Jubiläumsausgabe

VDBUM

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

50 Jahre VDBUM INFO

INFO

2·2023
März / April
51. Jahrgang

FORUM FÜR BAUFACHLEUTE

Der VDBUM sucht die Besten
Azubi-Cup geht in die zweite Runde

>> Seite 10

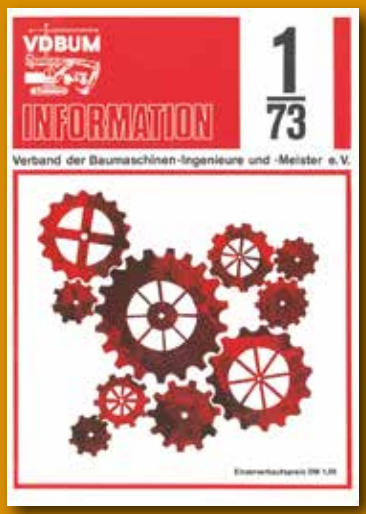
Alles in Bewegung
Fast 50 Demoshows auf der RATL

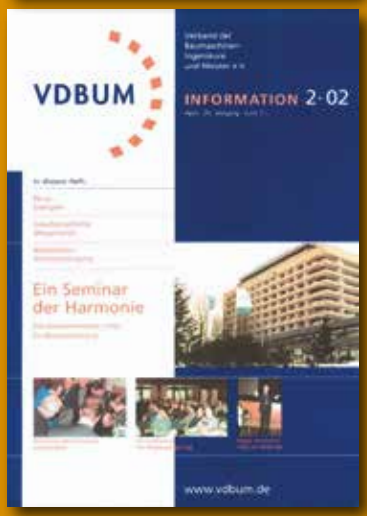
>> Seite 12

Hilfe von Oben
Kranmontage am Mont Blanc per Helikopter

>> Seite 26

www.vdbum.de
www.vdbum-info.de





Happy Birthday, VDBUM INFO!

Das Fachmagazin für Baufachleute feiert 50-jähriges Jubiläum

VDBUM AKADEMIE
VDBUM ONLINE-SCHULUNG
Aus- und Weiterbildung in der Bauwirtschaft
ISO 9001-2015 zertifiziert
DNV·GL

KEINEN CAT KÖNNEN WIR UNS NICHT LEISTEN.

In unseren Geschäftsbereichen Tiefbau, Schüttguthandel und Recycling setzen wir auf Qualität, Vertrauen und Zuverlässigkeit. Dazu gehören ganz selbstverständlich unsere Baumaschinen von Caterpillar und der Service von Zeppelin. Gemeinsam bilden wir ein Erfolgsteam für die hohen Anforderungen unserer Kunden. Auf Experimente verzichten wir deshalb gerne.

Mario Steffini, Wolfgang Steffini, Sven Steffini
Geschäftsführung TSH Tiefbau-und Schüttguthandel GmbH & Co. KG
Schwedt/Oder

zeppelin-cat.de

ZEPPELIN® CAT®

EDITORIAL

Unsere tägliche Digitalisierung gib uns heute

Sie, liebe Leserinnen und Leser der VDBUM Info, haben sicher bereits am veränderten Cover erkannt, dass Sie eine ganz besondere Ausgabe der VDBUM INFO in der Hand halten. Zwei Jahre nach dem 50-jährigen Jubiläum des VDBUM hat auch unsere Verbandszeitschrift das halbe Jahrhundert erreicht. Ein großes Dankeschön gilt der VDBUM Redaktion, dem Engel Verlag sowie allen Partnerunternehmen, die es gemeinsam möglich machen, dass wir alle zwei Monate mit den wichtigsten Informationen aus unserer Branche auf dem Laufenden gehalten werden. In diesem Heft erinnern wir an die Anfänge der VDBUM INFORMATION und ihre stetige Weiterentwicklung zu einem Top-Magazin der Branche.
Ans Herz legen möchte ich Ihnen auch den umfassenden Vorbericht zur recyclingAKTIV und TiefbauLive (RATL) in Karlsruhe. Bei dieser Messe liegt der Fokus auf Demonstration und Anwendung der Gerätschaften, um sie möglichst praxisnah im Einsatz zu sehen. Der VDBUM spielt eine gewichtige Rolle auf dieser Messe und ist mit einigen Aktivitäten sichtbar. Neben den ganzen Live-Demonstrationen freue ich mich ebenso auf die vielen digitalen Themen, die auf der Messe behandelt werden.

„Erst die richtige Reihenfolge macht aus klugen Gedanken ein gutes Ergebnis."

Art van Rheyn, niederrheinischer Dichter und Aphoristiker

Dies bringt mich zu der Frage, wie digital Ihr Unternehmen eigentlich aufgestellt ist? Ganz gleich, wo wir uns befinden – die Digitalisierung ist allgegenwärtig. Wir werden förmlich angeschrien, alles digital zu machen. Meist wird dabei in fancy Denglisch die digitale Welt glorifiziert und unsere analoge, vermeintlich rückständige, Haltung angeprangert.
Dass die Digitalisierung unglaublich viele Potentiale und Vorteile für unsere Branche birgt und dass dies beim Großteil der Beteiligten angekommen ist, setze ich mal voraus. Für mich ist es nur spannend und in Frage zu stellen, wie wir derzeit mit diesen Chancen umgehen.
Eine kurze Bestandsaufnahme: Hinsichtlich der wichtigsten Digitalisierungsthemen wird in einer gerade veröffentlichten Umfrage am häufigsten das digitale Bautagebuch genannt. BIM (Building Information Modeling) ist abgeschlagen weit hinten aufgeführt. Wir brauchen daher erst einmal Lösungen für die einfachen Dinge. Stattdessen wollen wir aber alle Herausforderungen, die beim Bauen bestehen, mit einer Methodik lösen. Anders gesagt: Wie soll es gelingen, mit allen Projektbeteiligten die richtigen Informationen zum richtigen Zeitpunkt und in der richtigen Qualität auf einer Plattform transparent für alle abzubilden, wenn das Bautagebuch noch nicht einmal digital ist? Meiner Ansicht nach kann man BIM gerne als Zielzustand nennen und es ist definitiv wichtig, daran zu arbeiten. Solange jedoch nicht klar ist, was genau wir wollen und wie wir dorthin kommen, regiert das Prinzip Hoffnung. Die Hoffnung etwa, dass im Zweifelsfall ein Start-up die passende Lösung für unsere Themen liefert und damit alles gut ist.
Wenn wir Bauwerke errichten, dann legen wir selbstverständlich fest, welche Arbeitsschritte in welcher Reihenfolge zu erledigen sind und welchen Fertigstellungsgrad die einzelnen Gewerken zu welchem Zeitpunkt erreichen. Bei der Digitalisierung erachten wir aber Datenstrukturen als nicht so wichtig und verschieben die Verständigung auf einen Prozess innerhalb des Unternehmens auf später. Der Zielzustand, die benötigten Tools und der Weg bleiben häufig im Unklaren. Stattdessen führen wir bereits die nächste Diskussion, welche Potentiale sich auftäten, würden wir nur komplett digital arbeiten. Und schon steht der nächste Digitalprophet bereit und bewirbt eine Wundersoftware und ihre unglaublichen Fähigkeiten.
Gehen wir doch mal einen Schritt zurück und schauen, worauf es wirklich ankommt. Die Digitalisierung sollte erstmal dem Menschen dienen und ihn nicht außen vor lassen. So, wie wir Bauwerke erstellen, sollten wir mit Software umgehen – also mit einem Fundament beginnen (Datenstruktur), den Rohbau errichten (Prozesse & Rollen) und beschreiben, wie die Räume im Ausbau aussehen sollen (welche Software wird genutzt und wie funktional soll sie sein). Das Wichtigste ist, wie bereits erwähnt: Der Nutzer (Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) muss sich dort wohl fühlen.
Trotz des Digitalisierungshypes gilt es, auch die vielen anderen Themen im Blick zu behalten, denn sie geraten zunehmend ins Hintertreffen. Bei unserem Großseminar konnten wir jedoch sehen, dass Vorträge, in denen es beispielsweise um Anforderungen an die Maschinen aus Anwendersicht ging und der gesamte Themenblock „Werkstatt 4.0 – was uns im Service weiterbringt" großen Anklang fanden. Seitens des VDBUM werden wir uns daher weiterhin gerne für diese analogen Themen stark machen, damit Sie in Ihrem Tagesgeschäft von unserem Nutzwerk profitieren können.

Ihr

Marco Fecke
Mitglied des Vorstandes

VDBUM INFO

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

Titelfoto:

Happy Birthday, VDBUM INFO!

50 Jahre unser Fachmagazin Seite 6

Beilagenhinweis Gesamtausgabe:
Dieser Ausgabe ist ein Flyer der Messe Karlsruher zur TiefbauLive/RecyclingAKTIV beigelegt.

