.

Sämtliche VDBUM-Veranstaltungen richten sich nach den Verhaltensregeln der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung sowie der Corona-Verordnung der jeweiligen Landesregierung



Termine: 08.02.2022 in Pinneberg

28.06.2022 in Trier

01.03.2022 in Dortmund 30.08.2022 in Frankfurt 26.04.2022 in Memmingen 11.10.2022 in Bamberg

Kosten: VDBUM Mitglieder € 315,-Nichtmitglieder € 405,-Leistungen: Schulung, Teilnahmezertifikat, Mittagessen, Getränke. Alle Preise zzgl. MwSt.

| Name, Vorname: | |
|---------------------|---------|
| weitere Teilnehmer: | |
| Firma/Rg-Empfänger: | |
| Straße, PLZ/Ort: | |
| Telefon: | E-Mail: |

Die Rücktritts- und Änderungsbedingungen erkenne ich an. Im Falle einer Stornierung 14 Tage bis 8 Tage vor Veranstaltungsbeginn werden die Teilnahmegebühren zu 75 %, bei 7 Tage oder weniger zu 100 % fällig. Die Entsendung von Ersatzteilnehmern ist selbstverständlich möglich. **22239-118 22239-118**



0421-22 239 10

Spitzenleistung mit reduzierter Spitze

Laufkatzkran der 800 mt-Klasse bietet beachtliche Tragfähigkeit

Bei fast jedem dritten Bauprojekt in Europa kommen mittlerweile Fertigbauteile zum Einsatz, Tendenz steigend. Das ist das Ergebnis des europäischen Architektenbarometers, einer quartalsmäßigen Studie in acht europäischen Ländern. Dieser Trend ist längst auch in der Baumaschinenbranche angekommen.

Wolffkran antwortet auf diese Entwicklung mit dem neuen 8076 Compact. Der Neuzugang im Portfolio ist mit maximal 80 m Ausleger der erste Laufkatzkran des Unternehmens im 800 mt-Bereich. Überzeugen kann er nach Ansicht des Herstellers nicht nur durch seine hohe Tragfähigkeit: "Wir wollten einen großen, aber dennoch ökonomischen Kran konzipieren und das Maximum an Tragkraft aus der Stahlstruktur herausholen. Deshalb haben wir uns für eine Bauart mit niedriger Compact-Spitze entschieden", sagt Wouter van Loon, Produktmanager bei Wolffkran.

Trotz der im Vergleich zur Cross-Variante um rund 10 m reduzierten Spitze, verfügt der 8076 Compact über eine beachtliche Tragfähigkeit von maximal 40 t. Mit einem 80 m-Ausleger hebt er an der Spitze noch 8,4 t. "Und das als reiner 2-Strang-Laufkatzkran", hebt van Loon hervor. "Damit ist er nicht nur stärker als unser größter Wolff Cross-Kran, sondern hat auch im Wettbewerbsvergleich eindeutig die Nase vorn."

Neu ist auch die Konstruktion der ersten drei Auslegerteile als 4-Gurt- statt als 3-Gurt-Variante. "Damit haben wir die Kräfteübertragung am Ausleger optimiert und die Einzelkomponenten leichter gemacht, wodurch rund 40 % höhere Traglasten erreicht werden als bei einer Ausführung als 3-Gurt-Version", erläutert van Loon.

Der 8076 Compact verfügt über einen Turmanschluss für das 2,90 x 2,90 m messende TV 29 Turmelement, das kombiniert mit dem nächstgrößten Wolff-Turmelement TV 33 freistehende Turmhöhen bis zu 100 m ermöglicht, wie sie etwa bei



Groß, aber wirtschaftlich: So lautet das Credo, nach dem der neue Wolff 8076 Compact entwickelt wurde. (Fotos: Wolffkran)

Hochbauten mit Fertigbauteilen oder Brückenbauten ohne die Möglichkeit zur Abspannung gefragt sind. Ausgestattet mit der bewährten und stärksten 132 kW Hubwinde HW 40132 FU sind auch bei solch großen Turmhöhen sehr schnelle Arbeitsgeschwindigkeiten von bis zu 95 m/min möglich. Die maximale Last von 40 t hebt der Kran immer noch mit 17 m/min

Rudeltier für Großbaustellen

Der Ausleger kann zwischen 30 und 80 m in 5-m-Schritten erweitert werden. In Zusammenhang mit der gewählten Auslegerlänge ist der Gegenausleger von 30,3 auf 22,3 m kürzbar. Eine Hubseilunterstützung am Ausleger reduziert den Seildurchhang von 10 auf nur noch 1,5 m, was die Gefahr verringert, dass ein anderer Kran beim Schwenken am Hubseil hängenbleibt. In Kombination mit seiner kompakten Spitze können so mehrere Krane eng zusammenstehen und das Gesamtkrankonzept niedrig gehalten werden. Damit ist der Wolff 8076 Compact auch ein ideales Rudeltier für Großbaustellen, die hohe Traglasten fordern. Denn mit einem Ausleger von 55 m und gekürztem Gegenausleger hebt er bis zu 16,6 t an der Spitze.

Durch die reduzierte Spitze und das 4-Gurt-Design kann die Montage des XXL-Krans mit einem Standard 350 t-Mobilkran durchgeführt werden. Die Abspannungen am Ausleger und Gegenausleger können



Gern im Rudel aktiv: Dank kompakter Spitze können mehrere Krane auf einer Baustelle eng zusammenstehen und sich überschwenken.

dank einer Hilfsvorrichtung an der Turmspitze ohne Mobilkran vom Montageteam ausgerichtet werden. Ein breiter Zugang zum Führerhaus, eine Wartungsplattform für den Drehwerksmotor und verzinkte Klasse-1-Zugänge an Laufkatz- und Hubwinde erhöhen Komfort und Sicherheit bei Aufbau und Wartung.

Die Serienausstattung ist umfangreich, dazu zählen die elektronische Überlastsicherung mit Wolff Boost, Feinfahrmodi, Antikollisionsschnittstelle, automatische Leistungsoptimierung für das Laufkatzfahrund Hubwerk sowie das Wolff Link-Fernwartungssystem mit Echtzeitanzeige des Krandisplays.

Als der erste seiner Art soll der 8076 Compact über kurz oder lang Gesellschaft bekommen. "Wir arbeiten sowohl an einer Version dieses Modells mit höherer Tragfähigkeit als auch an einer mit größerer Reichweite", erläutert van Loon.

Info: www.wolffkran.com

Optimierte Bauzeit

Kraneinsatz beim Neubau der Talbrücke Eisern

Die Autobahn A45, die von Hagen nach Aschaffenburg führt, ist eine der wichtigsten Nord-Süd Verbindungen in Deutschland. Hier sind täglich ungefähr 70.000 Fahrzeuge unterwegs, Tendenz steigend. Um einen zügigeren Verkehrsfluss zu erreichen, wird sie durchgehend auf sechs Fahrspuren ausgebaut.

Im Zuge der Maßnahme werden alle Talbrücken erneuert, darunter auch die 1967 errichtete Talbrücke Eisern zwischen den Anschlussstellen Siegen Süd und Wilnsdorf. Auf der Baustelle arbeiten derzeit mehrere Wilbert-Krane, deren Einsatzkonzept gemeinsam mit der Bauunternehmung Gebr. Echterhoff GmbH entwickelt wurde. Beim Brückenneubau mit einem Vorschubgerüst für den Überbau und drei Schalsätzen an den Pfeilern - wovon eine als Selbstkletterschalung fungiert - wird nach Angaben von Echterhoff die Bauzeit deutlich optimiert, wodurch die Behinderung des Verkehrs auf der A45 zeitlich minimiert wird. Im ersten Bauabschnitt wurde die nördliche zweispurige Hälfte der Brücke gesprengt und der Verkehr auf die beiden verbliebenen Spuren umgeleitet. Wenn der Neubau dieses dann dreispurigen Teils in Fahrtrichtung Dortmund abgeschlossen ist, wird analog die südliche zweispurige Hälfte der Brücke ebenfalls gesprengt und die neue Brücke in Fahrtrichtung Frankfurt mit gleichem Krankonzept errichtet. 2024 soll der Autobahnverkehr über die sechsspurige Brücke fließen.

Zwei WT 150 e.tronic, jeweils auf 6 x 6 m Kreuz und 45 m sowie 50 m Auslegerlänge werden jeweils für die Widerlager auf beiden Seiten der Brücke aufgebaut. Die spitzenlosen Hauptkrane – zwei neue WT 300.1 e.tronic an Achse 30 und 60 sowie ein WT 180-8 e.tronic zwischen Achse 40 und 50 – im Tal auf 8 x 8 m bzw. 6 x 6 m Kreuzen stehend, errichten zunächst die Brückenpfeiler. Mit ihren 60 bzw. 45 m langen Auslegern decken sie mühelos das Arbeitsfeld ab und überdrehen sich gegenseitig. Damit können immer



Rote Flotte: Die Bauunternehmung Gebr. Echterhoff GmbH setzt mehrere Wilbert-Krane beim Neubau der Talbrücke Eisern ein. (Foto: Wilbert)

drei Pfeiler angedient bzw. die Schalung von Pfeiler zu Pfeiler umgesetzt werden. Der WT 300.1 e.tronic reiht sich in die neue Generation der spitzenlosen Laufkatzkrane ein. Bei maximaler Ausladung von 70 m hebt der Kran noch über 3 t. Seine Maximaltragkraft liegt bei 12 t. In diesem Einsatzfall mit 60 m Auslegerlänge liegt die Tragkraft an der Auslegerspitze bei 4,6 t mit dem neuen Wilbert load plus. Der Kran verfügt über einen besonders kurzen Gegenausleger. Dies bedeutet deutlich weniger Sperrbereich als rückwärtige Einschränkung beim Einsatz von mehreren Kranen auf einer Baustelle.

Keine Betonpumpe erforderlich

Die Betonage der Pfeiler kann durch die hohe Tragkraft der Krane mit einem funkgesteuerten Betonkübel mit 2,50 m³ Füllmenge erfolgen. Bei sechs Hüben pro Stunde wird somit eine Betonförderung von 15 m³ pro Stunde erreicht, wodurch Echterhoff auf den Einsatz einer teuren Betonpumpe für die bis zu 45 m hohen Pfeiler verzichten kann. Diese Förderleistung entspricht einer Füll- bzw. Steiggeschwindigkeit von 1 m/h. Die Schalung ist entsprechend auf diesen Frischbetondruck mit 50 kN/m² optimiert

und ausgelegt. Mit einer maximalen Traglast von 8 t präsentiert sich der kleinere Wilbert Laufkatzkran WT 180 e.tronic. Die im Einsatz befindliche Konfiguration mit 45 m Auslegerlänge bietet eine Tragkraft von 4,6 t an der Spitze des Auslegers. Der Kran versorgt direkt die Pfeiler der Achse 40 und 50 mit Schalung und Beton. Wie seine großen Brüder verfügt der WT 180 e.tronic über ein montagefreundliches Rundrohr-Turmsystem sowie die Wilbert loadplus Funktion. Die Standard-Auslegerelemente sind 2,5, 5, 7,5 und 12,5 m lang und erlauben eine flexible Anpassung der Auslegerlänge.

Wilbert TowerCranes GmbH ist ein deutscher Hersteller für obendrehende Turmkrane mit langjähriger Erfahrung im Baugewerbe und der Vermietung. Der Schwerpunkt liegt auf komplexen Bauvorhaben, besonders in den Bereichen Hochbau und Kraftwerksbau. Alle Laufkatz- und Wippkrane der Produktpalette basieren auf einem durchdachten Baukastensystem, das sich unkompliziert durch individuell angefertigte Elemente ergänzen lässt, wenn es besondere Anforderungen nötig machen.

Info: www.wilbert.de

Starker Typ

Neuer Kran entspricht dem Trend zu immer schwereren Bauteilen

Die erfolgreiche Baureihe EC-B von Liebherr hat Zuwachs in Gestalt des neuen Flat-Top-Kran 470 EC-B erhalten. Mit einer maximalen Traglast von 16 oder 20 t ist er der Größte in der Familie der starken Typen.

Das Flaggschiff mit intelligenten Assistenzsystemen bietet eine Auslegerlänge von 80 m. Mit einer Auslegerverlängerung lässt sich die Reichweite optional auf 83 m steigern, was im Wettbewerbsvergleich laut Herstellerangaben neue Maßstäbe setzt. Bei der Standard-Auslegerlänge von 80 m erreicht die 16 t-Variante des 470 EC-B eine Traglast von bis zu 3.200 kg an der Spitze, die 20 t-Variante besticht mit einer Spitzentraglast von bis zu 3.000 kg. Der Ausleger lässt sich in zweieinhalb Meter-Schritten teilen, sodass er an die vielfältigen Einsatzanforderungen präzise angepasst werden kann.

Nicht nur die Performance, sondern auch die Montage und der Transport standen bei der Entwicklung im Fokus. So lassen sich Ausleger und Gegenausleger einfach, komfortabel und sicher an die Drehbühne anbringen. Möglich machen dies die bewährten Schnellverbindungen von Liebherr. Nur fünf Lkw werden benötigt, um den drehbaren Teil mit Ausleger inklusive Gegenballast zur Baustelle zu transportieren. Das spart Zeit, Geld und unterstützt bei der Reduktion von Emissionen.

Baustelle und Parameter im Blick

Der 470 EC-B verfügt über einen Anschluss für die beiden Turmsysteme 24 HC 420 und 24 HC 630. Das 24 HC-Turmsystem ist prädestiniert für große Krane mit hohen Traglasten. Aufgrund seiner kompakten Maße lassen sich die einzelnen Elemente kosteneffizient von A nach B bringen. Der 470 EC-B wurde für das 24 HC 420-Turmsystem optimiert, was eine wirtschaftliche Kombination für eine Hakenhöhe von bis zu 67,8 m freistehend darstellt. Die maximale Hakenhöhe wird mit dem 24 HC 630 erreicht und beträgt bis zu rund 96 m freistehend. Erhältlich ist der Obendreher mit der durchdachten Kranfahrerkabine LiCAB



Hohe Traglasten: Der neue Liebherr-Kran 470 EC-B ist ab sofort in der 16- und 20 t-Variante erhältlich. (Foto: Liebherr)

in den drei Ausstattungsvarianten LiCAB Basic, LiCAB Air und LiCAB AirPlus. Alle drei eint eine Grundfläche von mehr als 2 m², eine uneingeschränkte Sicht für präzise Hübe und ein ergonomischer Steuerstand. Diese und weitere Komforteinstellungen ermöglichen dem Kranfahrer ein konzentriertes Arbeiten. Dank des großen Sichtfeldes hat er die Baustelle und die zu hebenden Lasten gut im Blick, was zur Sicherheit von Mensch und Maschine beiträgt.

Ebenfalls in der Kabine zu finden ist das neu entwickelte zwölf Zoll Anzeigendisplay mit intuitiver Bedienbarkeit. Das Tower Crane Operating System (TC-OS) bietet Kranfahrern und Monteuren spezielle Menüs, eine große Auswahl an Sprachen und verständliche Maßeinheiten, damit ieder Nutzer schnell die Parameter findet. die für seine Arbeit wichtig sind. Per Touchscreen navigieren sich die Anwender durch die schlanke Menüstruktur. Um während des Kranbetriebs beziehungsweise der Kranskalierung den Überblick zu behalten, können Displaymasken verschieden kombiniert werden. Dank der hohen Benutzerfreundlichkeit des TC-OS reduzieren sich Schulungs- und Einarbeitungszeiten. Für eine gute Fernwirkung und Sichtbarkeit, gerade bei einsetzender Dämmerung und in der Nacht, ist ein LED-Werbeflächenlicht konfigurierbar. Mit einer Gesamtfläche von 8,6 m² kann das robuste Licht für einen starken werbewirksamen Auftritt genutzt werden. Die Flächen müssen bei der Montage nicht extra angebracht werden und können auch beim Transport am Gegenausleger-Endstück verbleiben. Die Motive lassen sich unkompliziert anpassen. Die Flat-Top-Krane der Baureihe EC-B machen durch ihr spitzenloses Design ein sicheres Arbeiten mehrerer Krane auch auf engen Baustellen möglich. Ob Transport, Montage, Umschlagleistung und Sicherheit: EC-B-Krane sind speziell für die Anforderungen moderner Baustellen konzipiert. Sie decken ein breites Leistungsspektrum ab, das vom kleinen Citykran bis zum großen Umschlagsmeister reicht. Mit dem neuen 470 EC-B rundet Liebherr seine erfolgreiche Baureihe nach oben hin ab. Der Kran entspricht dem Trend in der Baubranche hin zu immer schwerer werdenden Bauteilen.

Info: www.liebherr.com

Zeitsparender Indoor-Einsatz

Ein Saugbagger leert ein schwer zugängliches Kiesbecken im Wasserwerk

Die Paasch Rohrleitungsbau GmbH & Co. KG ist in Schleswig-Holstein eine feste Größe im Rohrleitungsbau, der Horizontal-Bohrtechnik, Wasser- und Abwassertechnik sowie Elektrotechnik. Bereits 2005 nahm das Familienunternehmen seinen ersten Saugbagger in Betrieb, musste jedoch feststellen, dass die Zeit für diese Technik noch nicht reif war. Das ist inzwischen anders.

Per Mietkauf erwarb das Unternehmen 2005 den ersten Saugbagger des Hersteller RSP, um als Dienstleister im ländlichen Raum Fuß zu fassen. "Den Kunden waren die Möglichkeiten, die in den Fahrzeugen stecken, allerdings noch nicht bekannt und verglichen mit dem Stundenlohn von zwei Arbeitern und den Kosten für einen Bagger war der Betrieb des Saugbaggers unseren Kunden zu hochpreisig", erinnert sich Martin Paasch, einer von vier Geschäftsführern des Unternehmens mit Sitz in Damendorf. Das Thema Fachkräftemangel war noch nicht in aller Munde und dass zum Betrieb von Saugbaggern nur eine Person benötigt wird, war insofern noch kein Argument für diese Technik. So wurde die Maschine meist im eigenen Unternehmen genutzt. Einsätze in der Stadt Hamburg und gelegentlich im Tiefbau und Baumwurzelbereich blieben die Ausnahme. Nach einem Jahr entschieden sich die Saugbagger-Pioniere zur Rückgabe des Gerätes an den Hersteller. Von der Technik überzeugt, startete man einen weiteren Anlauf und erwarb 2006 einen gebrauchten Saugbagger, dessen Anschaffung sich in den folgenden vier Jahren jedoch erneut nicht gelohnt hatte. Die jährlich ein bis zwei Aufträge, bei denen ein Saugbagger benötigt wurde, ließen sich günstiger mit Mietfahrzeugen durchführen.

2021 aber war die Firma Paasch an mehreren größeren Bauvorhaben beteiligt, bei denen ein Saugbagger-Einsatz sinnvoll erschien. "Zudem hatten wir die Idee, einen eigenen Saugbagger in unsere Rufbereitschaft für Stadtwerke. Wasserverbände



Im Handumdrehen einsatzbereit: Der Saugbagger der Firma Paasch bei einem innerstädtischen Einsatz. Hinter dem QR-Code verbirgt sich ein Video, das den Indoor-Einsatz im Wasserwerk des WBV Mitteleider zeigt. (Foto: Paasch)



und Co zu integrieren", berichtet Martin Paasch. Zunächst wurde nach einer Gebrauchtmaschine gesucht. Qualität und Preis der gebrauchten Fahrzeuge harmonierten aber nicht und so wurde schließlich ein neuer Saugbagger der Firma MTS Typ Dino 12 geordert. Er unterstützt das Unternehmen seit Frühjahr 2021 bei Einsätzen im erdverlegten Rohrleitungsbau, Tiefbau, bei Straßenbau, Kanalsanierung und -reinigung, im Havariedienst sowie der Reinigung von Industrieanlagen.

Im Sommer vergangenen Jahres konnte das Fahrzeug seine Fähigkeiten bei einem speziellen Einsatz unter Beweis stellen. Ein offener Wasserfilter in der Trinkwasseraufbereitungsanlage Wasserbeschaffungsverbandes Mitteleider war defekt. Zur Ergründung der Ursache musste der feine Kies entfernt werden, der sich in dem 2 m breiten, 4 m langen, und 2,50 m tiefen Behälter befand - insgesamt 22 m³. "Wir haben mit der Firma Paasch einen Rahmenvertrag über einen Havariedienst und ähnliche Leistungen", berichtet André Wilczoch, Geschäftsführer des WBV Mitteleider. Bei einem Gespräch mit Geschäftsführer Benno Paasch entstand der Gedanke, den Kies mit Hilfe des Saugbaggers zu entfernen, denn das Becken befindet sich inmitten eines Gebäudes, wohin keine andere Maschine gelangt. So wurde eine insgesamt 40 m lange Saugstrecke aufgebaut und der Filterkies innerhalb von einem halben Tag ausgesaugt. Für das Einladen des Equipments auf dem Bauhof, An- und Abfahrt, sowie Auf- und Abbau der Saugstrecke am Wasserwerk wurde zudem rund ein Tag benötigt. "Die Alternative wäre gewesen, den Kies mühsam per Schubkarre zu entfernen, was sicher eine Woche lang gedauert hätte", benennt Wilczoch die Zeitersparnis, die dank des Saugbaggers erzielt werden konnte.

Die Firma Paasch nutzt ihren Saugbagger nun zu rund 60 % für eigene Aufträge, zu gut 40 % ist man als Dienstleister unterwegs - etwa in Hamburg, wo - wie in immer mehr Städten - Saugbagger sehr gern gesehen sind, wenn es um einen schnellen Aushub ohne die Beschädigung von Leitungen und Wurzeln geht. "Durch erfolgreiche Saugbagger-Einsätze generieren wir auch zusätzliche Aufträge im Bereich unserer anderen Dienstleistungen", beschreibt Martin Paasch den Mehrwert, den der Saugbagger dem Unternehmen bietet. Sollte die Maschine weiterhin so gut ausgelastet sein, rechnet er damit, dass sie sich in rund vier Jahren amortisiert hat.

David Spoo, VDBUM-Redaktion

Info: www.paasch.de

Durchgängiger Workflow

Bau- und Vermessungssoftware für kompatible Konnektivität

Die Topcon Positioning Group hat die neueste Version ihrer Softwaresuite für Bau- und Vermessungsprofis veröffentlicht. Magnet 7 erschließt das Potenzial Cloud-basierter Konnektivität für die Rationalisierung von Workflows mit GNSS-Empfängern, Totalstationen und anderen Positionierungswerkzeugen.

Die neue Version enthält Verbesserungen zur Steigerung von Produktivität, Effizienz und Rentabilität bei allen Baustellenprozessen. Optimiert wurden auch Genauigkeit und Datenverwaltung sowie die Echtzeit-Zusammenarbeit mit dem Projektteam. Im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie müssen sich Bau- und Vermessungsfachleute rund um den Globus besonderen Anforderungen stellen. Daher besteht ein hoher Bedarf an geeigneten integrierten Softwarelösungen.

"Der Druck, bei hoher Profitabilität Produktionstempo und Effizienz zu steigern, ist so groß wie nie zuvor", berichtet Alok Srivastava, Senior Director, Product Management bei der Topcon Positioning Group. "Unsere Suite mit Feld-Software, Cloud-Services, eng integrierter Office-Software und Drittanbieterintegrationen ist eine Schlüsselkomponente unseres digitalen Ökosystems zur Produktivitätssteigerung im Feld und zur effizienten Projektdatenverwaltung im Büro", schließt Srivastava an. Entscheidende Merkmale seien integrierte Lösungen, durchgängige Workflows, reibungsloser Datenaustausch und spürbar vereinfachte Zusammenarbeit. "Wir haben schon vor langer Zeit erkannt, dass bei Vermessung und Bau viele ähnliche Anforderungen und Herausforderungen auftreten. Bei unserer Lösung sind Kompatibilität, großer Funktionsumfang und eine Vielzahl von Verknüpfungsmöglichkeiten die Antworten auf einige dieser gemeinsamen Anforderungen", sagt Srivastava.

In der Feldversion der Software werden 3D-Modelle, Berichterstellung und interaktives Arbeiten direkt auf visuellen Plänen nun noch besser unterstützt. Weitere Verbesserungen betreffen beispielsweise



Optimierte Baustellenprozesse: Die neueste Version der Softwaresuite Magnet 7 bietet Kompatibilität, großen Funktionsumfang und eine Vielzahl von Verknüpfungsmöglichkeiten. (Foto: Topcon Positioning Group)

die Datenverarbeitung bei großen und komplexen 3D-Projekten.

In die Office-Lösung wurde die Möglichkeit zur Anbindung an die aktuelle Version des Baustellenüberwachungs- und Managementsystems Sitelink3D integriert. Der Innendienst kann nun Maschinenmodelle über das Webportal direkt an die Maschinen vor Ort senden. Diese Verknüpfung ermöglicht auch den Zugriff auf die Haul Truck-App. Dadurch wird die Effizienz beim Erdmassentransport erheblich verbessert, weil Echtzeitdaten – einschließlich Transportvolumen und Lkw-Standorte – direkt an den Master-Terminplan gesendet werden.

Vereinfachte Geländemodellierung

Zu den weiteren Verbesserungen der Office-Software gehört eine neue Funktion zur Berechnung des International Roughness Index (IRI), einer wichtigen Leistungskennzahl bei Projekten zur Erneuerung von Straßenoberflächen. Für zusätzliche Effizienz werden die IRI-Daten direkt in das ProVAL-Format exportiert. Im Straßenbau

wird dieses Format häufig eingesetzt, um die Ebenheit von Straßenoberflächen gemäß den Richtlinien der Verkehrsbehörden zu melden und zu validieren. Verbesserte Geländemodellierungsfunktionen für Vermessungsingenieure und eine Erweiterung der unterstützten Dateitypen für alle Benutzer sind weitere nützliche Ergänzungen der Lösung.

"Der Bedarf an digitaler Konnektivität, sowohl vor Ort als auch zwischen Büro und Baustelle, war noch nie so groß wie heute", sagt Srivastava und ergänzt: "Im Zuge des anhaltenden Digitalisierungstrends in allen Arbeitsbereichen kämpfen Bau- und Vermessungsprofis immer wieder mit Effizienzverlusten und Kostensteigerungen aufgrund von Inkompatibilitäten zwischen Geräten und Systemen. Dieses Upgrade der Produktivitätslösungen der Magnet Suite hebt das vernetzte Management in Feld und Büro auf eine neue Stufe. Sie lässt den lang ersehnten 'durchgängigen Workflow' Realität werden, und trägt gleichzeitig dazu bei, Projekte im Zeit- und Kostenrahmen zu halten."

Info: www.topconpositioning.de

Digitaler Co-Pilot

Rover und Navi erleichtern Aushub beim Bau einer Fischzucht-Anlage

Bereits seit über zehn Jahren nutzt die Franz Waltersbacher GmbH den MTS-Rover. Nun kam auf einer Baustelle erstmals auch das MTS-Navi zum Einsatz. Da die Bedienoberfläche beider Displays identisch ist, war eine Mitarbeiter-Schulung nicht erforderlich.

Die Erdbauarbeiten für eine Fischzucht-Anlage in Baden-Württemberg sind für die Franz Waltersbacher GmbH trotz Präzisionsaufgaben kein Problem: "Wenn wir beispielsweise hochmoderne Fließrinnensysteme mit 1 % Gefälle und 10 cm Absatz auf den Punkt genau anlegen oder die Randsteinmauern eines Bruthauses exakt in Lage und Höhe ausrichten müssen, liefert uns unser digitaler Co-Pilot von MTS über sein Display präzise und intuitiv verständliche Führungsvorgaben für die Aushubarbeiten", so Junior-Chef Franz-Florian Waltersbacher. "Das Ergebnis begeistert nicht nur unsere Kunden, sondern auch unsere jungen Fachkräfte, die sich gern und schnell in die satelliten-gestützten Technologie eingearbeitet haben", schließt der Straßenbaumeister an.

Sein Unternehmen hat den MTS-Rover bereits seit zehn Jahren im Einsatz. Auf dieser Baustelle nun erstmals auch das MTS-Navi: "Die Umstellung war einfach, da das Display vom Rover und Bagger exakt die gleiche Bedienoberfläche haben. Wir brauchten auch keine gesonderte Schulung, sondern konnten nach der Vor-Ort-Einweisung praktisch direkt loslegen und bei Fragen den Support via Fernwartung auf unser Display schalten. Die Antwort erfolgte immer prompt und zuverlässig."

Gleich, ob es um das Rohrplanung, die Sauberkeitsschicht oder die Verlegung der rund 1.000 m Rohrleitungen geht: "Wir haben alle arbeitsrelevanten Informationen auf dem Display im Blick und sparen uns den Aufwand für die Absteckarbeiten. Da braucht kein Mann mehr mit Laser im Graben zu warten, denn fast alle Arbeiten lassen sich von unseren Maschinisten eigenständig aus dem Bagger-Cockpit erledigen", so Waltersbacher.

Um einen reibungslosen Ablauf auf der Baustelle zu garantieren, beauftragte er auch bei dieser Baustelle ein befreundetes Ingenieurbüro mit der Aufbereitung der Pläne: "Auch weil unterschiedliche Höhen



Verständliche Führungsvorgaben: Das MTS-Navi erlaubt dem Geräteführer, via Satellit und Neigungssensoren seinen Baggerlöffel entlang eines digitalen Geländemodells zu navigieren. (Foto: MTS)

vorlagen, galt es, den Plan optimal auf den Erdbau abzustimmen." Beim modellbasierten Bauen seien aufgeräumte Daten die Grundlage für effizientes Arbeiten, ergänzt Waltersbacher. Derzeit werden einige Mitarbeiter auf MTS-Winterschulungen fit gemacht, um alle Potenziale der eingesetzten Technologien ausreizen zu können.

Info: www.mts-online.de



Erhöhen Sie Ihre Energieeffizienz

Mit Motorenölen, Getriebeölen und Mehrbereichsölen von TotalEnergies reduzieren Sie langfristig Ihre Betriebskosten. Lassen Sie sich von unserem Außendienst vor Ort zum kostensparenden Einsatz von TotalEnergies Schmierstoffen beraten.

Ihr persönlicher Ansprechpartner:

Mathias Krause · 0162/1333 458 · mathias.krause@totalenergies.com

totalenergies.de





Schwerpunktthema: Schwerlastverkehr

Wer kennt nicht die gelben Warnleuchten auf nächtlichen Autobahnen, die auf einen Schwertransport hinweisen. Speziell in der Nähe von Betonfertigteilwerken gehen permanent große, sperrige und schwere Teile, oftmals Komponenten von Windkraftanlagen auf den Weg an ihren Bestimmungsort. Die Baubranche ist dabei Vorreiter vor anderen Mitstreitern,

auch hier sind immer leistungsfähigere Maschinen gewünscht, die oftmals zu lang, zu schwer oder zu breit sind für einen normalen LKW-Transport. Ein weiteres Thema sind die Transporte in Steinbrüchen oder auf Großbaustellen, die oftmals durch große Dumper durchgeführt werden. Hierzu einige Neuheiten auf den nächsten Seiten.

Turmelemente leicht transportieren

Beförderung überlanger und schwerer Windkraftanlagenkomponenten

Windkraftanlagen werden zunehmend größer, denn die Energiegewinnung aus Wind ist ein Erfolgsmodell. Clevere Transportlösungen werden benötigt, um die immer schwereren und längeren Bauteile wirtschaftlich und sicher an ihre mitunter abgelegenen Bestimmungsorte zu liefern.

Die P. Schwandner Logistik und Transport GmbH mit Sitz Pfreimd hat ihre Spezialund Schwertransport-Flotte mit Goldhofer-Lösungen ausgestattet, dank derer die strengen Vorgaben eines von Vestas Wind Energy A/S (Aarhus/ Dänemark) mitentwickelten und geforderten Sicherheitskonzeptes für Turmtransporte erfüllt werden. Das dänische Unternehmen ist der weltgrößte Hersteller von Windkraftanlagen.

Größer dimensionierte Windkraftanlagen benötigen noch stabileren Halt. Um die schweren und voluminösen Turmsegmente zu transportieren, fährt Schwandner seine Turmsektionen nun mit den neuen Rohradaptern vom Typ RA 2-110. Mit ihnen lassen sich Turmsektionen mit maximal 110 t Gewicht und bis zu 6,8 m Durchmesser transportieren. Dieses Mehr an Nutzlast wird durch die Verwendung eines vierachsigen Pendelachsdollies als vorderes Fahrwerk erreicht. Als Heckfahrwerk kommen Schwerlastmodule vom Typ THP/SL-S (285) zum Einsatz. Statt der üblichen zwei Freidreheinrichtungen – Schwanenhals mit



Runde Sache: Turmsegment der EnVentus Turbine V162 auf dem Weg zum Windpark Riskebo – Goldhofer RA 2-110 in Aktion. (Fotos: Goldhofer)

Fahrwerk sowie Heckfahrwerk – verfügt das neue Transportsystem nur über eine Freidreheinrichtung, die sich zwischen dem vorderen Dolly und dem Rohradapter befindet. Der hintere Rohradapter wird direkt mit dem Schwerlastmodul gekoppelt. Gegenüber einer komplett freidrehenden Lösung verleiht dieses Transportkonzept dem Gesamtfahrzeug eine höhere Seitenstabilität, auch bei hohen Neigungswinkeln.