INHALTSVERZEICHNIS

Sonderseiten

Happy Birthday, VDBUM INFO! 06
> Titelthema: Azubi-Cup: Der VDBUM sucht die Besten 10
> Titelthema: RATL – Alles in Bewegung 12
steinexpo: Helfende Hände für den Erfolg 22
NordBau: Breitgefächertes Angebot 24

Technik

> Titelthema: Turmdrehkrane 26
Straßen- und Tiefbau 31
Brückenbau 36
Rohrleitungs- und Kanalbau 39
Anbaugeräte 41
Abbruch und Recycling 48
Reifentechnik 56
Technik im Einsatz 63
Digitalisierung 74

Wirtschaft

Probst ist ein Top 100-Innovator 81
Baumaschinenbranche startet schwungvoll 81
25 Jahre Messestandort München-Riem 82
Kiesel erweitert Vertriebsnetzwerk 82
Bauer Resources beteiligt sich an Carbo-Force 83
Hohe Spendenbereitschaft 83
BVMB lobt Ergebnisse des Koalitionsausschusses 84
Nachrüstungsprojekt von Manitou und Kiloutou 85
Hansa-Flex übernimmt Knapheide 85

Vorschriften & Verordnungen

Überladen – Unterladen – Abladen 86
Autokran-Dienstleister: „Ohne uns geht's nicht" 93

VDBUM Spezial

Neue Mitglieder 93

Industrie aktuell

Aktuelle und interessante Informationen über neue Produkte und Dienstleistungen führender Ausrüster der Bauwirtschaft und ihrer Zulieferbranchen 95

Messen & Veranstaltungen

100 Jahre Fricke 101
Die Abbruchbranche ist längst nachhaltig 102
NUFAM steuert auf Rekordausgabe zu 103
Schlüter Tage: Voller Erfolg 104

Magazin

Einsteiger - Aufsteiger - Umsteiger 105
Messen und Veranstaltungen 106
Impressum / Vorschau 106

EINMAL VERMESSEN.
ALLES ERFASSEN.

Mit der Trimble SX12 Scanning-Totalstation – das ideale Instrument für sämtliche Vermessungsaufgaben

Die Trimble SX12 Scanning-Totalstation liefert Hochgeschwindigkeits-Scans, hochauflösende Bilder und präzise Messdaten – alles mit einem einzigen Instrument. Aus der Kombination des integrierten Laserpointers mit dem optimierten Kamerasystem ergeben sich neue Einsatzmöglichkeiten selbst bei schwierigen Lichtverhältnissen. Darüber hinaus können Scandaten, Punktwolken und Bilder jederzeit ausgelesen werden, um zusätzliche Daten zu erhalten, die zum Zeitpunkt der Erfassung möglicherweise nicht berücksichtigt wurden. Dadurch entfallen Korrekturarbeiten und kostspielige Nachkontrollen vor Ort.

Kontaktieren Sie uns, um mehr zu erfahren!

SITECH Deutschland GmbH

www.SITECH.de

IHR PARTNER FÜR
PROFESSIONELLE SYSTEMLÖSUNGEN

SITECH

Happy Birthday, VDBUM INFO!

Das Forum für Baufachleute feiert 50-jähriges Jubiläum

Ein Verband benötigt ein Sprachrohr. Dies gilt selbstverständlich auch für den VDBUM und so wurde im Herbst 1973, gut zwei Jahre nach Gründung des Verbandes, die VDBUM INFORMATION aus der Taufe gehoben. Wie das Magazin entstand und wie es sich im Laufe der Zeit verändert hat, daran erinnern sich Jens Engel, der die Zeitschrift als Verlagsleiter 40 Jahre lang verantwortet hat und weitere Wegbegleiter im Gespräch mit VDBUM INFO-Redakteur David Spoo.

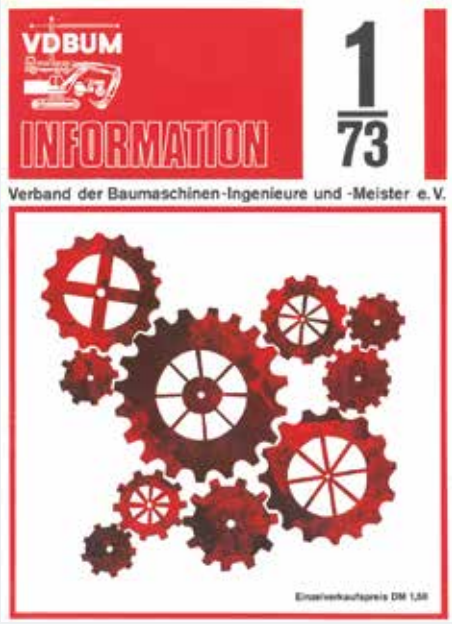
Einmal mehr einte der Fußball die Interessen. In Bremen fanden sich einige Baumaschinen-Ingenieure und Baumaschinenmeister zusammen, um den Verband der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V. zu gründen, der die allgemeinen sehr speziellen Interessen der Baubranche wahrnehmen, kommentieren und auch publizieren sollte. Was Letzteres anging, stellte sich schon bald die Frage, wer dafür die Zügel in die Hand nehmen könnte und sollte?

Auf der Suche nach einem geeigneten Partner wurde auch die Werbeagentur Matischak angesprochen, die das Stadionmagazin „Werder Echo" herausgab und deren Eigentümer der frühere Werder Bremen-Torjäger Klaus Matischak war. Die Agenturverantwortlichen beantworteten die Frage, ob es realistisch sei, eine Baumaschinen-Fachzeitschrift aufzulegen, mit einem klaren „ja" und so wurde Jens Engel, der in der Werbeagentur damals als Verlagskaufmann angestellt war, mit der Realisierung des Projekts beauftragt. Nun galt es, Sponsoren zu finden, Adressen zu sammeln, eine Redaktion zu installieren, Anzeigenkunden zu akquirieren, Abonnenten zu finden. „Allen wurde jetzt schnell klar: Das wird eine richtig große Nummer", erinnert sich Jens Engel.

Der Verband selbst steckte sozusagen noch in den Kinderschuhen, konnte noch nicht auf gewachsene Netzwerk-Kontakte zurückgreifen. Der Vorstand aber und die Fachleute, die tatkräftig mithalfen, gingen mit großem Enthusiasmus zu Werke, um die Zeitschrift mit interessanten Themen zu füllen. Die Macher, das waren zuallererst Rudi Silter, Gründer und 1. Vorsitzender, der den VDBUM fast drei Jahrzehnte führen sollte. Ihm zur Seite standen Manfred Wichert (2. Vorsitzender), Horst Beuter (Finanzen), Heinz Schild (4. Vorsitzender) und verlagsseitig Jens Engel. Im Herbst 1973 war es schließlich soweit. Nachdem mit der Firma Krieghoff in Stuhr-Brinkum eine Druckerei gefunden war, kam die VDBUM INFORMATION in einer Auflage von 1.000 Exemplaren auf den Markt. „Die erste Ausgabe beschränkte sich auf 16 Seiten", berichtet Engel. Die in rot gehaltene Titelseite zeigte oben das VDBUM-Logo sowie den Zeitschriften-Titel und darunter als Blickfang ineinander greifende Zahnräder. Dieses Titelseitenkonzept war äußerst stimmig und wurde fast 30 Jahre beibehalten. Nur die Farbe änderte sich mit jeder Ausgabe.

Rasante Entwicklung

Viele Räder griffen inzwischen ineinander. „Das Interesse war groß, Inserenten erkannten schnell, welch ein Potenzial in der neuen Fachzeitschrift lag. Die Mitgliederzahl schoss durch die Decke, Fördernde und Ordentliche Mitglieder unterstützten den Verband", so Jens Engel rückblickend. Dass der VDBUM sich in dieser Zeit so rasant entwickelte, liegt an der Gründung weiterer Stützpunkte und damit einer Präsenz im gesamten Bundesgebiet. Ein weiterer Grund waren die zahlreichen Veranstaltungen, die der Verband mittlerweile organisierte, ab 1974 – und damit im zweiten Jahr der VDBUM INFORMATION – auch das jährliche Großseminar in Braunlage. Bis zu dieser Zeit hatte Rudi Silter den Verband aus seinem Privathaus geleitet, im „Homeoffice", wie man heute sagen würde. Schon bald musste er wegen des enormen Arbeitsaufwandes eine Mitarbeiterin einstellen. Als dann in Bremens Gartenstadt Süd ein Gemüseladen frei wurde, zogen dort die frischen Früchtchen des VDBUM ein. Erstmals hatte der Verband eine Geschäftsstelle. Es gab



Erstausgabe: *Das Titelbild der VDBUM INFORMATION 1, die im Jahr 1973 erschien. (Grafik: Verlag Engel)*

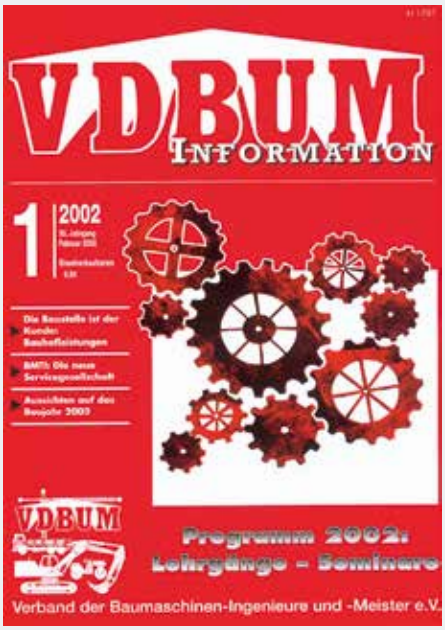
Verlagsgebäude: *Anfang der 1980er Jahre gründete Jens Engel den Verlag Engel. (Foto: Verlag Engel)*

so viel über maschinentechnische Themen und die Verbandsaktivitäten zu berichten, dass die Erscheinungsweise der VDBUM INFORMATION schon bald von vier auf sechs jährliche Ausgaben gesteigert wurde und auch der Heftumfang wuchs kontinuierlich. Diese Entwicklungen führten dazu, dass Jens Engel sich selbständig machte und den Verlag Engel gründete, in dem die Fachzeitschrift noch heute erscheint.