Mit den neuen Goldhofer-Spezialfahrzeugen des Modells "Blades" lassen sich Rotorblätter mit über 80 m Länge transportieren. Die auf einem zwangsgelenkten Nachläufer basierende Fahrzeuglösung erlaubt eine flexiblere Manövrierbarkeit bei herausfordernden Streckenverläufen sowie höhere Geschwindigkeiten, was die Streckenplanung enorm erleichtert. Um das höhere Gewicht der Flügel zu bewältigen, setzt Schwandner eine Kombination aus zweiachsigem Dolly vorne und vierachsigem, luftgefedertem Nachläufer mit Drehschemel und dem hydraulisch

gelagerten Interface ein. Dies befindet sich zwischen dem Drehschemel und der Vestas-Klammer. Es wurde von Goldhofer eigens für "Blades" entwickelt und von Vestas zertifiziert. Dieses zusätzliche Bauteil dient der Absorbierung streckenbedingter Unebenheiten und reduziert das Einwirken unerwünschter Kräfte auf das Rotorblatt auf ein Minimum. Da das Rotorblatt selbst zum tragenden Element im Transportkonzept wird, ist im Vergleich zu teleskopierbaren Fahrzeugen deutlich mehr Bodenfreiheit gegeben. "Mit dieser Konstruktion schwenken wir über viele Hindernisse einfach hinweg, sodass wir Kreisverkehre oder beengte Abbiegesituationen schneller als bisher bewältigen können". so Geschäftsführer Peter Schwandner. "Außerdem wird uns die Seitenneigung des Flügels optisch am Fahrzeug sowie über ein eigens in der Sattelzugmaschine installiertes Display angezeigt. Dies ist ein hoher Sicherheitsaspekt, den wir so noch nirgends gesehen haben." Der Schwertransportexperte profitiert zusätzlich von der Möglichkeit, den Nachläufer für die Leerfahrt direkt an den Freidreher zu koppeln. Das Dolly-Nachläufer-Konzept eignet sich auch zum Transport von Langmaterial, wie Betonfertigteilen.

Kein Risiko in Riskebo

Die neuen Goldhofer-Lösungen für Transporte von Teilen für Windenergie-anlagen haben sich bereits bei einem Transportprojekt bewährt. Im Auftrag von Stena Renewalbe AB (Stockholm) baut Vestas Wind Energy in Schweden den Onshore-Windpark Riskebo (39 MW Kapazität), auf dem sieben Anlagen der En-Ventus-Turbine V162 mit je 5,6 MW Leistung errichtet werden.

Die Aufgabe für Schwandner bestand darin, die Turmsegmente und 80 m langen Rotorblätter vom Hafen in Gävle landeinwärts in das rund 100 km entfernte Hedemora zu transportieren. Da aufgrund der 6,3 m Durchmesser der Türme einige Unterführungen nicht befahren werden konnten, wurde die Strecke in



Gut gepolstert: Der luftgefederte Nachläufer mit neuem Goldhofer Interface und Vestas-Klammer sorgt für erschütterungsarme Flügeltransporte.

eine Nordroute für die Turmelemente und eine Südroute für die Rotorblätter aufgeteilt. Nachdem alle Vorbereitungen, wie das Überbauen der Kreisverkehre, das Aufschütten hoher Bordsteinkanten und die Entfernung von Verkehrsschildern und Ampelanlagen, durchgeführt waren, rollten die überlangen und voluminösen Bauteile der EnVentus- Anlagen binnen weniger Tage einwandfrei zu ihrem Bestimmungsort. "Unsere Rechnung ging in allen Punkten auf: Mit Goldhofer sind wir für den sicheren und schnellen Transport von Windkraft- Bauteilen der neueren Generation bestens gerüstet", lautet das Fazit von Peter Schwandner.

Info: www.goldhofer.com



Ab ins Gelände

Neue Truck-Generation macht eine gute Figur bei Off-road-Einsätzen

Mit seinen vier Baureihen TGL, TGM, TGS und TGX in einer weit gefächerten Kombinatorik aus 7,49 bis 44 t zulässigem Gesamtgewicht, acht verschieden großen Fahrerhäusern, vier Motorbaureihen, drei Bauhöhen, zwei bis fünf Achsen und den Antriebskonfigurationen bietet MAN auch passende Lösungen für den Bau- und Kommunaleinsatz

Die Fahrzeuge zeichnen sich durch einen praxisgerecht gestalteten Arbeitsplatz aus. Die rechtwinklige Türöffnung, die treppenartig angeordneten Stufen, lange Haltegriffe sowie ein nach vorne wegklappendes Lenkrad sichern dem Fahrer einen ergonomisch geraden Ein- und Ausstieg. Im unteren Bereich der Fahrertüre steckt bei der neuen Truck Generation mit Easy Control ein besonders praktisches und hilfreiches Feature: ein Bedienfeld mit vier Tasten. Zu ihrer Betätigung wie Motor Start/Stopp oder Warnblinker braucht man nicht mehr aufwändig in das Fahrerhaus zu klettern. Der Arbeitsplatz des Fahrers gliedert sich in zwei Ebenen: der Bedienbereich mit seinen Schaltern liegt in ergonomisch günstiger Griffentfernung. Weiter entfernt befindet sich der Ablesebereich mit den Anzeigen und Displays. Das erleichtert dem Fahrer die Anpassung der Augen von der Fernsicht auf die Straße zum Cockpit beim Ablesen der Anzeigen.

Besonders praxistauglich für die Bedienung im Lkw ist der Dreh-Drücksteller namens MAN SmartSelect, den der Hersteller für die Steuerung des Infotainmentsystems anbietet. Für weitere Sicherheit im Straßenverkehr sorgen innovative Sicherheitssysteme wie der Notbremsassistent EBA (Emergency Brake Assist), der Spurverlassenwarner LDW (Lane Departure Warning) und je nach Modell die radarbasierte Spurwechsel- und Abbiegehilfe. Fahrassistenten wie der abstandsgeregelte Tempomat ACC (Adaptive Cruise Control) mit Stop&Go-Funktion, der Stauassistent oder der GPS-basierte Tempomat MAN EfficientCruise tragen zur Fahrerentlastung



Weit verbreitet: Der vierachsige MAN TGS 35.470 8x4 BB – eine Kombination aus NN-Fahrerhaus, 470 PS starkem Motor und zwei angetriebenen Hinterachsen - findet sich bei vielen Baufirmen und Transportunternehmern der Baustofflogistik. (Fotos: MAN)



Hilfreiches Feature: Ohne Einzusteigen erreicht der Fahrer EasyControl, ein Tastenfeld in der Türe, dessen beiden unteren Taster mit Motor an/aus und Warnblinker belegt sind. Die beiden oberen Tasten sind frei belegbar

und zu effizientem Fahrzeugeinsatz bei. Einsatzspezifisch passende Fahrprogramme wie Performance & Efficiency, Offroad oder Manoeuvre wählt der Fahrer am Drehrad des bequem zur Hand liegenden MAN TipMatic-Bedienhebels.

Ausstattungen für die Baubranche

Der Unternehmens-Slogan "Simply my Truck" gilt nicht nur im Fernverkehr, sondern auch für Fahrer und Unternehmer, die im Baugewerbe, Landschafts- und Gartenbau, im Kommunaleinsatz oder in der Entsorgung tätig sind. Der Hersteller hat seine Branchenkompetenz bei der Entwicklung der neuen Baureihe eingebracht, besondere Ausstattungen ins Produktprogramm aufgenommen und spezielle Funktionalitäten entwickelt. Dazu zählt die Lenkbremse, die bei Baufahrzeugen mit Doppelachsaggregat den Wendekreis auf lockerem Boden verringert ebenso wie die Fertigerbremse, die beim Abkippen von Teer in den weiterrollenden Straßenfertiger aktiviert wird. Die Allradfahrzeuge der Baureihe MAN TGM mit dem kürzest erhältlichen Radstand von 3.050 mm sind ein Klassiker im Fuhrpark von kommunalen Bauhöfen. Für Abrollkipper und Absetzkipper kommen meist dreiachsige MAN TGS zur Anwendung. Drei- und Vierachser sind die klassischen Dreiseiten- oder Hinterkipper. Zudem bieten sich die TGS- und TGX-Sattelzugmaschinen als Zugfahrzeuge für den Kippsattelauflieger an.

Einsatzgerechte Fahrzeuge sind das eine, der richtige Umgang mit der Technik das andere. 40 Jahre Expertise in Schulungen, praxisgerechten Coachings und Fortbildungen für die Fahrer und Unternehmer bringt MAN ProfiDrive in das Gesamtangebot aus Fahrzeug und branchengerechten Service ein. Ihre Trainings decken die Themen Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Nutzfahrzeugtechnik und spezielle Branchenanwendungen ab. Für Fahrer aus dem Bau-, Garten- und Landschaftsbau sowie Kommunalbranchen bietet sich das "Offroad-Training" an.

Info: www.man.eu

Verstärkung im Steinbruch

Knickgelenkter Muldenkipper für alle Baustellen und Arbeitsbedingungen

Im Dezember 2021 fand im Steinbruch Croix-Gérard des französischen Bergbaukonzerns Imerys eine besondere Maschinenübergabe statt. Gemeinsam mit einem PC360 Hydraulikbagger nahm Imerys seinen neuen 30 t-Muldenkipper in Empfang. Bei dem HM300 handelt es sich um das 1.000. Exemplar, das Komatsu Europe verkauft hat.

Imerys liefert funktionale Wertschöpfungslösungen für verschiedene Wirtschaftssektoren - von der verarbeitenden Industrie bis zu Konsumgütern. Der Konzern nutzt seine praktische Erfahrung, sein technisches Fachwissen und seine Kenntnisse im Bereich Werkstoffwissenschaften zur Entwicklung von Lösungen zur Aufbereitung seiner Mineralressourcen, synthetischen Mineralien und Rezeptierungen. Diese verleihen Kundenprodukten wichtige Merkmale und verbessern ihre Leistungseigenschaften in Bereichen wie Feuerfestigkeit, Härte, Leitfähigkeit, Opazität, Robustheit, Reinheit, Gewichtsreduzierung, Filterung, Absorption und Wasserabweisung. Imerys hat sich der verantwortungsvollen Weiterentwicklung verschrieben, indem es insbesondere Entwicklung umweltfreundlicher Produkte und Prozesse fördert. Das 16.300 Mitarbeiter*Innen starke Unternehmen hat 2020 einen Umsatz von 3.8 Mrd. € erwirtschaftet

Komatsu hat im Laufe der Jahre diverse Maschinen an verschiedene Standorte von Imerys in Frankreich geliefert. Dazu zählten vor allem Starrrahmen-Muldenkipper, Planierraupen, Radlader und Bagger. Die Partnerschaft wurde 2019 weiter verstärkt und 2020 wurde eine offizielle Vereinbarung zwischen Komatsu und Imerys getroffen. An der besonderen Maschinen-Übergabe im Dezember nahmen Julien Alix, Regional Category Manager Frankreich und Belgien, und Gérald Bihan, Exploitation Manager (beide Imerys), Philippe Haguenauer und Daniel Moreau (Präsident bzw. Sales Manager von Komatsu France) teil. "Wir arbeiten in Tongruben mit rutschigen Untergründen und oft steilen Fahrwegen",



Perfektes Zusammenspiel: Der neue PC360-11 belädt beim französischen Unternehmen Imerys den neuen knickgelenkten Muldenkipper HM300-5. Es ist das 1.000. Exemplar der Reihe, das Komatsu Europe verkauft hat und trägt daher die japanische Zahl 1.000 auf der Motorhaube. (Foto: Komatsu)

so Gérald Bihan. "Wir brauchten unbedingt Fahrzeuge, die diesem Terrain gewachsen sind, also haben wir uns für einen HM300 mit Knicklenkung entschieden, der alle notwendigen Merkmale für eine Materialförderung unter unseren Bedingungen bietet." Julien Alix ergänzte: "Wir haben heute einen Komatsu HM300 und einen PC360 Bagger gekauft, die sich perfekt in unsere Flotte einfügen und beste wirtschaftliche Leistung aber auch beste betriebliche Leistung, besten Service und hohe Reaktionsschnelligkeit ermöglichen." Philippe Haguenauer betonte in seiner Rede: "Komatsu verfügt über führendes Fachwissen bei Starrrahmen-Muldenkippern. Dadurch konnten wir bestimmte Elemente dieser Fahrzeuge für unsere knickgelenkten Muldenkipper übernehmen, wie das KTCS-System, das den Radschlupf bei schwierigen Verhältnissen automatisch reguliert." Er fügte hinzu: "Wegen ihres erstklassigen Fahrerkomforts und der guten Sicht entscheiden sich heute immer mehr Kunden für knickgelenkte Muldenkipper von Komatsu." Seit 2003, als dieser knickgelenkte Muldenkipper (ADT) auf dem europäischen Markt eingeführt wurde, hat er sich dank seines leistungsstarken Motors, dem Zugkraftkontrollsystem, den wählbaren Betriebsarten für die flexible Leistungsanpassung an die Arbeitsbedingungen, seiner robusten Bauweise sowie modernster Achsaufhängung und Retardertechnik als perfekte Wahl für alle Arten von Baustellen und Arbeitsbedingungen erwiesen.

Info: www.komatsu.eu





Schwerpunktthema: Motoren- und Antriebstechnik

Die Elektrifizierung von Baumaschinen nimmt immer mehr Fahrt auf, werden doch die benötigten Akkus immer leistungsfähiger und sorgen damit für lange Einsatzzeiten. Alternative Treibstoffe helfen dabei, bewährte Motorentechnik sauberer zu gestalten.

Eine Veranstaltung im Coreum durch die Deutz AG hat jedem Interessieren den aktuellen Stand der Technik aufgezeigt und vom sauberen Diesel über Elektromotoren bis hin zu Wasserstoffantrieben den derzeitigen Stand der Technik präsentiert.

Neun auf einen Streich

Radlader mit Elektroantrieb unterstützen Entsorgungsbetriebe in Berlin

Aus der Operette "Frau Luna" von Paul Lincke ist die Berliner Luft bestens bekannt. Damit sie sauberer wird, hat die Berliner Stadtreinigung (BSR) gerade neun elektrische Kompaktradlader angeschafft.

Gleich neun Volvo L25 Electric der 5 t-Klasse kommen neuerdings bei mehreren BSR-Liegenschaften im Berliner Stadtgebiet multifunktionell zum Einsatz. Ganzjährig schieben die Maschinen die Abfälle aus den 26.000 Papierkörben der Stadt in Boxen zusammen und verfrachten den Müll in Presscontainer. Im Winter kommt noch die Verladung von Tausalz und Splitt hinzu.

"Wir haben den elektrischen Radlader von Volvo auf der Bauma 2019 in München gesehen und waren sofort begeistert", erzählt Arvid Rüster, Produktmanager der BSR. "Kein Lärm, keine Abgase, kein Feinstaub. Den mussten wir haben." Rüster ist im Fuhrpark der BSR mit rund 1.800 Fahrzeugen und Maschinen als Produktmanager für Kehr- und Baumaschinen verantwortlich. Der Fuhrpark umfasst alles – von Pkw und Kleintransporter über Müllsammler und Kehrmaschinen bis hin zu Radlader, Raupen und Bagger. 230 davon sind bereits elektrisch unterwegs. Darunter sind auch Abfallsammelfahrzeuge mit brennstoffzellenunterstütztem Elektroantrieb, die die BSR genau wie die neun Volvo E-Radlader über das Förderprogramm "Saubere Luft" des Bundesverkehrsministeriums in den Dienst gestellt hat. Damit trägt der Bund den größten Teil der Mehrkosten für den



Emissionsschutz: Mit neun Radladern Volvo L25 Electric unternimmt die Berliner Stadtreinigung etwas gegen Lärm, Abgase und Feinstaub. (Foto: Volvo CE)

E-Antrieb. Die kontinuierliche Unterstützung seitens der Politik findet Kai Groth, Abteilungsleiter Produktmanagement der BSR besonders wichtig, um langfristig Elektrifizierungs-Konzepte mit Hilfe der Zuschüsse wirtschaftlich zu gestalten. Denn die Müllgebühren in Berlin dürfen wegen der Fuhrpark-Elektrifizierung nicht steigen. Groth zählt dabei unter anderem auf längere Nutzungszeiten, geringere Betriebskosten und weniger Instandhaltungsaufwand für die Elektro-Radlader.

Bereit für die Zukunft

Mit der Elektromobilität beschäftigt sich die BSR schon länger und baut seit 2018 kontinuierlich eine intelligente, vernetzte Ladeinfrastruktur auf. Heute können diverse E-Autos, E-Transporter sowie die neuen L25 Electric über das fest integrierte Ladegerät andocken und über Nacht ausreichend Strom tanken. Darüber hinaus hat die BSR externe Schnellladegeräte für die elektrischen Radlader beschafft, mit denen die Akkus bei 400 V in etwa zwei Stunden wieder aufgetankt sind. "Die verbaute Batteriekapazität von 40 kWh reicht für uns völlig aus. Länger als ein, zwei Stunden am Tag sind die L25 nur selten im Einsatz und haben dann immer noch genug Restkapazität", versichert Rüster. Für Produktmanager der BSR waren aber auch die einfache Bedienung und die gute Übersichtlichkeit ausschlaggebende Argumente. Schließlich müssen verschiedene BSR-Fahrer die vollelektrischen Radlader bedienen können. Stammpersonal gibt es nicht auf jedem Betriebshof. Rund 60 Mitarbeiter haben daher eine Einweisung in die neue Technik bekommen und sind ebenfalls von der Leistungsfähigkeit der elektrischen Maschinen beeindruckt. Besonders begeistert die Fahrer, um

wieviel ruhiger ihr Arbeitsalltag mit den leisen Maschinen verläuft und sie können sich die Umstellung auf ein Diesel-Pendant nicht mehr vorstellen.

Auch Nico Ast, der seit 21 Jahren für die BSR fährt, konnte sich bereits mit dem elektrischen Radlader anfreunden. Mit der neuen Maschine klotzt er tüchtig ran und schiebt in den Herbsttagen nasses, schweres Laub mit der 1,80 m breiten Radlader-Schaufel zusammen. "Beim Laubschieben zeigt sich,

wer Kraft hat", betont Ast. "Der L25 mit E-Antrieb ist stärker als sein Diesel-Bruder und ihm überlegen." Hinzu komme der leisere Lauf und das schnelle Ansprechverhalten. Nur an das leise Surren müsse er sich erst noch gewöhnen. Dafür arbeite die Joystick-Steuerung sehr feinfühlig. "Hätte ich die Wahl, würde ich immer zum E-Radlader greifen", erklärt der erfahrene Fahrer. Nach getaner Arbeit steuert er auf einen der 14 Ladepunkte am BSR-Stammsitz in

Berlin-Tempelhof zu und schließt den L25 Electric mit wenigen Handgriffen an die Stromdose an. Schließlich soll seine feine Maschine auch am nächsten Tag wieder richtig was leisten können. Der Service der Swecon Baumaschinen GmbH am Standort Berlin ist auf alle Serviceanfragen rund um die E-Maschinen gut vorbereitet und begleitet den Wandel hin zu dieser Technologie.

Info: www.volvoce.com

Motorinstandhaltung der Zukunft

Hatz und Sontheim kooperieren bei digitalem Verbundprojekt

Die Motorenfabrik Hatz und der Systemanbieter Sontheim Industrie Elektronik kooperieren im Rahmen des Verbundprojekts KIM. Ziel ist die Entwicklung digitaler Lösungen, die Motoren in die Lage versetzen, Wartungsfälle nutzungsbasiert vorauszusagen und eigenständig den passenden Service zu beauftragen.

KIM steht für Künstliche Intelligenz zur Motorinstandhaltung. "Kern des Projekts ist es, richtungsweisende Algorithmen zu entwickeln und zu implementieren. Diese ermöglichen Zustandsinformationen über den Motor in Echtzeit sowie eine präzise Vorhersage und damit bedarfsgerechte Planung notwendiger Wartungsmaßnahmen", erläutert Dr. Maren Hellwig, die bei Hatz Verantwortung für die digitale Geschäftsentwicklung trägt. Mit dieser Intelligenz ausgestattete Motoren werden zudem in der Lage sein, eigenständig notwendige Wartungs- und Ersatzteile sowie Servicekapazitäten anzufordern. Damit



Maximaler Fördersatz: Im Rahmen eines Unternehmensbesuchs hat der bayerische Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger (2.v.l.) die Förderurkunde für das Verbundprojekt KIM in Höhe von 50 % an den Hauptgesellschafter Wolfram Hatz (2.v.r.) sowie die Geschäftsführer Bernd Krüper (I.) und Dr.-Ing. Simon Thierfelder überreicht. (Foto: Hatz)

wird die Maschinenverfügbarkeit erheblich erhöht und ungeplante Ausfall- und Reparaturzeiten reduziert beziehungsweise vermieden. Wartungen erfolgen somit nicht mehr reaktiv nach Schadenseintritt oder präventiv gemäß vorgegebenem **•**



Intervall, sondern präskriptiv – also nur zum wirklich notwendigen Zeitpunkt. "Die dafür erforderlichen Algorithmen werden technologieoffen konzipiert und getestet. Die Forschungsergebnisse und die zu entwickelnden Lösungen können für eine Vielzahl von Antrieben eingesetzt werden", erklärt Geschäftsführer Bruno Sontheim.

Mit diesen intelligenten, digital angebundenen Motoren erhalten Maschinenbetreiber ein hohes Maß an Sicherheit, die Verfügbarkeit von Maschine und Antrieb wird maximiert, Stillstandzeiten auf ein Minimum reduziert. Dass eine Maschine mitten in der heißen Phase eines Bauprojekts nicht mehr einsatzfähig ist und im schlimmsten Fall der Fertigstellungstermin wackelt, soll mit den Ergebnissen dieses Projektes ein Thema der Vergangenheit werden. Die Maschine mit intelligentem Motor warnt frühzeitig vor einem Wartungsfall, etwa über das Flottenmanagement des Betreibers. Der Motor kann bedarfsgerecht gewartet werden, noch bevor die Maschine überhaupt auf der Baustelle steht. Darüber hinaus reduzieren sich die Wartungskosten, da der Servicestützpunkt bereits im Voraus weiß, welches Bauteil ersetzt oder überholt werden muss. Eine aufwändige Fehlerdiagnose entfällt.

Betriebsbereitschaft maximieren

Dass das Projekt großes Potenzial etwa hinsichtlich der Megatrends Baustelle 4.0 oder Smart Farming birgt, hat auch die



Kooperation: Das KIM-Projektteam besteht aus Fachspezialisten von Sontheim und Hatz unter der Leitung von Hatz-Geschäftsführer Bruno Sontheim (r.) und Dr. Maren Hellwig (l.), verantwortlich für die digitale Geschäftsentwicklung bei Hatz.

bayerische Forschungsförderung erkannt. Das Projekt KIM wird mit dem maximalen Fördersatz von 50 % vom Verbundforschungsprogramm der bayerischen Staatsregierung unterstützt. Die Förderurkunde für Hatz hat Bayerns Staatsminister für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie, Hubert Aiwanger, anlässlich eines Unternehmensbesuchs im Stammwerk in Ruhstorf persönlich überreicht. Mit Hatz und Sontheim bündeln zwei Vorreiter auf ihrem jeweiligen Fachgebiet ihre Kräfte, um im Verbundprojekt KIM Innovationssprünge realisieren zu können. Sontheim ist ein Spezialist für Automatisierungs-, Diagnose- und Connectivity-Lösungen, vor allem für mobile Industrieanwendungen. In der Landtechnik ist das Unternehmen aus dem Allgäu Marktführer im Bereich der Entwicklung und Produktion von Diagnosesystemen. Hatz steht seit jeher für fortschrittliche Antriebslösungen. Die langfristige Innovationsstrategie des Motorherstellers sieht die konsequente digitale Anbindung des eigenen Antriebsportfolios und die Entwicklung entsprechender innovativer digitaler Produkte und Services vor. Die Verbindung der Unternehmen geht über dieses Verbundprojekt hinaus. Beide Kooperationspartner werden künftig gemeinsam strategisch an der Digitalisierung der, für die Unternehmen relevanten Systeme mobiler Arbeitsmaschinen arbeiten.

Info: www.hatz-diesel.com

ENTWICKLUNGSPARTNERSCHAFT

Feststoff-Batteriezellen für Elektrofahrzeuge

Mercedes-Benz und ProLogium, ein führender Anbieter von Feststoffbatterien. haben eine Technologiepartnerschaft zur Entwicklung von Batteriezellen der nächsten Generation vereinbart. Die ersten gemeinsam entwickelten Feststoffbatterien könnten bereits in den kommenden Jahren in Mercedes-Benz Testfahrzeugen zum Einsatz kommen. Im Rahmen der Partnerschaft wurden zudem technologische Meilensteine vereinbart, die auf eine Integration der Feststofftechnologie in ausgewählten Modellen innerhalb der zweiten Hälfte des Jahrzehnts abzielen. Mit dieser Technologie lassen sich Kosten, Skalierbarkeit und Energiedichte im

Bereich der Batterien für Elektrofahrzeuge neu definieren. Die Reichweite der heutigen konventionellen Li-Ionen-Batteriezellen soll sich nahezu verdoppeln lassen. "Effizienz und Reichweite sind die neuen Branchenmaßstäbe für Elektroautos. Die Feststofftechnologie hat das Potenzial. Größe und Gewicht der Batterie deutlich zu reduzieren. Über die Zusammenarbeit mit Partnern wie ProLogium beschleunigt Mercedes-Benz die Entwicklung innovativer Batterietechnologien für den Automobilbereich", sagt Markus Schäfer, Mitglied des Vorstands der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG, Chief Technology Officer verantwortlich für Entwicklung und Einkauf. Die beiden Unternehmen arbeiten bereits seit 2016 an der Erprobung von Batteriezellen für Elektrofahrzeuge. "Bei ProLogium glauben wir, dass innovative Technologie durch die Skalierbarkeit der Produktion unterstützt werden muss. Wir freuen uns darauf, unser neues Werk bis Ende 2022 hochzufahren und gemeinsam mit unseren Kunden auf eine erfolgreiche Massenproduktion hinzuarbeiten", so Vincent Yang, CEO und Gründer von ProLogium Technology. Im Rahmen der Entwicklungspartnerschaft wird Mercedes-Benz einen Sitz im ProLogium Board of Directors einnehmen.

Info: www.mercedes-benz.com

Baumaschinen tanken hydrierte Pflanzenöle

Motoren mit synthetischen Kraftstoffen nahezu klimaneutral betreiben

Umweltfreundlichere Antriebskonzepte für Fahrzeuge und Maschinen sind wichtiger denn je, um CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Betankung mit hydrierten Pflanzenölen (Hydrotreated Vegetable Oils, HVO) bringt Baumaschinen, Krane und Mininggeräte von Liebherr ihrem klimaneutralen Betrieb erneut ein Stück näher.

Liebherr verfolgt bei der Arbeit an Antriebskonzepten einen technologieoffenen Ansatz. Das Unternehmen befasst sich im Bereich der Energieumwandlung aktuell mit Elektromotoren, Brennstoffzellen, Batterien, Verbrennungsmotoren oder ihrer Kombination in Form eines Hybridantriebs und im Bereich der Energieträger mit elektrischer Energie, Wasserstoff, Ammoniak, E-Fuels, Methanol, Biodiesel, fossilem Diesel - und HVO. Der synthetische Kraftstoff wird aus Speiseölabfällen, Fettresten, Abfallfetten und Pflanzenöl gewonnen und durch den Prozess der Hydrierung unter katalytischen Bedingungen, also der Zugabe von Wasserstoff bei starker Erhitzung, in Kohlenwasserstoffe umgewandelt. Diese wiederrum sind ein Energieträger und somit ein potentieller Kraftstoff.

Die Herstellung von HVO ist klimaneutral, wenn bei der Erzeugung ausschließlich Strom aus regenerativen Energiequellen genutzt wird. Zudem erzeugt es beim Einsatz geringere Emissionen als eine mit fossilem Diesel-Kraftstoff betriebene Maschine. Laut Untersuchungen von Liebherr können die Treibhausgasemissionen während des Lebenszyklus eines Produkts um bis zu 90 % gesenkt werden, wenn die Maschine anstelle von fossilem Diesel mit Neste MY Renewable Diesel (= HVO 100), von einem der wichtigsten HVO-Lieferanten der Firmengruppe, betankt wird. Diese Berechnung für Neste MY Renewable Diesel steht im Einklang mit den Vorgaben der EU Renewable Energy Directive II (2018/2001/ EU). Wichtig für Fuhrpark-Betreiber: Die langlebigen Maschinen, die oft jahrelang bei Kunden im Einsatz sind, müssen



Zeitenwende: Die Liebherr-Werk Ehingen GmbH hat im September 2021 auf klimaneutralen HVO-Kraftstoff anstelle fossilen Diesels umgestellt – alle neuen Mobil- und Raupenkrane des Werks sind HVO-kompatibel. (Foto: Liebherr)

weder ausgetauscht noch umgerüstet werden, sondern können unmittelbar mit HVO-Kraftstoff weiterarbeiten

Signifikanter Beitrag zum Klimaschutz

Die Liebherr-Werk Ehingen GmbH betankt seit Anfang September 2021 ihre Mobilund Raupenkrane ausschließlich mit reinem HVO-Kraftstoff. Die Umstellung von fossilem Diesel auf HVO gilt für die Kranabnahme und Testfahrten sowie für die Erstbetankung vor Auslieferung. Des Weiteren wurde fast der gesamte Werksverkehr in Ehingen auf HVO umgestellt. Dadurch sollen in dem Werk jährlich 2,5 Mio. I fossiler Diesel und bis zu 6.500 t Treibhausgas eingespart werden.

In Europa, insbesondere in Großbritannien und skandinavischen Ländern, erfährt HVO in der Branche des maritimen Güterumschlags derzeit einen deutlichen Nachfragezuwachs. Alle Produkte der Liebherr-Sparte Maritime Krane können bereits mit HVO betrieben werden. Auch im Produktsegment Erdbewegungs- und Materialumschlagmaschinen der Firmengruppe kommt HVO bei emissionskritischen Einsätzen aufgrund hoher Umweltauflagen auf Wunsch des Kunden zum Einsatz. Als erstes Werk des Segments ersetzt die Liebherr-Hydraulikbagger GmbH in Kirchdorf a.d. Iller seit Januar 2022 fossilen Diesel

durch HVO-Kraftstoff. Diese Umstellung gilt neben der Erstbetankung aller Neumaschinen vor Auslieferung auch für Maschinenabnahmen, bei Vorführungen und Validierungseinsätzen im Werk. Auch der Werksverkehr soll sukzessive auf HVO-Kraftstoff umgestellt werden. So werden schrittweise alle Arbeitsmaschinen in der Produktion künftig mit HVO-Kraftstoff betankt. In der Mining-Branche spielen alternative Antriebe eine besonders große Rolle. Auch hier ist HVO in einem Großteil der Liebherr-Miningprodukte bereits einsetzbar. Die flächendeckende Nutzung ist in dieser Branche aufgrund hoher Energiebedarfe und nur begrenzter Verfügbarkeit des Kraftstoffs in naher Zukunft aber nicht realistisch.

Trotz deutlich steigender Produktion ist HVO erst in wenigen Ländern in Europa flächendeckend zugänglich. Inwiefern sich der Kraftstoff langfristig im Markt durchsetzen wird, hängt primär davon ab, wie sich die weltweite Produktionsmenge und damit die Verfügbarkeit entwickeln wird. Für Liebherr steht fest, dass HVO nur dann eine umwelt- und sozialverträgliche Lösung darstellt, wenn in der Herstellung auf Palmöl sowie die etwaige Rodung von Regenwäldern zur Gewinnung neuer Anbauflächen verzichtet wird.

Info: www.liebherr.com

Motorentechnik neu gedacht

Deutz präsentiert seine Aktivitäten im Bereich alternativer Antriebssysteme

"Wir machen dem Kapitalmarkt und unseren Kunden erlebbar, was wir eigentlich machen, wo unsere Antriebsysteme einen Einsatz finden und wohin die Entwicklungen gehen", so beschrieb Frank Hiller, Vorstandsvorsitzender der Deutz AG, die Idee der Deutz Days 21, die vom 17. bis 20. November 2021 im Coreum in Stockstadt stattgefunden haben.