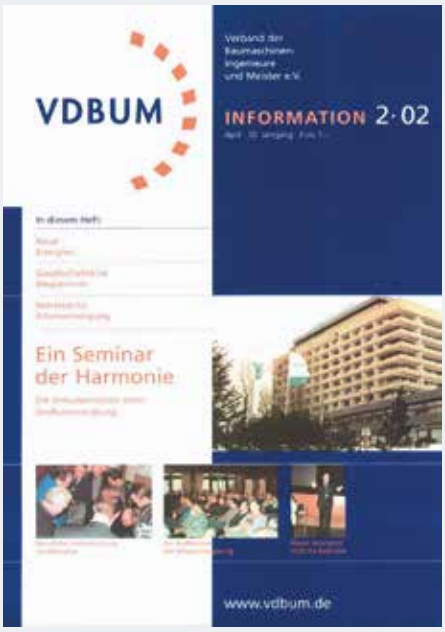
Mitte der 1980er vergrößerte der VDBUM sein Netzwerk zielgerichtet. Von den bundesweiten Kontakten zur Baumaschinen produzierenden Industrie, zu Universitäten und Behörden profitierten auch die Leser der VDBUM INFORMATION, kamen sie dadurch doch in den Genuss ganz

Tatkräftige Unterstützung: *Der Vorstand des VDBUM ging mit großem Enthusiasmus zu Werke, um die Zeitschrift mit interessanten Themen zu füllen. (Foto: VDBUM)*

spezieller und teils aufsehenerregender Artikel. Die Verbandszeitschrift entwickelte sich zunehmend zu einem der bedeutendsten Fachmagazine in der Baubranche. Der Bau und der Einzug in das eigene Verwaltungsgebäude in Stuhr, unmittelbar im Einzugsbereich von Bremen, markierten einen weiteren Meilenstein in der Geschichte des VDBUM. Das Service-Angebot des Verbandes wurde stetig erweitert, ein Schulungszentrum entstand und auch eine journalistische Redaktion. Die Leserschaft der VDBUM INFORMATION wuchs weiter an. ▶



Kleine Veränderungen: *Das Titelbild des Verbands-Magazins wurde in den folgenden Jahren nur wenig modifiziert, wie die Ausgabe 1/2002 zeigt. (Grafik: Verlag Engel)*



Neue Zeiten: *Seit der Ausgabe 2/2022 präsentiert sich die VDBUM INFORMATION in einem neuen Gewand. Das Innenleben der Zeitschrift erhielt eine leserfreundliche Struktur. (Grafik: Verlag Engel)*

Neue Zeiten brechen an

Zum Ende der 1990er Jahre lud der damalige VDBUM-Angestellte Joachim Teubert erstmals Journalisten der Baufachpresse zu den Großseminaren ein. Dies markierte den Beginn einer wirklichen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, durch die der Verband deutlich stärker in der Öffentlichkeit wahrgenommen wurde. In Verband und Verlag reifte die Erkenntnis, dass die VDBUM INFORMATION, die bereits über 25 Jahre am Markt war, eine Frischzellenkur benötigte. Auch der Verband stellte sich personell neu auf: Manfred Wichert löste Rudi Silter 2001 als Vorsitzenden ab, der 3. Vorsitzende, Udo Kiesewalter, wurde Geschäftsführer des Verbandes.

Das klassische Titelbild der VDBUM INFORMATION, das in den zurückliegenden Jahren nur wenig verändert worden war, hatte nach der Ausgabe 1/2002 schließlich ausgedient. Dies war auch die letzte Ausgabe von Joachim Teubert, zuletzt Chefredakteur des Magazins – eine Position die erst ein Jahr zuvor geschaffen wurde. Neuer Chefredakteur wurde Udo Kiesewalter, die Aufgabe der Redaktionsassistenz in der VDBUM-Geschäftsstelle übernahm Andreas Eicken.

„Manfred Wichert und Udo Kiesewalter wollten das Heft professionalisieren", erinnert sich Gabriela Schulz. Die umtriebige Journalistin und Blattmacherin

Professionalisierung: *In der VDBUM-Zentrale in Stuhr wurde erstmals eine Chefredaktion für die Verbandszeitschrift installiert. (Foto: VDBUM)*

unterstützte die Redaktion des Magazins ab Anfang der 2000er-Jahre. Zunächst hatte sie sich die Hefte der vergangenen Dekade vorgenommen und so manches Optimierungspotenzial erkannt. In der Folge wurde eine Heftstruktur geschaffen, die wiederkehrende Rubriken und wechselnde Schwerpunktthemen enthält und den Leser durch das Heft begleitet. Ein Jahresthemenplan diente fortan als Leitlinie. Auch die Fachkompetenz des VDBUM sollte nun stärker herausgestellt werden. „Der Anspruch lautete: Wir brauchen mehr thematisch anspruchsvolle Fachartikel, welche die hohe Qualität der Angebote des Verbandes und die Kompetenz der Mitglieder=Leser widerspiegeln. Fachleser wollen gefordert, dabei gut unterhalten und keineswegs gelangweilt werden. Für diesen Anspruch galt es, Autoren zu gewinnen. Das war nicht in jedem Fall einfach, doch immerhin lieferten die Fachvorträge auf den Großseminaren hervorragende Anknüpfungspunkte für dieses Vorhaben.", so Gabriela Schulz.

Eine neue Verbandsära hatte begonnen, indem sich der VDBUM für Bau-Ingenieure und andere Entscheidungsträger öffnete, die mit der Beschaffung und dem Einsatz von Baumaschinen befasst sind. Nach außen sichtbar wurden diese Veränderungen durch ein neues Verbands-Logo und das neue Erscheinungsbild der VDBUM INFORMATION. Erheblichen Anteil daran hatte Gudrun Feilcke. Die ideenreiche Grafikerin aus Bremen, zu deren Kerngeschäft Logogestaltung und die Entwicklung von Corporate-Design-Grundlagen gehören, war auch später noch für den Verband tätig. Mit der Ausgabe 2/2002 erhielt das Verbands-Organ ein völlig neues Gesicht. „Die VDBUM INFORMATION erscheint mit dem heutigen Tage in neuem, zeitgemäßem Layout und wird Ihnen, liebe Leser, in Inhalt und Aufmachung hoffentlich gut gefallen. Nehmen Sie sich bitte die Zeit, die Fachberichte zu lesen – es lohnt sich", so Manfred Wichert im Editorial. Dass ausschließlich der Vorsitzende den Leitartikel verfasste, änderte sich erst 2005, als Peter Guttenberger Wichert an der Spitze des VDBUM ablöste. Seit dieser Zeit ist es üblich, dass die Vorstände im Wechsel den Leitartikel beisteuern, was nicht zuletzt zu einer breiteren Palette an Themen und verschiedenen Blickwinkeln führt.

Dank der immer besseren technischen Möglichkeiten konnte Gabriela Schulz ihre Tätigkeit für die VDBUM INFORMATION, die nun durchschnittlich 60 Seiten stark war, ortsunabhängig aus ihrem Berliner Büro – zeitweise im Dreierteam mit den Fachjournalisten Birgit Holz und Wolfgang Deil, die in den Folgejahren ebenfalls maßgeblich für die Fachzeitschrift tätig waren – heraus leisten. „Nicht zuletzt durch die sympathisch-humorvolle, manchmal geradezu spitzbübische Art von Udo Kiesewalter, der es gut verstand, die richtigen Fragen zu stellen, hat der VDBUM damals einen weiteren Schub bekommen. Das ganze Team wirkte (wie heute noch immer) von außen höchst motiviert und gefestigt. Udo Kiesewalter war fachlich auf der Höhe, hatte außerdem ein beachtliches Querschnittswissen und zog scheinbar mühelos ‚seine Leute' mit." Dank dieser guten Grundstimmung ließen sich immer neue Ideen im Sinne der Mitglieder umsetzen, fasst Gabi Schulz diese Phase zusammen, in der das Profil des Verbandes deutlich geschärft wurde und in der unter Kiesewalters Leitung auch die VDBUM Service GmbH gegründet wurde.

Die nächste Generation

In den Jahren 2012 bis 2014 wurden die Weichen im Verband und seinem Verbandsorgan Richtung Zukunft gestellt. Der VDBUM wurde infolge neuer inhaltlicher Schwerpunkte und der Öffnung für

die gesamte Baubranche umbenannt in Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V., etwa zeitgleich wurde auch der Magazinname in das griffigere VDBUM INFO verkürzt. Im April 2013 trat Dieter Schnittjer die Nachfolge von Udo Kiesewalter als Geschäftsführer der VDBUM Service GmbH an. Einen Monat später, im Zuge seines Übergangs in den Ruhestand, übergab Kiesewalter auch die Chefredaktion der VDBUM INFO. Wolfgang Lübberding übernahm die Position. Seit 2002 ist Lübberding in der Geschäftsstelle in Stuhr tätig, heute leitet er sie, ist Prokurist und Technischer Leiter des VDBUM. Bei vielen VDBUM-Veranstaltungen oder Messen, wie der vom VDBUM ins Leben gerufenen TiefbauLive, tritt er bei Demoshows als Moderator auf. Nicht nur daher kennt er die Branchenakteure und ist ohnehin ständig im Austausch mit technischen Experten und Presseabteilungen von Baumaschinenherstellern und Bauunternehmen.

Die Berliner Redaktionsgemeinschaft widmete sich zunehmend anderen Projekten und übergab den Staffelstab nach entsprechender Ankündigung und Vorbereitung an Manfred Klein. Der Dortmunder Fachjournalist war ab 2013 Redakteur der VDBUM INFO und verantwortlich für die Pressearbeit des Verbandes und des Großseminars. Die redaktionelle Arbeit gleicht – vor allem kurz vor Heftabgabe und Drucklegung – einer Sisyphusarbeit. Die Aufgaben scheinen erledigt, alle Texte sind redigiert, passende Fotos ausgewählt, ganze Rubriken bereits layoutet und dann trudeln lange nach Redaktionsschluss noch Texte ein, die das Prädikat „berichtenswert" verdienen. Nicht selten müssen dann ganze Strecken um- oder auch neugestaltet werden. An diese nicht ganz einfachen Tage kann sich Manfred Klein gut erinnern: „Udo Kiesewalter rief nach Fertigstellung meiner ersten Ausgabe an und fragte, wie hoch mein Puls sei", berichtet er. Dem Redaktionsteam gehört seit dieser Zeit auch Claudia Hollmann an, die den Chefredakteur unterstützt, etwa bei der Pflege des Redaktionsplans, dem Einholen von Fachartikeln und der Weitergabe an den Fachredakteur.

Auch im Verlag gab es erstmals nach über 40 Jahren eine Änderung. Jens Engel trat in den verdienten Ruhestand ein und übergab das Zepter in einem fließenden Prozess an seine Söhne Tim und den drei Jahre jüngeren Nicolas Engel. Die beiden

Zeitgemäßes Equipment: *Die Prozesse im Verlag Engel entsprechen stets dem neuesten Stand der Technik. (Foto: Verlag Engel)*

waren Anfang der 1990er Jahre nach ihren Ausbildungen zum Groß- und Außenhandelskaufmann und Mediengestalter unterstützend in den Verlag eingetreten und hatten dort immer mehr Aufgaben und Verantwortung übernommen. Die Satzarbeiten, die in der Vergangenheit extern vergeben worden waren, wurden nun im Verlag ausgeführt. Nicolas Engel kamen die Ausbildung bei einer großen norddeutschen Tageszeitung und die dort gesammelten Erfahrungen zugute: War die VDBUM INFORMATION bislang noch im zeitaufwändigen Klebe-Layout erstellt worden, installierte er nun fortschrittliche Technik. „Druck und Digitalisierung haben sich in diesen Jahren quasi jährlich neu erfunden. Wir haben Schritt gehalten und immer darauf geachtet, dass unsere Prozesse dem neuesten Stand der Technik entsprechen." Nach der schweren Erkrankung und dem viel zu frühen Tod seines Bruders Tim führt Nicolas Engel seit 2022 den Verlag Engel und verantwortet als Verlagsleiter die Anzeigenakquise und die grafische Gestaltung der VDBUM INFO.

Als Manfred Klein 2019 das Renteneintrittsalter erreicht hatte, übernahm David Spoo den Redakteursposten sowie die Pressearbeit für den Verband und das Großseminar. Der Journalist aus dem Raum Hannover hatte zuvor viele Jahre in den Redaktionen verschiedener Bau-Fachmagazine gearbeitet. Im Zuge dieses Wechsels sollte der Anteil selbst recherchierter Artikel erhöht werden, auch eine umfangreichere Berichterstattung über Aktivitäten des VDBUM, Messen und weitere Veranstaltungen war fest eingeplant. Doch was nutzt die beste Idee, wenn eine Pandemie dazwischenfunkt? Aus den Vor-Ort-Gesprächen wurden Telefonate und Video-Interviews und viele Veranstaltungen, über die zu berichten gewesen wäre, fanden in den Lockdown-Zeiten erst gar nicht statt. Diese für Journalisten (und sicherlich auch Leser) schwierigen Zeiten jedoch scheinen endgültig überwunden und die VDBUM INFO präsentiert sich 2023 als ein meist über 80 Seiten starkes Fachmagazin mit einem hohen Anteil an Eigenberichterstattung.

Wenngleich den Printmedien in den vergangenen 20 Jahren immer wieder der Untergang prophezeit wurde, zeigt sich doch, dass sie gerade im Bereich der Baufachpresse noch immer große Beliebtheit genießen. Das gilt auch und gerade für die VDBUM INFO. Vor Ihnen liegt ein in der Branche hochanerkanntes Fachmagazin, das im Zweimonats-Turnus in einer Auflage von fast 20.000 Exemplaren erscheint und durchschnittlich rund 35.000 aktive Leser*innen erreicht. „Ich denke, es gelingt uns mit jeder Ausgabe, die Mitglieder des VDBUM über die Verbandsaktivitäten zu informieren und gleichzeitig einen Blick auf technische Neuentwicklungen zu richten und diese Im Einsatz zu präsentieren", sagt VDBUM Info-Chefredakteur Wolfgang Lübberding.

So bleibt nur noch eines zu sagen: Herzlichen Glückwunsch, VDBUM INFO! Bleib, wie Du bist und bleib in Bewegung!

David Spoo, VDBUM-Redaktion

Info: www.vdbum-info.de ■

Der VDBUM sucht die Besten

Azubi-Cup geht in die zweite Runde

Der VDBUM hat sich das Thema Nachwuchsarbeit nicht nur auf die Fahnen geschrieben, er wird mit zahlreiche Aktionen immer wieder selbst aktiv. Eine davon ist der Azubi-Cup, genauer gesagt: Die Deutschen Meisterschaften im Steuern von Baumaschinensimulatoren. Sie wurden 2021/22 erstmals veranstaltet. Mit dem Regionalausscheid Süd startet auf der recyclingAktiv & TiefbauLive die Meisterschaft 2023/24.

Spezialisten gesucht: *Der Azubi Cup des VDBUM geht in die zweite Runde. Baugeräteführer*innen von morgen können nun wieder zeigen, was in ihnen steckt. (Foto: VDBUM)*

Stolz präsentierte Ben Strauch beim VDBUM Großseminar 2022 seine Urkunde. Gerade hatte sich der Auszubildende zum Baugeräteführer bei der Straßen- und Tiefbau GmbH See aus dem Landkreis Görlitz gegen 13 Finalist*innen durchgesetzt und gewann damit die 1. Deutschen Meisterschaften im Steuern von Baumaschinensimulatoren. Nicht nur am Simulator hatte er eine richtig gute Figur abgegeben, auch in Sachen Theorie konnte ihm niemand das Wasser reichen. Nun können Azubis aus ganz Deutschland wieder beweisen, was sie auf dem Kasten haben und Ben Strauch als Deutschen Meister im Steuern von Baumaschinen-Simulatoren ablösen.

Der VDBUM macht sich bereits seit längerem für einen vermehrten Einsatz von Baumaschinen-Simulatoren im Rahmen der Baugeräteführer-Ausbildung stark, sind diese doch ein effektives Trainings-Tool und ein wichtiger Baustein in der zielgerichteten Ausbildung von Baumaschinisten. Azubis werden spielerisch an komplexe Baumaschinentechnik herangeführt. Bevor sie in den Kabinen realer Bagger, Radlader oder Dumper Platz nehmen, können sie das eigene Urteilsvermögen schulen und Ängste verlieren. Die Ausbilder befinden sich beim virtuellen Training direkt am Ort des Geschehens und haben dadurch die Möglichkeit, umgehend auf Fehler hinzuweisen und Tipps zu geben, wie diese künftig vermieden werden können. Der Azubi-Cup ist ein Wettbewerb, der in Theorie und Praxis durchgeführt wird. Zunächst sind 20 Fragen aus der praktischen Maschinenbedienung zu beantworten. Um den Teilnehmer*innen eine gezielte Vorbereitung zu ermöglichen, werden die Fragen im Vorfeld auf der VDBUM-Homepage veröffentlicht. Im Anschluss an den theoretischen Teil sind Fingerfertigkeit und Präzision bei zwei Baumaschinensimulator-Durchgängen gefragt. Alle Teilnehmenden haben jeweils zwei Minuten Zeit, den Testparcours mit dem Kettenbagger und dem Radlader möglichst fehlerfrei zu bewältigen. Die Durchführung der Meisterschaft basiert auf den aktuellen Ausbildungsgrundlagen der Baubranche, im Vordergrund der Bewertung stehen die Themen Arbeitssicherheit- und Qualität. Teilnahmeberechtigt sind alle Auszubildenden aus der Bauwirtschaft, dem GaLa- und dem Maschinenbau. Die Anmeldung zu den vier Regionalentscheiden erfolgt über die Ausbildungsfirmen.