Mit der Beteiligung an Blue World Technologies, einem dänischen Unternehmen, das Brennstoffzellen-Stacks, Reformer und entsprechende Systeme entwickelt, produziert und vertreibt, treibt Deutz die Aktivitäten im Bereich alternativer Antriebssysteme weiter voran. Im Rahmen der Deutz Days wurden die Produkte von Blue World präsentiert und auch das neue Berichtssegment Green der Öffentlichkeit vorgestellt. Dies bildet sämtliche Aktivitäten rund um die Entwicklung und Herstellung von neuen Antrieben jenseits des Dieselmotors ab. "Die mit grünem Methanol betriebenen Brennstoffzellen ermöglichen einen schnelleren Übergang zu einem CO₂-neutralen Betrieb, da es sich um einen flüssigen Kraftstoff handelt, der in der bestehenden Infrastruktur genutzt werden kann. Damit setzt Deutz seine Bestrebungen nach klimaneutralen Lösungen für den Off-Highway-Bereich jenseits klassischer Motorenkonzepte fort", so

Ein "Live-Erlebnis" versprach Michael Wellenzohn, Vorstandsmitglied Vertrieb, Marketing und Service bei der Deutz AG, dem internationalen Fachpublikum, das zu den Deutz Days 21 angereist war. Nicht im Rahmen einer Power-Point-Präsentation, sondern im Einsatz zeigte der Hersteller, wie er seinen Kunden Antriebe mit Kraftstoffen aus regenerativen Energiequellen zur Verfügung stellen will. Die Teilnehmer hatten Gelegenheit, die Innovationen des Unternehmens live zu erleben, unmittelbar auszuprobieren, sich mit Fachexperten persönlich auszutauschen und über die neueste Technologie zu informieren.



Bestens informiert: VDBUM Info-Chefredakteur Wolfgang Lübberding (Bildmitte) nahm an den Deutz Days 21 im Coreum teil. (Foto: Deutz AG)

Zu den Maschinen, die im Mittelpunkt der Präsentation standen, zählen der KTEG ZE 85 800V, ein emissionsfreier kompakter Kettenbagger der 8 t-Klasse mit einer Laufzeit von bis zu vier Stunden, der vollelektronische Minibagger Hitachi 48V Mini mit einem Dienstgewicht von 2,6 t, der eine Einsatzzeit von bis zu drei Stunden verspricht oder der Maeda Minikran CC1485 mit einem Einsatzgewicht von 14,4 t, der ebenfalls drei Stunden lang volle Power bieten soll. Eine wichtige Neuheit, die Deutz in Zusammenarbeit mit KTEG entwickelt hat, ist der Powertree, eine Schnellladestation für emissionsfreie Baumaschinen, die mit einer Ladeleistung von 150 kW in der Lage ist, eine Kompaktmaschine innerhalb einer Mittagspause aufzuladen.

Meilenstein der Firmenhistorie

Nur wenige Tage vor der Veranstaltung im Coreum hatte der Hersteller mit der Produktion des zehnmillionsten Motors einen Meilenstein der Unternehmenshistorie feiern können. Bei diesem besonderen Exemplar handelte es sich um den TCG 7.8 H2, einen Wasserstoffmotor mit sechs Zylindern. Erst im August 2021 hatte der Deutz seinen ersten marktreifen Wasserstoffmotor präsentiert und die Serienproduktion für 2024 angekündigt.

Der Wasserstoffmotor TCG 7.8 H2 baut auf einem bestehenden Motorkonzept TCD7.8 auf. Er läuft nicht nur CO₂-neutral sondern auch sehr leise und liefert bereits 200 kW Leistung. Geeignet ist er grundsätzlich für alle Deutz-Anwendungen, zunächst dürfte er in den Bereichen stationäre Anlagen und Generatoren sowie Schienenverkehr eingesetzt werden. Was die Gesamtkosten betrifft, liegt der Wasserstoffmotor laut Herstellerangaben in etwa auf dem Niveau der Diesel-Variante.

Auch im Bereich Service gibt es Neuerungen: Unter dem Namen S-Deutz ist zuletzt ein neues Portal an den Start gegangen, das einen Mehrwert für die Endkunden und den Deutz-Service bietet. Das komplett überarbeitete Serviceportal ermöglicht nach einer einfachen Online-Registrierung des Motors schnellen Zugriff auf original Deutz-Produkte und Ersatzteile sowie Dienstleistungen. Die Highlights reichen von einer Lifetime Parts Warranty für Reparaturen bis hin zum umfangreichen Lifecvcle Solutions Portfolio. Die Kunden des Antriebsspezialisten können schnell und einfach mit ihrem lokalen Servicepartner Kontakt aufnehmen und erhalten Zugriff auf die digitale Servicedokumentation ihres Motors.

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

Schwerpunktthema: Kompaktmaschinen im GaLaBau

Der Garten- und Landschaftsbau ist nicht nur in Deutschland nach wie vor eine boomende Branche. Jeder namhafte Baumaschinenhersteller stattet die zugehörigen Unternehmen mit der entsprechenden Technik aus, die Hersteller von Anbaugeräten sorgen dafür, dass es für die noch so schwierige Sonderaufgabe das entsprechende Werkzeug gibt, mit dem diese Arbeiten erledigt werden können

Einen Ausblick über den derzeitigen Stand der Technik geben Ihnen die nachfolgenden Berichterstattungen.

Optimale Sichtverhältnisse

Überarbeitete Compactlader-Baureihe mit zusätzlichem Modell

2013 hat Liebherr Liebherr seine Compactlader eingeführt. Nun wird die Baureihe erneuert und um das zusätzliche Modell L 504 ergänzt, das die Reihe nach unten hin abrundet und laut Herstellerangaben mit einem günstigen Preis-Leistungsverhältnis überzeugt.

Zu den wichtigsten Neuheiten gehört die neu gestaltete Fahrerkabine, die dem Maschinenführer dank vergrößerter Glasflächen sehr gute Sichtverhältnisse bietet. Für einen freien Blick auf die Arbeitsausrüstung und damit weitere Sicherheit sorgt das sichtoptimierte Hubgerüst. Erstmalig stehen die Modelle L 506 und L 508 auf Kundenwunsch als "Speeder" zur Verfügung. In dieser Version erreichen sie eine Spitzengeschwindigkeit von 30 km/h. Mit zahlreichen neuen Ausstattungen soll der L 506 Compact seine starke Position am



Verstärkung im Kompaktbereich: Der neue Compactlader L 504 ist das kleinste Modell in der Radlader-Palette von Liebherr. (Foto: Liebherr)

Markt festigen. Seine Bauhöhe bleibt wie die des L 504 unter 2,5 m. Das erleichtert den Transport auf einem Anhänger. Der neue L 508 Compact ist größer und breiter geworden als die beiden anderen Compactlader. Die neuen Maschinen verfügen über ein robustes Hubgerüst mit Z-Kinematik,

das den Einsatz verschiedenster Anbauwerkzeuge ermöglicht. Für den sicheren und präzisen Betrieb mit einer Ladegabel wurde die Parallelführung optimiert. Das ist etwa beim Transport von Paletten mit Pflastersteinen oder Terrassenfliesen im GaLa-Bau wichtig. Um die Vielseitigkeit weiter

Lehnhoff Double Lock -Mit Sicherheit doppelt verriegelt

www.lehnhoff.de

Lehnhoffs neuer Sicherheitsstandard Double Lock sorgt für erhöhten Arbeitsschutz auf Baustellen bei gewohnt einfacher Bedienung. Das ausgeklügelte System verhindert im Falle einer Fehlverriegelung rein mechanisch das Herabfallen des Anbaugerätes durch eine mittig angebrachte Sicherheitsklaue.





zu erhöhen, bietet Liebherr für die Modelle L 506 und L 508 das Hubgerüst auf Wunsch in der Variante "High Lift" an. Es handelt sich dabei um eine verlängerte Variante des Hubgerüsts mit mehr Reichweite.

Um die vielfältigen Aufgaben effizient und sicher zu meistern, mit denen Radlader im Kommunaldienst konfrontiert sind, bietet Liebherr sein vollautomatisches Schnellwechselsystem Likufix für die drei Compactlader an. Damit kann der Maschinenführer binnen Sekunden und per Knopfdruck von der Kabine aus zwischen mechanischen und hydraulischen Anbauwerkzeugen wechseln. Das spart Zeit und reduziert das Unfallrisiko, denn der Fahrer

muss beim Ausrüstungswechsel die Kabine nicht verlassen.

Zahlreiche Details, etwa die übersichtlich angeordneten Bedienelemente oder die praktischen Ablageflächen, erhöhen den Komfort in der Fahrerkabine. Mit dem bewährten Liebherr-Bedienhebel kann der Maschinenführer das Hubgerüst und das Anbauwerkzeug sicher bedienen. Das gilt auch für den optionalen Minijoystick am Bedienhebel, der dem Betrieb hydraulischer Zusatzfunktionen dient. Die Lenksäule ist auf Kundenwunsch stufenlos verstellbar und das Display lässt sich individuell auf der A-Säule der Fahrerkabine positionieren. Mit ihren Leistungsdaten bedienen die

neuen Compactlader ein breites Spektrum. Die Kipplast reicht im Vergleich zwischen dem L 504 und dem L 508 von 3.000 bis 3.900 kg, der Schaufelinhalt von 0,7 bis 1,0 m³, das Einsatzgewicht von 4.600 bis 5.700 kg und die Motorleistung von 34 kW/46 PS bis 55 kW / 74 PS. Die Emissionen sollen die Grenzwerte der Abgasstufe V unterschreiten. Die kompakte Bauweise der neuen Compactlader mit niedrigem Schwerpunkt sorgt für eine optimale Gewichtsverteilung. Daraus resultiert eine hohe Standsicherheit und sicherer Fahrkomfort.

Info: www.liebherr.com

E-Maschinen überzeugen im Praxistest

Einsatz der gesamten zero emission-Flotte in der Stuttgarter Innenstadt

Im Herzen Stuttgarts hat sich das Bauunternehmen Leonhard Weiss von den emissionsfrei arbeitenden Baumaschinen und -geräten von Wacker Neuson überzeugt. Im Zuge der Sanierung des Stuttgarter Marktplatzes mitten in der Innenstadt testete das Bauunternehmen die gesamte zero emission-Palette von Wacker Neuson.

Leonhard Weiss ist ein langjähriger Partner von Wacker Neuson und hat die zero emission-Reise von Anfang an aus Anwendersicht begleitet. Nun kam das gesamte Portfolio auf der Baustelle zum Einsatz. "Sehr gut gefällt uns, dass die elektrischen Maschinen und Baugeräte dieselbe Leistung haben wie konventionelle", betont Simon Schall, Leiter Zentrale Maschinentechnik bei Leonhard Weiss. "Bei der täglichen Inbetriebnahme gibt es weniger Wartungspunkte als bei Geräten mit Verbrennungsmotor, Fahrer oder Bediener können sich viel leichter in die Maschine hineinfinden". so Schall weiter. "Uns ist das Feedback der Anwender auf der Baustelle enorm wichtig", sagt Kai Hieber, Vertriebsleiter Region Südwest bei Wacker Neuson. Auf der Baustelle in Stuttgart kamen die seit 2015 auf dem Markt bewährten Akkustampfer sowie Akkuplatten unter anderem der neuen APS-Reihe für die Bodenverdichtung zum Einsatz.



Praxistaugliche Alternative: Die zero emission-Flotte bietet gleichwertige Ergebnisse wie konventionelle Baumaschinen und -geräte. (Foto: Wacker Neuson)



Der Kettendumper DT10e, der Raddumper DW15e und der Radlader WL20e ermöglichten den effizienten Transport von Material ohne direkte Abgasemissionen und mit äußerst geringen Geräuschemissionen. Für Aushub- und Abbrucharbeiten stand der Zero Tail Bagger EZ17e zur Verfügung. Mit der hochwertigen Lithium-Ionen-Technologie wird die Maschine den hohen Anforderungen an Leistung, Langlebigkeit und Robustheit gerecht.

Elektrische Baumaschinen und -geräte können dabei helfen, die immer strenger regulierten Grenzwerte bei Abgas- und Lärmemissionen auf Baustellen einzuhalten, da keine lokalen Abgasemissionen entstehen. Das schützt den Bediener und die Baustellenumgebung. Zudem sind die elektrisch betriebenen Baumaschinen bis zu 20 dB leiser als ihre benzinbetriebenen Pendants – eine extreme Reduktion, denn schon 10 dB weniger bedeuten eine Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke.

Info: www.wackerneuson.com/ zeroemission ■

Verdichten ohne Emissionen

Moderne Akkutechnik auch für Rüttelplatten erhältlich

Weber MT, Spezialist für handgeführte Verdichtungstechnik, hat ein Sortiment von Maschinen mit Elektro- respektive Akku-Antrieb vorgestellt. Die neuen Modelle ermöglichen das Arbeiten in Innenräumen und leisten einen Beitrag zum Klimaund Umweltschutz.

Handgeführte Bodenverdichter sind das Spezialgebiet des Unternehmens, das in diesem Jahr auf 70 Jahre Know-how zurückblicken kann. Aktuell führt Weber MT gleich fünf Produkte auf dem Markt ein, die mit Akkutechnik ausgestattet sind. Sie werden dem Trend zu abgasfreien Elektroantrieben in der Bauindustrie gerecht.

Als Grundlage der neuen Maschinen dienten die jeweiligen Modelle mit Benzinmotoren. Leistung und das damit verbundene Arbeitsergebnis sind laut Herstellerangaben gleichwertig. Neu sind der Honda GXE-Elektromotor und die Akkutechnik. Aus dem bewährten Vibrationsstampfer SRV 590 ging der Akkustampfer SRE 590 DC hervor. Er hat inklusive Akku ein Betriebsgewicht von 68 kg und erzielt eine Schlagkraft von 17,5 kN. Zudem stehen mit der CF 2 DC und die CFR 90 DC zwei vorwärtslaufende Vibrationsplatten zur Verfügung. Während die CF 2 DC mit 87 kg Betriebsgewicht, 45 cm Arbeitsbreite und 15 kN Zentrifugalkraft aufwartet, bietet die CFR 90 DC Zentrifugalkräfte von 14 kN, eine Arbeitsbreite von 43 cm und ein Betriebsgewicht von 96 kg.

Mit dem CR 2 DC bietet Weber MT einen reversierbaren Bodenverdichter mit Akku an. Die Maschine hat inklusive Akku ein Betriebsgewicht von 143 kg, eine Arbeitsbreite von 45 cm und eine Zentrifugalkraft von 20 kN. Außerdem gehört der Rollenrüttler VPR 700 DC mit 67 cm Arbeitsbreite und 183 kg Betriebsgewicht zur Produktpalette der batteriebetriebenen Geräte. Er eignet sich, ebenso wie sein benzinbetriebenes Pendant, bestens zum Abrütteln großformatiger Beton- und Natursteinplatten. Laut Hersteller sind weitere Geräte in der Planung. Bei der eingesetzten Akkutechnik handelt es ▶



Keine Abstriche: Mit dem CR 2 DC bietet Weber MT einen reversierbaren Bodenverdichter mit Akku an, der der Benzinmotoren-Variante in nichts nachsteht. (Weber Maschinentechnik GmbH)

Auf der Baustelle zu Hause

Mobile Raumlösungen www.container.de 50 years ela[container]

1/2 m breiter

Mobile Raumlösungen www.container.de

50 years ela[container]

sich um einen effizienten Lithium-lonen Akku mit einer Leistung von 720 Wh. Der Akku und der 1,8 kW starke, bürstenlose Gleichstrom-Elektromotor der Baureihe GXE 2.0 wurden von Honda entwickelt. Um ein besonders komfortables Arbeiten zu gewährleisten, ist der Akku modular auf den neuen Produkten von Weber MT einsetzbar. Der Akkuwechsel ist ohne Werkzeug möglich. Je nach Gerät

und Einsatzbedingungen kann bis zu 45 Minuten mit einer Akkuladung gearbeitet werden. Zeit genug, um rein rechnerisch 470 m² Pflasterfläche mit der CF 2 DC einmal abzurütteln. Nur rund anderthalb Stunden werden für das vollständige Laden eines leeren Akkus mit dem Honda-Schnellladegerät benötigt. Wenn es mal besonders schnell gehen soll, sind 80 % der Ladekapazität bereits nach einer Stunde erreicht.

Die neue Serie akkubetriebener Geräte erlaubt das Arbeiten in Innenräumen, in tieferen Gräben oder emissionsregulierten Städten. Auch für den Verleih sind die Geräte attraktiv. Sie benötigen nur einen geringen Wartungsaufwand und sind komfortabel zu bedienen. Start und Stopp erfolgen intuitiv über Knopfdruck.

Info: www.webermt.com

Schlagkräftig und punktgenau

Anbauverdichter erleichtern das Arbeiten an Hauswänden und Hängen

Verdichten am Hang und in engen Gräben kann selbst für erfahrene Anwender sehr aufwändig sein. Anbauverdichter sind eine einfache Lösung für diese zeitintensiven Arbeiten.

Die drei mittelgroßen APA-Anbauverdichter-Modelle 55/46, 55/56 und 55/64
des Schweizer Herstellers Ammann sind
ausgelegt für Mobilbagger von 5 bis
12 t und kommen bei der Erschließung
von Wohn- und Industriegebieten, auf
Baustellen im Rohrleitungs-, Deponie- oder
Gleisbau zum Einsatz. Vom Bagger aus
lassen sich damit Sand- und Kiesflächen
sowie gemischte, bindige oder feuchte
Böden bedienerfreundlich planieren und
verdichten. Die Verdichtungsleistung reicht
bis in maximal 100 cm Tiefe.

Das leichteste Exemplar ist der APA 55/46 mit 370 kg Betriebsgewicht. APA 55/46 steht für: Ammann Plates Attachment. 55 kN Zentrifugalkraft und 46 cm Grundplattenbreite. Dank des hydraulisch angetriebenen Zwei-Wellenerregersystem stabilisiert der Anbauverdichter Böden leicht. schnell und sicher. "Die Wellenerreger sind auf der Grundplatte in Längs-Richtung angebracht. Diese Besonderheit bewirkt, dass die Platte ihre Wuchtkraft gleichmä-Big und senkrecht in den Boden einleitet", erläutert Thilo Ohlraun, Vertriebsleiter Deutschland bei Ammann. "Ohne seitliche Schwingungsausschläge kann der Bediener so an Hauswänden oder Schachtrohren entlang punktgenau verdichten." Dass die Erregereinheit absolut wartungsfrei ist und wegen ihrer Technik ohne zusätzliche Leckölleitung auskommt, ist für ihn ein weiteres Highlight. "Damit hat Ammann eine mögliche Fehlerquelle beseitigt",



Langlebig: Das patentierte Anschlagsystem mit Gummipuffern der APA-Anbauverdichter schützt den Bagger vor Verschleiß durch Vibrationen. (Foto: wyynot GmbH)

sagt er. Auf Kundenwunsch stattet der Hersteller die APA-Geräte mit mechanischen oder hydraulischen Drehmotoren aus. Wer an seinen Baggern bereits feste Rotationseinheiten installiert hat, entscheidet sich zumeist für die starre Variante, weiß Ohlraun und ergänzt: "In der Regel werden aber in dieser Gewichtsklasse die APA-Verdichter mit vollhydraulischen Schnellwechslern und hydraulischen Drehmotoren betrieben."

Zur Standardausstattung gehören vier Gummipuffer am Anbauverdichter. Ein Anschlagsystem, das den Bagger vor Vibrationen schützt und bei zu hohem Anpressdruck den Kontakt von Metall auf Metall verhindert. Ab Werk liefert Ammann die Geräte zudem mit universeller Adapterplatte aus. Diese passt mit ihrem Krupp-Bohrbild an alle gängigen voll-, halbautomatischen und mechanischen Wechselsysteme. "Das erleichtert auch den

schnellen Anschluss der APA-Verdichter an Tiltrotatoren", nennt Ohlraun einen weiteren Vorteil. Insgesamt bietet der Hersteller in der Baureihe der APA-Anbauverdichter zehn verschiedene Modelle an. Vom APA 20/30 (160 kg) bis hin zum APA 100/88 (1.170 kg) eignen sich die Geräte für Einsätze an Baggern von 2 bis 40 t.

"Bauunternehmer achten durch den Einsatz mit Ammann-Anbauverdichtern auch auf die Gesundheit ihrer Mitarbeiter. Sie müssen sich bei Verdichtungsarbeiten dadurch nicht im Gefahrenbereich aufhalten", sagt Ohlraun und verweist als Beispiel auf die Abgasproblematik in tiefen Gräben. "Zusätzlich", so der Ammann-Experte, "profitieren die Betreiber vom Zwei-Wellerregersystems, mit dem sie problemfrei in vibrationsempfindlichen Umgebungen verdichten können."

Info: www.ammann.com

Saubere Fugen

Druckluft-Reiniger schützt Umgebung vor Stein- und Materialflug

Die Fugenhexe von Optimas reinigt Fugen in Pflasterflächen mit Natur- oder Betonstein trotz ihres Namens nicht mit schwarzer Magie, sondern mit Druckluft.

Haltern am See im nördlichen Ruhrgebiet ist eine 40.000 Einwohner starke Kleinstadt mit viel touristischem Potential. Der Bauhof ist mit 67 Mitarbeitern für die Grünflächenpflege zuständig. Hinzu kommen die Hochbauunterhaltung, die Tiefbauunterhaltung von Gemeindestraßen, Wirtschaftswegen und touristischen Radwanderwegen und dem Kanalnetz, die Unterhaltung der Parkplätze, der Verkehrseinrichtungen und Wasserläufe sowie zentrale Dienste wie Straßenreinigung, Wertstoffhof und Werkstätten.

"Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, Aufgaben schnell und wirtschaftlich zu lösen. Deshalb haben wir vor zwei Jahren die Optimas Fugenhexe angeschafft", sagt Norbert Bornemann, der zuständig für den Einkauf des Bauhofes ist, und schließt an: "Mittlerweile konnten wir die Erfahrung machen, dass das eine hervorragende Investition war." In Haltern am See wurde in den 1980er Jahren wie in vielen anderen



Effektive Reinigung: Die Fugenhexe von Optimas säubert Fugen tief, gleichmäßig und ohne Sand oder Steine umherzuwirbeln. (Foto: Optimas)

Städten und Gemeinden in der Innenstadt eine Fußgängerzone mit Natursteinpflaster und Granitbänderung verlegt. Im Laufe der Jahrzehnte hat sich die ursprüngliche Fugenverfüllung zerlegt oder ist verkrautet. Stück für Stück müssen nun die Fugen gereinigt werden, um dann mit einem haltbaren Kunststoff-Material verfüllt zu werden. "Die Fugenhexe hat bisher schon exzellente Dienste geleistet. Nicht nur, weil sie die Fugen sauber reinigt, sondern auch, weil wir keine aufwändigen Maßnahmen zum Schutz von Gebäuden oder

Fahrzeugen gegen herumfliegende Steine oder Material ergreifen müssen", sagt Bornemann. Der Schutz vor herumfliengen Material ist sozusagen in dem kleinen, nur 25 kg schweren und 75 × 36 × 10 cm großen Gerät integriert ist.

Aus zehn Düsen wird Druckluft in den Untergrund geblasen, wodurch das Material gelöst wird. Ein Baukompressor mit einer Leistung von 4 m³ und einem Druck von 5 bis 7 bar ist erforderlich, damit die Fugenhexe effektiv eingesetzt werden kann. Durch eine oder mehrere Überfahrungen der Pflasterfläche mit der Fugenhexe werden die losen Fugen auf eine Tiefe zwischen 3 bis 8 cm ausgeräumt. Dabei wird die Fugenfüllung herausgelöst und linksseitig neben der Fugenhexe ausgeworfen. Das ausgeworfene Material kann mit einem Besen oder einer Kehrmaschine beseitigt werden.

Die Fugenhexe entfernt direkt keine stark verwurzelten Gräser und Kräuter. Stattdessen hat sich diese Arbeitsweise bewährt: Überfahren mit Fugenhexe – Abflämmen der Pflanze – Überfahren mit Fugenhexe – Abflämmen der Wurzel – fertig. Moose und leichter Bewuchs können laut Herstellerangaben im normalen Arbeitsmodus mühelos entfernt werden.

Info: www.optimas.de





DIE GARANTEN FÜR HÖCHSTE QUALITÄT UND LANGLEBIGKEIT



Mehr Infos:

Telefon: +49 86 31 307 381 E-Mail: baukom@fliegl.com www.fliegl-baukom.de

Schwerpunktthema: Baustelleneinrichtung

Wissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass lediglich 34 % der Arbeitszeit auf den Baustellen wertschöpfend und effektiv sind, die anderen zwei Drittel für Organisation, Suche nach Werkzeugen, aber auch das Thema Baulogistik verwendet werden. Das Verhältnis soll und muss

sich ändern, immer mehr Unternehmen und Hochschulen entwickeln Modelle, wie die Planung von Baustellen digitaler und effektiver werden kann.

Auch technische Hilfsmittel sind gefragt, einige finden Sie in den folgenden Berichten!

Stapler to go

Transportlösung für die letzten Meter zur Baustelle

Damit der Umbau eines Umspannwerks zügig stattfinden kann, werden 32 Mittelspannungsanlagen vor Ort benötigt. Die Herausforderung: Es führt keine direkte Zufahrt für den schwerbeladenen Lkw zum Einsatzort.

Es ist früher Morgen, die Temperaturen sind eisig und Tirschenreuth in der Oberpfalz verschwindet im dichten Nebel. Die Firma Energo Partners ist trotzdem schon angetreten, heute zählt jede Minute. Gut, dass das Unternehmen aus Furth im Wald einen Mitnahmestapler BM 214 von Palfinger dabei hat, der die letzten wichtigen Meter mit Leichtigkeit bewältigen und die Anlagen exakt positionieren kann. Üblicherweise befindet sich der Mitnahmestapler sicher verstaut in einer Box zwischen den Fahrzeugachsen eines Lkw. Beim Umbau des Umspannwerks von Tirschenreuth wurde er dieses Mal per Pkw-Anhänger geliefert und ist in einer Rekordzeit von unter 30 Sekunden vollständig einsatzbereit. Für das Team von Energo Partners ist das ein guter Start in einen dichtgedrängten Tag. Schließlich soll die Arbeit auf keinen Fall länger als eben diesen einen Tag dauern. Mit dem BM 214 schaffen es die Arbeiter, die 32 Mittelspannungsanlagen rasch zu entladen und schnurstracks zur Baustelle zu befördern.

Der BM 214 ist nicht nur schnell, sondern auch ein wahres Kraftpaket. Ohne weiteres



Klein aber oho: Der ultrakompakte und sofort einsatzbereite Mitnahmestapler BM 214 von Palfinger übernimmt den Transport auf den letzten Metern – aufgrund seiner geringen Bauhöhe auch in Tiefgaragen. (Foto: Palfinger)



kann der Stapler sein Eigengewicht von 2 t bei einer maximalen Hubhöhe von 2,85 m stemmen. Die zwischen 700 und 800 kg schweren Anlagen werden so mit Leichtigkeit die letzten Meter über den Asphalt und unebenen Schotterweg bis zum Umspannwerk transportiert. Dank seines permanenten Allradantriebs und der praktischen Knicklenkung wird der BM 214 beim Einsatz zwar gefordert, stößt aber noch lange nicht an seine Belastungsgrenzen. Beim Entladevorgang zeigte sich der entscheidende Vorteil seiner

ausgeklügelten Funkfernsteuerung: "Die Fernbedienung des BM 214 finde ich wirklich perfekt für unseren Einsatz, weil sie mir mehrere Perspektiven bietet: Was macht die Last, wo sind die Gabeln? Man kann damit alles rundherum gut kontrollieren", erklärt Bronsilav Felix von Energo Partners. Und fügt hinzu: "Die spezielle Bedienung und niedrige Bauhöhe des Masts ermöglichen Einsätze mithilfe des BM 214 sogar an Orten wie zum Beispiel Tiefgaragen." Nach wenigen Stunden hat der Mitnahmestapler seinen Auftrag erfüllt und Bronsilav Felix und sein Team können sich voll und ganz auf den Umbau des Umspannwerks konzentrieren.

Info: www.palfinger.com

Von Netzstrom auf Notstrom

Austausch einer NSHV-Anlage im laufenden Betrieb

Die Dektro Abel GmbH, Dienstleister für Sicherheits-, Elektround Gebäudesystemtechnik, stand vor der Herausforderung, innerhalb kürzester Zeit eine alte Niederspannungshauptverteilung (NSHV) auszutauschen, ohne den laufenden Tagesbetrieb eines Einkaufcenters zu stören.

Die Aufgabenstellung ließ sich zum einen durch 13 Bredenoord-Notstromaggregate lösen, die die notwendige Energie liefern, zum anderen durch eine genau getaktete Umschaltung in der Nacht von Samstag auf Sonntag, in der im Rheinhessen Center in Alzey kein Ladenbetrieb herrscht. Das Einkaufscenter bietet mit 30 Shops und fast 40.000 m² Verkaufsfläche ein Einkaufserlebnis für Jung und Alt – selbstverständlich aber nur mit Strom. Die NSHV dient als zentrale Stelle der Energieversorgung des Einkaufszentrums und bezieht ihre Spannung über einen vorgeschalteten Transformator aus dem öffentlichen Netz. Abgehend davon werden nachgeschaltete Unterverteilungen versorgt, die wiederum den einzelnen Ladengeschäften zugeteilt sind. Da die alte NSHV-Anlage nicht mehr den aktuellen Anforderungen hinsichtlich Personen- sowie Anlagenschutz entsprach, musste sie ausgetauscht werden. Um den Betrieb trotz Komplettaustausch weiterhin aufrecht zu erhalten, setzte die Dektro Abel GmbH auf Technik von Bredenoord. Der Vermieter mobiler Energielösungen lieferte 13 Notstromaggregate in den Leistungsklassen von 250 bis 500 kVA, 13 Tankcontainer inklusive Füllstandsanzeigen, zwei Niederspannungsverteiler mit NH Trennung, 15 Kopplungskästen zur Verbindung diverser Kabelstränge sowie mehrere Kilometer Kabel.

Die Planung hatte ursprünglich nur ein Notstromaggregat vorgesehen, an insgesamt 25 Wochenenden sollte ein Schaltschrank nach dem anderen ausgetauscht werden. Die Shopbetreiber äußerten jedoch Bedenken an dieser Vorgehensweise, die ein höheres Ausfallrisiko und einen langen Unsicherheitsfaktor für alle Beteiligten



Sichere Stromzufuhr: Damit der Betrieb des Rheinhessen Center in Alzey während des Austauschs der Niederspannungshauptverteilung sichergestellt war, lieferte Bredenoord 13 Notstromaggregate. (Foto: Bredenoord)

mit sich brachte. "Gemeinsam mit Bredenoord haben wir die optimale Lösung für das Projekt gefunden. Mit der Flotte an Notstromaggregaten konnte das Projekt in nur drei Wochen umgesetzt werden", berichtet Tobias Draxler, Abteilungsleiter Elektrotechnik bei der Dektro Abel GmbH. So konnten der Zeit- und Kostenaufwand bei den Austauscharbeiten erheblich minimiert werden. Um den Einkaufsbetrieb sowie wichtige Kühlketten nicht zu unterbrechen, war eine Umschaltung von Netzstrom auf Notstrom innerhalb kürzester Zeit erforderlich. Bereits eine Woche vor Umschaltung wurden die Notstromaggregate von Bredenoord mittels eigener Transportflotte angeliefert und an der zuvor definierten Stelle platziert. Leitungen wurden verlegt, Zwischenverteiler gesetzt und angeschlossen. Pünktlich zu Ladenschluss am Samstagabend konnte der Netzstrom abgeschaltet, die insgesamt 28 Verteilungen abgeklemmt und auf die bereitstehenden Notstromaggregate aufgelegt werden, die nach und nach in Betrieb genommen wurden. Um eventuelle Fehlanschlüsse von Drehstrommotoren vorzubeugen, wurden die Drehfelder von einem Bredenoord-Servicetechniker mittels Drehstromanzeiger gemessen und so ein reibungsloser Ablauf sichergestellt. In der Nacht von Sonntag auf Montag lag dann die gesamte Energieversorgung des Rheinhessen Center auf den Notstromaggregaten. Die Türen der Ladengeschäfte konnten plangemäß um 08:00 Uhr öffnen, die alte NSHV-Anlage gegen eine neue ausgetauscht und Trafozuleitungen ausgewechselt werden. Die Rückschaltung erfolgte schließlich problemlos nach demselben Prinzip.

Info: www.bredenoord.com



Gute Planung ist die halbe Miete

Zahlreiche Vorarbeiten erleichtern die Sanierung einer Bahnstrecke

Die Firmen Joseph Hubert, Schweerbau und VE-Log haben den Streckenabschnitt zwischen Ludwigsstadt und Pressig in Oberfranken saniert. Er gehört zur Frankenwaldbahn, die Bayern und Thüringen verbindet.

Neben dem konventionellen Umbau von 6 km Gleis mussten Gleisbette auf einer Länge von 34 km gereinigt werden. Das betraf nicht nur freie Streckenabschnitte, sondern auch Bereiche rund um Bahnhöfe sowie Brücken, auf denen der Schotter getauscht werden musste. Er hatte im Lauf der Jahre seine Kantigkeit eingebüßt und konnte sich nicht mehr verzahnen, so wie es erforderlich ist.

VE-Log aus Erlangen sorgte für den Umschlag, betrieb Lagerflächen für die Schüttgüter und führte Transporte aus und arbeitete der RM 800 Super 3S zu. Dahinter steckt eine Hochleistungsmaschine der Firma Joseph Hubert, die den Gleisschotter säubert. Knapp 300 m lang ist das gelbe Ungetüm, das 400 m Schotterbett pro Stunde erneuerte. Sobald die Maschine mit ihrem Reinigungsprogramm loslegte und ihre Materialförder- und Siloeinheiten gut gefüllt waren, musste VE-Log bereitstehen, um das Feinmaterial sowie den Altschotter in Empfang zu nehmen. Dann hieß es, Haufwerke anlegen und Material umsetzen beziehungsweise umschichten. Das machte in Summe 20.000 t PSS (Planumsschutzschicht), 20.000 t Boden, 21.000 t Neu- und 30.000 t Altschotter aus. Zugleich führte VE-Log konventionelle Tiefbauarbeiten aus, die erforderlich waren für die Tiefenentwässerung auf einer Länge von 1,1 km. Sie waren die Voraussetzung dafür, dass die Gleisbauer Schwellen legen und Schienen wieder auf dem sanierten Streckenabschnitt montieren konnten.

Auf knapp 6 km Länge musste das Planum verbessert werden. Das hieß, den Boden auszubauen. Dabei wurde die Baufirma mit wechselnden Bodenklassen konfrontiert. Auch darüber hinaus bestand so manche Herausforderung. Bei einigen Gleisabschnitten herrschte großes Gefälle. Beim Bau der Strecke um 1890 wurde viel Dynamit eingesetzt, wodurch eine sehr



Keine Gefahr: Ein flacher Stiel am Zweiwegebagger M323F verhindert, dass die Oberleitungen während der Gleisbauarbeiten beschädigt werden. (Foto: VE-Log)

unebene Fläche entstand. Um den immer wieder felsigen Untergrund in Form von Diabas und Schiefergestein am Rennsteig zu lösen kam es auf Reißzähne an. Dafür standen mit Kemroc Fräsen vom Typ EK 40 und KR 120 ausgerüstete Cat 330 parat. Eine besondere Bewährungsprobe war einem neuen Cat-Zweiwegebagger M323F zugedacht worden, der seine Stärken wie sein kurzes Heck, seinen Schienenradantrieb und sein Bremssystem für die Gleisräder ausspielen sollte. Denn profilfreies Arbeiten war auch auf dieser Baustelle immer wieder ein Thema, wenn mit dem Bagger im Gleis Schwellen umzuschlagen oder Schotter zu verteilen waren. Ein flacher Stiel an der Baumaschine sollte verhindern, dass die bestehende Oberleitung Schaden nahm. Den Ein- und Ausbau von Schotter übernahmen drei Cat-Kettenbagger 315 mit Verstellausleger und Höhenbegrenzung. Ihnen zur Seite stand ein Mix aus Schlepper, Vierachser, Tridem-Mulden und Raupen-Dumpern. VE-Log griff auf Highspeed-Dozer zurück - eine Kombination aus Grader und Planierraupe auf Gummiketten.

"Trotz vieler Widrigkeiten und schlechter Bodenverhältnisse haben wir eine Punktlandung bei der Bauzeit erzielt. Es gab nicht nur eine Herausforderung für Maschinisten und den Bauleiter zu bewältigen, um den engen Zeitplan einhalten zu können", erklärt Steffen Assmann, Bereichsleitung Tiefbau, Geräte und Flächenmanagement von VE-Log. Wie heißt es so schön: Gute Planung ist die halbe Miete. Viele Transporte waren erforderlich, um die Umschlagsleistungen von Korngemischen, Bahnschotter und Altstoffen zu erbringen. Drei Baukolonnen waren im Einsatz und arbeiteten parallel an den Gleisen in verschiedenen Abschnitten. Bedingt durch die Örtlichkeiten wurden im Vorfeld sechs Lagerflächen und kleinere Umschlagsflächen als Zwischenlager sowie Baustraßen angelegt. Auch das Flächenmanagement gehört zum Service von VE-Log. Für die Dauer der Baumaßnahme pachtete das Unternehmen Flächen zum Materialumschlag. Dort waren in Spitzenzeiten fünf Cat-Radlader 966 im Einsatz.

Im Vorfeld traf VE-Log umfangreiche und logistisch aufwendige Vorbereitungen in Absprache mit den anderen Beteiligten. So mussten Baucontainer als Büros bei Steinbach am Wald installiert werden. Da sich passende Unterkünfte für die 50 Mitarbeiter Pandemie-bedingt nicht finden ließen, wurde schließlich ein Baustellencamp mit Containern auf dem örtlichen Schützenplatz aufgebaut, wo die Mitarbeiter arbeiteten und während der Baumaßnahme wohnen konnten. "Da viele Nachteinsätze anfielen, war das ohnehin ganz praktisch, dass unser Team kurze Wege hatte", berichtet Steffen Assmann.

Info: www.zeppelin-cat.de

Reinigen ist Pflicht

Regelmäßige Wartung verlängert das Leben von Wasserpumpen

Den Winter nutzen Betonwerker gern für Revisionsarbeiten. Dabei kommen auch die Wasserpumpen dran, denn sie sind extrem gefordert. Wir listen auf, welche Servicearbeiten empfehlenswert sind.

Schon die tägliche Betriebsroutine ist eine Tortur für die Pumpen. Alle Suspensionen mit Zement, Mörtel, Schlicker und dergleichen wirken hochgradig abrasiv auf die eingesetzte Hardware. Zudem können sie steinharte Spuren hinterlassen, wenn nicht genug gereinigt wird. "Auch die beste Pumpe kann bereits zur nächsten Schicht unbrauchbar sein", warnt Stefan Himmelsbach vom Hersteller Tsurumi in Düsseldorf. "Im schlimmsten Fall härten Betonreste im Pumpenkörper aus". Das Aggregat sei dann kaum noch zu retten. Daher sei eine regelmäßige Reinigung Pflicht, nicht Kür. Diese müsse womöglich täglich erfolgen. wollte man die Technik bestmöglich in Schuss halten. Himmelsbach beschreibt, wie am besten vorzugehen ist - vor allem, wenn der Reinigungstand unklar ist.

Es erleichtert die Arbeit, wenn die Pumpe über Nacht "einweicht". Dabei leistet ein ausrangiertes Fass gute Dienste. Es wird mit Wasser und Kesselstein- oder Kalklöser gemäß der Gebrauchsinformation gefüllt. Ein typisches Mischverhältnis ist 1:10 bei Anwendung über Nacht. Der Vorgang löst Härtebildner und reinigt die Oberflächen. Die organischen Bestandteile der Mischung sind in der Regel biologisch abbaubar, dennoch ist Vorsicht vor der Gas- und Geruchsentwicklung geboten.

Am nächsten Morgen steht die Reinigung der Pumpe mittels Hochdruckreiniger an. Im Anschluss wird die elektrische Sicherheit geprüft. Hier ist vor allem der Kabeleingang ins Gehäuse zu untersuchen. Tsurumi-Pumpen bieten laut Herstelleranlagen einen kleinen Vorteil, da jeder einzelne Leiter in Kunstharz vergossen ist und damit hermetisch abgedichtet ist. Schäden durch Kriechwasser sind somit praktisch ausgeschlossen. Generell ist in puncto Elektrik weniger die konkrete Einsatzumgebung von Relevanz, sondern die Handhabung des Aggregats. Gern



Wartungsbedarf: Die Feststoffe im Auslauf dieser Pumpe müssen schnellstens entfernt werden, bevor sie im Inneren "versteinern". (Foto: Tsurumi)

wird die Pumpe nämlich am Kabel statt am Haltegriff gezogen und die Leitung dabei überdehnt. Insofern sollte immer der ganze Kabelstrang geprüft werden.

Blick auf Öl und Technik

Danach geht es an die Kontrolle des Schmieröls. Am Gehäuse befindet sich der Ölablass. Nach dem Aufschrauben erfolgt eine Sichtprüfung des Öls. Sind Farbe und Konsistenz eher trüb oder ist Wasser erkennbar, deutet das auf eine Undichtheit hin. Oft liegt die Ursache beim Lippendichtring, der einfach zu tauschen ist. Falls nicht, sollte auch die Gleitringdichtung an der Pumpenwelle geprüft werden, was jedoch etwas aufwändiger ist. Gegebenenfalls muss der Ölstand ausgeglichen oder Öl ausgewechselt werden. Tsurumi-Pumpen lassen sich auch mit Bio-Öl betreiben.

Bei der Sichtkontrolle der Mechanik fällt der Blick nach unten: Sind Einlaufsieb, Laufrad und Schleißscheibe intakt? Anhaftendes Fördermaterial muss ausgebürstet werden. Wenn der Pumpenbetrieb hartnäckige Anhaftungen oder tiefe Abrasionsspuren hinterlassen hat, sind die Teile auszutauschen. Da Tsurumi-Pumpen in Modulbauweise konstruiert sind und vieles in Eigenregie mit Standardwerkzeug erledigt werden kann, geht das fix. Die Pumpe sollte aber nicht komplett demontiert werden. Damit sind bereits die wichtigen Punkte abgearbeitet. Schließlich erfolgt die Funktionsprüfung des Aggregats. Gute Dienste leistet ein Wasserzähler für die Durchflusskontrolle gemäß Typenschild. Wer auch eine Druckprüfung der Ölkammer durchführt, der geht auf Nummer sicher. Hierfür wird ein Manometer verwendet, das mit gängigen Armaturverschraubungen am Ölablass angebracht wird. So machen es auch die Experten bei Tsurumi. 1 bar Luftaufschlag reicht zum Check, ob die (ausgetauschten) Dichtungen alle richtig sitzen.

Werden diese Wartungshinweise beherzigt, sollte die Pumpe wieder fit für den nächsten Einsatz sein. Wer sich auch an die grundsätzliche Empfehlung hält, Schmutzwasserpumpen eher einmal mehr als zu wenig mit Klarwasser durchzuspülen, dürfte die Lebensdauer deutlich verlängern.

Info: www.tsurumi.eu

Cyberversicherer helfen bei der Prävention

Cyberangriffe kosten Milliarden. Sören Brokamp, Leiter Produktmanagement bei der HDI, erläutert, wie der Versicherer Unternehmen bei der Abwehr von Gefahren unterstützt.

Herr Brokamp, viele Unternehmen gerade im Mittelstand unterschätzen immer noch die Gefahr durch Cyberangriffe. Wie groß ist das Risiko wirklich?

Da hilft es, sich ein paar Zahlen anzuschauen. 2016 lag der Schaden durch Cyberangriffe in Deutschland laut Bitkom, dem Bundesverband für Kommunikationswirtschaft, bei 55 Mrd. Euro. 2019 waren das schon 103 Mrd. Euro, und für das vergangene Jahr geht man von 223 Mrd. Euro aus. Allein die Anzahl der von uns regulierten Schäden ist seit 2017 um satte 780 % gestiegen.

Wächst denn das Bewusstsein für die Gefahren?

Der Mittelstand kennt das Problem, glaubt aber in der Regel, das eigene Unternehmen sei nicht gefährdet. Bis vor kurzem kannte man wenige Betroffene, auch, weil diese aus Imagegründen nicht gerne darüber sprechen, Opfer eines Cyberangriffes geworden zu sein. Mittlerweile tauscht man sich darüber aus, und auch die mediale Präsenz des Themas wird größer. Insgesamt wächst das Bewusstsein, dass Cyberangriffe oder ungenügende Datensicherheit schwere finanzielle Folgen haben können.



Sören Brokamp, Leiter Produktmanagement bei der HDI. (Foto: HDI)

Wie groß ist das Risiko für kleine und mittelständische Unternehmen?

Die Motivation für Cyberangriffe ist in den meisten Fällen eine finanzielle. Da gibt es das "Big Game Hunting", also der Angriff auf große Konzerne. Aber es gibt auch breitgestreute Angriffe, bei denen es die Masse macht – da sind selbstverständlich auch KMU betroffen. Zudem bieten sie, wenn sie etwa als Zulieferer mit großen Konzernen vernetzt sind, einen Einstiegspunkt für Angriffe auf die "großen Fische". Und es geht ja auch um das Thema Datenschutz

Deshalb sind Cyberversicherungen so wichtig.

In der Tat. Und sie stellen eine Besonderheit innerhalb der Versicherungslandschaft dar. Zum einen fehlt eine große historische Datenbasis. Zum anderen ist das Änderungsrisiko sehr hoch, weil sich die

Angriffsszenarien sehr schnell ändern. Beides macht es Versicherungen nicht leicht, das zu erwartende Schadenaufkommen zu berechnen. Deshalb ist bei Cyberversicherungen das Thema Prävention so wichtig. Die HDI bietet ihren Kunden ein 360-Grad-Sicherheitskonzept. Die Versicherung für den Fall eines Schadens ist da nur ein Baustein. Ein weiterer ist unsere Präventionsdienstleistung, etwa, indem wir Mitarbeiter schulen und aktiv vor aktuellen Gefahren warnen, auf Updates wichtiger Programme hinweisen. Falls doch etwas passiert, sind wir über unsere Schadenshotline jederzeit zu erreichen und unterstützen beim Krisenmanagement.

Viele Unternehmen sehen die IT-Sicherheits-Audits im Zusammenhang mit einer Cyberversicherung kritisch.

Die HDI sieht die Ergebnisse des Security Baseline Checks (SBC), unser Audit für KMU, nicht. SBC sind nicht verpflichtend, aber sie sind für uns die beste Möglichkeit, das mögliche Risiko bei einem Unternehmen zu verstehen und dem Kunden bei der Erhöhung des Sicherheitsniveaus zu helfen. Wir haben festgestellt, dass fast 30 % der auditierten Unternehmen wichtigsten Basisanforderungen nicht erfüllen. Unsere Audits dienen dazu, Schwachstellen aufzudecken und Nachbesserungen anzustoßen. Deshalb gewähren wir Firmen, die einem Audit zustimmen, auch einen geringeren Selbstbehalt im Schadensfall – jedoch keinen Nachteil in Bezug auf die Versicherungsleistungen.

Info: www.team-vornhagen.de

Leasing-Förderprogramm für Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit und schonender Umgang mit Ressourcen genießen in allen Bereichen der Wirtschaft mittlerweile höchste Priorität. Öffentliche Aufträge werden häufig nur noch an Unternehmen vergeben, die entsprechend aufgestellt sind und in umweltschonende Technologien und Ausstattung investieren. Das Leasing-Förderprogramm der Targobank unterstützt Unternehmen hierbei: Für Leasingverträge zur Investition in nachhaltige Produktionsanlagen und-prozesse fällt ein vergünstigter Kalkulationszins an. Anwendbar ist das Angebot etwa auf Energieeffizienzmaßnahmen

sowie Investitionen, die Material und Ressourcen einsparen oder Emissionen und Abfall vermeiden. Förderberechtigt ist auch die Anschaffung von Elektro-, Hybrid- oder Brennstoffzellenfahrzeugen. Aufgrund der hohen Nachfrage hat die Bank die Laufzeit des Förderprogramms um ein Jahr verlängert: Das Angebot gilt nun bis zum 31. Dezember 2022.

Die Gestaltung des Leasingvertrages, etwa in Bezug auf Laufzeiten und Ratenhöhe, lässt sich auf die jeweilige Kundensituation anpassen. Der geförderte Kalkulationszins wird ebenfalls anhand der individuellen Kundensituation ermittelt – er richtet sich unter anderem nach der Bonität des Unternehmens und der Besicherung des Vertrages. "In Bezug auf die Preisgestaltung ist das Angebot unter dem Strich oft attraktiver als alternative Förderprogramme", resümiert Stefan Linke, Vertriebsleiter der Targo Leasing GmbH.

Ein weiterer Vorteil des Programms ist dessen Einfachheit: Als Förder-Nachweis genügt eine Selbsterklärung des Leasingnehmers.

Info: www.targobank.de

Platz für Neues

Anstelle eines Parkhauses entstehen in Münchens City zwei Stadthäuser

Parkraum ist im Zentrum der bayerischen Landeshauptstadt Mangelware – jede Parklücke ist heiß umkämpft. Nachdem die im März 2021 eröffnete unterirdische Hofbräuhaus-Parkgarage unter dem Thomas-Wimmer-Ring neue Einstellplätze bietet, war der Weg frei für Rückbau des Parkhauses Fina an der Hildegardstraße.

Die Firma Ettengruber nimmt im Auftrag von Wöhr + Bauer nach einem ausgeklügelten Emissionsschutz-Konzept den Parkhausabbruch vor, bei dem in Summe rund 53.000 m³ umbauter Raum zu beseitigen sind. Dem Abtragen von Decken und Wänden ging die Entkernung voraus, damit schweres Gerät den Stahlbeton in kleine Häppchen fachgerecht zerlegen konnte. "Bei einem Parkhaus, das 40 Jahre in Betrieb war, muss man damit rechnen, dass Autos undicht waren und Öl verloren haben, das in den Belag eingedrungen ist. Außerdem brachten Autos im Winter Tausalz ein, was den Belag angriff und nun eine Trennung der Fläche von der restlichen Bausubtanz erforderlich machte", erklärt Michael Eder, Bauleiter von Ettengruber. So wurde der Bodenbelag abgefräst und gesondert entsorgt. Schadstoffe wie KMF in Dämmmaterial und Styropor wurden ebenfalls separat entfernt. Geländer, Lampen und Leitungen wurden im Zuge der Entkernung ausgebaut. Zur Gewährleistung einen kontrollierten Rückbaus der Decken wurden Holzbalken als statische Absicherung eingezogen.

Der maschinelle Abbruch geht stufenweise in drei Phasen auf der 2.900 m² großen Fläche über die Bühne. Gestartet wurde mit dem östlichen Gebäudeteil, um zunächst ein an das Parkhaus angrenzendes Bürogebäude plattzumachen. Es umfasste ein Unter- sowie vier Obergeschosse und erreichte eine Höhe von 17 m. Dann ging es dem mittleren und somit größten Teil des Parkhauses an den Kragen. Um Beton und Stahl in einer Höhe von 24 m aus den massiven Wänden und Decken mithilfe des Gebäudes mit seinen sieben Geschossen



Alles muss raus: Zwei Cat-Kettenbagger 352F knöpfen sich die unteren Stockwerke des ehemaligen Parkhauses in der Münchner Innenstadt vor. (Foto: Ettengruber)

zu trennen und herauszuschneiden, war ein Longfrontbagger gefordert, sich Schritt für Schritt von oben nach unten vorzuarbeiten. Der Baumaschine mit langem Ausleger arbeiteten zwei weitere Bagger in Form der beiden Cat 352F zu. Ihr Job bestand darin, die unteren Stockwerke zu zerlegen und das Unterschoss mit dem Pulverisierer zu öffnen. Außerdem soll Beton mit einem Pulverisierer zerkleinert werden. Mit diesem wird der Keller hohlraumfrei verfüllt und die Verbau-Ebene für die Verbau-Geräte hergerichtet.

Recyclingmaterial für den Bau-Kreislauf

Die Schlussphase betrifft dann den unterirdischen Abbruch. Das Parkhaus besitzt ein Untergeschoss, das ebenfalls restlos im Zuge des Ausbaus für die neue Baugrube rückgebaut werden muss. Das Material wird vorsortiert und dann in transportfähige Stücke auf Lkw verladen, die in der eigens eingerichteten Ladezone halten und so wenig öffentlichen Raum wie möglich beanspruchen. Somit wird dem Recycling an anderer Stelle der Weg geebnet. Dazu wird der Betonaufbruch in verschiedene Fraktionen gebrochen und gesiebt, fremde Störstoffe werden aussortiert. Wiederaufbereitet und zertifiziert, kann das Recyclingmaterial erneut dem Bau-Kreislauf wie dem Straßenbau zugeführt werden. Die Lage des Abbruchprojekts – etwa in direkter Nachbarschaft zum Luxushotel Mandarin Oriental – erforderte entsprechende Schutzmaßnahmen im Hinblick auf auftretende Emissionen. Zwar ist Lärm bei einem Abbruch unvermeidlich, "wir versuchen jedoch, den Geräuschpegel auf ein Minimum zu reduzieren und achten ohnehin auf die Mittagszeit, wo wir mit den Arbeiten pausieren", führt Michael Eder aus. Mit Blick auf die benachbarten Gastronomiebetriebe wird der Meißeleinsatz minimiert, "doch ganz können wir darauf nicht verzichten", so Eder. Lauter wird es insbesondere dann, wenn einzelne Betonbrocken nach unten ins Baufeld fallen. Um Staubbildung zu vermeiden, richten die Abbruchscheren Wasserdüsen auf den auftretenden Staub, um ihn bereits im Keim seiner Entstehung zu binden. Darüber hinaus führen C-Schläuche über die Baustelle – Mitarbeiter der Abbruchfirma richten zusätzlich einen Wasserstrahl auf den Werkzeugeinsatz. Dazu wird eine Arbeitsbühne eingesetzt, um selbst noch in 24 m Höhe den Wasserstrahl zielgerichtet führen zu können.

Außerhalb des Bauzauns hat Ettengruber einen weiteren Mitarbeiter abgestellt, der auf Sicherheit achtet. Um die Baustelle nach außen hin abzuschirmen, wurde ein Gerüst aufgestellt. Außerdem wird

ein Autokran eingesetzt, der eine Gummimatte als Vorhang hält. Er dient als Prallschutz und Absicherung, damit keine Betonteile außerhalb des Bauzauns in den öffentlichen Verkehrsraum fallen. Außerdem enthält er ein Hydroschild, mit dem Wasser wiederum Staub bindet. Der Bauzaun zur Absicherung der Baumaßnahme, den das Abbruchunternehmen Ettengruber stellt, besteht aus einer 1 m hohen und 2 m langen Betonleitplanke. Durch das Eigengewicht von über 1 t bietet er Stabilität, selbst bei Wind steht er wie eine

Eins. Auf die Leitplanke aufgesetzt wird ein 2 m hoher Aufbau aus blickdichten Mehrschichtplatten. Das schafft ein einheitliches Erscheinungsbild nach außen. Zudem werden die Anwohner und Passanten vor den im Baubetrieb zwangsläufig auftretenden Beeinträchtigungen wie Lärm und Staub geschützt.

Ist das Parkhaus bis zu den Fundamenten entfernt, entsteht eine Baugrube für den Neubau, der nach dem Entwurf des Büros Hild und K Architekten umgesetzt werden soll. Geschaffen wird ein Gebäude mit Wohnungen, Büros und Einzelhandelsflächen und ein zweites als unterirdisch verbundene Erweiterung des benachbarten Mandarin Oriental Hotels, das einen Spaund Wellnessbereich und ein Restaurant mit Außengastronomie einrichten will. Hinzu kommt eine Tiefgarage mit über 130 Stellplätzen, darunter auch Anwohnerparkplätze. Die ursprünglich wegfallenden Parkplätze des Fina Parkhauses werden somit wieder zu einem Teil kompensiert.

Info: www.zeppelin-cat.de

Großeinsatz nach Brückensprengung

Beseitigung von 15.000 m³ Abbruchmaterial der Salzbachtalbrücke

Aufgrund ihrer Einsturzgefahr ist die 304 m lange Salzbachtalbrücke, die ein halbes Jahrhundert zwischen den Anschlussstellen Wiesbaden-Biebrich und Wiesbaden-Mainzer Straße lag, im November 2021 mit Hilfe von 220 kg Sprengstoff entfernt worden. Nach der Sprengung waren 23 Erdbewegungsmaschinen wochenlang im Einsatz, um den Schutt zu zerkleinern und abzutransportieren.

Die Christof Brand GmbH mit Sitz in Heimbuchental bei Aschaffenburg ist Spezialist für Abbrucharbeiten, Aushub, Baumaschinen und Baudienstleistungen und wurde mit Abräumarbeiten der ehemaligen Großbrücke beauftragt. Das 1994 gegründete Unternehmen mit rund 25 Mitarbeitern setzt schon seit vielen Jahren bei seinen Projekten Baumaschinen von Liebherr ein. Mittlerweile umfasst der Fuhrpark über 30 Liebherr-Maschinen aller Größen und Varianten.

Besonders das vollhydraulische Schnell-wechselsystem Likufix, das einen sicheren und schnellen Wechsel von mechanischen und hydraulischen Anbauwerkzeugen aus der Kabine heraus ermöglicht, konnte das Bauunternehmen überzeugen. Für den Abräum-Einsatz in Wiesbaden ergänzte die der Christof Brand GmbH den eigenen Fuhrpark durch die Anmietung von zusätzlichen



Gelbe Abräumflotte: 23 Liebherr-Baumaschinen werden in sechs Wochen rund 15.000 m³ Abbruchmaterial einer ehemaligen Großbrücke in Wiesbaden abtransportiert. (Foto: Liebherr)

Maschinen der Liebherr-Mitpartner GmbH. Insgesamt 23 Baumaschinen wurden zur Beseitigung der 15.000 m³ Abbruchmaterial benötigt – davon 18 Raupenbagger der Modelle R 966, R 956, R 954, R 946, R 938 und R 936, zwei Radlader L 566 XPower und drei knickgelenkte Muldenkipper TA 230. Die Liebherr-Raupenbagger waren für diesen Einsatz mit Abbruchzangen. Sortiergreifern und Pulverisierern ausgestattet, die eine schnelle und saubere Trennung von Beton und Eisen erlauben. Das getrennte Material wurde von den Radladern auf die knickgelenkten Muldenkipper überführt, die wiederrum den schnellen und sicheren Abtransport sicherstellten. Nach vollständigem Abräumen der Brückentrümmer können die Gleise und Oberleitungen der Bahnanlagen sowie der Bahnverkehr, der unterhalb der Brücke verläuft, wiederhergestellt werden. Das Projekt wurde im Dezember abgeschlossen, sodass die Strecke noch vor Weihnachten wieder regulär von Zügen befahrbar war. Die Gesamtfertigstellung der neuen Südund Nordbrücke soll im Jahr 2026 erfolgen. Während der Abräumarbeiten waren dauerhaft Monteure der Liebherr-Baumaschinen Vertriebs- und Service GmbH (Niederlassung Frankfurt) vor Ort, um einen reibungslosen Einsatz der Baumaschinen sowie lokale Serviceleistungen zu gewährleisten.

Info: www.liebherr.com

Bohrtiefe beliebig variieren

Herstellung einer Baugrube für ein Bürogebäude in München

Die Bauer Spezialtiefbau GmbH ist von der Argenta Internationale Anlagegesellschaft & Co. Grundbesitzgesellschaft OHG beauftragt worden, auf einem 13.000 m² großen Areal im Münchener Norden die Baugrube inklusive Wasserhaltung für das Projekt "Parkstadt Schwabing, MK 3, Neubau Bürogebäude" herzustellen.

Für die 9 m tiefe Baugrube erstellt Bauer eine 6.000 m² einfach rückverankerte Mixed-in-Place-Dichtwand (MIP) mit einer Mächtigkeit von 550 mm und eingestellten Doppel-U-Trägern bis in 17 m Tiefe. Darüber hinaus werden 750 m² Spundwand mit einer maximalen Tiefe von 16 m zur Wasserhaltung eingebaut. Nach dem Erlangen der Auftriebssicherheit des Bauwerks wird die Spundwand wieder gezogen. Eingebaut werden außerdem 3.000 lfm Anker. Wegen undurchlässigen tertiären Schichten im Bereich der Baugrubensohle kommen Tiefendrainagen zum Einsatz. Diese erfordern einen hohen logistischen Aufwand und eine genaue Abstimmung mit dem Erdbau. Auch müssen aufgrund von großen Sickerschächten im öffentlichen Grund die Anker in der MIP-Wand verschwenkt und die Ankerabstände vergrößert werden, so dass Staffelanker mit einer Last von bis zu 1.800 KN zum Einsatz kommen.

Da auf dem Baufeld das Niveau der tertiären Stauerschicht stark schwankt, wird auch die Verbauwand mit einer bis zu 5 m variierenden Endtiefe hergestellt. "Mit unserem MIP-Verfahren können wir die Bohrtiefe beliebig variieren beziehungsweise den Bodenverhältnissen anpassen. Dies verschafft uns gegenüber einer Spundwand, die ursprünglich vorgesehen war, einen großen Vorteil, da die Spundwandlängen im Vorfeld festgelegt und bestellt werden müssten", erklärt Bauer-Projektleiter Michael Doll.

Für die Herstellung der MIP-Wand und der Spundwände kommen eine RG 27 beziehungsweise eine RG 19 der RTG



Neubau eines Bürogebäudes: Bauer erstellt für die 9 m tiefe Baugrube des Projekts "Parkstadt Schwabing" im Norden Münchens eine 6.000 m² einfach rückverankerte Mixed-in-Place-Dichtwand. (Foto: Bauer Group)

Rammtechnik GmbH und für die Ankerarbeiten eine Klemm KR 806 zum Einsatz. Die Arbeiten seitens Bauer haben im Mai 2021 begonnen. Die Wasserhaltung und der Rückbau der Anker und der Spundwände sollen dieser Tage beendet werden. Die Fertigstellung des Bürogebäudes soll im Jahr 2024 erfolgen.

Info: www.bauer.de



SO GEHT SCHLAUCH-MANAGEMENT

My.HANSA-FLEX 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 www.hansa-flex.com

HANSA/FLEX

Universalist auf der Baustelle

Kettenbagger im schweren Kanalbau in Mittelfranken

Die Dauberschmidt-Gruppe mit Sitz in Dinkelsbühl blickt auf eine über 130 Jahre lange Geschichte zurück. Das Unternehmen ist heute unter der Leitung von Geschäftsführer Peter Kehrle im Großraum Mittelfranken im Tief-, Straßen und Kanalbau primär für die öffentliche Hand tätig.

Im gut 50 Maschinen starken Fuhrpark an Baggern und Radladern finden sich acht Hyundai-Bagger. Vor rund anderthalb Jahren wurde die Flotte durch einen 21 t-Mobilbagger HW210 verstärkt, im Mai 2021 kam mit dem HX235A LCR ein Kettenbagger des Herstellers hinzu. Betreut werden die Hyundai-Maschinen vom HCEE-Vertragshändler Engelhardt Baumaschinen GmbH aus Schopfloch.

Der 24 t-Kurzheckbagger HX235ALCR mit Schild und Verstellausleger ist der Universalist auf einer Kanalbaustelle in Oberrammersdorf bei Ansbach. Hier wird ein rund 2.000 m langes System zur Trennung von Regen- von Schmutzwasser neu gebaut. Zusätzlich sind rund 20 Hausanschlüsse anzulegen. Aufgabe des Baggers ist das Herstellen des Planums, Freilegen Kanalschächten, Aushubarbeiten, Heben von Rohren und Verbauelementen sowie die Aufbereitung des ausgebauten Materials mit einem Schaufelseparator. Die neuen Rohre werden in Tiefen zwischen 30 und 60 cm verlegt. Dazu müssen ungefähr 12.000 m³ Aushub bewegt werden. Eine aufwändige Arbeit, denn der Aushub muss mit Lkw abgefahren und nach dem Einbau der neuen Leitungen wieder angefahren werden

Der HX235A LCR ist mit einem 5.650 mm langen Ausleger und 2.920 mm langen Stiel ausgerüstet. 600 mm-Dreistegbodenplatten sorgen für sicheren Stand. Er hat die Oberrahmenkonstruktion der neuen A-Serie, die die Hubleistung signifikant erhöht. In Kombination mit dem reduzierten Heckschwenkradius und einem neuen Hubmodus ist diese leistungsstarke Maschine ein exzellenter Allrounder für das Graben und Bewegen schwerer Lasten.



Flexibel: Die Dauberschmidt-Gruppe setzt den HX235A LCR im schweren Kanalbau ein. Mit Schnellwechsler ausgestattet kann er verschiedene hydraulische Anbaugeräte wie den Schaufelseparator antreiben. (Foto: HCEE/OBA)

Die elektronische Pumpenfördermengenregelung (EPFC) verbessert die Feinregelung bei gleichzeitiger Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs. Die Kraftquelle ist ein Cummins-Stage V-Motor mit 129 kW Leistung. 10.000 mm maximale Reichweite und 5.750 mm maximale Grabtiefe prädestinieren den Kurzheckbagger mit 1.780 mm Heckschwenkradius für den Kanalbau.

Intelligente Objekt-Erkennung

Das kapazitive Touchscreendisplay wurde auf 8 Zoll vergrößert. Hier hat der Fahrer die Möglichkeit, zahlreiche Parameter in übersichtlichen und intuitiv geführten Menüpunkten einzustellen. Zusätzlich lassen sich Informationen vom Smartphone per Wifi Direkt auf das Display übertragen. Um effizientes Arbeiten zu erleichtern, verfügt das Display über eine große farbige ECO-Anzeige. Farbige Balken im Drehzahlmesser signalisieren die Effizienz - grüner Balken bedeutet effizientes Arbeiten, rot entsprechend hoher Kraftstoffverbrauch und Verschleiß. Drei Arbeitsmodi ECO, Standard und Power sind in der Steuerung hinterlegt und lassen sich anwählen. Die Rückfahrkamera ist serienmäßig. Optional liefert Hyundai das System AAVM (Advanced Around View Monitoring) für eine 360 Grad-Rundumsicht auf dem Display und das Überwachungssystem IMOD (Intelligent Moving Objects Detection), mit dem Objekte erkannt werden, die sich rund um den Bagger bewegen.

Dank Elektronischem Proportional-Druckreduzierventil (EPPR) lassen sich in einer
Bibliothek per Touchscreen Ölmenge und
-druck von bis zu 20 Anbaugeräten hinterlegen. Für anspruchsvolle Anbaugeräte
lässt sich die hydraulische Förderleistung
durch das Zusammenschalten von zwei
Pumpen steigern. Dieses Feature empfiehlt
sich im Abbruch, wo permanent zwischen
Hammer, Schere, Pulverisierer oder Sortierlöffel gewechselt wird.