Finalrunde beim VDBUM Großseminar

In vier Vorrunden werden die jeweils fünf Besten in Theorie und Praxis aus den Regionen Süd, West, Ost und Nord ermittelt. Diese 20 Azubis werden dann in der Finalrunde gegeneinander antreten. Die Endrunde der 2. Deutschen Meisterschaft im Steuern von Baumaschinen-Simulatoren wird beim 52. VDBUM Großseminar ausgetragen, das vom 30. Januar bis 02. Februar 2024 im Kongress-Zentrum Sauerland Stern Hotel in Willingen stattfindet. Der Regionalentscheid Süd findet im Rahmen der recyclingAKTIV & TiefbauLive vom 27. bis 29. April in der Messe Karlsruhe statt. Der Regionalentscheid Nord wird während der NordBau vom 6. bis 10. September in Neumünster veranstaltet. Der Regionalentscheid West erfolgt im Ausbildungszentrum der Bauwirtschaft in Oberhausen. Komplettiert wird die Vorrunde durch den Regionalentscheid Ost im AFZ Waldorf. Termine standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest und werden in Kürze auf der Website des VDBUM veröffentlicht.

„Wie bei der ersten Ausgabe des Azubi Cups werden wir von unserem Partner BIK & Vtechsaar GmbH unterstützt, der die Simulatoren des Herstellers Acreos für die Wettbewerbe zur Verfügung stellt“, berichtet Stefan Schumski, Technischer Projektleiter der VDBUM Service GmbH. Yann Eisenbarth und Michael Scholz von der BIK & Vtechsaar GmbH haben den Azubi-Cup von Beginn an begleitet und sind auch diesmal wieder mit hervorragendem Equipment dabei. Sie sind auch zur Stelle, wenn die Teilnehmenden technische Hilfe benötigen und selbstverständlich stehen VDBUM-Mitarbeiter*innen den Azubis bei allen Veranstaltungen ebenfalls mit Rat und Tat zur Seite.

David Spoo, VDBUM-Redaktion

Info: www.vdbum.de ■

27. – 28. APRIL 2023

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

Parallel zur Doppelmesse RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE
Messebesuch am Donnerstag und Freitag inklusive!

VDBUM Branchentreff Recycling

27. – 28. April 2023 in Karlsruhe
Messe Karlsruhe · Messeallee 1 · 76287 Rheinstetten

VDBUM SERVICE

PROGRAMMABLAUF:

27. April 2023:

13.00 Uhr: **Messeauftakt / Begrüßung** Wolfgang Lübberding, Technischer Leiter VDBUM e.V.

13.15 – 14.15 Uhr: **Neue Branchenregel „Recycling mineralischer Baustoffe"**
- DIN EN 1009 Teile 1-6 (2021): Maschinen für die mechanische Aufbereitung von Mineralien und ähnlichen festen Stoffen – Sicherheit: Änderungen im Vergleich zur vorherigen Version
- Neue Prüfliste „Gurtförderer"
- Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA): Vorgehen bis Ende 2024
- Schwerpunktaktion Instandhaltung der BG RCI

Referent: Dipl.-Ing. Simon Kalo, BG RCI, Aufsichtsperson, Präventionszentrum Nürnberg

14.15 – 15.00 Uhr: **Doppstadts mobil modulares Aufbereitungskonzept MMAK als wirtschaftliche und flexible Lösung zur Vorbehandlung von Gewerbeabfällen vor dem Hintergrund der GewAbvV**
Referent: Michael Zeppenfeldt, Vertriebsleiter Doppstadt Deutschland

15.00 – 15.30 Uhr: Kaffeepause

15.30 – 16.15 Uhr: **Baggerschere vs. Brennschneider: ein Battle mit Folgen**
Lösungen zur Umsetzung der TA-Luft-Vorgaben vom Systempartner
- Die technischen Verfahren im direkten Vergleich
- Einsatzbeispiele mobiler Schrottscheren
- Wirtschaftliche Betrachtung anhand eines Fallbeispiels
- Emissionen - Grenzen - Fazit

Referent: André Lender, Vertriebsleiter Branche Recycling & Industrie Kiesel GmbH

16.15 – 17.15 Uhr: **Die Mantelverordnung kommt – bundeseinheitliche Regelung von Recycling und Verfüllung**
- Warum MantelV (EBV, BBodSchV)? - Was regelt die MantelV, was nicht?
- Schnittstelle Ersatzbaustoffverordnung mit technischen Regelwerken
- Struktur der ErsatzbaustoffV und wesentliche Aufgaben der Anlagenbetreiber, Güteüberwachung und Verwender
- Ausblick: Umsetzung der EBV in Baden-Württemberg mit qeb.app – Qualitätsmanagement für den Einsatz von Baustoffen Applikation

Referent: Dipl.- Geol. Dr. Bernd Susset, Referent Wasser/Boden/Abfall

19.00 – 22.00 Uhr: Netzwerkabend: Messe Karlsruhe

28. April 2023

08.30 – 09.15 Uhr: **Arjes Zweiwellen-Zerkleinerer– Anwendungsbeispiele aus der Praxis**
- Vorstellung Arjes und Kurz
- Funktionsweise Zweiwellen-Zerkleinerer
- Anwendungsbeispiele / Einsatzmöglichkeiten / Kundenerfahrungen

Referent: Marcus Itzerott, Key Account Manager, ARJES GmbH

09.15 – 10.30 Uhr: **Von dokumentenbasiert zu datenbasiert: Mit IoT & SaaS-Lösungen Prozesse sinnvoll digitalisieren und automatisieren**
Durch beste Software- und Telematiklösungen am Markt finden wir schnell, verlässlich und pragmatisch Lösungen.
- Komplette Übersicht über all deine Ressourcen
- Auslastungen im Blick behalten und proaktiv reagieren
- Überblick über den tatsächlichen Einsatz deiner Flotte
- Wartungen rechtzeitig planen und die Einsatzbereitschaft sicherstellen
- Eine einheitliche Datenbasis zur optimalen Analyse und Auswertung

Referent: Arne Stehnken, Syniotec, Chief Financial Officer

10.30 – 11.00 Uhr: Kaffeepause

11.00 – 11.45 Uhr: **Kompakte Recycling- und Aufbereitungstechnik**
Schaufelseparatoren, Verdichtungstechnik (Anbauverdichter) und Brechanlagen.
Referent: Niklas Brimm, NB Baumaschinen

11.45 – 13.00 Uhr: **Kosteneffiziente Altholzaufbereitung**
Referent: Stefan Scheiflinger-Ehrenwerth, Leiter Produktmanagement, Lindner Recyclingtech

13.00 – 13.45 Uhr: **BMD Recycler, modulare Brech- und Siebtechnik für kleine und mittelgroße Bauschutt-Aufbereiter**
- Auswirkungen der EBV am 1.8.2023
- Prüfmethoden bei Materialmengen unter 5.000 t
- modular aufgebaute Brech- und Siebtechnik

Referent: Martin Kriener, BMD Recycler

Änderungen und Irrtümer vorbehalten

Bilder & Grafiken: VDBUM

VDBUM Service GmbH · Henleinstraße 8a · 28816 Stuhr
Telefon: 04 21 - 22239–113 · E-Mail: akademie@vdbum.de

Alles in Bewegung

Fast 50 Demo-Shows mit Produkt-Highlights aus Tiefbau und Recycling

Messelust: Das 90.000 m² große Freigelände der Messe Karlsruhe ist zur RATL 2023 ausgebucht. Foto: Messe Karlsruhe / Jürgen Rösner

Die Kreislauf- und Bauwirtschaft trifft sich vom 27. bis 29. April 2023 im Rahmen der Doppelmesse RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE (RATL) auf dem Karlsruher Messegelände und kehrt damit in ihren zweijährigen Regelturnus zurück. Die Ausstellungsflächen im Freigelände waren bereits lange vor Messebeginn ausgebucht. Der VDBUM als Partner der TiefbauLive wird wieder kompetent durch verschiedene Demo-Formate führen.

Um die Gleichwertigkeit der Angebotssegmente von RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE hervorzuheben und die Zusammengehörigkeit der beiden Branchen zu manifestieren, präsentiert sich die Messe erstmals mit einem gemeinsamen Logo am Markt. „Ein wichtiger Impuls für diesen Schritt war der positive Zuspruch in Punkto Themenkombination: 70 % der Besuchenden der RATL 2022 gaben als primären Besuchsgrund den komprimierten Angebotsüberblick beider Themenschwerpunkte – Recycling und Tiefbau – an", so Beate Frères, Bereichsleiterin Geschäftsbereich Eigenmessen. Als feste Säule wurde auch der ausgeprägte Live-Democharakter im neuen Markenauftritt verankert. Präsentiert wurde er einem breiten öffentlichen Publikum zuerst auf dem 51. VDBUM Großseminar in Willingen, wo er auf großen Zuspruch stieß. „Durch den neuen Markennamen und die Veränderung in der optischen Wahrnehmung wird die Tatsache, dass die beiden Themenbereiche sehr nah beieinander liegen, nochmals untermauert. Die Messe hat sehr viele Schnittstellen, sowohl im technischen Bereich aber auch in der Abwicklung, sodass sich die Produktbereiche aber auch die Anwendungsbereiche sehr gut ergänzen. Der neue Markenauftritt ist für mich daher der genau richtige Weg im Sinne einer kontinuierlichen Profilschärfung", so Dieter Schnittjer, Vorstandsmitglied und Geschäftsführer des VDBUM. Der Verband unterstützt die RATL im Bereich Tiefbau. Partner der Messe im Bereich Recycling sind die Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e.V. (BDSV), der Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. (bvse), der Deutscher Abbruchverband (DA), der Verband Deutscher Metallhändler e.V. (VDM) und der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA).

Großes Ausstellerinteresse

Bereits drei Monate vor Messestart konnte Olivia Hogenmüller, Projektleiterin der RATL, vermelden dass das 90.000 m² große Freigelände restlos belegt ist „und an drei kompakten Messetagen maßgeschneiderte Lösungen für Betriebe aus Bau, Abbruch und Recycling bereithält". Die Demonstrationsmesse findet zum vierten Mal in der Messe Karlsruhe statt, die dem thematisch einzigartigen Fachmesse-Duo den optimalen Rahmen für hochwertige Live-Demonstrationen gibt. Rund 230 Ausstellende werden ihre Baumaschinen, Baugeräte und Recyclinganlagen in praxisnahen Prozessabfolgen präsentieren – entweder direkt am Messestand oder auf einer der fünf Musterbaustellen und Aktionsflächen. Hier ist im wahrsten Sinne des Wortes alles in Bewegung. Die insgesamt 47 Live-Demos in thematischen Showkonzepten ermöglichen dem Fachpublikum den direkten Produktvergleich und geben somit wichtige Impulse zur Effizienzsteigerung im eigenen Betrieb.

Die Musterbaustelle Tief- und Straßenbau – eine Kooperation mit dem VDBUM – ist ein Klassiker der TiefbauLive. Dort werden typische Prozesse des konventionellen Straßenbaus vom Erdaushub über Verladung und Transport hin zur Erstellung eines Planums, dem Asphalteinbau und der nachgelagerten Verdichtung im perfekt aufeinander abgestimmten Zusammenspiel mehrmals

Realitätsnah: *Auf den Musterbaustellen, den Aktionsflächen und den Ständen vieler Stände wird es rattern und stauben. (Messe Karlsruhe / Jens Arbogast)*

Jubilar: *Der Reißlöffel „The Beast" von HS Schoch glänzt seit 20 Jahren im Einsatz. (Foto: HS Schoch)*

täglich realitätsnah demonstriert. Dieter Schnittjer, Wolfgang Lübberding und Kai Jentsch sind das VDBUM-Team vor Ort. Sie führen durch die Shows und entlocken den Unternehmens-Vertretern in Live-Interviews manch interessantes Detail der gezeigten Technik. Mit von der Partie sind beispielsweise Ammann Verdichtung, Dynapac, Hydrema, Kemroc, Moba oder Schlüter Baumaschinen. Die VDBUM-Moderatoren führen auch auf der Musterbaustelle Elektromobilität im Kompakt- und GaLaBau durch das Programm. Hier wird ein emissionsfreier Bauprozess aus der Welt des Garten- und Landschaftsbaus sowie des innerstädtischen Kompakt- und Tiefbaus dargestellt. Zu sehen sind u.a. Produkte von Avant Tecno, Bergmann, JCB, Sany, Wacker Neuson oder Wolf Baumaschinen. In der Anbaugeräte-Arena finden Vorführungen zu den Themen „Abbruch", „Boden" und Recycling" statt. Experten von Allu, Kiesel, Oilquick, Skancraft, Zeppelin und weiteren Unternehmen erläutern, was ihre Anbaugeräte in den jeweiligen Bereichen leisten können. Moderiert werden die Live-Shows ▶

Unter Fachleuten: *Die Experten des VDBUM werden Vertretern der Aussteller auf den Musterbaustellen wieder interessante Details zu den Maschinen und Geräten entlocken. (Foto: VDBUM/Spoo)*

Zylinderfrei: *HKS zeigt den Tiltrotator TR 90 für die Baggerklassen 5,5 bis 9 t. (Foto: HKS)*

in der Anbaugeräte-Arena von Alexandra von Lingen, die den Besucher*innen des VDBUM Großseminars bestens bekannt sein dürfte, führt sie dort doch charmant und sachkundig durch den Eröffnungsabend und die Podiumsdiskussion. Auf dem Areal der RecyclingAktiv gibt es darüber hinaus die beiden Aktionsflächen Schrott & Metall und Holz & Biomasse. Auf dem 2.000 m² großen Schrott- und Recyclingplatz werden die kompletten Abläufe und die spezifische Infrastruktur eines Schrott- und Metallplatzes dargestellt, wie z.B. Lagern, Zerkleinern, Umschlagen und Verwerten. Auf der rund 2.500 m² großen Aktionsfläche Holz & Biomasse werden nachwachsende Rohstoffe zerkleinert, sortiert und gesiebt.

Um Sie bei der Planung Ihres Messebesuches zu unterstützen, haben wir im Folgenden die Produkt-Highlights verschiedener Aussteller zusammengetragen.

Starke Technik

JCB **(Stand F438)** ist in Kooperation mit seinen sechs Vertriebspartnern aus dem Süd-Westen vor Ort. Zu den Attraktionen am Stand zählen der wendige und vielseitige Mobilbagger Hydradig 110W, der JCB Radlader 437 Wastemaster und die Raupenbagger 150X und 245XR. Zudem werden die Kompaktradlader Modelle 403 bis 409, verschiedene Mini- und Midibagger sowie Teleskoplader und passendes Zubehör zu sehen sein. Mit dem elektrischen Minibagger 19C-IE sowie dem E-Dumpster sind zudem innovative Maschinen aus der JCB E-TECH Reihe dabei. Der Hersteller zeigt mit dem Hochkipp-Modell 1TE seinen ersten elektrischen 1 t-Rad-Dumper mit Lithium-Ionen-Batterie. Konzipiert für den Einsatz in Innengebäuden, unter Tage und in emissionsempfindlichen Bereichen ergänzt der Elektro-Dumper den Elektro-Minibagger 19C-1E, den der Hersteller ebenfalls auf der Messe präsentiert. Der 1TE hat eine Stahlmulde und ein knickgelenktes Fahrwerk. Die beiden 5 kWh-Lithium-Ionen-Batterien halten bei normalem Einsatz eine volle Arbeitsschicht lang durch und können über das herkömmliche Stromnetz vor Ort geladen werden.

Wacker Neuson **(Stand F422)** präsentiert kompakte Baumaschinen und -geräte sowie die akkubetriebenen Lösungen der zero emission Reihe, mit denen schon heute eine gesamte innerstädtische Baustelle ohne lokale Abgasemissionen betrieben werden kann. „Wir freuen uns sehr darauf, gemeinsam mit unserem langjährigen Händlerpartner Schwab unsere Highlights zu präsentieren und uns mit unseren Kunden persönlich austauschen zu können“, erklärt Axel Fischer, Geschäftsführer Wacker Neuson Deutschland. „Auf unserem diesjährigen Messestand stehen digitale und elektrifizierte Lösungen im Fokus. Ein besonderes Highlight ist dabei unser neuer Mobilbagger EW100: eine hochmoderne Maschine, die durch digitale Assistenzsysteme ihren Bediener bestmöglich unterstützt. Daneben zeigen unsere Neuheiten im Bereich zero emission einmal mehr, dass Wacker Neuson alles bietet, was für eine emissionsfreie Baustelle nötig ist. Besucher können dies selbst in unserem Demobereich oder auch auf der Musterbaustelle für Elektromobilität im Kompakt- und GaLaBau live erleben.“ Ein weiteres Glanzstück ist der erste elektrische Teleskoplader TH412e, der durch seine Hubhöhe im Schaufeldrehpunkt von 4,5 m überzeugt. Im Fokus steht auch die cloudbasierte Softwarelösung EquipCare Pro.

Auf zwei Demoflächen und am eigenen Stand zeigt **Ammann** **(Stand F208)** seine neuesten Maschinen. Vertreter aus dem Bereich der leichten Verdichtung sind der Stampfer eATR 68 und die vorwärtslaufende Platte eAPF 12/40. Die kompakte 2,5 t-Aufsitzwalze Ammann eARX 26-2 lässt sich mit ihrem vollelektrischen Antrieb bis zu 18 Stunden lang betreiben. Den Messetag auf der RATL 2023 besteht sie eARX 26-2 also ganz ohne Zwischenladen. Der 3,5 t-Walzenzug ARS 30 ist der leichteste und kleinste Vertreter der Walzenzugserie. Die Kombination aus kompakten Abmaßen und leistungsstarkem Motor macht ihn zum idealen Verdichter bei Erdbaustellen, auf denen Rüttelplatten an ihre Grenzen kommen, schwere Walzenzüge aber bereits zu überdimensioniert sind.

„Wir werden unseren MX20G, den kompaktesten 20 t-Mobilbagger am Markt in die Arena der Musterbaustelle für Tief- und Straßenbau bringen und zeigen, wie effizient die Maschine mit Tiltrotator und Palettengabeln ist. Denn tatsächlich ersetzt der Mobilbagger in dieser Ausrüstung auf der Baustelle auch den Radlader und den Teleskoplader“, berichtet Hydrema-Vertriebsleiter Martin Werthenbach. Auf dem eigenen Messestand von **Hydrema** **(Stand F200)**, der sich direkt gegenüber

Neue Ära: *Der kompakte Mobilbagger EW100 von Wacker Neuson ist schon heute für die Zukunft gerüstet. (Foto: Wacker Neuson)*

der Musterbaustelle befindet, wird außerdem ein MX17G mit Leica 3D-Steuerung zu sehen sein und der MX14G, laut Unternehmensangaben der wohl kräftigste Bagger in der Kompakt-Mobilklasse. Auch zu sehen ist der Dumper 912GS und der elektrische Dumper DT6. Dank vollelektrischem ZF-e-trac-Antriebsstrang ist der Geräuschpegel sehr niedrig. Die 90 V-Lithium-Ionen-Batterie sorgt für eine Einsatzzeit von acht Stunden, wobei in der Pause kurz nachgeladen wird.