Dauberschmidt-Geschäftsführer Peter Kehrle zeigt sich sehr zufrieden mit den Baggern des Herstellers: "Ich habe mich für die soliden Hyundai-Maschinen aufgrund von Preis-/Leistung entschieden und weil der Service von unserem Partner Engelhardt schnell und kompetent ist. Wir nutzen die Geräte rund 36 Monate oder bis etwa 6.000 Betriebsstunden. Auch die Ersatzteilpreise sowie das flexible Anmieten von Maschinen beim Händler sind gute Argumente für die südkoreanischen Bagger."

Info: www.hyundai-ce.eu

Intelligent gesteuert

Digitaler Zwilling optimiert Kläranlagenprozesse





Konstante Überwachung: Die Software BLU-X aquatune berechnet die besten Sollwerte für den Betrieb der Druckbelüftung der drei in Reihe geschalteten biologischen Behandlungsbecken im Klärwerk Trier. (Fotos: Xylem)

In Zeiten des Klimawandels und hoher Energiepreise sind Städte und Kommunen angehalten, ihre Prozesse möglichst effizient und nachhaltig zu betreiben. Die Stadtwerke Trier haben in ihrem Klärwerk die Prozesse identifiziert, die die meiste Energie benötigen. Der Energiebedarf für die Druckbelüftung konnte so um bis zu 20 % reduziert werden, was dem Verbrauch von rund 50 privaten Vier-Personen-Haushalten entspricht.

Die Stadtwerke Trier betreiben mit dem Hauptklärwerk eine Abwasserreinigungsanlage mit einer Kapazität von 170.000 Einwohnerwerten (EW). Das Hauptklärwerk war lange Zeit einer der größten Energieverbraucher der Unternehmensgruppe. Hunderttausende Kilowattstunden wertvolle Energie wurden aus dem öffentlichen Netz gezogen. Durch Investitionen in energieeffiziente Technik konnte dieser Anteil zwar deutlich verringert werden, dennoch bedurfte es einer intelligenten Steuerung, um die größtmögliche Effizienz aus der vorhandenen Technik zu erzielen und den Anlagenbetrieb sogar energieautark zu gestalten.

Die älteste Stadt Deutschlands war daher auf der Suche nach einem System, das gleichzeitig den Energiebedarf in der Biologie optimiert, die Betriebssicherheit erhöht sowie die Kontrolle des Chemikalieneinsatzes verbessert. Durch die Optimierungsmaßnahme sollen die Betriebskosten deutlich reduziert und der Energiekreislauf innerhalb des Hauptklärwerkes geschlossen werden. So sollen Energieverbrauch und Energieproduktion aufeinander abgestimmt werden, damit keine weitere Energie extern bezogen werden muss. Bei diesem ehrgeizigen

Ziel musste das Steuerungssystem auch sicherstellen, dass die Überwachungswerte des Kläranlagenablaufs zu jedem Zeitpunkt sicher eingehalten werden.

Mit diesem Vorhaben wurde die aquatune GmbH, die seit 2019 zum Xylem-Konzern gehört, betraut. Als erster Schritt wurde ein Echtzeit-Assistenzsystem für die Abwasserbehandlung auf dem Hauptklärwerk Trier implementiert. Hierdurch sollte der Betreiber bei der Einhaltung der Überwachungswerte unterstützt und der Energiebedarf für die Druckbelüftung der biologischen Behandlungsstufe minimiert werden. Das Optimierungssystem erstellt auf Basis modellbasierter Prognosen Vorschläge zur Wahl der Stellgrößen des Abwasserweges, die bei minimalem Verbrauch von Energie eine sichere Einhaltung der Ablaufwerte erlauben. Zuvor wurden lediglich konventionelle Regler zur automatischen Führung der betrachteten Prozesse genutzt.

Zusammen mit Xylem haben die Stadtwerke Trier die Optimierungstechnologie BLU-X aquatune eingesetzt. Die Technologie basiert auf künstlichen neuronalen Netzen, mit deren Hilfe datengetriebene Modelle für den Abbau der Kohlenstoff-, Stickstoff- und Phosphorverbindungen erstellt werden. Alle hierfür erforderlichen

Parameter und Daten erhält das System in Echtzeit vom vorhandenen Scada-System der Kläranlage. Der entstehende digitale Zwilling ermöglicht die Simulation hunderter Szenarien innerhalb von Sekunden, sodass abhängig von der aktuellen und erwarteten Belastung der Kläranlage die erforderliche Belüftungsintensität für den biologischen Abbau der Kohlenstoff- und Stickstoffverbindungen sowie der Chemikalienbedarf für die Phosphorfällung optimal geregelt werden.

Nach Abschluss des Modelltrainings und Probebetriebs, wurde das System im November 2017 in Betrieb genommen und ermittelt seitdem die optimalen Sollwerte für den Betrieb der Druckbelüftung der sechs parallel geschalteten biologischen Behandlungsbecken. Im zweiten Schritt wurde mithilfe von BLU-X aquatune ein Prognosemodell erstellt um sowohl den Energieverbrauch als auch deren Produktion auf der Kläranlage vorherzusagen. Abhängig von dieser Vorhersage, kann die Gasproduktion somit intelligent gesteuert werden

Dank des optimierten Betriebs der Anlage konnte im Vergleich zum vorherigen Betrieb des Hauptklärwerkes eine deutliche Verringerung dieser Schwankungen und damit der situationsabhängigen Spitzenenergieverbräuche erzielt werden. Seit der Implementierung von BLU-X aquatune konnte das Hauptklärwerk den Energieverbrauch der Belüftung um bis zu 20 % senken. Dies bedeutet eine Einsparung von 4.000 kWh jährlich.

Info: www.xylem.com/de-de

Die tiefsten Bohrpfähle Wiens

U-Bahn-Projekt erfordert hohe Genauigkeit bei der Bohrpfahl-Herstellung

Das U-Bahn-Netz in der Hauptstadt Österreichs wird durch eine neue Linienführung der U2 und die Neuerrichtung der U5 modernisiert. Der Ausbau des Linienkreuzes U2xU5 erfolgt bis 2028 in zwei Baustufen. Dabei entstehen auf einer Strecke von 9 km elf neue Stationen.

Die Bauer Spezialtiefbau Ges.m.b.H., die österreichische Tochterfirma der Bauer Spezialtiefbau GmbH, wurde von der Arge U2xU5, die aus den Firmen Swietelsky AG, Hochtief Infrastructure GmbH und Habau Hoch- und Tiefbaugesellschaft m.b.H. besteht, mit der Herstellung von ca. 35.000 m Bohrpfählen mit Durchmessern von 620 mm, 880 mm sowie 1.180 mm und Bohrtiefen von bis zu 61 m für neun Schächte respektive Stationsbauwerke mitten im Stadtzentrum der österreichischen Hauptstadt beauftragt (Baulose U2/22 & U5/2). Hierfür werden zwischen April 2021 und Oktober 2022 bis zu fünf Großdrehbohrgeräte mobilisiert.

Die im Projektgebiet vorherrschende Geologie ist durch Ablagerungen des Wiener Beckens (Miozän) gekennzeichnet, die von Anschüttungen, Lösslehmen und wasserführenden Quartärschottern überlagert wird. Die Tunnelachsen im von Bauer Spezialtiefbau zu bearbeitendem Bereich zwischen "Rathaus" und "Schottentor" verlaufen in den wasserführenden Schichten des Quartärs. Aufgrund dieser zusammenhängenden freien Grundwasserkörper in den Ouarzschottern, in Kombination mit den gespannten Grundwässern der sandigen Lagen des Miozäns, müssen ins Miozän einbindende Bohrpfähle im Allgemeinen unter Wasserauflast hergestellt werden.

In Bezug auf die Herstellung der Bohrpfähle erfordern die nachfolgenden Gewerke und Ausbauarbeiten in den meisten Bauabschnitten die Einhaltung gegenüber der Norm erhöhter Toleranzanforderungen. So ist eine Bohrgenauigkeit mit einer maximalen Neigungsabweichung von 1 % bezogen auf die Bohrtiefe ab Bohrplanum und die Verwendung einer Bohrschablone, die in der Ansatzebene auf +/- 3 cm genau herzustellen ist, gefordert. Um etwaige elektrische Störströme im U-Bahn-Betrieb zu vermeiden sind im Hinblick auf die spätere Verwendung des Bauwerks bei

allen Bewehrungskörben mindestens 10 % des maximalen Bewehrungsquerschnitts elektrisch "durchzuverbinden" und in das Gesamtbauwerk einzubinden. Die Anbindung der von bis zu fünf Korbteilen pro Bohrpfahl gestoßenen Bewehrungseisen untereinander erfolgt durch eine direkte Verschweißung der Bewehrungseisen mittels einer 4 cm Schweißraupe im Zuge des Einbauvorganges auf der Baustelle.

Hohe Lastkonzentrationen

Das Highlight der Arbeiten ist die Herstellung der tiefsten jemals in Wien ausgeführten Bohrpfähle am Absprungbauwerk "Schottentor" – mit Durchmessern von 1.180 mm und einer Bohrtiefe von 61 m. Aufgrund der neuen Streckenführung ist eine Verbreiterung des Tunnels notwendig, wodurch die Bohrpfähle je nach Gruppenzugehörigkeit unterschiedliche Funktionen übernehmen. So ersetzt die tangierende Bohrpfahlwand auf der Seite der Universität die in diesem Bereich entfernte Schlitzwand und leitet zusätzlich die aus der vergrößerten Stützweite resultierenden Lasten in den Untergrund ab. Die aufgrund der statischen Randbedingungen und





VDBUM INFO

INTERAKTIV

Lastumlagerungen entstehenden hohen Lastkonzentrationen erfordern die Herstellung einer zweireihigen Bohrpfahlgruppe im Bereich "Universität Ost" sowie die Herstellung von bis zu 55 m langen Bohrpfählen mit einer Bohrtiefe von 61 m im Bereich "Universität Mitte", die nachfolgend auch einen Teil der Tunnelwand darstellen.

Basierend auf den in diesem Teilabschnitt vorherrschenden Bodenverhältnissen werden die tiefsten Pfähle Wiens bis in Tiefen von rund 30 m teilverrohrt, darüber hinaus unter Bentonitstützung hergestellt. Aufgrund des vorgegebenen, ambitionierten



Weit hinunter: Eine Bauer BG 45 bohrt im Zentrum von Wien beim U-Bahn-Bau am Schottentor 61 m tief. Pro Arbeitstag wird ein Pfahl dieser Tiefe hergestellt. (Foto: Bauer Gruppe)

Bauzeitplanes wird an diesem Abschnitt unter herausfordernden sehr beengten Platzverhältnissen im Zwei-Schicht-Betrieb mit einem Bohrgerät Bauer BG 45 idealerweise ein 61 m-Pfahl je Arbeitstag hergestellt.

Durch die Verwendung der Digitalisierungssoftware "b-project" der Bauer Spezialtiefbau GmbH werden sämtliche Daten der Pfahlherstellung elektronisch gesammelt und weiterverarbeitet. Zudem wird mit dem Bauer Construction Process ein prozessnah operierendes Bau-Produktionssystem angewandt, mit dem Ziel, die Effizienz sämtlicher Prozesse laufend zu gewährleisten.

Info: www.bauer.de

Die Chemie stimmt

Abbau läuft dank Maschinen-Duo präzise wie ein Uhrwerk

Steile Hänge und tiefe Gruben prägen den Tagebau der Gebrüder Dorfner in Hirschau (Oberpfalz). Das zerklüftete Areal nimmt 80 % des 82 ha großen Betriebsgeländes ein. Als Teil der Dorfner-Gruppe produziert Gebrüder Dorfner vor Ort Kaolin, Quarz und Feldspat aus Roherde.

Auf rotbrauner Piste steuert ein Dumper hinunter zu einem Hitachi-Kettenbagger Zaxis 890LCH-6. Die bei Kiesel beschaffte Maschine baut die Roherde ab – flankiert von einem Hitachi-Radlader ZW370-6. Die Dumper pendeln permanent zu dem Duo. Binnen drei Minuten hat der Zaxis 890LCH-6 eine Mulde beladen. Schon kommt der nächste Kipper. "Wir transportieren die Überdeckung zur Rekultivierung in einen ausgebeuteten Grubenbereich. die brauchbare Roherde führen wir der Produktion zu, wo sie aufbereitet und zu Füllstoffen veredelt wird", erläutert Johann Schärtl, der den Tagebau leitet. Die Füllstoffe werden später für Produkte beispielsweise in der Farbenindustrie ver-

Dorfner betreibt bereits seit längerem einen 2017 gebauten Zaxis 890 LCH-6, der wie das neue Modell jeweils drei Dumper belädt. "Den neuen Zaxis 890LCH-6 setzen wir seit dem 1. Juli 2020 ein. 500 Betriebsstunden hat er schon erreicht", berichtet der Bergbauleiter. Der Radlader ZW370-6 ist seit August 2019 in Betrieb und absolvierte bisher 1.400 Betriebsstunden.

Bei der Konfiguration beider Baumaschinen beriet Albert Sachsenhauser, Gebietsverkaufsleiter bei Kiesel Süd in Wackersdorf, den Einkäufer der Firmengruppe Dorfner, Tobias Friedl, und Bergbauleiter Johann Schärtl. Dorfner und Kiesel kooperieren seit 2012. "Wir leasen alle unsere Bagger", erzählt Schärtl. "Das hat den Vorteil, dass in dieser Zeit die volle Garantie besteht und Fullservice geleistet wird. So kann Dorfner exakt kalkulieren, was die Maschine im Monat kostet", ergänzt Sachsenhauser. Auch den Radlader hat die Firmengruppe geleast.



Kurzer Prozess: Ruckzuck hat der Bagger die 39 t fassende Mulde des Dumpers beladen. Schon wartet der nächste Dumper. (Foto: wyynot, Dietmar Puttins)

Komfortable Baggerausstattung

Generell setzt Gebrüder Dorfner bei der Mobilität seiner Radlader und Dumper auf Felsreifen. Bei den Schaufeln schätzt man die Qualitätsarbeit von Rädlinger. Das Unternehmen zählt bei Kiesel zu den Erstausrüstern, was Grabgefäße angeht. "Für den Hitachi-Bagger ZX890-6", so Johann Schärtl, "ließen wir von Rädlinger eine 4,8-m³-Schaufel konfigurieren – vom Volumen her gut abgestimmt auf die Dumper und von der Reißkraft her sehr robust und abrassiv." Weil von Hitachi in Serie nicht vorgesehen, riet Albert Sachsenhauser zum Einbau einer Zentralschmieranlage: "Das bietet den Vorteil, dass die Maschine immer optimal mit Schmiermitteln versorgt wird." Der Bagger hat zusätzlich LED-Zusatzscheinwerfer und in der Kabine eine Freisprechanlage. "Ansonsten hat der alles, was wir brauchen – etwa eine Klimaanlage", sagt Johann Schärtl.

Den Radlader hatte Dorfner nach einem Praxis-Text im Frühjahr 2019 bestellt. "Der ZW370-6 muss den Bagger als Ladegerät ersetzen können, sagt Johann Schärtl. "Dazu braucht es Reißkraft, wenn man am gewachsenen Stoß arbeitet, und das nötige Einsatzgewicht. Diese Kombination

hat gepasst. Auch hier haben wir uns von Rädlinger eine Schaufel konstruieren lassen, die mit 4,8 m³ Volumen auf unsere Anforderungen zugeschnitten ist", so Schärtl.

Die Fahrer loben die Leistung der neuen Hitachis, vor allem, dass diese problemfrei laufen. "Der Zaxis 890-6 ist ausgesprochen robust, wirtschaftlich im Betrieb und hat genau die Menge an Elekronik, die beim Abbau sinnvoll ist – mehr braucht man nicht", sagt der Bergbauleiter.

Die hohe Zuverlässigkeit der Maschinen zeichnet Hitachi als Hersteller aus. Daraus resultieren sehr geringe Standzeiten und Wartungskosten, weiß Kiesel-Gebietsverkaufsleiter Albert Sachsenhauser. "Jeder Bagger-Ausfall würde bei uns sofort bis zu drei Fahrzeuge lahmlegen", schildert Johann Schärtl die Folgen. "Mit den Hitachi-Maschinen haben wir so gut wie keine Ausfälle." Falls dies dennoch vorkommt. sei der Kiesel Service-Monteur rasch zur Stelle. Beide Männer kennen sich seit Jahren. "Die Zusammenarbeit mit Albert Sachsenhauser, den Monteuren und dem Werkstattleiter funktioniert sehr gut", sagt der Bergbauleiter. "Da stimmt die Chemie. Als Praktiker brauche ich das."

Info: www.kiesel.net

Heben und Senken per Joystick

Neue Bedienvariante erleichtert die Pflasterverlegung

Die Firma Garten- und Landschaftsbau Sasse aus Bernau wurde beauftragt, eine Fläche von 38.000 m² – in Hallen und im Freien – für die Erweiterung eines Gartencenters nördlich von Berlin anzulegen. Das Projekt umfasst Planum, Einfassungen und Pflasterung.

Die Hauptlast dieser Arbeit trägt die Optimas Verlegemaschine S19 PaveJet. Sie ist mit einem wassergekühlten Viertaktmotor von 17,9 kW/24,3 PS Stärke ausgerüstet. Dieser ist auf speziellen Gummipuffern gelagert, der Motorraum ist zusätzlich mit einer Schalldämmung ausgestattet. Das macht den PaveJet zu einer leisen Maschine. Dennoch liefert der Motor genug Kraft, um 700 kg schnell zu heben, zu bewegen und anzulegen. Alle vier Räder sind gleichmäßig an der Lenkung beteiligt. Die 2-Achs-Drehschemel-Lenkung ist die gelungene Konstruktion, die das bodenschonende Befahren möglich macht. Neu an dieser Maschine ist, dass das Heben und Senken des Auslegers nicht nur mit dem Fußpedal erfolgen kann, sondern zusätzlich mit der Hand per Joystick - ganz ähnlich wie die Steuerung eines Baggers.



Einfach gesteuert: Optimas bietet die Heben/Senken-Funktion nun per Joystick an. (Foto: Optimas)

Ein Vorteil für den Fahrer ist, dass er sich beim Wechsel vom Bagger zur Optimas S 19 nicht umstellen muss. Ein weiterer Vorteil ist, dass sein Knie deutlich entlastet wird. Dies war für Kevin Sasse, Inhaber der Firmen Garten- und Landschaftsbau Sasse und Pflasterverlegemaschinen-mieten-Berlin ein wichtiges Argument, denn er muss wegen einer Meniskusverletzung das linke Knie schonen.

Die Verlegemaschine S19 PaveJet ist mit dem Optimas Pflastergreifer Multi6 M ausgestattet, der über ein Endlos-Greifer-Drehgetriebe verfügtt. Gleich nach der Anfahrt zum Verlegeort oder zur Aufnahmestelle kann der Greifer so gedreht werden, dass das Aufnehmen und Verlegen der Steinlage ohne Verzögerung erfolgt. Er ist auf alle Steinformen und -stärken oder Paketgrößen einstellbar und kann mit wenigen Handgriffen und ohne Spezialwerkzeug stufenlos den entsprechenden Anforderungen angepasst werden. Die neue Konstruktion des Greifers gibt mehr Kraft für das Andrücken und Verschieben der Steine. Außerdem ist die Konstruktion so gestaltet, dass man bündig direkt an Seitenwänden verlegen kann.

Ganze Flotte im Einsatz

Die Bauaufgabe ist sehr groß. Um zügig arbeiten zu können, hat Sasse mehrere Optimas-Geräte und Maschinen im Einsatz. Außer der Pflasterverlegemaschine wird für das Erstellen des Planums das PlanMatic genutzt, ein vollautomatisches, mobiles Planiersystem, das beispielsweise an Radlader angebaut wird und schnelles und präzises Abziehen ermöglicht. Die Steuerung mithilfe von Laserempfängern, Querneigungssensor und Ultraschall-Abtastern



erfolgt mit Software von Optimas. Auch im Einsatz ist das Optimas Vacu-Pallet-Mobil, ein selbstfahrendes Gerät mit integrierter Vakuum-Schlauchhebetechnik. Zwischen den Ketten befindet sich eine Palettengabel. Damit können die zu verlegenden, auf Paletten gestapelten Steine transportiert werden. Dies gilt für alle Arten von Steinen

wie Bordsteine, Betonplatten, Natursteinplatten, Großpflaster, Rinnenplatten oder Mauersteine. Das Fahrwerk mit Gummiketten ermöglicht auch einen Einsatz auf unbefestigtem Gelände. Der Vakuum-Auslegerarm lässt sich um 360° schwenken und hat einen Arbeitsradius von 3 m. In diesem Radius kann er bis zu 140 kg heben und bewegen, optional auch bis 200 kg. Kevin Sasse plant bei diesem Projekt auch, zum Abstreuen der Pflasterfläche eine Optimas- Streuschaufel und zum Einschlämmen ein Pflasterfugenfüllgerät des Herstellers einzubinden.

Info: www.optimas.de

Ungewöhnliche Einsatzpremiere

Querschneidkopffräse schafft Platz für ein Wohnhaus im Granit

Die Baggerprofis von MH Erdbau trafen im hessischen Alsbach auf ausgesprochen anspruchsvolles Baugelände. In hartem Granitgestein galt es, eine Baugrube für ein Wohnhaus zu erstellen.

Seinen ersten Auftritt hatte der neue 24 t-Bagger des Erdbau- und Abbruchunternehmens MH Erdbau GmbH aus Lampertheim im September 2021 in der benachbarten Gemeinde Alsbach am Rand des Odenwaldes. Dort mussten auf einem Privatgrundstück in Hanglage insgesamt 1.200 m³ Felswand und Felsboden entfernt werden, um Platz für ein anspruchsvolles Wohngebäude mit fantastischem Blick auf die Rheinebene zu schaffen. Die Wahl des Werkzeugs zum Bearbeiten des Granitgesteins fiel auf eine Kemroc-Querschneidkopffräse KRD 150. Damit konnte der Baggerfahrer je nach Bodenart eine Fräsleistung zwischen 2,5 und 40 m³/h erzielen, ein nach Ansicht von Geschäftsführer Michel Herold durchaus akzeptabler Wert angesichts eines Trägergerätes mit Standardhydraulik. Insbesondere den ruhigen Lauf der Maschine wussten sowohl der Firmenchef als auch der Fahrer zu schätzen. Nachdem gemeinsam mit Kemroc-Anwendungsberater Enrico Trender einige Typen an Rundschaftmeißeln getestet worden waren, erreichten Fahrer und Fräse auch akzeptable Durchschnittswerte beim Verschleiß.

Die Kemroc Spezialmaschinen GmbH hat Querschneidkopffräsen der Serie KRD als eine relativ neue Produktreihe in ihrem einzigartig breiten Programm. Der Hersteller von Spezial-Anbaufräsen für



Hohe Fräsleistung: Beim Abtrag von Felswand und Felsboden eines Baugrundstücks erzielte die Querschneidkopffräse KRD 150 von Kemroc am 24-t-Bagger je nach Bodenart eine Fräsleistung zwischen 2,5 und 40 m³/h. (Foto: Kemroc)



Bagger und Baggerlader von 1 bis 125 t Einsatzgewicht hat bei ihrer Entwicklung insbesondere auf eine möglichst kompakte und leichte Bauform geachtet. Damit eignen sie sich insbesondere zur Verwendung an Longfront-Baggern, unter anderem im Böschungsbau und bei Abbrucharbeiten. Ein besonderes Merkmal der KRD-Querschneidkopffräsen ist der vom Hersteller selbst entwickelte Direktantrieb. Er kommt mit wenigen Komponenten aus und ist dementsprechend leicht. Mit diesem sehr günstigen Leistungsgewicht können die Querschneidkopffräsen – auch Doppelkopffräsen genannt – an kompakten Trägergeräten verwendet werden, die im beengten urbanen Umfeld immer wichtiger werden. Nach ihrem ersten Einsatz bei MH Erdbau im harten Granitgestein will der Unternehmer Michael Herold die Fräse neben Einsätzen beim Felsabtrag auch bei Abbruchprojekten verwenden. "Diese Anbaufräse eignet sich durch ihre geringen Vibrationswerte ganz besonders zum Abbruch von Fundamenten, die man nicht mit dem Hammer wegstemmen kann, weil schädliche Erschütterungen entstehen würden", so der Geschäftsführer des zertifizierten Sanierungs-Fachbetriebs.

Info: www.kemroc.de

Daimler Truck an der Börse gestartet

Daimler Truck ist am 10. Dezember 2121, dem ersten Handelstag an der Frankfurter Wertpapierbörse, in eine neue Ära gestartet. Nach der Abspaltung von der Daimler AG symbolisiert der Tag der Erstnotierung den Aufbruch in die uneingeschränkte unternehmerische Eigenständigkeit. Kapitalanleger haben damit die Möglichkeit, unmittelbar in die Aktie eines der größten Nutzfahrzeughersteller der Welt zu investieren. Das Unternehmen hatte im Vorfeld seine finanziellen Ambitionen präzisiert, die Performance und Profitabilität der Segmente zu steigern. Aufgrund der nachgewiesenen Cash-Generierung und einer starken Bilanz hat Daimler Truck solide Investment Grade Credit Ratings erhalten. Voraussichtlich wird die Aktie im ersten Quartal 2022 im Regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse in den auf 40 Mitglieder erweiterten Börsenindex DAX aufgenommen.

Bis zum Jahr 2025 strebt Daimler Truck eine zweistellige Umsatzrendite im Industriegeschäft an, starke Marktbedingungen vorausgesetzt. Wie das Unternehmen im November bekannt gab, zeigt der Fokus auf die Steigerung der Ertragsstärke zunehmend Wirkung. Damit einhergehend wird für 2021 – trotz Halbleiterknappheit und steigender Rohstoffpreise – eine bereinigte Umsatzrendite im Industriegeschäft



Neue Ära: Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG konnte am 10. Dezember 2021 mit der Erstnotierung an der Frankfurter Wertpapierbörse die uneingeschränkte unternehmerische Eigenständigkeit feiern. (Foto: Daimler AG)

(Return on Sales, RoS) zwischen 6 und 8 % erwartet. Aufgrund der bereits erzielten Fortschritte dürfte die Reduzierung der Fixkosten im Industriegeschäft um 15 % (im Vergleich zu 2019) bereits im Jahr 2023 - und damit zwei Jahre früher als im Mai 2021 auf dem Strategietag angekündigt erreicht werden. Für 2022 geht das Unternehmen von einer bereinigten Umsatzrendite des Industriegeschäfts zwischen 7 und 9 % aus. Den Konzernabsatz hatte Daimler Truck im abgelaufenen Geschäftsjahr deutlich steigern können. Mit 455.000 Einheiten wurden 2021 weltweit rund 20 % mehr Lkw und Busse abgesetzt als im Vorjahreszeitraum. Das Unternehmen profitierte von einer Erholung in seinen wichtigsten Märkten, insbesondere in der ersten Hälfte des Jahres 2021. Die genauen Kennzahlen werden am 24. März im Rahmen der jährlichen Ergebnis-Konferenz bekannt gegeben.

Als börsennotiertes Unternehmen will Daimler Truck den Weg zum emissionsfreien Transport künftig noch fokussierter und agiler gestalten. Die Entwicklung von Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeugen soll beschleunigt werden - aus eigener Kraft und mit strategisch sinnvollen Partnerschaften. Bis 2030 sollen Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge bis zu 60 % der Verkäufe ausmachen. Ab 2039 will das Unternehmen in der Triade nur noch Fahrzeuge anbieten, die im Fahrbetrieb CO₃-neutral sind. Für Daimler Truck setzt auf beide Technologien, um den leichten und schweren Verteilerverkehr sowie den Lkw-Fernverkehr der Zukunft zu gestalten.

Info: www.daimler-truck.com

SYSTEMGENEHMIGUNG ERTEILT

Mercedes-Benz bringt den Drive-Pilot in Serie

Als weltweit erstes Automobilunternehmen erfüllt Mercedes-Benz die anspruchsvollen gesetzlichen Anforderungen nach UN-R157 für ein Level-3-System . Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat die Systemgenehmigung auf Basis der technischen Zulassungsvorschrift erteilt und somit den Weg bereitet, grundsätzlich ein solches System zum autonomen Fahren international anzubieten, sofern die jeweiligen nationalen Gesetzgebungen es erlauben. Deutschland hatte mit der Öffnung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) für Level-3-Systeme im Jahr 2017 eine Vorreiterrolle eingenommen. Bereits in der ersten Jahreshälfte 2022 werden die Kunden eine S-Klasse mit Drive Pilot kaufen können und so bei hohem Verkehrsaufkommen oder Stausituationen auf geeigneten Autobahnabschnitten in Deutschland bis 60 km/h hochautomatisiert fahren können. "Als erster Hersteller geht bei uns hochautomatisiertes Fahren in Deutschland in Serie", erklärt Markus Schäfer, Mitglied des Vorstands der Daimler AG und Mercedes-Benz AG und verantwortlich für Entwicklung und Einkauf. "Erstmals in 136 Jahren Automobilgeschichte übernimmt das Fahrzeug unter bestimmten Voraussetzungen die dynamische Fahraufgabe", so Schäfer weiter.

Mercedes-Benz bietet Drive Pilot zunächst in Deutschland auf 13.191 Autobahnkilometern an. Umfangreiche Testfahrten des Systems beispielsweise in den USA und



Richtung Zukunft: Mercedes-Benz hat die weltweit erste international gültige Systemgenehmigung für hochautomatisiertes Fahren erhalten. (Foto: Daimler)

in China laufen bereits. Sobald es in zusätzlichen Märkten einen nationalen Rechtsrahmen für den hochautomatisierten Betrieb gibt, der insbesondere eine Abwendung von der Fahraufgabe erlaubt, soll schrittweise die internationale Einführung erfolgen.

Info: www.daimler.com

Ritchie Bros. zieht positive Bilanz

Ritchie Bros. Deutschland blickt auf ein ereignisreiches Jahr 2021 zurück. An mittlerweile drei deutschen Standorten traf der Experte für gebrauchte Groß- und Landmaschinen auf eine starke Nachfrage und Höchstpreise. Den Wandel vom weltweit größten Auktionshaus für Gebrauchtmaschinen zur weltweit agierenden E-Commerce-Plattform hat das Unternehmen bereits vollzogen. Statt Maschinen zu einem weit entfernten Auktionsort zu transportieren, können die Eigentümer ihre überschüssige Ausrüstung problemlos an internationale Bieter verkaufen: Entweder direkt vom Betrieb aus oder über eine der Niederlassungen von Ritchie Bros. Zum Standort Meppen kamen die neuen Standorte in Leipzig und Wackersdorf hinzu. Damit konnte das Unternehmen seine Position in Deutschland und auch weltweit weiter ausbauen. Käufer können an den An- und Verkaufsstandorten die Maschinen jederzeit besichtigen - ein wichtiges Argument für Interessenten, die das ausführliche Gutachten für jedes Auktionsangebot noch um einen persönlichen Eindruck ergänzen möchten. Zum Einzugsgebiet für den deutschen Markt zählt auch der Standort Moerdijk in den Niederlanden. Die Spezialisten für Baumaschinen verzeichneten dort 2021 besonders hohe Preise für Radlader, Scheren- und Auslegerbühnen, Teleskopstapler und Raupenschlepper.



Große Auswahl: Drei Standorte in Deutschland und das Auktionsgelände in niederländischen Moerdijk (hier im Bild) bedienen die starke Nachfrage. (Foto: Ritchie Bros.)

Auch wenn das Angebot auf dem Markt im Jahr 2021 insgesamt gering war, bevorzugten Inserenten die Auktionen und den Online-Marktplatz von Ritchie Bros. Im September und Oktober legten Käufer noch einmal richtig nach: Mehr als 16.300 Ausrüstungsgegenstände wurden allein in Europa verkauft. Die starke Auftragslage im Bau sowie anhaltende Lieferschwierigkeiten der Hersteller sind nur einige der Faktoren, die die Nachfrage und damit die Preise trieben. Eine weltweite Käuferschaft, Investitionsscheu in Zeiten wirtschaftlicher Unsicherheit sowie schnelle Verfügbarkeit zahlten ebenfalls auf die Rekordzahlen ein.

Da eine Auktion nicht in jedem Fall die beste Option ist, bietet Ritchie Bros. weitere Plattformen für den Verkauf von Maschinen an. Immer beliebter wird in Deutschland die Online- Plattform Marketplace-E, die einen Mindestpreis und Verkaufshilfe durch ein Team von Marktplatz-Experten garantiert. Maschinenbesitzer, die ihre Maschinen dort zum Verkauf einstellen, behalten volle Kontrolle über den Verkaufsprozess. Für Unschlüssige empfiehlt sich der Griff zum Telefon, denn das Team von Ritchie Bros. Deutschland berät Interessenten individuell zu den jeweils besten Verkaufsoptionen.