Weniger Eigengewicht

HS Schoch **(Stand F230)** zeigt neben einer Hochkippschaufel für den Recycling-Bereich bewährte Produkte für den Tiefbau. Ganz neu ist ein Tieflöffel mit Löffelkörper komplett aus Hardox 500 TUF. Das neue Material kombiniert die besten Eigenschaften aus Hardox 450 und 500, jedoch mit weniger Eigengewicht. Bei einem 4 m³ Löffel kann so rund 8 % Gewicht eingespart und die Lebensdauer um bis zu 10 % erhöht werden. Ausgestellt

Orientierung: *Der Messeplan zeigt, wo sich Musterbaustellen, Aktionsfläche und weitere Hot-Spots der RATL befinden. (Grafik: Messe Karlsruhe)*

werden auch der HS-Kabelbaulöffel „The Raptor", HS-Verdichterrad „The Punk" und der Reißlöffel „The Beast", der – in seiner unverwechselbaren pinken Farbe - am Stand und auf dem Demogelände glänzen wird. Ein weiteres Thema sind die HS-Boxen. HS-Schoch bietet damit spezielle Ladegutsicherungssysteme für den Einsatz auf der Transporterpritsche an.

Optimas **(Stand F108)** präsentiert eine breite Gerätepalette auf der TiefbauLive. Ein Hingucker wird die Pflasterverlegemaschine Optimas Pacer P22 sein. Das Einsteigermodell ist der Nachfolger der T22 und punktet mit solider Technik und einem ausgezeichneten Preis-Leistungs-Verhältnis. Der 3-Zylinder-Dieselmotor ist wassergekühlt, schallgedämmt und leistet 14,8 kW/20,1 PS. Die Maschine ist 1.200 mm breit und hat je nach Ausstattungsvariante ein Gewicht von bis zu 1.725 kg mit Greifer. Mit einer Höhe von nur 1,92 m ist die Pacer P22 für Arbeiten in Tiefgaragen geeignet. Zu sehen sind auch die Material-Verteilschaufel Finliner und die Vakuumtechnik des Herstellers, die schwere Arbeiten leichter werden lässt. Die vielfältigen Ansaugplatten für die Optimas Schlauchheber schaffen neue Möglichkeiten beim Einbau schwerer Elemente oder beim Pflastern selbst. Ziel dieser Geräte ist es immer, körperlich schwere Arbeit zu minimieren.

Der Schwertransportspezialist **Goldhofer** **(Stand F128)** informiert über die verschiedenen Transportmöglichkeiten von leichten und schweren Arbeitsmaschinen für die Abbruch-, Bau- und Recyclingindustrie. Ausgestellt wird ein 3-achsiger nachlaufgelenkter Satteltieflader mit Radmulden ▶

Arbeitssicherheit verlangt Wissen
Seit über 40 Jahren erprobtes Schulungsmaterial
RESCH macht's richtig!
www.resch-verlag.com
SAFETY FIRST

Kompletter Prozess: *Moerschen zeigt auf seiner Demofläche eine komplette Produktionskette. (Foto: Moerschen)*

Geführte Tour: *Die kostenfreien Rundgänge bieten einen komprimierten Überblick zu bestimmten Fragestellungen. (Messe Karlsruhe / Jürgen Rösner)*

aus der Stepstar-Familie. Die Starline-Baureihe zeichnet sich durch ein sehr geringes Eigengewicht aus, was sich in einer deutlich höheren Nutzlast niederschlägt. Durch den Einsatz hochwertiger Komponenten liegen die Gesamtbetriebskosten unter denen vergleichbarer Fahrzeuge. Dies zeigt sich insbesondere in einer hohen Lebensdauer des Fuhrparks und in langen Wartungsintervallen. Das durchdachte Ladungssicherungskonzept, die einfache Bedienung und die flexiblen Umrüstmöglichkeiten bieten ein hohes Maß an Sicherheit und entlasten den Fahrer. Die Wirtschaftlichkeit wird durch die flexible Ausführung mit Radmulden erweitert. So können auch extrem hohe Baumaschinen unter Einhaltung strengster Höhenrichtlinien gefahren werden.

Unverzichtbare Helferlein

In Zeiten steigender Material- und Personalkosten stellt der Einsatz innovativer Technologie zur Effizienzsteigerung auf Baustellen einen Wettbewerbsvorteil dar. Im perfekt aufeinander abgestimmten Zusammenspiel aus Trägergerät, Anbaugerät, Wechsel- und Rotationssystem findet sich ein großes Potenzial zur Optimierung von Baustellenprozessen, Einsparung an anderer Stelle benötigter Mitarbeiter und Senkung von Kosten.

Der zylinderlose NOX-Tiltrotator von **Kinshofer** **(Stand F432)** ist für Bagger mit 3 bis 25 t Betriebsgewicht optimiert. Eine 360°-Endlosdrehung und ein Schwenkwinkel von 2 x 50° verwandeln den Bagger damit in eine multifunktionale Anbaugeräte-Trägermaschine, denn mit einem Schnellwechsler und einer Auswahl an Anbaugeräten ermöglicht er höchste Effizienz auf jeder Baustelle. Deutlich mehr und auch unterschiedliche Arbeitsvorgänge können in noch kürzerer Zeit fertiggestellt werden, gleichzeitig steigt die Sicherheit der Arbeitsumgebung. Kinshofer wird den Tiltrotator mit unterschiedlichen Anbaugeräten live demonstrieren bspw. mit Mehrzweckgreifern oder Planierlöffeln.

OilQuick **(Stand F100)** präsentiert seine neue „Zero Degree"-Technologie. Auf dem Messestand des Marktführers für vollhydraulische Schnellwechsler-Systeme steht dieses Jahr eine Produktwelt besonders im Fokus: der Tiltrotator. Mit der „Zero Degree"-Technologie verläuft die Rotationsebene der neuen Tiltrotatoren nicht geneigt, sondern parallel. So lässt sich jedes beliebige Anbaugerät verwenden, ohne die Taumelbewegung marktüblicher Systeme korrigieren zu müssen. Das verkürzt die Einarbeitungszeit. Auch können gefährliche Situationen auf der Baustelle vermieden werden.

Die **HKS Dreh-Antriebe GmbH** **(Stand F418)** präsentiert beispielsweise die Modelle der BVC 2.0-Serie für Baggerklassen von 1 bis 12 t, die leichter und kraftvoller daherkommen als ihre Vorgänger. Die Neuentwicklung der XtraTilt BVS-Lösung überzeugt durch ein cleveres Anbindungskonzept, das eine Montage mittels Schraubverbindung an der Feststielanbindung ermöglicht. Der neue TiltRotator TR 90 für die Baggerklassen 5,5 bis 9 t ist verfügt über verbesserte Reiß- und Losbrechkräfte und eine effizientere Kinematik. Das digitale Highlight stellt die Prototyp-Studie des XtraSense für den XtraTilt dar, der in Zusammenarbeit mit dem Entwicklungspartner core sensing aus Darmstadt entwickelt wurde. Die integrierte Sensorik im XtraTilt ermittelt die aktuell wirkenden Belastungen in beide Richtungen und unterstützt so den Fahrer.

Die Flüssigbodenschaufel von **Tibatek** **(Stand F126)** ermöglicht die wirtschaftliche Herstellung von Flüssigboden auf der Baustelle. Sie verarbeitet den ausgehobenen Boden durch die Ergänzung von Compound und einer definierten Wassermenge in nur fünf bis sechs Minuten zu einem fließfähigen, selbstverdichtenden Verfüllbaustoff. Gerade dort, wo enge Platzverhältnisse den Einbau und die Verdichtung erschweren, zeigen sich die Vorteile gegenüber der herkömmlichen Bodenverfüllung. Die mobile Mischschaufel kann neben der Herstellung von Flüssigboden ebenso zur Herstellung von Beton in kleineren Mengen genutzt werden, ohne auf einen mobilen Betonmischer zurückgreifen zu müssen.

Rädlinger **(Stand F330)** präsentiert als Produktneuheit den Tieflöffel X-Treme. Als Basis diente der Tieflöffel Standard, der in Folge wiederkehrender Kundenwünsche gezielte Anpassungen erhalten hat. Dazu gehören beispielsweise Verstärkungsecken an der Aufnahme, ein größeres Zahnsystem, ein stärkeres Messer, robustere Seitenwände und Löffelboden aus HB400, stärkere Seitenschneiden und eine höhere Wandstärke des Löffelkastens. Die verschleißfeste Konstruktion erhöht die Standzeit im Vergleich zu einem normalen Tieflöffel erheblich und verbessert so die Wirtschaftlichkeit des Trägergeräts. Der X-TREME ist für Bagger mit einem Einsatzgewicht von 11 bis 50 t erhältlich.

Im Freigelände demonstriert **Predatore** **(Stand F222)** verschiedene ▶

A WIRTGEN GROUP COMPANY

KLEEMANN

STARK WIE EIN SPEZIALIST. FLEXIBEL WIE EIN ALLROUNDER.