Info: www.rbauction.de



BBT SE erteilt Zuschlag für Baulos Hochstegen

Die Swietelsky Tunnelbau GmbH & Co KG hat Mitte Dezember den Zuschlag für das Baulos H52 "Hochstegen" im Gebiet von Steinach am Brenner erhalten. Es handelt sich um einen Teilbereich des vormaligen, neu konzipierten Bauloses H51 Pfons-Brenner. Dieser Projektabschnitt wurde in unterschiedliche Baulose aufgeteilt, um eine möglichst rasche und effiziente Weiterführung der Arbeiten im Sinne eines zügigen Gesamtprojektfortschrittes zu gewährleisten. Die Ausführung der Bauarbeiten soll bereits dieser Tage beginnen. Die Bauzeit soll 23 Monate betragen. Die Angebotssumme liegt bei rund 102 Mio. Furo

Nachdem Swietelsky auch für die Vorlose "Wolf II" und "Wolf I" (Bauzeit 2011 bis 2017) verantwortlich zeichnete, freut sich Vorstandsvorsitzender Karl Weidlinger über das dritte Engagement beim Projekt Brenner Basistunnel: "Wir sind auf Untertagebauprojekte hochspezialisiert und können auf jahrzehntelange Erfahrung zurückgreifen. Der Auftrag ist auch aufgrund seiner technischen und geologischen Komplexität eine Auszeichnung für das Unternehmen." Man werde in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber und allen weiteren Projektbeteiligten intensiv und engagiert an der Umsetzung der ambitionierten Pläne arbeiten. Swietelsky zählt zu den profiliertesten Tunnelbauunternehmen Österreichs. Derzeit ist es bei zahlreichen großen europäischen Tunnelbau-Projekten engagiert, etwa Stuttgart 21, dem Semmering Basistunnel oder dem Karawankentunnel.

Der Bereich des neuen Bauloses "Hochstegen" liegt in einer geologischen Störungszone, die durch eine äußerst



Baubeginn: Die Swietelsky Tunnelbau GmbH & Co KG startet dieser Tage mit den Arbeiten für das Baulos H52 "Hochstegen" des Brenner Bastistunnels. Das Unternehmen zeichnete bereits für das Vorlos "Wolf II" verantwortlich. (Foto: BBT SE)

komplexe Geologie geprägt ist. Auf einer Länge von circa 500 m sind wasserführende, karbonatische Gesteinsschichten vorherrschend. Deshalb gestaltet sich der Tunnelvortrieb in dieser Zone besonders anspruchsvoll. Insgesamt sind rund 2,6 km Haupttunnel in Richtung Brenner, 0,6 km Verbindungstunnel, fünf Querschläge und 1,2 km Erkundungsstollen in Richtung Süden auszubrechen. Auch ein 2,5 km langer Restausbruch der Überleitstelle beim Knoten Wolf Süd ist herzustellen. Kernstück ist jedoch der Vortrieb des Erkundungsstollens in Richtung Süden

durch die sogenannte Hochstegenzone, wobei der Vortrieb in diesem Bereich im Schutze von vorauseilenden Abdichtungsund Sicherungsinjektionen erfolgt.

Aktuell starten mit den beiden Baulosen H41 "Sillschlucht-Pfons" und H52 "Hochstegen" zwei neue Bauabschnitte auf österreichischem Projektgebiet. Insgesamt sind beim Bau des Brenner Basistunnels mittlerweile 148 von insgesamt 230 Tunnelkilometern ausgebrochen. Davon 53 km Eisenbahntunnel, 54 km Erkundungsstollen und 41 km an sonstigen Bauwerken.

Info: www.swietelsky.at

Fachtagung Abbruch auf 2023 verschoben

Vor dem Hintergrund der aktuellen Pandemieentwicklung mit den deutlich steigenden Infektionszahlen, hat der Deutsche Abbruchverband e.V. seine Fachtagung Abbruch abgesagt. Die Veranstaltung war für den 11. März 2022 in Berlin geplant. "Wir bedauern diesen Schritt sehr, aber er ist leider notwendig, zumal auch eine kommende behördliche Absage mehr als

möglich erscheint", hieß es in einer Erklärung des Abbruchverbandes. Käme eine behördliche Absage zu einem späteren Zeitpunkt, würde dies den Verband vor noch größere Herausforderungen stellen.

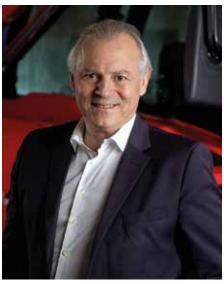
"Die hohen Anmeldezahlen, sowohl durch Teilnehmerregistrierungen wie auch durch Quadratmeter-Buchungen der Aussteller haben uns erfreulicherweise gezeigt, wie sehr sich die Abbruchbranche auf die Veranstaltung gefreut hat und welchen Stellenwert sie hat, so dass bereits jetzt die Erwartungen für 2023 wieder hoch sind", heißt es in der Verbands-Erklärung weiter. Europas größte Veranstaltung der Abbruchbranche ist nun auf den 03. März 2023 in Berlin terminiert.

Info: www.deutscher-abbruchverband.de

Manitou will CO₂-Emissionen deutlich senken

Die Manitou Group hat die beiden Hauptziele ihres emissionsarmen Kurses für 2030 vorgestellt. Demnach sollen die direkten und indirekten CO₂-Emissionen bis 2030 an allen Standorten um 46 % reduziert werden. Als Referenziahr wurde das Jahr 2019 genutzt. Das zweite Ziel betrifft die von der Gruppe hergestellten Maschinen. Hier wurde eine Reduzierung der CO2-Emissionen um 34 % pro Betriebsstunde festgelegt. Dieser Ansatz stützt sich auf wissenschaftliche Daten im Rahmen der Initiative "ScienceBased Targets", einem Programm, das von den Vereinten Nationen, dem Carbon Disclosure Project (CDP), dem World Resources Institute (WRI) und dem World Wide Fund for Nature (WWF) unterstützt wird.

Um die Ziele zu erreichen, wird die Manitou Gruppe eine Reihe von Maßnahmen ergreifen. Dazu zählen die Entwicklung neuer elektrischer und wasserstoffbetriebener Baureihen, die Verstärkung des Ökodesigns mit einem globalen Lebenszyklusansatz, eine verstärkte Integration von recycelten Materialien in die Komponenten sowie den Ausbau der Wiederverwertbarkeit von Ersatzteilen und die Schaffung von



"Die Klimaproblematik ist ein ernstes Problem, aber auch eine Chance, unseren Wettbewerbsvorteil durch den Übergang zu einer emissionsarmen Wirtschaft auszubauen", sagt Michel Denis, Präsident und CEO der Manitou Group. (Foto: Manitou)

Lösungen für den emissionsarmen Transport der Maschinen. Der Energieverbrauch an den Standorten soll gesenkt werden und es wird ein Programm zur Beschaffung umweltfreundlicher Energie eingeführt. Zudem sollen die Weiterentwicklungen zur Energieeffizienz der Geräte der letzten zehn Jahre fortgeführt werden. Der emissionsarme Weg der Manitou Gruppe wird von den Experten der Science Based Targets-Initiative geprüft und soll in den nächsten Monaten bestätigt werden. "Dies ist eine äußerst wichtige und transformative Phase für die Gruppe. Die Klimaproblematik ist ein ernstes Problem, aber auch eine Chance, unseren Wettbewerbsvorteil durch den Übergang zu einer emissionsarmen Wirtschaft auszubauen. Wir tun alles, um den ökologischen Übergang zu einem nachhaltigeren Wirtschaftsmodell zu lenken. Wir haben uns ehrgeizige, aber realistische Ziele gesetzt, die wir durch Innovationen mit unseren Kunden, Lieferanten und Mitarbeitern erreichen können. 89 % unserer indirekten Emissionen stammen aus der Nutzung von Produkten. Es ist daher ein kollektiver Ansatz für die gesamte Wertschöpfungskette", so Michel Denis, Präsident und CEO der Manitou

Info: www.manitou-group.com

HS-Schoch und Weir Esco - seit 30 Jahren Partner

Vor drei Jahrzehnten wurde der Grundstein für die erfolgreiche Partnerschaft zwischen der HS-Schoch Gruppe und Weir Esco gelegt. Von Beginn an verband die beiden Partner die Leidenschaft für innovative Qualitätsprodukte und Lösungen im Bereich Baumaschinenzubehör und Verschleißteile. So verwundert es kaum, dass gleich noch ein weiteres Jubiläum gefeiert werden konnte: Vor genau 20 Jahren begann die Erfolgsgeschichte des HS-Reißlöffels "The Beast".

Konstruktionsleiter Roland Bihr nahm damals die Herausforderung eines Kunden an, der mit außerordentlich großen Problemen bei Arbeiten in starkem Sandfels zu kämpfen hatte. Auf der Suche nach einer Lösung fragte er bei der HS-Schoch Gruppe an. Der Anbaugeräte-Experte entwickelte daraufhin "The Beast". Der Reißlöffel überzeugt bis heute durch seine



Auf den gemeinsamen Erfolg: Philipp Kaskarian, Geschäftsführer EMER - Esco Europa, Hermann Schoch, Firmengründer und Geschäftsführer der HS-Schoch Baumaschinensparte und Mike Passen, Verkaufsleiter DACH - Esco Europa (v.l.n.r.), stoßen auf die 30-jährige Partnerschaft an. (Foto: HS Schoch)

konische Bauform, die das Verkanten bei schwierigen Einsatzbedingungen verhindert und maximale Reiß- und Hebelkräfte freisetzt. Das Produkt ist gut an seinem unverwechselbarem Pink-Rot und den grünen Zähnen von Esco zu erkennen. Er

ist eine der vielen Erfolgsgeschichten der langjährigen Partnerschaft und bis heute ein Bestseller, der über 300-mal verkauft wurde.

Info: www.hs-schoch.de

Wacker Neuson stärkt Vertriebsnetz im Norden

Die Rebo Landmaschinen GmbH aus dem niedersächsischen Visbek-Rechterfeld ist seit Januar 2022 Wacker Neuson-Händler für Baumaschinen und -geräte im Verkauf, Service und der Miete. Als ein führender Hersteller von Kompakt- und Baumaschinen legt Wacker Neuson neben hoher Produktqualität besonderen Wert auf die Nähe zum Kunden. Dafür sorgt das dichte Vertriebs- und Servicenetz in ganz Deutschland mit über 50 eigenen Niederlassungen und 65 Händlerstandorten. Die Rebo Landmaschinen GmbH gehört mit ihren 13 Standorten in Norddeutschland nun dazu. Das seit über drei Jahrzenten familiengeführte Unternehmen der Leitung der Geschäftsführer Ignatz Kuhlmann und Alexander Bruns, kümmert sich mit Leidenschaft um die Anliegen seiner Kunden. "Mit Rebo Landmaschinen gewinnen wir einen zuverlässigen, starken Partner und bauen dabei im Norden Deutschlands die Nähe zu unseren Kunden weiter aus", erklärte Mathias Voigt, Wacker Neuson Vertriebsleiter der Region Nord. Rebo Landmaschinen bietet Baugeräte und Baumaschinen von Wacker Neuson zum



Vertriebsnetz erweitert: Alexander Bruns und Ignatz Kuhlmann, beide Geschäftsführer der Rebo Landmaschinen GmbH, Mathias Voigt, Wacker Neuson-Vertriebsleiter Region Nord, Florian Marks, Rebo-Vertriebsmanager, Axel Hellmann, Wacker Neuson-Serviceleiter Region Nord, Matthias Tank, Wacker Neuson-Niederlassungsleiter Kiel und Pascal Storm, Rebo-Produktspezialist (v.l.n.r.) am Sitz der Rebo Landmaschinen GmbH, dem neuen Wacker Neuson-Händler in Norddeutschland. (Foto: Wacker Neuson)

Verkauf sowie an den drei Standorten Visbek, Aurich und Dätgen auch im Mietpark an. Die drei Mietstandorte umfassen die Großräume Cloppenburg und Kiel sowie Ostfriesland. Baumaschinen der Schwestermarke Kramer Bau- und Landwirtschaft zählen auch zum Portfolio.

Info: www.wackerneuson.de

Hatz richtet Komponentengeschäft neu aus

Am 01. Dezember 2021 hat die Hatz Components GmbH ihre Tätigkeit als eigenständiges Unternehmen innerhalb des Hatz-Konzerns aufgenommen. Hatz Components fertigt hochpräzise Metallkomponenten - vor allem Pleuel und Kurbelwellen für den Non-Captive Markt – wie zum Beispiel die internationale Automobilund Nutzfahrzeugindustrie oder Hersteller landwirtschaftlicher Fahrzeuge. Rund 500 Mitarbeiter, und damit etwa die Hälfte aller Beschäftigten am Hauptsitz, arbeiten nun für die Hatz Components GmbH. "Ruhstorf an der Rott ist dabei das Zentrum aller Kernaktivitäten von Hatz", betont der Vorsitzende der Geschäftsführung der Motorenfabrik Hatz, Bernd Krüper. Mit der Gründung der Hatz Components GmbH wird die Fokussierung der Arbeits- und Produktionsprozesse auf spezifische Wertströme konsequent weiterentwickelt und das Portfolio nachhaltig auf zukünftige Verbrennermotorenbedarfe angepasst.



Bernd Krüper, Vorsitzender der Geschäftsführung der Motorenfabrik Hatz und bei Hatz Components vor einer Bearbeitungslinie für Pleuelstangen. (Foto: Hatz)

Ziel ist es, sich spezifischer auf die jeweiligen Bedarfe der verschiedenen On- und Off-Highway-Kunden einstellen zu können, die Flexibilität zu erhöhen, Kosten zu senken und einen effizienteren Betrieb zu

ermöglichen. "Dieser Schritt ist die logische Fortführung der erfreulichen Entwicklung unseres Komponentengeschäfts. Durch die Neugründung sind wir unternehmerisch fokussierter aufgestellt und erzielen eine höhere Transparenz", erklärt Bernd Krüper, der zudem die Geschäftsführung der neuen Hatz Components GmbH übernommen hat. Für das kommende Geschäftsjahr rechnet Hatz mit Absatzrekorden, sowohl in der Komponentenfertigung als auch in der Motorenproduktion, soweit dies die angespannte Corona-Situation und entsprechende Materialversorgungsengpässe ermöglichen. "Nach 141 Jahren Motorengeschichte und 41 Jahren Erfahrung im externen Komponentengeschäft gehen wir nun den nächsten Schritt und gründen die Hatz Components GmbH als eigenständiges Unternehmen für die Herstellung von Komponenten am Standort Ruhstorf", erklärte Hauptgesellschafter und Beiratsvorsitzender Wolfram Hatz.

Hatz launcht offenen Teile-Webshop

Über den Online-Teileshop von Hatz ist es jetzt möglich, Wartungs- und Ersatzteile direkt vom Produzenten zu bestellen, ohne dass Kunden dafür ein Firmenkonto vorweisen oder eine umständliche Registrierung ausfüllen müssen. Damit können Endanwender unmittelbar auf das Ersatzteilportfolio

zugreifen und sich ihre Komponenten direkt liefern lassen. Wer über das notwendige technische Know-how verfügt, kann seinen Wartungs- und Reparaturbedarf mit Hilfe des Hatz Parts Store in Eigenregie nutzerfreundlich managen. Die Suchfunktion auf der Startseite nach Seriennummer oder Motorenfamilie bietet einen schnellen, nutzerfreundlichen Einstieg und erleichtert

die Identifikation des benötigten Ersatzteils, das sich aber auch ohne die Seriennummer identifizieren lässt. Die Anzeige des verfügbaren Lagerbestands schafft maximale Transparenz. Zunächst ist eine Lieferung der Originalersatzteile nach Deutschland und Österreich möglich.

Info: www.hatz-components.com parts.hatz.com ■

Xylem und UNESCO sponsern EauMega 2022

Das globale Wassertechnologieunternehmen Xylem hat gemeinsam mit der UNESCO die zweite internationale Konferenz zu den Themen Wasser, Megastädte und globaler Wandel, EauMega 2022, gesponsert. Die Konferenz hat vom 11. bis 14. Januar 2022 am Hauptsitz der UNESCO in Paris mit dem Ziel stattgefunden, Wissenschaftler, politische Entscheidungsträger, Betreiber und die Öffentlichkeit zusammenbringen, um die Herausforderungen bei der Bereitstellung von Wasserdienstleistungen für Megastädte und ihre Bewohner bei gleichzeitigem Umweltschutz anzugehen. Die Teilnehmer erhielten einen Überblick über die Herausforderungen und Lösungen im Bereich Wasser, mit denen Megastädte konfrontiert sind und die sie nutzen, um die Auswirkungen des Klimawandels abzumildern. Des Weiteren sollte der Dialog zwischen Wissenschaft und politischen Akteuren auf lokaler Ebene gestärkt und die Kooperationsplattform der Megastädte-Allianz für Wasser und Klima (MAWAC) aktiviert werden, die auf der UN-Klimakonferenz im Jahr 2015 vorgeschlagen wurde. "Der Zugang zu sauberem Wasser und sanitären Einrichtungen ist eine große Herausforderung für Städte mit mehr als zehn Millionen Einwohnern", sagte Hayati Yarkadas, Präsident für Wasserinfrastruktur bei Xylem. "Die Erhöhung der Belastbarkeit von Städten ist eine der komplexesten Herausforderungen, denen sich öffentliche Entscheidungsträger stellen müssen, und Xylem möchte dies sicherstellen, indem wir Gemeinden dabei helfen, die Auswirkungen des Klimawandels und der Urbanisierung vorherzusehen, sich darauf vorzubereiten und darauf zu reagieren. Es ist von größter Bedeutung, dass wir weiterhin solche Plattformen bieten, um einen wertvollen Austausch von Best-Practice-Beispielen zu fördern, und unseren Planeten für künftige Generationen zu schützen".



Gesprächsbedarf: Am Hauptsitz der UNESCO in Paris hat Mitte Januar die EauMega 2022, internationale Konferenz zu den Themen Wasser, Megastädte und globaler Wandel, stattgefunden. (Foto: Xvlem)

"Wir freuen uns, dass Xylem in diesem Jahr einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung des Dialogs rund um das Thema Wasser leistet. Auf diese Weise können Megastädte von den Erfahrungen anderer lernen, bewährte Verfahren austauschen, mit geeigneten technischen, akademischen, finanziellen und politischen Institutionen zusammenarbeiten und ihre individuellen Antworten auf die Herausforderungen des Klimawandels entwickeln und umsetzen", sagte Abou Amani, Direktor der Abteilung für Wasserwissenschaften und Sekretär des Zwischenstaatlichen Hydrologischen Programms (IHP) der UNESCO.

Info: www.xylem.com





EINE MASCHINE FÜR ALLE

- umfassende Anzahl von Anbaugeräten
- kompakte Dimensionen ermöglichen das Arbeiten an unterschiedlichen Einsatzstellen
- leichtes und schnelles Umsetzen von Baustelle zu Baustelle durch Transport auf einem 3,5 to Anhänger



AVANT Tecno Deutschland GmbHEinsteinstraße 22 | 64859 Eppertshausen
TEL 0 60 71.98 06 55 | info@avanttecno.de

WWW.AVANTTECNO.DE

Beutlhauser übernimmt Linde-Händler Dietze

Die Beutlhauser-Gruppe aus dem niederbayerischen Passau setzt ihren Expansionskurs fort und hat mit Wirkung zum 1. Januar 2022 den familiengeführten Linde-Flurförderzeuge-Händler L. Dietze & Sohn Fördertechnik GmbH mit Sitz in Schorfheide in Brandenburg übernommen. Dietze ist nun eine 100-prozentige Tochter der Beutlhauser Holding GmbH. Die Geschäftsführung liegt in den Händen von Dr. Thomas und Matthias Burgstaller sowie Oliver Sowa. Neben der Firmenzentrale in Schorfheide verfügt die neue Tochtergesellschaft über zwei weitere Niederlassungen in Cottbus und Eisenhüttenstadt. Zum Dietze-Team zählen rund 100 Beschäftigte, sodass die Zahl der Mitarbeiter bei Beutlhauser auf etwa 1.400 ansteigt. "Uns ist bewusst, dass eine Übernahme mit Ängsten und Sorgen verbunden sein kann. Unser klares Signal lautet: Wir rechnen fest mit Ihnen", betonten die drei Geschäftsführer bei ihrer offiziellen Vorstellung bei der Dietze-Belegschaft.

Beide Unternehmen sind in Deutschland seit Jahrzehnten erfolgreiche Vertragshändler des europäischen Marktführers für Flurförderzeuge, der Linde Material Handling GmbH. Während Beutlhauser Vertriebsregionen in Ostbayern und Ostsachsen



Gehen gemeinsam in die Zukunft: Die Geschäftsführer Oliver Sowa und Matthias Burgstaller, Vertriebsleiter Jürgen Bahr, Geschäftsführer Dr. Thomas Burgstaller, Serviceleiter Steffen Tetschke, Vertriebsleiter Gebrauchtgeräte Andreas Israel (alle Beutlhauser) sowie Claudia Dietze, Klaus Dietze, Martina Dietze und Matthias Dietze von der L. Dietze & Sohn Fördertechnik GmbH (v.l.n.r.). (Foto: Beutlhauser)

betreut, ist Dietze für das Linde-Flurförderzeuge- und Intralogistikprogramm im Vertriebsgebiet Ostbrandenburg zuständig. "Die Zusammenarbeit mit Linde ist für uns die Grundlage aller Aktivitäten in unserem in den letzten Jahren stark wachsenden Geschäftsbereich Flurfördertechnik/Intralogistik", erklärte Dr. Thomas Burgstaller. Die Möglichkeit zur Übernahme der L. Dietze & Sohn sei ein weiterer Meilenstein, in diesem Bereich weiter zu wachsen und somit die Beutlhauser-Gruppe noch breiter

aufzustellen. "Dietze wird mit unserer kulturellen, organisatorischen, finanziellen und digitalen Stärke noch erfolgreicher am Markt agieren können, wovon die Kunden unmittelbar profitieren werden", so Burgstaller. Im ersten Schritt soll das Angebot bei den Miet- und Gebrauchtstaplern ausgebaut werden soll. Erweiterungen bei der Intralogistik und den digitalen Lösungen sollen folgen.

Info: www.beutlhauser.de

Digando startet in Deutschland

Das österreichische Unternehmen Digando bietet einen digitalen Marktplatz für die Baumaschinenmiete mit Echtzeit-Service. Mehr als 8.000 Bagger, Arbeitsbühnen, Verdichter, Anhänger oder Siebanlagen stehen über die Plattform bei über 40 Mietstationen in Österreich rund um die Uhr zur Miete bereit. Seit November 2021 gibt es diesen Service nun auch flächendeckend in Nordrhein-Westfalen und Süddeutschland. "Mit Anton Kreitz & W.H. Ostermann, Hans Warner und Kuhn Baumaschinen konnten wir drei Vermieter mit insgesamt 13 Mietstationen in Nordrhein-Westfalen und Süddeutschland gewinnen. Die Vermieter möchten den Kunden einen digitalen Mehrwert bieten", erklärte Alexander Höss, Geschäftsführer bei Digando. Er kündigte an, dass weitere Bundesländer bereits im ersten Quartal dieses Jahres folgen werden.



Alexander Höss, Geschäftsführer bei Digando, freut sich über den erfolgreichen Start der Expansion nach Deutschland. (Foto: Digando GmbH)

Mittels intelligenter Schnittstellen zu den Vermietern ist die Verfügbarkeit der Maschinen auf dem digitalen Marktplatz immer aktuell. Der Mieter führt die Buchung mit nur vier Klicks in kürzester Zeit online verbindlich und rund um die Uhr durch. Bei Mietbeginn kann die Maschine an der gewählten Mietstation abgeholt werden. Wahlweise wird sie auch geliefert. Digando ist der einzige Anbieter in Deutschland und Österreich, der eine Echtzeit-Abfrage völlig automatisiert ermöglicht.

"Die Idee hinter Digando hat sofort mein Interesse geweckt. Das innovative Konzept trifft genau das, wofür Hans Warner steht. Qualität und Kundenzufriedenheit. Und das mit Blick auf die Zukunft", erklärt Harun Kazoglu, Handlungsbevollmächtigter und Vertriebsbereichsleiter Baugeräte-Baumaschinen bei Hans Warner. "Bei

Digando gefällt uns die partnerschaftliche Art der Zusammenarbeit. Wir können uns mit gutem Gewissen auf unser Kerngeschäft fokussieren und wissen, dass uns die Spezialisten bei Digando einen funktionierenden digitalen Vertriebskanal aufbauen", führt Thorsten Warner,

Geschäftsführer bei Anton Kreitz & W.H. Ostermann, an. Die Beziehung zwischen Mieter und Anbieter bleibt unverändert, erfolgt aber auf einer digitalen Ebene. Die Kunden erhalten online genau dieselben Konditionen wie bei der Miete vor Ort. Mittelfristig soll Digando zum One-Stop-Shop

für die Baustelle anwachsen. Zunächst umfasst das Angebot in Deutschland die Kategorien Bagger, Anbaugeräte, Lader, Verdichter, Anhänger, Teleskopstapler und Fugenschneider.

Info: www.digando.com

Nachhaltige Transportlösung von Goldhofer

Am 3. Dezember 2021 ist der Deutsche Nachhaltigkeitspreis 2022 in Düsseldorf verliehen worden. Zum 14. Mal wurde die Auszeichnung für Spitzenleistungen der Nachhaltigkeit in Wirtschaft, Kommunen und Forschung von der Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis e.V. in Zusammenarbeit mit der Bundesregierung sowie Verbänden und Wirtschaftsvereinigungen vergeben. Der Deutsche Nachhaltigkeitspreis Design wurde zum zweiten Mal ausgelobt. In dieser Kategorie hatte die Expertenjury den elektrisch angetriebenen, stangenlosen Flugzeugschlepper "Phoenix" E von Goldhofer unter die Finalisten gewählt. Mit seiner 700 V Lithium-Ionen-Batterietechnologie bewegt das emissionsfrei betriebene Kraftpaket Fracht- und Passagiermaschinen bis zu einem Start-gewicht von 352 t., bietet die Transportlösung nicht nur ein identisches Leistungsspektrum hinsichtlich Zugkraft, Manövrierbarkeit und Zuverlässigkeit, sondern auch geringere

Betriebskosten und längere Wartungszyk-

len. Auf dem Flughafen München, der bis

2030 komplett CO₂-neutral werden will,



Nominiert: "Phoenix" E von Goldhofer war einer der Finalisten des Deutschen Nachhaltigkeitspreises 2022. (Foto: Goldhofer)

hat der "Phoenix" E nach Abschluss der Testphase bewiesen, dass die elektrische Bodenabfertigung im Vergleich zur Dieselvariante ohne Leistungseinbußen möglich ist und dabei geringere Betriebskosten und längere Wartungszyklen bietet. "Dass wir zu den Finalisten zählten, freut uns sehr. Natürlich sind wir auch stolz darauf, dass

unsere Entwicklungen rund um nachhaltige Flughafenvorfeldfahrzeuge damit gewürdigt werden", so Lothar Holder, Vorstand der Goldhofer Aktiengesellschaft und Leiter des Geschäftsbereichs Airport Technology.

Info: www.goldhofer.com

Deutz tritt eFuel Alliance bei

Mit dem Beitritt zur eFuel Alliance setzt Deutz seine Nachhaltigkeitsstrategie konsequent fort. Die Interessengemeinschaft von Unternehmen engagiert sich für die industrielle Produktion synthetischer Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien. Ihr Ziel ist es, die Herstellung von eFuels als alternativen Kraftstoff voranzutreiben, dafür eine breite Akzeptanz zu schaffen und so gemeinsam einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Der Motorenhersteller wird in der eFuel Alliance insbesondere den Off-Highway-Bereich vertreten. "Wir sind Vorreiter für eine grünere Mobilität. Für Deutz sind eFuels

neben elektrischen Antrieben und dem Wasserstoffmotor sinnvolle Alternativen, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Für uns ein sehr guter Grund, uns in der eFuel Alliance zu engagieren", sagt Dr. Frank Hiller, Vorstandsvorsitzender der Deutz AG. "Wir freuen uns, die Deutz AG als Partner in unserem Netzwerk begrüßen zu dürfen. Mit dem Beitritt des Kölner S-Dax-Unternehmens wächst die eFuel Alliance auf inzwischen 150 Mitglieder", so Monika Griefahn, Sprecherin der eFuel Alliance. Als eFuels werden synthetische Kraftstoffe bezeichnet, die regenerativ aus Wasser

und Kohlendioxid hergestellt werden. Der Kraftstoff beeinflusst das Emissionsverhalten von Motoren: Durch den Einsatz von biogenen Kraftstoffen oder Erdgas können der Schadstoff- und CO₂-Ausstoß deutlich reduziert werden – bis hin zur CO₂-Neutralität. Deutz hat seit August 2021 sein gesamtes Diesel-Motorenprogramm für den Einsatz von paraffinischen Kraftstoffen wie eFuels freigestellt. Damit sind nun auch die Deutz-Motoren der EU-Abgasstufe V zum Betrieb mit alternativen Kraftstoffen zugelassen.

Info: www.deutz.com

Absturzprävention am Bau

Seminar für Führungskräfte und aufsichtführende Beschäftigte

Das von der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU) entwickelte Seminar "Fachkunde Absturzprävention" informiert zu Absturzgefahren und präventiven Maßnahmen.

Im Fokus des Seminars stehen praxisnahe Lösungen und moderne Arbeitsmittel, mit denen Abstürze und Durchstürze auf Baustellen verhindert werden können. "Abstürze und Durchstürze gehören zu den häufigsten Ursachen für tödliche Arbeitsunfälle auf dem Bau. Schon ein Sturz aus geringer Höhe kann zu schwersten Verletzungen führen. Deshalb ist ein effektiver Absturzschutz so wichtig: Denn er verhindert Unfälle und kann Leben retten", sagt Bernhard Arenz, Leiter der Hauptabteilung Prävention bei der BG BAU.

Wie mehr Sicherheit für Beschäftigte auf Baustellen erreicht wird, vermittelt das von der BG BAU entwickelte Seminar "Fachkunde Absturzprävention". Es richtet sich an Führungskräfte und aufsichtführende Beschäftigte. Das Seminar sensibilisiert für das Thema Absturz bei Bauarbeiten und informiert über mögliche Absturzgefahren. Mit dem E-Learning-Angebot der BG BAU als Basis vermittelt das Präsenzseminar in Theorie und Praxis die Kernthemen der Absturzprävention. Unter anderem lernen die Teilnehmenden verschiedene innovative Lösungen und moderne Arbeitsmittel kennen. Außerdem können sie im Rahmen des Seminars praktische Erfahrungen sammeln. Das Seminar mit 16 Lehreinheiten à 45 Minuten wird im Rahmen des Seminarangebotes der BG BAU in den mit Praxiszentren ausgestatteten Schulungsstätten der gewerblichen Berufsgenossenschaften in Bad Münder, Haan und Nürnberg ange-

Freie Plätze für das Seminar "Fachkunde Absturzprävention" gibt es in diesen Schulungsstätten über das ganze Jahr verteilt. Auch in Ausbildungsstätten von Innungen und Verbänden wird das Seminar mit von der BG BAU geschulten Trainerinnen und Trainern seit Januar angeboten. Interessierte können sich direkt an ihren Verband oder ihre Innung wenden, um die Termine



Wissen schützt: Das von der BG BAU entwickelte Seminar "Fachkunde Absturzprävention" informiert zu Absturzgefahren und präventiven Maßnahmen. (Foto: BG Bau)

der nächstgelegenen Ausbildungsstätte zu erfahren. Basis für die Seminare ist stets das E-Learning-Angebot der BG BAU. Das E-Learning-Angebot zur Absturzprävention besteht aus vier Modulen. Diese sind "Gerüste - Neue Anforderungen bei der Verwendung von Gerüsten", "Leitern – Was ist bei der Verwendung von Leitern zu beachten?", "Schutznetze - Die Grundlagen zu Schutznetzen" sowie "PSAgA und Rettung - Der Einstieg in die besondere Sicherung gegen Absturz". Darüber hinaus werden weitere Hintergrundinformationen zum Thema Absturz vermittelt. Die Seminare befähigen Teilnehmer auch zur regelmäßigen Durchführung einer Prüfung von Leitern und Tritten als befähigte Person nach Beauftragung durch den Arbeitgeber. Weiterführende Informationen Teilnahmehinweise finden Sie auf der Webseite der BG BAU

BG Bau unterstützt Absturzprävention

Die BG BAU unterstützt die Teilnahme von Führungskräften an den von Innungen und Verbänden angebotenen Seminaren und erstattet bis zu 400 Euro der Seminargebühren. Voraussetzung für eine mögliche Förderung ist das abgeschlossene E-Learning-Modul. Die Teilnahme am Seminar ermöglicht außerdem eine beitragsunabhängige Förderung mit bis zu 10.000 Euro für Investitionen in die Absturzprävention.

Bei Absturzunfällen ist der Grad der Verletzungsschwere tendenziell hoch, auch schon bei geringeren Höhen von unter 2 m. In den Jahren 2006 bis 2015 haben Absturzunfälle durchschnittlich 8,37 % aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle ausgemacht. Sie sind auch die häufigste Ursache von tödlichen Arbeitsunfällen. Laut Angaben der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA), passieren 50 % der tödlichen Absturzunfälle aus weniger als 5 m Höhe. Die häufigsten Unfallauslöser für Abstürze sind Leitern. Gerüste und Abstürze von Dächern, Dachstühlen, Dachöffnungen (einschließlich Durchstürzen). Die häufigsten tödlichen Abstürze passieren von Dächern, Glasdächern, Dachstühlen, Dachhaut und dergleichen, da hier die Absturzhöhen häufig groß und deswegen die Verletzungen schwerer sind.

Info: www.bgbau.de







Parallel zur Doppelmesse RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE

Messebesuch am Donnerstag und Freitag inklusive!

VDBUM Branchentreff **Spezialtiefbau**



05.- 06. Mai 2022 in Karlsruhe Messe Karlsruhe · Messeallee 1 · 76287 Rheinstetten

05. Mai 2022: VORPROGRAMM

Messerundgang Branchentreff Spezialtiefbau

14.00 - 15.30 Uhr

lusterbaustelle Spezialtiefbau

1. Vorführung: 12.30 Uhr, 2. Vorführung: 15.00 Uhr

18.00 Uhr: Netzwerkabend



06. Mai 2022 BRANCHENTREFF SPEZIALTIEFBAU



PROGRAMMABLAUF:

05. Mai 2022, Vorprogramm

09.00 Uhr: Messeauftakt

Ab 11.30 Uhr: VDBUM Musterbaustellen

14.00 – 15.30 Uhr: Messerundgang **18.00 Uhr:** Netzwerkabend

06. Mai 2022, Branchentreff

09.00 - 09.30 Uhr: Begrüßung

Thorsten Schneider, VDBUM Akademie

09.30 – 10.15 Uhr: BAUER CUBE SYSTEM

- Schlitzwandherstellung unter engstem Raum

Referent: Leonhard Weixler, BAUER Maschinen GmbH

10.00 – 10.45 Uhr: Assistenzsysteme im Spezialtiefbau

- Optimiertes Arbeiten mit Assistenzsystemen

- Produktionsdaten im Fokus

Referent: Peter Brüderle, BAUER Maschinen GmbH

10.45 – 11.15 Uhr: Kaffeepause

11.15 – 12.00 Uhr: Untersuchung und Beschreibung von Fels

im Kontext der VOB 2019

Das Homogenbereichs-Konzept der VOBUntersuchungsverfahren u. Kennwerte im Fels

- Relevanz ausgewählter Kennwerte für Leistung u. Verschleiß

Referent: Dr. Ralf Plinninger, Dr. Plinninger Geotechnik

12.00 – 12.45 Uhr: Innovationen aus der Praxis

- Einsatzberichte aus der Bohrtechnik

- Frästechnik an der zweiten Stammstrecke München - Marienhof

Referent: Christian Ogger, Liebherr – Werk Nenzing GmbH

12.45 – 13.45 Uhr: Mittagsessen

13.45 – 14.30 Uhr: Bauvertragsrecht nach §§ 650a ff.BGB und Spezialtiefbau

- Sind Spezialtiefbauleistungen Bauleistungen iSd § 650a BGB?

- Was gilt für Hilfsbauleistungen, z.B. Berliner Verbau?

- Konsequenzen für die Baupraxis

Referenten: Prof. Dr. jur. Klaus Englert / Dr. Florian Englert,

prof englert + partner Rechtsanwälte PartGmbB

14.45 – 15.30 Uhr: Vibrationsrammtechnik

- Grundlagen und aktuelle Entwicklung der Vibrationsrammtechnik

- ABI Mobilram TM 13 Referent: Dr. Albrecht Kleibl

ABI Maschinen fabrik und Vertriebsgesellschaft mbH

15.30 – 16.00 Uhr: Kaffeepause

🔶 16.00 – 16.45 Uhr: 🛮 Beengte Verhältnisse - Sonderlösungen im Spezialtiefba<mark>u</mark>

- Planung und Arbeitsvorbereitung

- Anforderungen an das Personal

- Neuentwicklung von Werkzeugen für Sondereinsätze

- Anforderungen an die Gerätetechnik

Referenten: Erhard Mosburger, DCRS Erhard Mosburger & Co. GmbH

Huber Neuf, NEUF Spezialtiefbautechnik GmbH

♦ 16.45 – 17.15 Uhr: Gremienarbeit Spezialtiefbau

VDBUM e.V., Dieter Schnittjer

Weitere Informationen und Anmeldung:

VDBUM Service GmbH · Henleinstraße 8a · 28816 Stuhr

Telefon: 0421 - 22239–118 · E-Mail: josephin.ebeling@vdbum.de



LIEBHERR

ABI Gruppe

Bodenstabilisierung mit dem Traktor

Moderne Traktoren sind universelle Zugund Antriebsmaschinen. In Kombination mit optimal abgestimmten Anbaugeräten erobern sie immer neue Einsatzgebiete und überzeugen auch bei schweren Erdbauarbeiten. Die neuen Bomag-Anhängefräsen RS 250 und RS 300 schließen eine Lücke im Fuhrpark von Baufirmen und Dienstleistern, die eine flexible und ökonomische Traktor-Lösung für das Fräsen, Stabilisieren und Mischen von Böden suchen. Nicht nur auf kleineren Baustellen bieten sich die leichten und wendigen Systeme als Ergänzung an. Bei der Bodenstabilisierung können sie nun als Zugmaschine für Bindemittelstreuer, Wasserfass und Anhängefräse genutzt werden

"Beim Stabilisieren ist der Austausch von nicht tragfähigen Böden überflüssig. Stabilisieren ist daher meist ökonomisch wie ökologisch die bessere Wahl gegenüber dem Abtransport wiederverwendbarer Böden. Dies fordert auch das Kreislaufwirtschaftsgesetz. Durch das Einmischen von Bindemitteln wie Kalk entzieht man dem Boden bei diesem Verfahren vor Ort Feuchtigkeit und verbessert so die Verdichtungseigenschaften und Tragfestigkeit. Durch die genau dosierte Zugabe von Zement und Wasser für dessen Hydratation können so mit geringem Aufwand auch nicht tragfähige Böden dauerhaft tragfähig, fest und frostbeständiger gemacht werden", erklärt Bomag-Produktmanager Sebastian Ibald. Die neuen Anhängefräsen kombinieren optimierte Kraftübertragung und leistungsstarke Schneidtechnologie mit durchdachten und servicefreundliche Haltersysteme. "Dies sind Garanten für maximale Fräsleistung, gleichmäßig ebene Fräsflächen und vergleichsweise geringen Kraftstoffverbrauch", so Ibald weiter.

Variable Frästiefe bis 50 cm

Der RS 300 ist in zwei Leistungsklassen für Traktoren mit 300 bis 450 PS verfügbar und eignet sich für größere Einsätze im Bereich Stabilisierung, Bodenverbesserung und Straßenbau. Der leichtere RS 250 für Traktoren von 200 bis 300 PS ist eine gute Wahl im Wegebau, für Aufschüttungen von Dämmen oder Böschungen und Hinterfüllungen. Die Anhängefräsen werden über die Heckzapfwelle des Traktors angetrieben – mit einer Eingangsdrehzahl von



Flexibles Arbeiten: Die Anhängefräsen von Bomag ermöglichen Fräsen, Mischen und Stabilisieren mit dem Baustellen-Traktor. (Fotos: Bomag)



Variable Tiefe: Der RS 300 verfügt über höhenverstellbare Seitenschilde inklusive Gleitkufen. Die Frästiefe kann hydraulisch bis zu 50 cm eingestellt werden.

1.000 min-1. Die Kupplung erfolgt über die Drei-Punkt-Aufhängung (Kategorie 3 oder 4). Beim RS 250 lässt sich die Frästiefe von bis zum 40 cm über den hydraulischen Unterlenker variabel einstellen. Beim RS 300 kann die Neigung per hydraulischem Oberlenker stets perfekt korrigiert werden, unabhängig voneinander höhenverstellbare Seitenschilde inklusive Gleitkufen ermöglichen eine freie Einstellung der Frästiefe bis maximal 50 cm. Die Kraftübertragung zum Rotor ist über Zapfwelle, Getriebe und beidseitigem, starken Kettenantrieb im Ölbad beim RS 250 gelöst beziehungsweise durch zwei vierteilige Kraftbänder (Power Belts) beim RS 300. Der Mischraum ist robust ausgelegt und die Haube besteht komplett aus verschleißfestem Stahl mit einer Brinellhärte von 400. Eine hydraulisch verstellbare Heckklappe sorgt für eine optimale Zerkleinerung und Mischqualität. Beim RS 300 arbeiten sich extragroße Meißel mit einem Schaftdurchmesser von 25 mm auf einem großen Rotor mit knapp 1,5 m Durchmesser vor. Dank der speziellen Geometrie und Anordnung der Doppelmeißel entsteht ein Schaufel-Effekt, der für eine gute Durchmischung sorgt. Stark bindige Böden werden mit der Schaufelkante zuerst förmlich zerschnitten und dann auch gut durchmischt. Dies zahlt sich auch in einem minimalen Kraftstoffverbrauch bei niedrigen Geschwindigkeiten aus. Die langlebigen Fräsmeißel des RS 300 decken ein breites Einsatzspektrum ab. Das Doppelmeißel-Wechselhaltersystem des Herstellers mit geschraubter Basis erlaubt einen unkomplizierten Austausch und Reparaturen.

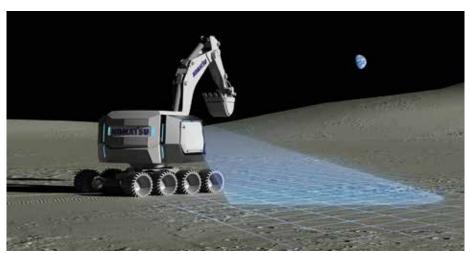
Der RS 250 setzt auf das bewährte und extrem schmale BMS15L Wechselhaltersystem, das die hochwertigen Hartmetall-Fräsmeißel mit einem Schaftdurchmesser von 22 mm aufnimmt. Die kleinere Fräse kann mit verschiedenen Meißeln für bindige Böden, Kies und sandige Böden und sogar Asphalt ausgerüstet werden. Die optionale Wassereinspritzung direkt in den Mischraum sorgt für die optimale Hydratation des Zements. Das Wasser wird mit einem maximalen Volumenstrom von 500 l/min gleichmäßig über die gesamte Fräsbreite verteilt.

Info: www.bomag.com

Autonomes Bauen im Weltraum

Komatsu Ltd. hat sich erfolgreich auf eine Projekt-Ausschreibung der japanischen Regierung beworben, die die Entwicklung von Technologien für autonomes Bauen im Weltraum vorantreiben will. Federführend ist das japanische Ministerium für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus (MLIT) in Zusammenarbeit mit dem japanischen Ministerium für Bildung, Kultur, Sport, Wissenschaft und Technologie. Die Durchführung dieses Projektes wurde vom MLIT im Juli 2021 beschlossen. Der von Komatsu eingereichte Vorschlag zur Entwicklung einer digitalen Zwillingstechnologie für den Einsatz von Baumaschinen auf dem Mond wurde als förderungswürdiges Ziel im Bereich der Technologie für autonomes Bauen (Automatisierung und Fernsteuerung) ausgewählt.

Im aktuellen dreijährigen, mittelfristigen Managementplan arbeitet Komatsu daran, sichere, hochproduktive, intelligente und saubere Arbeitsplätze der Zukunft zu schaffen, indem Produkte (Automatisierung und Autonomie von Maschinen) und Prozesse (Optimierung von Bauprozessen) weiterentwickelt werden. Dieser Managementplan soll bis zum 31. März 2022 abgeschlossen werden. Für die Entwicklung der digitalen Zwillingstechnologie zum Einsatz von Baumaschinen auf dem Mond wird Komatsu auch bereits vorhandene Technologien, Produkte und Prozesse nutzen.



Forschungsprojekt: Um die Möglichkeit des Einsatzes von Baumaschinen auf dem Mond zu untersuchen, bildet Komatsu die Bedingungen vor Ort und die Maschinen durch einen digitalen Zwilling präzise nach. (Grafik: Komatsu)

Da es schwierig ist, sich realen Objekten auf der Mondoberfläche zu nähern, ist Komatsu überzeugt, dass die Nutzung digitaler Zwillinge unerlässlich ist. Damit werden die Bedingungen vor Ort und die Maschinen präzise nachgebildet. Zunächst wird das Unternehmen eine Machbarkeitsstudie durchführen, um festzustellen, ob die Entwicklung einer solchen hochpräzisen Zwillingstechnologie als Basis für den Einsatz von Baumaschinen auf dem Mond möglich ist. Konkret wird ein digitaler Hydraulikbagger im Weltraum entwickelt und dessen Bewegungen mit denen von

Baumaschinen auf der Erde vergleichen. So soll überprüft werden, wie präzise die Simulation ist. Simuliert wird auch die Oberfläche des Mondes, um Probleme festzustellen, die Maschinen auf dem Mond haben könnten.

Für die nächsten 100 Jahre plant Komatsu die Schaffung von Mehrwert durch Produktion und technologische Innovationen für eine nachhaltige Zukunft, von der Unternehmen, Menschen und unser Planet profitieren.

Info: www.komatsu.eu

Teleskoplader für den Schwerlast-Einsatz

Merlo macht mit seinem neuen 65.9 (6,5 t, 9 m) einen beachtlichen Schritt Richtung Schwerlast-Einsatz, einer Radlader-Domäne. Die 125 kW/170 PS starke Maschine ist Merlos lange erwarteter Nachfolger der mit dem 2009er Biogas-Boom massiv in den Markt gekommenen P-55.9-Geräte (5,5 t, 9 m). Den 6,5-Tonner stellt der norditalienische Produzent Merlo S.p.A. wie alle Teleskoplader in Modulbauweise her. Merlo Deutschland berichtet vom einen erfolgreichen Serienstart und verzeichnet eine starke Nachfrage. Das erste verkaufte Exemplar arbeitet in einer Biogas-Anlage. Weitere Käufer betreiben Recycling-Firmen oder Kieswerke.

Der neu entwickelte Hi-Flow-Steuerblock wird über Stepper-Motoren per CAN-BUS ▶



Gesteigerte Sicherheit: Ein zusätzlicher Knopf für die Entriegelung schützt den neuen Teleskoplader 65.9 vor einer unbeabsichtigten Abkopplung der Anbaugeräte. (Foto: Merlo)

angesteuert, optimiert den Durchsatz der Ölmenge und führt zu einer besseren Ölversorgung der Funktionen. Im Unterschied zu anderen Modellen wird der Ausleger nicht über die Hydraulik, sondern per Schwerkraft abwärts bewegt. "Einige Sachen sind deutlich verbessert wurden im Vergleich zur Vorgängerserie. Wir haben eine effizientere Hydraulikanlage und ein effizienteres Antriebssystem. Arbeits- und Fahrhydraulik sind bei uns getrennt, so dass zum Fahren immer sauberes Öl verwendet wird. Somit ist es ein kleiner Ölhaushalt, der bei hohen Temperaturen bzw. langen Strecken gut heruntergekühlt werden kann", berichtet Gregor Schellen, Regional-Verkaufsleiter bei Merlo Deutschland, der den ersten hiesigen TF 65.9 verkauft hat. Er zeigt sich auch sehr zufrieden mit der übersichtlichen Kabinengestaltung und der intuitiven Bedienung. Merlo verwendet für alle Maschinen eine Großraum-Kabine mit 1.010 mm Innenbreite. Sie variiert in der Detail-Ausstattung. Der Schwerlast-Lader verfügt über viele aus anderen

Modul-Merlos bekannte Merkmale wie das ASCS-System für auf Merlo-Anbaugeräte optimierte Einsätze mit einem hochauflösenden Display und Live-Lastdiagrammen oder den kapazitiven Joystick, den der Bediener über das Auflegen der Hand – auch mit Handschuhen – aktiviert. Eine on-board Fehlerdiagnose ist integriert.

Damit Anbaugeräte nicht aus Versehen im Einsatz entkoppelt werden, ist nun ein zusätzlicher Knopf für die Entriegelung verbaut. Er muss zum Entsperren zusammen mit dem Schalter des Zusatzsteuerkreises bedient werden. Neu ist die Möglichkeit, einen Set-Point einzustellen. Per Knopfdruck lässt sich eine gewünschte Position oder Arbeitsbewegung des Auslegers im Lastdiagramm speichern und bei Bedarf einen automatisch ablaufenden Arbeitsgang zur Rückführung des Armes abrufen. Bei der Schaufel-Freizone können per Sensor erkannte Anbaugeräte in einem maximalen Ausschub von bis zu 1 m und einem Winkel von 10° ohne Aktivierung der Überlastsysteme arbeiten und Material aufnehmen. Bei einer Überschreitung reduziert sich der Freizonen-Ausschub auf 20 cm und die Winkelbegrenzung entfällt. Geht der Einsatz über die Freizonen hinaus, greifen die Sicherheitssysteme.

Der geräumige Motorraum ermöglicht es, alle Komponenten für die Wartung gut zugänglich anzuordnen. Der Hersteller setzt im 65.9 aktuell auf einen FPT-Motor mit 125 kW/170 PS, 4,5 l Hubraum sowie Oxidations- und SCR-Katalysatoren. Die Dieselpartikel-Filter lassen sich automatisch oder manuell regenerieren. Der hydrostatisch angetriebene Schwerlast-Lader kommt auf verstärkten Axialachsen mit einer Bauhöhe von 2.510 mm (+ 60 mm mit aktivierter Kabinenfederung) und wiegt rund 11 t. Sie lassen sich über drei Lenkungsarten (Hundegang, Allrad, Vorderrad) präzise und schnell manövrieren. Die Serie besteht derzeit aus drei Modellen mit unterschiedlicher Grundausstattung.

Info: www.merlo.de

Greifkupplung für Hydraulik-Schmiernippel

Wer abschmieren muss, der kennt dies: Meist bräuchte man drei Hände - zwei für die Fettpresse und eine Dritte, die die Kupplung hält. Sitzt diese nicht fest und sicher, kann Fett austreten. In anderen Fällen ist die Kupplung nur schwer zu befestigen, da sie an einer schlecht zugänglichen Stelle sitzt. Ebenso kann eine herkömmliche Kupplung im Laufe der Zeit ausleiern und ist dann nicht mehr vollständig dicht. So kann es leicht passieren, dass beim Schmieren Fett austritt, wodurch wiederum zusätzliche Reinigungsarbeit anfällt.

Diesen Herausforderungen hat Umeta sich gestellt und mit SnapStar eine Greifkupplung für Hydraulik-Schmiernippel auf den Markt gebracht. Der 4-Backen-Schnappverschluss hält die Kupplung bombenfest auf dem Schmiernippel. Die Anwendung ist ganz einfach: Die geriffelte Hülse nach hinten ziehen, auf den Schmiernippel drücken und sie schnappt von alleine zu. Ebenso einfach ist es, die Kupplung wieder zu lösen. Beim Abschmieren treten hohe Drücke auf. Daher müssen Anwender und Maschine bestmöglich geschützt werden. Mit der SnapStar Variante mit Druckentlastungs-Ventil, kann der Bediener im Handumdrehen für einen Druckausgleich sorgen.



Zwei Hände reichen: SnapStar von Umeta erleichtert das Abschmieren. (Foto: Umeta)

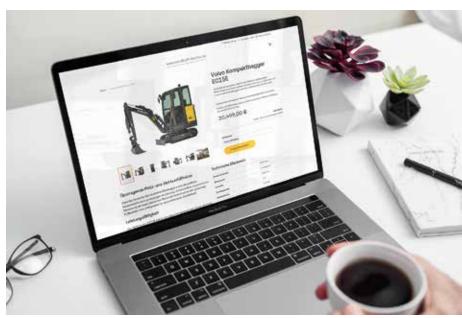
Der Effekt: Kein Fettaustritt während des Abschmierens, Dichtigkeit bis 1.000 bar, zwei freie Hände für die Fettpresse, sauberes Arbeiten. Der Hersteller gewährt vier Jahre Funktionsgarantie auf die Haltbarkeit der Greifkupplung. Umeta ist einer der weltweit größten Hersteller im Bereich der

Abschmiertechnik und Drehteilefertigung. Seit 1926 produziert das Unternehmen auf modernen Fertigungsanlagen hochwertige Schmiernippel, Fettpressen und zahlreiche Sonderanfertigungen, nach wie vor in Deutschland.

Info: www.umeta.com

Swecon startet ins E-Commerce-Geschäft

Im Oktober 2021 hat die Swecon Baumaschinen GmbH ihren komplett überarbeiteten Internetauftritt präsentiert. Nun ergänzt der Importeur und Handelspartner für Maschinen der Marken Volvo Construction Equipment und Sennebogen sein digitales Angebot für Kundenlösungen rund um die Baumaschine. Seit Jahresbeginn werden erstmals vorkonfigurierte Neumaschinen in Standardausstattung zum Verkauf über die unternehmenseigene Onlineplattform angeboten. Swecon bietet den Volvo-Kompaktbagger EC15E im eigenen Webshop zum Kauf an. "Wir sehen, dass unsere Kunden zunehmend unser Online-Angebot nutzen. Dabei geht es nicht mehr nur darum, Informationen zu einer Volvo-Baumaschine zu finden. Unsere Kunden möchte Ihre Baumaschinen vermehrt auch direkt online mieten oder kaufen", erklärt Swecon-Geschäftsführer Falk Bösche diesen nächsten Schritt des Unternehmens. "Unsere Welt wird digitaler und Kunden erwarten, dass unser Leistungsportfolio auch online verfügbar ist. Daher möchten wir hier Vorreiter sein und in einem ersten Schritt Volvo Kompakt-Bagger im Netz zum Kauf anbieten. Eine perfekte Ergänzung zu der bereits existenten digitalen Swecon-Welt, die in den letzten Jahren sukzessive geschaffen wurde. Mit mySwecon besitzen wir ein Kundenportal, welches für Servicebuchungen genutzt wird und darüber hinaus viele



Bequemer Kauf: Im Swecon-Webshop ist der Minibagger EC15E von Volvo als Neumaschine online zu erwerben. (Foto: Swecon)

weitere Features rund um das Maschinenmanagement bietet. Dazu verfügen wir über einen Webshop für unserem Mietpark Swecon smartrent, sodass eine Erweiterung der Onlinepräsenz um den Vertrieb nun die nächste logische Ausbaustufe ist", ergänzt Bösche, dessen Unternehmen nun mit allen Bereichen – Verkauf, Vermietung und Service – online vertreten ist. Projektleiter Christian Jache stellt die Vorteile für die Kunden dar: "Der Vertrieb im Netz nimmt in den letzten Jahren deutlich an

Fahrt auf. Wir sehen dies am Beispiel der Autoindustrie, die ihren Kunden anbietet, Autos online zu konfigurieren. Wir möchten den Besuchern unserer neuen Shop-Umgebung ebenfalls die Möglichkeit bieten, zunächst ein Maschinenmodell in Standardausstattung unabhängig von Öffnungszeiten bestellen zu können. Die Maschinen sind direkt ab Lager verfügbar und können kurzfristig vom Kunden in Empfang genommen werden."

Goodyear unterstützt Truck-Racing-Giganten

Goodyear hat die Zusammenarbeit mit zwei legendären, vielfach ausgezeichneten Truck Racing Teams - Kamaz-Master und Petronas Team De Rooy Iveco – als Reifenpartner bei der Rallye Dakar 2022 erneuert. Beide Teams vertrauten bei dem strapaziösen Rennen durch die arabische Wüste, das vom 1. bis 14. Januar 2022 stattfand, auf die bewährten Goodyear-Serienreifen vom Typ Offroad ORD. Nach zwei Wochen Rallye und ungefähr 8.000 km Strecke im anspruchsvollen Gelände der Arabischen Wüste endete die Rallye Dakar mit einem zweiten vollen Podiums-Sieg des Kamaz-Master Teams. Es eroberte die ersten vier Positionen in einem intensiven Kampf zwischen dem >



Voller Erfolg: Das Podium und acht Positionen in den Top 10 bei der Rallye Dakar 2022 waren von Teams mit Goodyear-Bereifung besetzt. (Foto: Goodyear)

fünffachen Sieger Eduard Nikolaev und dem amtierenden Dakar-Meister Dmitry Sotnikov.

Die beiden Führenden fuhren die neuen Kamaz K5 435091s Trucks, während der drittplatzierte Anton Shibalov das bewährte Modell Kamaz-43509 steuerte. "Beide Modelle waren mit Goodyear-Reifen ausgestattet, was bei einem so anspruchsvollen Event zweifellos von herausragender Bedeutung ist", sagte Vladimir Chagin, Leiter des Kamaz-Master-Sportteams. "Bei der Dakar brauchen wir Reifen, die Traktion und Haltbarkeit bieten. Der Goodyear Offroad hat uns maximale Geschwindigkeit

bei minimalen Ausfallzeiten ermöglicht und zu unserem Erfolg beigetragen", so Chagin weiter. Alle 13 Etappen wurden von einer Kamaz-Master-Crew gewonnen. "Die anspruchsvollen neuen Strecken mit versteckten Steinen in den sandigen Pisten haben die Gesamtleistung der Reifen noch einmal ausgiebig auf die Probe gestellt. Das Team berichtete, dass es von der Haltbarkeit, Schnittfestigkeit und der hervorragenden Traktion während der gesamten Dakar begeistert war", erklärte Maciej Szymanski, Marketing Direktor von Goodyear Commercial Europe. Der Reifenhersteller nutzt Veranstaltungen wie die

Dakar und die FIA European Truck Racing Championship, um Reifen und Technologien in extremen Leistungssituationen zu testen. Weitere beeindruckende Leistungen lieferten das Petronas Team De Rooy Iveco und das Mammoet Rallysport Team De Rooy Iveco. "Das volle Podium und acht Positionen in den Top 10 sind von Teams mit Goodyear-Bereifung besetzt. Darüber sind wir sehr erfreut und es demonstriert die herausragende Leistung und Zuverlässigkeit unserer Standardreifen", so Szymanski.

Info: www.goodyear.eu/Truck

Ganz einfach sieben

Die neue Mobiscreen MSS 802(i) EVO von Kleemann bietet Anwendern eine mobile leistungsstarke Siebanlage, die für wechselnde Herausforderungen in unterschiedlichen Einsatzgebieten konzipiert wurde. Der Hersteller zeigt mit seinem durchdachten Anlagendesign und flexiblen Umbaumöglichkeiten wie





Effiziente Mobil-Siebanlage: Die MSS 802(i) EVO überzeugt mit einer Aufgabeleistung von bis zu 500 t/h im Naturstein und im Recycling. (Foto: Kleemann)

hoher Materialdurchfluss bei Natursteinund Recycling-Anwendungen garantiert werden kann. Bei der Entwicklung der MSS 802(i) EVO, einer neuen Generation Siebanlagen und Nachfolgerin der MS 15 Z, stand die Anwenderperspektive im Fokus, genau gesagt: die Einfachheit der Technologie und hinter dem Siebprozess und die Einsatzsicherheit.

Dank des proportional gesteuerten Fahrwerks lässt sich die Anlage schnell versetzen, sei es vom Tieflader zum Einsatzort oder innerhalb der Baustelle. Das Klappen der Seitenaustragungsbänder ohne Demontage sorgt für eine deutliche Reduzierung der Rüstzeiten. Mehr Einsatzvariabilität bietet eine in drei Höhen klappbare Trichterrückwand, die eine Beschickung von Brechanlagen mit niedriger Abwurfhöhe ermöglicht. Auch das große Angebot an Siebbelägen sowie die einfache Einstellung der Siebparameter, die eine Anpassung der MSS 802(i) EVO an unterschiedlichste Aufgabematerialien schnell ermöglicht, reduzieren Rüstzeiten und damit Personalaufwand und Kosten. Zur Optimierung der Siebleistung lässt sich der Siebkastenwinkel mit einem großem

Ihr Spezialist für Fiat und Iveco

Einstellbereich von 15,4 bis 20 ° anpassen. Besonderes Highlight: die einfache und schnelle Umstellung von 3- auf 2-Wege-Splitt. Mit der MSS 802(i) EVO können so wahlweise drei oder zwei Endkörnungen hergestellt und ausgetragen werden, der Umbau erfolgt schnell und einfach. Eine intuitive Anlagensteuerung mit Startautomatik reduziert das Risiko von Fehlbedienungen und spart Einarbeitungszeit. Alle relevanten Funktionen sind aus sicherer Entfernung bedienbar und bieten erhöhte Arbeitssicherheit. Sehr gute Zugangsmöglichkeiten und intelligente

Reinigungslösungen minimieren wartungsbedingte Stillstandzeiten.

Ein optimierter Materialfluss steht bei allen Siebanlagen im Fokus, denn nur wenn alle Komponenten aufeinander abgestimmt sind, kann hohe Produktivität bei minimierten Betriebskosten erzielt werden. Kleemanns neue mobile Grobstücksiebanlage ist mit einem breiten Hauptaustragsband ausgestattet, das wie alle anderen Förderbänder in der Geschwindigkeit stufenlos einstellbar ist und verfügt über eine großzügige Materialübergabe auf das Siebdeck für eine optimale Nutzung

der Siebflächen. Große Abwurfhöhen und damit höhere Halden durch das optional erhältliche verlängerte Hauptaustragsband und teleskopierbare Seitenaustragsbänder ermöglichen optimale Prozesse auf der Baustelle. Die MSS 802(i) EVO lässt sich durch Linienkopplung mit allen EVO und PRO Brechanlagen im Verbund prozessund sicherheitstechnisch betreiben. Besondere Flexibilität bietet die für die Prozesskopplung erforderliche Haldensonde, die an einem beliebigen Austragsband der Anlage platziert werden kann.

Info: www.wirtgen-group.com

Leistungsstarke Mobilbagger

Die überarbeiteten Komatsu Mobilbagger PW148-11, PW158-11 und PW160-11 erfüllen nun die Abgasvorschriften gemäß EU Stufe V und bieten neue Funktionen und gesteigerte Leistung. "Jeder Job ist einzigartig", sagt Michael Wadsack, Produktmanager bei Komatsu Europe. "Und jeder erfordert von unseren Kunden und ihrer Maschine vollen Einsatz. Deshalb haben wir die neuen Komatsu-Mobilbagger für maximale Leistung und höchsten Fahrerkomfort entwickelt und dabei auf möglichst niedrige Betriebskosten und geringen Aufwand geachtet."

Zusätzlich zu einer Leistungssteigerung um 20 kW bieten alle neuen Komatsu-Motoren im PW148-11 und PW158-11 einen geringeren Kraftstoffverbrauch und eine höhere Fahrgeschwindigkeit bergauf. Ein Komatsu-Dieselpartikelfilter ist serienmäßig verbaut. Mit den leistungsfähigen und sauberen neuen Motoren werden die Arbeiten schneller, kostengünstiger und mit weniger CO₂-Emissionen erledigt.

Die optimierten Mobilbagger haben nun eine Vorrüstung für die Installation eines optionalen Tiltrotators. Außerdem bieten sie die Option eines ergonomischeren Lenkrads, eine optionale automatische Baggerbremse und einen optimierten luftgefederten Premium-Fahrersitz mit integrierten Bedienhebelkonsolen. Die erhöhte Vielseitigkeit dient außerdem dem Fahrerkomfort. Alle Arbeiten können von der Kabine aus ausgeführt werden. Die optionale Joystick-Lenkung erlaubt präzises Manövrieren auch auf engem Raum. Das spart Zeit und sorgt für sicheres und komfortables Arbeiten.



Betriebskosten gesenkt: Trotz einer Leistungssteigerung um 20 kW verspricht der neue Komatsu PW148-11 einen geringeren Kraftstoffverbrauch. Zudem erfüllt er die Abgasvorschriften gemäß EU Stufe V. (Foto: Komatsu)

Das Maschinen- und Flottenmanagement Komtrax und das Wartungsprogramm Komatsu Care vermitteln ein beruhigendes Gefühl der Sicherheit. Die Digitalisierung der Maschinendaten sorgt zusammen mit Komatsu Care für eine ordnungsgemäße Ressourcen- und Wartungsplanung. Es hält die Maschinenverfügbarkeit hoch und die Betriebskosten niedrig – ohne Zusatzkosten.

Die Nachfrage nach umweltfreundlichen Lösungen steigt, und die Umweltauflagen – insbesondere in Städten – werden immer schärfer. Die kompakten Mobilbagger PW148-11, PW158-11 und PW160-11 gemäß EU Stufe V erfüllen sämtliche ausschreibungsrelevanten Auflagen und sind somit eine Investition in die Zukunft.

Info: www.komatsu.eu

Reifen für anspruchsvolle Einsätze

Der Alliance 585, ein Agro-Industrial-Stahlgürtelreifen, meistert harte Oberflächen ebenso wie losen Kies oder lockere Böden. Dank seiner breiten Einsatzmöglichkeiten hat er als All-in-one-Lösung viele Anwender im Bausektor, in der Industrie, im kommunalen Einsatz, im Materialumschlag und in der Landwirtschaft gefunden. Nun hat der Hersteller das begehrte Profil in zwei neuen Größen aufgelegt. Der Alliance 585 ist bei Bohnenkamp ab sofort in den Dimensionen 305/70R16.5 und 265/70R16.5 erhältlich.

Ob Teleskoplader, Bagger oder Kompaktlader: mit seinem einzigartigen Profildesign, der robuste Konstruktion und seiner ausgesprochenen Langlebigkeit empfiehlt sich der Alliance 585 als Spezialist für anspruchsvolle Einsätze. Praktiker loben die optimale Tragfähigkeit, gepaart mit einer herausragenden Traktion und ausgezeichneten Selbstreinigungseigenschaften. Punkte sammelt das Profil auch in den



Angebot ausgebaut: Bohnenkamp bietet den Alliance 585 für Teleskoplader, Bagger oder Kompaktlader nun in acht Größen ab Lager. (Foto: Bohnenkamp)

Bereichen Standsicherheit, Komfort bei Straßenfahrten und Kraftstoffverbrauch. Heiko Holthaus, Leiter des Geschäftsbereichs Agrar bei Bohnenkamp, lobt die Marke Alliance und die kontinuierliche Entwicklung des 585er. "Wir haben die Erfolgsgeschichte des Alliance 585 von Anfang an begleitet und begrüßen die konsequente Sortimentserweiterung dieses Allround-Profils sehr."

Bohnenkamp pflegt mit der Marke Alliance, die sich seit dem vergangenen Jahr unter dem Dach der Yokohama Off-Highway Tires (YOHT) befindet, eine mehr als 30-jährige Zusammenarbeit. Vom Alliance 585 hatte der Reifengroßhändler bislang die Größen 400/70 R 18, 340/80 R 18, 400/70 R 20, 460/70 R 24, 500/70 R 24 und 440/80 R 24 geführt. Mit den neu aufgenommenen Reifengrößen 265/70 R 16.5 und 305/70 R 16.5 sind nun insgesamt acht Abmessungen verfügbar.

Info: www.bohnenkamp.de

Sicherheitslösung für hydraulische Schnellwechsler

Ein EU-Amtsblatt, das am 14. Oktober 2021 erschienen ist, hat schwere Auswirkungen auf die Branche der Baumaschinenausrüstung: Ohne Übergangsfrist wurde das in Verkehr bringen von hydraulischen Schnellwechslern ohne Sicherungseinrichtung untersagt. Hintergrund der neuen Regelung ist eine Häufung von Unfällen aufgrund fehlerhafter Verriegelung. Das zuständige Team aus der Konstruktionsabteilung der Rädlinger Maschinen- und Stahlbau GmbH - Michael Wittmann, Matthias Mißlinger und Simon Laumer - berichtet, dass es überraschende Herausforderung mit einer Menge Konstruktionsleistung gemeistert hat. "Wir hatten die Aufgabe, eine Lösung zu finden, die nicht nur die Anforderung erfüllt, sondern auch an den bereits produzierten Schnellwechslern, die nicht mehr verkauft werden durften, nachgerüstet werden konnte. Und das ist uns gelungen", sagt Michael Wittmann. Sein Kollege Matthias Mißlinger erläutert, wie die Lösung aussieht: "Wir haben einen mechanischen, starren Haken angebracht. Aufgrund seiner speziell definierten



Sichere Sache: Die Konstrukteure von Rädlinger haben einen mechanischen, starren Haken entwickelt, durch den die hydraulischen Schnellwechsler des Herstellers einer neuen EU-Regelung entsprechen. (Foto: Rädlinger)

Geometrie erfüllt er die neue Anforderung und kann an allen gewohnten Trägergeräten eingesetzt werden. Unsere hydraulischen Schnellwechsler kommen also für den Geräteführer wie gewohnt zum Einsatz – nur das Wechseln von Anbaugeräten ist etwas anders geworden. Wittmann ist überzeugt, dass die starre Form des Fanghakens Vorteile gegenüber den Lösungen

anderer Hersteller bringt, da sie einerseits unabhängig vom Hydraulikkreislauf ist und anderseits wenig ausfallanfällig, da sie vollständig ohne bewegliche Teile auskommt. In der Entwicklung der speziellen Geometrie steckte viel Arbeit, denn die verschiedenen Trägergeräte unterscheiden sich stark voneinander. "Begonnen haben wir mit einem Haken für einen HS 03 und ein einzelnes Trägergerät. Dann wurde diese Version für andere Trägergeräte angepasst. Im nächsten Schritt wurde der Haken auf die anderen Schnellwechsler-Größen skaliert und wieder angepasst – das alles selbstverständlich digital. Am Ende hatten wir eine Geometrie gefunden, die die Sicherheitsvorgabe erfüllt ohne Einschränkungen im Einsatz zu verursachen", so Simon Laumer. Der neue der Haken wird nun im Fall eines Fehlers, egal ob hydraulisch, mechanisch oder menschlich, Schlimmes verhindern. "Im Arbeitseinsatz darf er nicht verwendet werden, denn er ist kein Lasthaken oder ähnliches", warnt Matthias Mißlinger vor unsachgemäßer Bedienung.

Info: www.raedlinger.de









www.vdbum.de

VOLFFKRAN

TDK Branchentreff



07. - 08.03.2022 in Willingen und 09. - 10.05.2022 in Berlin

07.03.2022: Ab 13.00 Uhr – Werksbesichtigung ITH Schraubtechnik, Steinwiese 8, 59872 Meschede



Schraubenspannzylinder Eckstlelverschraubung M45



Drehschrauber ADS 600 Eckstielverbindung M45, MA = 5.850 Nm

09.05, 2022; Netzwerkabend



PROGRAMMABLAUF:

07.03. und 09.05. 2022, Werksbesichtigung (nur in Willingen) + Netzwerkabend

13.00 Uhr: Werksbesichtigung ITH Schraubtechnik, Steinwiese 8, 59872 Meschede

19.00 Uhr: Netzwerkabend

08. März und 10. Mai 2022, Branchentreff

◆ 09.00 - 09.30 Uhr: Begrüßung

Thorsten Schneider, VDBUM Service GmbH Koordinator TDK-Interessenvertretung

TDK Lenkungskreis – Ergebnisse

Referent: Andreas Gleich

Obmann des TDK Lenkungskreises

> 09.30 – 10.30 Uhr: Besondere Herausforderungen – TDK Einsatz im Hochgebirge

TDK Einsatz im Hochgebirge- Witterungs- und Transportbedingungen

- Arbeitstakte

- Sonderkonstruktion Turmelemente

Referenten: Peter Hegenbart, Patrick Witteck, Wolffkran GmbH

10.30 - 11.00 Uhr: Kaffeepause

> 11.00 – 12.00 Uhr: Digitalisierung in der Planung und beim Einsatz von Turmdrehkranen

beim Einsatz von TurmdrehkranenWelche Daten und Informationen sind sinnvoll?

Welche Vorteile bringen uns die TDK-Digitalisierung?
 Workshop (Technikdaten-Prozessdaten Bauleistung und Sicherheit)
 Referent: Stephan Kessler, Akademischer Direktor der TU München

12.00 - 13.00 Uhr: Mittagsessen

◆ 13.00 – 14.00 Uhr: Turmdrehkrantransport und VEMAGS

- Gesetzliche Vorgaben

- Genehmigungsverfahren

- Änderungen der VwV - StVO

- Ausblick in die Zukunft

Referent: Andreas Gleich, Gleich Fahrzeugbau GmbH

▶ 14.00 – 15.00 Uhr: Arbeitssicherheit beim Betrieb von Turmdrehkranen anhand von Fallbeispielen

- Risiko: Montage/Demontage, Wind, Überlast, Boden. Ober- u. Fernleitungen

- Manipulation/Sabotage

- Unklare Schadensursache

Referent: Dr. Rudolf Saller, Fachanwalt für Transport-

Pr. Rudolf Saller

und Speditionsrecht

15.00 – 15.30 Uhr: Kaffeepause 15.30 – 16.30 Uhr: Gefährdungsbeurteilung für den Einsatz von TDK

- Arbeitsbereiche und Tätigkeiten erfassen

- Gefährdungen ermitteln und beurteilen

- Schutzmaßnahmen festlegen und durchführen

- Wirksamkeit überprüfen und dokumentieren

Referent: NN

Weitere Informationen und Anmeldung: VDBUM Service GmbH

Henleinstraße 8a · 28816 Stuhr · Telefon: 0421 - 22239–118

E-Mail: josephin.ebeling@vdbum.de

Hämmer für Abbruch und Gewinnung

Cat hat 5,6 und 7,9 t schwere Hämmer auf den Markt gebracht, die konstant hohe Leistung liefern sollen, ohne sich dabei extrem aufzuheizen. Schlagkolben und Einsteckwerkzeuge wurden hinsichtlich Durchmesser und Gewicht für noch mehr Schlagkraft aufeinander abgestimmt. Zwei vom Bediener aufrufbare Betriebsarten, hohe Frequenz/reduzierte Schlagleistung oder niedrige Frequenz/hohe Schlagleistung, ermöglichen eine Feinabstimmung auf den aktuellen Einsatz. Die neuen Hämmer H190 S und H215 S sind nicht nur leistungsstark, sondern auch führend in Bezug auf Arbeitskomfort und Schutz des Trägergeräts durch ihr Dämpfungsmaterial, das die Weiterleitung der Vibrationen in die Maschine deutlich reduziert. Eine automatische Abschaltung, die Leerschläge und damit Hammerschäden verhindert, kann vorübergehend ausgesetzt werden speziell für Horizontal- und Überkopfbetrieb im Tunnel- oder Bergbau.

Der neue H190 S ist für den Betrieb an den Cat-Baggern 349 bis 374 ausgelegt, während der größere H215 S für Cat 374 und Cat 395 entwickelt wurde. Auto Stop beendet den Betrieb sofort, wenn das Werkzeug durch das Material bricht, um Schäden an Trägergerät und Hammer



Große Bandbreite: Die neuen Cat-Hämmer H190 S und H215 S sind für Bagger von 40 bis 120 t Einsatzgewicht ausgelegt. (Foto: Caterpillar/Zeppelin)

durch Leerschläge zu vermeiden. Die Cat-Bagger der nächsten Generation erkennen die Hämmer H190 S und H215 S automatisch und fordern den Bediener auf, das passende Werkzeugprogramm auszuwählen. Hydraulikdruck und Durchflussraten in den Hammerleitungen werden auf dem Monitor im Fahrerhaus angezeigt und können manuell oder automatisch über den Touchscreen konfiguriert werden. Damit die Hämmer im zulässigen Arbeitsraum bleiben und Kollisionen mit der Kabine vermieden werden, sind

die Hammerabmessungen bereits im baggerseitigen Assistenzsystem E-Fence gespeichert. Mit Hilfe des Cat-Flottenmanagements und der Cat-App auf dem Smartphone kann der Hammerstandort schnell gefunden werden. Die täglichen Kontrollen und Routinewartungen können ohne Abnahme der Hämmer vom Baggerstiel durchgeführt werden. Der Gasinnendruck bleibt konstant und muss nur einmal jährlich im Rahmen der Inspektion geprüft werden.

Info: www.zeppelin-cat.de

Wandelbar wie ein Leguan

Die Leguan Lifts Serie von Avant Tecno macht ihrem Namen alle Ehre, denn die Hubarbeitsbühnen passen sich dem Arbeitsumfeld bestens an. Sie sind bekannt für ihre außergewöhnliche Geländegängigkeit und ihr robustes Fahrwerk auf Rad oder Kette. Im Hinblick auf die Steigfähigkeit sind sie laut Herstellerangaben branchenführend. Für eine reibungslose, gleichzeitige Ausführung der Auslegerbewegung sorgt das Hydraulikdesign.

Die Hubarbeitsbühnen aus der Produktserie Leguan Lift gibt es in den beiden Ausführungen 190 und 135 Neo. Der Leguan Lift 190 hat eine maximale Arbeitshöhe von 19 m, mit einer seitlichen Reichweite von maximal 9,8 m und einer Korblast von 230 kg – der ideale Partner für Baumpfleger, Maler, Fassadenarbeiter und Instandhaltungs-Installateure im Innenund Außenbereich. Hohe Bodenfreiheit.



Inuitiver Nivellierungskünstler: Durch die Abstützautomatik findet der Leguan Lift von Avant Tecno in abschüssigem Gelände auf Knopfdruck sicheren Stand. (Foto: Avant Tecno)

robuste Ketten und Allradantrieb lassen die Bühne schnell und sicher zu ihrem Arbeitsort gelangen – auch in Gelände, das nur eng und schwer befahrbar ist. Durch den 14 PS starken Dieselmotor in Kombination mit einem 230 V-Elektromotor ist er antriebsstark und nachhaltig unterwegs. Sogar bei Schnee, Eis und tiefem Schlamm kann die Hubarbeitsbühne ihre Fahrgeschwindigkeit ungehindert beibehalten. Durch zahlreiche Details macht der Leguan Lift 190 bereits in der Standard-Ausführung auf sich aufmerksam. Enthalten sind

230 V und 12 V Steckdosen im Arbeitskorb, automatische Drehzahlkontrolle des Motors, automatische Abstütznivellierung, elektrische Korbrotation, Korbarm mit 120 Grad Schwenkbereich, Bodenbedienung mit integrierter Service-Anzeige und darüber hinaus ein Überbrückungspunkt für 12 V-Starthilfe.

Der Leguan Lift 135 Neo ist die kleinere Version der kompakten Hubarbeitsbühnen. Seine maximale Arbeitshöhe befindet sich bei 13,4 m, mit einer seitlichen Reichweite von 7,1 m. Die maximale Korblast liegt bei

250 kg. In der Standardausführung hat der Leguan Lift 135 Neo einen 13 PS starken Honda Benzinmotor kombiniert mit einem 230 V Elektromotor. Serienmäßig enthalten sind die automatische Drehzahlkontrolle des Motors, eine Start-/Stop-Funktion für den Elektroantrieb, automatische Abstütznivellierung, elektrische Korbrotation und Bodenbedienung. Um die Einsatzmöglichkeiten zu erweitern, bietet der Hersteller viele zusätzliche Ausrüstungsoptionen.

Info: www.avanttecno.com/de/leguan

Elektrisch angetriebener Betonhochkipper

Max Bögl setzt bereits erfolgreich Betonhochkipper mit Verbrennungsmotoren aus dem Hause Bergmann ein. Im Sommer 2019 starteten beide Unternehmen die gemeinsame Entwicklung eines elektrisch angetriebenen Betonhochkippers mit dem Ziel, die Emissionen durch Abgase und Lärm in den Werkhallen zu reduzieren und somit den Schutz der Mitarbeitenden vor Ort zu erhöhen.

Nach nur zwölf Monaten Entwicklungszeit wurde im August 2020 der vollelektrische Bergmann Dumper 1807-BHKe im Max Bögl-Betonwerk in Gera in Betrieb genommen. Das Fahrzeug bietet eine Nutzlast von 6,5 t und ein Ladevolumen von 2.900 l. Die Mulde kann hydraulisch angehoben werden und ermöglicht so eine Hochentladung in über 2.500 mm Höhe. Zudem bietet der um 180-Grad verstellbare Drehsitz vorwärts sowie rückwärts optimale Übersicht in jeweiliger Fahrtrichtung. Aufgrund des leisen Fahrgeräusches ist die Maschine zudem mit Bluespot ausgerüstet, einer optischen Fahrweg-Warneinrichtung für mehr Sicherheit in der Produktion. Die Batterien auf Basis von Lithium-Eisenphosphat hat Bergmann in Eigenregie entwickelt. Sie sind auf den robusten Alltag im Baugewerbe optimiert und gewährleisten einen sicheren Betrieb im täglichen Einsatz. Mit einer Schnellladestation lassen sich die Batterien in drei Stunden wieder komplett aufladen

Bei Max Bögl verrichtet der I807-BHKe seit nunmehr über 1.000 Stunden zuverlässig seine Dienste. Im täglichen Einsatz transportiert das Fahrzeug in einer 10-Stunden-Schicht täglich bis zu 300 m³ flüssigen Beton – und das ohne



Ohne Zwischenladung: Der vollelektrische Dumper 1807-BHKe transportiert täglich 300 m³ Beton in einer 10-Stunden-Schicht. (Foto: Bergmann)

eine Zwischenladung. Nach der Aufnahme des Materials am Betonmischer wird der Beton durch das Produktionswerk zu den entsprechenden Gussformen verfahren. Dort erfolgt dann die Hochentleerung des Betons zur anschließenden Herstellung der Fertigteile. Auch im Mehrschichtbetrieb ließe sich der Bergmann Dumper problemlos einsetzten. Die mitgelieferte Schnellladestation ermöglicht ein rasches Zwischenladen der Batterie und gewährleistet somit einen sicheren und zuverlässigen Einsatz des Fahrzeugs. Das Konzept weckt zunehmend das Interesse bei weiteren namhaften Unternehmen aus der Branche und sorgt beim emsländischen Maschinenbauer für eine rege Nachfrage. Info: www.bergmann-mb.de

Hohe internationale Beteiligung erwartet

Mining-Bereich stark bei der bauma 2022 vertreten

Gut acht Monate bevor die bauma von 24. bis 30. Oktober in München stattfindet, vermeldet die Messe München ein großes Interesse an der Weltleitmesse für Baumaschinen, Baustoffmaschinen, Bergbaumaschinen, Baufahrzeuge und Baugeräte.

97 % der angebotenen Fläche sind durch die ausstellenden Unternehmen bestätigt worden. Folgerichtig zieht Klaus Dittrich, Vorsitzender der Geschäftsführung der Messe München, ein optimistisches Zwischenfazit: "Dieses Feedback zeigt deutlich, dass unsere Kunden die bauma fest eingeplant haben. In persönlichen Gesprächen hören wir immer wieder, wie sehr sich Aussteller und Besucher auf den persönlichen Austausch und natürlich die besondere Atmosphäre der bauma freuen. Ich bin sehr zuversichtlich, dass sich die Lage in nächster Zeit so weit entspannt, dass wir eine beeindruckende bauma mit hoher internationaler Beteiligung erleben werden."

Erneut stark präsentiert sich dabei erneut der Mining-Bereich, in dem die bauma europaweit führend ist. Aber nicht nur im Mining-Bereich, auch in allen anderen Branchensegmenten nimmt die bauma einen hohen Stellenwert ein, gilt sie doch mit den zahlreichen Innovationen der Aussteller seit vielen Jahren als unumstrittener weltweiter Innovation Hub. Untermauert wird dieser Anspruch darüber hinaus durch die Innovationshalle LABO mit den Sonderbereichen bauma Forum, Virtual Reality, MIC 4.0, Startups und Science Hub. Zudem wird auch die Think Big Nachwuchsförderung als wichtiges Thema der Branche erneut abgebildet.

Auch thematisch nimmt die bauma eine Vorreiterrolle ein: Im Fokus stehen 2022 vor allem die fünf Leitthemen, die von den Ausstellern und im Rahmenprogramm sowie in der erstmals organisierten Webinarreihe abgedeckt werden: "Null-Emission", "Digitale Baustelle", "Bauweisen und Materialien von morgen", "Der Weg zu autonomen Maschinen" und "Bergbau – nachhaltig, effizient, zuverlässig". Die Webinare starten ab März und werden in



Fast ausgebucht: Derzeit sind rund 97 % der für die bauma 2022 angebotenen Ausstellungsfläche gebucht. (Foto: Messe München)

englischer Sprache angeboten. Branchenexperten werden in diesem neuen Format die Leitthemen der bauma in ihrer Tiefe beleuchten

Mit einer Gesamtausstellungsfläche von 614.000 m² ist die im Drei-Jahres-Turnus stattfindende bauma die größte Messe der Welt. Im Jahr 2019 brach sie mit rund 3.700 Ausstellern aus 63 Ländern sowie über 620.000 Besuchern aus mehr als 200 Ländern alle früheren Rekorde.

Info: www.bauma.de

Pflichttermin für die Grüne Branche

Großes Ausstellerinteresse an der GaLaBau 2022

Vom 14. bis 17. September 2022 findet die GaLaBau in Nürnberg statt. Monate vor Messestart zeichnet sich ein großes Interesse an der Veranstaltung ab.

"Wir sind überwältigt von dem riesigen Zuspruch, den wir aus der Branche erfahren. Alle können es kaum erwarten, die GaLa-Bau wieder live zu erleben. Das untermauert einmal mehr ihren Stellenwert als zentralen Treffpunkt der Grünen Branche und Pflichttermin in jedem Kalender. Bereits vor Start der offiziellen Anmeldephase haben wir zahlreiche Anfragen erhalten, wann es denn endlich losgeht. Mittlerweile ist 80 % der Veranstaltungsfläche gebucht, alle sind voller Euphorie. Wir freuen uns sehr, dass sich unsere Messehallen wieder mit Leben füllen", so Stefan Dittrich, Leiter GaLaBau NürnbergMesse.

Die GaLaBau ist die weltweit einzige Fachmesse, die das gesamte Angebotsspektrum für Planung, Bau und Pflege von Urban-, Grün- und Freiräumen von der Pflanze bis zur Maschine abbildet. Auch 2022 wird die Fachmesse wieder einen Überblick über Innovationen, Trends und Herausforderungen bieten. "Die teils drastischen Folgen des Klimawandels sind längst Wirklichkeit. Die grüne Branche zeigt hier großes Engagement und leistet in vielen Bereichen des Garten- und Landschaftsbaues einen aktiven Beitrag. Unter dem Arbeitstitel ,Herausforderung Klimaschutz' wird sich die kommende GaLaBau diesem Thema

in besonderer Weise widmen", so Dittrich weiter. Ein umfangreiches Rahmenprogramm findet rund um die Messe statt.

"Die Auftragslage im GaLaBau ist weiterhin stabil – das zeigt nicht zuletzt unsere aktuelle Herbst-Konjunkturumfrage. Trotz der Materialengpässe, Preissteigerungen und nicht zuletzt der vierten Coronawelle bleiben unsere Betriebe weiter optimistisch. Und wir freuen uns jetzt schon auf das große Branchentreffen auf der Messe GaLaBau 2022, mit Innovationen, Trends und Lösungen zum Thema Klimawandel", so Lutze von Wurmb, Präsident des Bundesverbandes Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau e.V. (BGL), dem ideellen Träger der GaLaBau.

Info: www.galabau-messe.com

Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger (





Rolf Nultsch leitet bei Rädlinger den Vertrieb im Bereich Baumaschinenausrüstung. (Foto: Rädlinger)



Alexandre Marchetta ist CECE-Präsident für die Amtszeit 2022 bis 2023. (Foto: Mecalac)



Jan Wagener (I.) und Martin Lehmhaus leiten die Ernst Wagener Hydraulikteile GmbH als Geschäftsführerteam. (Foto: Wagener Hydraulik)

Rolf Nultsch ist neuer Vertriebsleiter bei Rädlinger

Bereits seit März 2021 ist Rolf Nultsch Teil des Rädlinger-Teams. Zu Jahresbeginn 2022 ist er von seiner bisherigen Tätigkeit als Projektmanager in die Rolle des Vertriebsleiters für den Bereich Baumaschinenausrüstung gewechselt. "Mit Corona und den Schwierigkeiten in den Lieferketten haben wir sicher wieder kein einfaches Jahr vor uns. Es ist meine Aufgabe, hier gemeinsam mit dem Vertriebsteam Lösungen für unsere Kunden und Partner zu finden. Das gilt aber nicht nur in diesen Bereichen: Wir wollen unser Produktportfolio weiterentwickeln – immer ausgerichtet an den Bedürfnissen des Markts und den Ansprüchen unserer Kunden", erklärt Nultsch. "Ob gesetzliche Änderungen, wie kürzlich im Bereich der Sicherheitsanforderungen an wechsler, oder Veränderungen in der Arbeitsweise der Kunden – das Vertriebsteam von Rädlinger ist nah am Kunden, um immer effektivere Arbeit zu gewährleisten und schnell auf Entwicklungen zu reagieren", ergänzt der neue Vertriebsleiter. "Mit 25 Jahren Vertriebserfahrung, davon 13 Jahren in der Baumaschinenbranche, haben wir in Rolf Nultsch eine Idealbesetzung für die Vertriebsleitung gefunden und freuen uns, weiterhin von seinem Organisationstalent, Fach- und Branchenwissen und gutem Netzwerk zu profitieren", freut sich Geschäftsführer Werner Rädlinger. Nultsch war zuvor als Produktexperte für Bagger und Radlader bei Wacker Neuon tätig.

Info: www.raedlinger.de

Alexandre Marchetta ist neuer CFCF-Präsident

gewählter CECE-Präsident seit Neu 1. Januar 2022 ist Alexandre Marchetta. Er hat das Amt für zwei Jahre in Zeiten wirtschaftlicher Erholung übernommen. Marchetta ist Präsident und CEO der Mecalac-Gruppe, einem Mitgliedsunternehmen des französischen Industrieverbands EVOLIS. Zusätzlich zu seiner Rolle als CEO der Mecalac-Gruppe wurde er kürzlich Vorsitzender des Verwaltungsrats. Als CECE-Präsident wird sich Marchetta intensiv mit der EU-Gesetzgebung befassen. Für das Jahr 2022 erwartet die Branche den Vorschlag für ein harmonisiertes System von Anforderungen an den Straßenverkehr in der EU. Außerdem wird 2022 das Schlüsseliahr für die Maschinenrichtlinie sein: "Die Gesetzgebung für Maschinenprodukte ist eine der wichtigsten für die Baumaschinenindustrie", betont der neue CECE-Präsident. "Seit Beginn des Konsultationsprozesses hat sich das CECE mit den relevanten Stakeholdern ausgetauscht. Der Verband wird sich, wie bereits während der Präsidentschaft von Niklas Nillroth, weiterhin an der Diskussion mit den Gesetzgebern beteiligen sowie die Debatte darüber führen, was Europa braucht, um ein wettbewerbsfähiger und vertrauenswürdiger Produktionsstandort zu bleiben." Marchetta wird sich der langfristigen Strategie seiner Vorgänger anschließen, den doppelten Übergang hin zu einer digitalen und dekarbonisierten Wirtschaft zu bewältigen. Als Präsident des CECE vertritt Marchetta über 1.200

Baumaschinenhersteller in Europa. Sie erwirtschaften einen Jahresumsatz von 40 Mrd. Euro und beschäftigen rund 300.000 Menschen.

Info: www.cece.eu

Wagener Hydraulik erweitert Geschäftsführung

Mit Beginn des Jahres 2022 ist die Ernst Wagener Hydraulikteile GmbH nicht mehr allein durch Jan Wagener als Geschäftsführer vertreten. Zweiter Geschäftsführer des Hattinger Unternehmens ist Martin Lehmhaus. Der 44-Jährige ist seit 15 Jahren im Unternehmen tätig und als Prokurist zuletzt mit der Leitung Vertrieb- und Kundenmanagement betraut Er wird auch weiterhin einen seiner Schwerpunkte im Vertrieb setzen.

Dieser personelle Schritt ist wichtiger Baustein, um für kommende Anforderungen optimal aufgestellt zu sein. Das Unternehmen ist nicht nur in den letzten Jahren beständig gewachsen, sondern wird sich auch in Zukunft laut den beiden Geschäftsführern weiterentwickeln und neue Geschäftsbereiche erschließen. "Es freut mich sehr, dass wir nun als Geschäftsführungsteam zusammenarbeiten, um zukünftige Entwicklungen positiv zu gestalten und unser Familienunternehmen breit aufgestellt weiter wachsen zu sehen", so Jan Wagener.

Info: www.wagenerhydraulik.de

Impressum

Die VDBUM INFO ist das offizielle Organ des Verbandes der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V. 50. 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. 41



Verlagsleitung, Anzeigen und Vertrieb:

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

Erscheinungstermine 2022:

15. Februar, 15. April, 15. Juni, 15. 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 | Геrmin |
|------------------------------|------------|---------------------------------|------------------|
| IFAT | München | www.ifat.de | 30.05 03.06.2022 |
| TiefbauLIVE / RecyclingAKTIV | Karlsruhe | www. www.tiefbaulive.com | 05.05 07.05.2022 |
| 50. VDBUM Großseminar | Willingen | www.vdbum.de | 19.07 22.07.2022 |
| Nordbau | Neumünster | www.nordbau.de | 07.09 11.09.2022 |
| GaLaBau | Nürnberg | www.galabau-messe.com | 14.09 17.09.2022 |
| bauma 2022 | München | www.bauma.de | 24.10 30.10.2022 |
| Deutscher Abbruchverband | Berlin | www.deutscher-abbruchverband.de | 03.03.2023 |



INFO

Ausgabe 2.22

erscheint am 15.04.2022 Im nächsten Heft:

Digitale Baustelle / BIM
Brechen & Sieben











VDBUM ONLINE-Branchentreff: Elektrotechnik auf Baustellen und in Werkstätten der MTA















9. März 2022 | 09.00 Uhr | Programm:

09.00 – 09.15 Uhr Begrüßung durch den VDBUM Wolfgang Lübberding

09.15 – 10.00 Uhr Aktuelle Vorschriften in der Elektrotechnik auf Baustellen und in Werkstätten

- Die Geräteprüfung nach den neuen VDE 0701 und VDE 0702
- DIN VDE 0100-704 für Baustellen Problemlos umsetzbar?
- Und ein kleiner Ausblick auf viele viele andere neue Regelwerke...

Referent: Michael Lochthofen, Mebedo

♦ 10.00 – 10.45 Uhr Die nachhaltige Gegenwart der mobilen Energieversorgung auf Baustellen



MEBEDO

VDBUM

Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V.

VDBUM SERVICE

- Mobile Energieversorgung zur Absicherung der elektrotechnischen Infrastruktur (z.B. Batterielösungen, Wasserstofflösungen, Hybridlösungen, Solarlösungen, Stage V, Methanol-Brennstoffzellenaggregate)
- Mobile Energiespeicherlösungen zur Vermeidung von Geräuschemission und Abdeckung von Spitzenlasten
- Anforderungen beim Einsatz von Batterielösungen (z.B. Software)
- Nachhaltigkeit im Umgang mit Energie bei der mobilen Energieversorgung auf der Baustelle
- Entwicklung und Einsatz von innovativen Technologien unter Berücksichtigung aktueller technischer und politischer Rahmenbedingungen
- Anwendungsbeispiele aus der Praxis

Referent: Carsten Köhler, Vertriebsleiter Rental Deutschland, Bredenoord

10.50 – 11.35 Uhr Saubere tragbare Stromversorgung auf der Baustelle

- aktueller Stand der Technik Produktvorstellung instagrid ONE max
- Vorstellung EU LIFE Projekt (Reduzierung von CO2 Emissionen auf städtischen Baustellen)
- Anwendungsfelder auf der Baustelle (Diamantkernbohrung, Schweißen, Schlaghammer)
- Best-Practice Beispiel Life Cycle Assessment
 Referent: Herrn Sedlmayr, Geschäftsführe instagrid

1 2

instagrid

SAFETYTEST

BERGMANN

🔷 11.45 – 12.30 Uhr 🛮 So prüft man heute! SAFETYTEST Remote-Master App

- iOS oder Android, unabhängige Integration in Ihr bestehendes System
- Geräte-übergreifende Prüfung mit der richtigen Steuerung
- Dokumentation weiterer Objekt-Prüfungen
- Remote-Master Cloud

Referent: Simon Schulze, Geschäftsführer Safetytest GmbH

12.30 – 13.00 Uhr Mittagspause

▶ 13.00 – 13.45 Uhr Warum Bergmann für Europas größtes E-Dumper-Programm auf ein hocheffizientes, skalierbares 80V-Batteriesystem setzt

- Vorteile von 80V-Technik und Lithium-Eisenphosphat-Batterien
- Sicherheit und Verlässlichkeit im Fokus
- Wartung, Service, Austausch, Recycling: Was ist zu beachten?
- Beispiele aus dem Bau-Alltag

Referent: Henning Jansen, Leiter Vertrieb und Marketing, Bergmann Maschinenbau

♦ 13.50 – 14.35 Uhr Energiemanagement moderner Baustellen – Zentralisierung und Hybridisierung der Versorgung zur maximalen Effizienzsteigerung

- Batteriespeicher als Last und zusätzliche Versorgung
- Einbindung alternativer und klassischer Energieerzeuger in das neue Netz
- Möglichkeiten der Reduktion der Emissionen zum Beispiel durch den Einsatz von Elektrokompressoren eingehen
- Effizienzsteigerung durch die veränderten Arbeitsweisen und die Reduktion klassischer Verbrennungsantriebe

Referent: Tobias Schuster, Produktmanager Generatoren und Lichtmasten, Atlas Copco Power Technique GmbH

♦ 14.45 – 15.30 Uhr Liebherr, Baustelle der Zukunft

- Schaffung einer passenden Infrastruktur zur elektrischen Energieversorgung der Baustelle
- Abdeckung unterschiedlicher Energiebedarfe, speziell auch der Spannungsspitzen

Referent: Ulrich Geier, Leitung Business Unit Elektrische Antriebs- und Steuerungstechnik, Liebherr Biberach



Atlas Copco

LIEBHERR



Kontakt für Adressänderungen:





Die komfortable Themensuche:

Interaktive PDF-Datei als Download

www.vdbum-info.de/inhalt

Unkomplizierte Themensuche:

Nach dem Öffnen der PDF-Datei drücken Sie bitte auf Ihrem PC gleichzeitig die Tastenkombination "Steuerung" und "F", auf Ihrem Apple-Rechner bitte gleichzeitig die "cmd" und die "F"-Taste.

Suchen und finden Sie Ihr Thema und klicken Sie darauf.

Die gesuchte Ausgabe der **VDBUM INFO wird dann** automatisch für Sie als PDF geladen.



www.vdbum-info.de/inhalt