MOBIREX MR 110/130 EVO2

MOBIREX EVO2

MOBIREX MR 110/130 EVO2

PERFEKT FÜR HOHE DURCHSATZLEISTUNGEN – IM NATURSTEIN UND RECYCLING. Die mobilen Prallbrecher MOBIREX MR 110/130 EVO2 verfügen über ein ausgeklügeltes Materialflusskonzept und einen kraftvollen Diesel-Direkt-Antrieb – für hohen Durchsatz bei optimiertem Verschleiß und Verbrauch. Dank ihrer kompakten Bauform sind die Anlagen dabei gut transportierbar und ebenso schnell auf – wie wieder abgebaut. Die MR 110/130 EVO2 – vielseitig und voller Power.

> **www.kleemann.info**

KLEEMANN GmbH · Manfred-Wörner-Str. 160 · D-73037 Göppingen · T: +49 71 61 / 206 0

Innovativ: *JCB präsentiert Modelle seiner E-TECH Reihe, etwa das elektrische Hochkipp-Modell 1TE. (Foto: JCB)*

Flexibel: *Die Radmuldentiefe Stepstar-Tieflader von Goldhofer kann an die Bodenfreiheit der einzufahrenden Maschine angepasst werden. (Foto: Goldhofer)*

Schaufelseparatoren der PP-, PS- und PX-Serie. Individuell auf die Anforderungen des Kunden abgestimmt, können die Maschinen abgestuft in 5 mm-Schritten in Sieblinien von 10 bis 80 mm geliefert werden. Mit modernster Separatoren-Technologie ausgestattet, bietet vor allem die PP-Serie enormes Volumen und hohen Durchsatz und leistet einen entscheidenden Beitrag zum Umweltschutz: Die robusten Schaufelseparatoren können zahlreiche organische und mineralische Abfälle zu wiederverwertbaren, wertigen Rohstoffen verarbeiten.

Der Schaufelseparator Terra-Star von **Kronenberger oecotec** **(Stand F104)** ist als Anbaugerät für Hydraulikbagger und Radlader konzipiert. Die horizontalen Wellen sind in geschlossenen, wartungsfreien Lagereinheiten gelagert und davor geflanscht. Mit der Quick-Schnellwechselkupplung können die Wellen ausgetauscht werden, ohne dass Lager oder Ketten demontiert werden müssen. Damit ist ein vielseitiger Einsatz mit dem gleichen Gerät möglich. Zudem reduzieren sich die Stillstandzeiten bei verschleißbedingtem Wellenwechsel erheblich. Der Terra-Star ist mit verschiedenen Wellenausführungen lieferbar. Diese können auch nachträglich als Wellenkits bestellt werden.

Produktlösungen für den GaLaBau

Ein weiteres Messethema ist der GaLaBau. Die Produktlösungen an den Messeständen bieten Impulse für mehr Effizienz in der betrieblichen Praxis und auf der Musterbaustelle Elektromobilität im Kompakt- und GaLaBau erwartet die Besuchenden ein breites Spektrum an Maschinen-Lösungen mit alternativer Antriebstechnik. Gerade im urbanen Einsatz mit strikten Emissions- und Lärmschutz-Vorgaben spielen sie ihre Stärken aus. **Sany** **(Stand F136)** präsentiert den elektrisch betriebenen Minibagger SY19E, der sich durch eine hohe Akkuleistung und die effiziente Hochvolt-Technologie auszeichnet. Die Maschine eignet sich besonders für abgas- oder lärmbeschränkte Einsätze in Wohngebieten oder Gebäuden. Der Elektro-Motor bringt eine Leistung von 15 kW und gewährleistet gemeinsam mit dem Load-Sensing Hydrauliksystem einen schnellen Arbeitsablauf und hohe Flexibilität. Dabei senkt der elektrische Betrieb die Energiekosten im Vergleich zu Maschinen mit Verbrennungsmotor um rund 30 %.

Der GYRUstar Schaufelseparator von **NB Baumaschinen** **(Stand F334)** ist sowohl am Bagger als auch am Radlader multifunktional einsetzbar. Mit seinen hochverschleißfesten Polyurethanwellen sind Absiebungen von 10, 15 und 20 mm möglich. Im GaLaBau wird er hauptsächlich zum direkten Abziehen von Grassoden und für das Absieben von Oberboden, Komposten und Sanden verwendet. Das Unternehmen wird auch eine mobile Betonmischanlage ausstellen, mit der innerhalb von 30 Sekunden auf Knopfdruck frischer Beton produziert werden kann. Somit deckt NB den Recycling-Kreislauf vollständig ab - von der Absiebung bis zum fertigen Beton.

Hunklinger **(Stand F408)** präsentiert einen neuen Pflastergreifer, der speziell für den Einsatz an Minibaggern ab rund 3 t gebaut wurde. Der HP30 verfügt über deutlich mehr Kraft zum Verschieben von Rechtecksteinen. Er ist die Antwort auf neue Anforderungen und prädestiniert für das Verschieben großformatiger Steine und Platten. Standardmäßig ausgestattet ist der HP30 mit einer effizienten und bewährten vollhydraulischen Automatiksteuerung, einem 360°-Drehmotor und dem Twist-System. Bei schmalen Anlegekanten, wie dem Tiefbordstein bei Parkplatz-Stellflächen oder Wegen, hilft die Randsteinauflage beim Ansetzen der Verlege-Zange.

Auch **Paus** **(Stand F302)** zeigt erstmalig nach der bauma eine Produktneuheit auf der Doppelmesse. Der neue Rundmuldenkipper AKR 9095 des Herstellers aus Emsbüren überzeugt mit einem großen Muldenvolumen, einer hohen Ausschüttweite sowie Komfort bei Lenkung, Fahrantrieb und Bremse. Das 9,5 t schwere Baugerät entspricht dem Bedarf nach Wendigkeit, speziell im urbanen Einsatz und bei räumlichen begrenzten Anwendungen. Zusätzlich garantiert der Motor-Quereinbau die Optimierung des Schwerpunktes sowie die optimale Service-zugänglichkeit.

Gerade für einfachere Erdarbeiten im Garten- und Landschaftsbau werden Mini- und Kompaktmaschinen eingesetzt. Damit die Vorteile einer Baggersteuerung, wie das Entfallen von Kontrollmessungen und die Reduzierung der Absteckungen, auch bei diesen Projekten genutzt werden können, hat **MOBA** **(Stand F210)** die Maschinensteuerung Xsite Easy entwickelt. Die moderne Anzeige- und Bedieneinheit basiert auf einer App-Programmierung und verfügt über eine übersichtliche Oberfläche, die alle erforderlichen Informationen anzeigt. Zusätzlich können optische Signale angezeigt werden, die das auf die Löffelschneide konzentrierte Auge viel besser als Zahlenanzeigen verarbeiten kann.

Neue Saugbagger-Generationen

Die **RSP GmbH** **(Stand F416)** verabreicht dem Saugbagger ESE 6 eine technische und optische Frischzellenkur. Bei der Neuauflage dieses zuverlässigen Arbeiters wird der Kunde weiterhin die Wahl

Ganz nah dran: *Auf den fünf Musterbaustellen der RATL können Besucher*innen moderne Technik hautnah erleben. (Messe Karlsruhe / Jens Arbogast)*

Zukunftssicher dank E-Antrieb: *Die emissionsfreie und geräuscharme Walze eARX 26-2 von Ammann. (Foto: Ammann)*

haben zwischen 2-, 3- und 4- stufigen Ventilatoren und kann auch den Behälter gewohnt flexibel konfigurieren. Die Innovationen zeigen sich vor allem dort, wo sich der ESE 6 am wohlsten fühlt – auf der Baustelle. Noch mehr Power und Effizienz verspricht die Saugleistung, die 20 % über der vergleichbarer Saugbagger liegen soll. Sie kommt dank dem neu entwickelten 6-D RSP Gelenkschlauchträger jetzt an noch mehr Stellen zum Einsatz. Das neu entwickelte Drehgelenk kann um fast 180° frei gedreht werden. Vor allem im Tiefbau, bei Unterquerungen von Leitungen, sorgt dies für mehr Bewegungsspielraum. Nach dem Saugen sorgt zudem die um 14 cm gewachsene Kippachsenhöhe für ein leichteres Handling bei der Entladung. Auch im Service- und Schulungsbereich können sich Kunden auf neue Angebote freuen.

Der Saugbagger des Typs DINO12 „Next Generation" von **MTS** **(Stand F110)** präsentiert sich mit bedienerfreundlichen Neuerungen. Hierzu zählen bspw. die neue Deckeleinführung des Saugschlauchs, die Verstopfungen vorbeugt, das Hochkippsystem zum Entleeren des Saugguts in Kipperfahrzeuge sowie die neueste Generation des 4-gelenkigen MTS EVO Kraftarms. Mit seinem Tridem-Fahrgestell mit gelenkter Nachlaufachse überzeugt der DINO12 durch seine Manövrierfähigkeit, gerade auch auf engen Baustellen. Ferner können durch den Einsatz des Saugbaggers Schäden bei der Freilegung von Wurzeln, Kabeln und Leitungen vermieden werden.

Neben dem VDBUM unterstützt auch der Verband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau Baden-Württemberg e.V. (VGL-BW) die Musterbaustelle Elektromobilität für den Kompakt- und GaLaBau. Tim Rohrer, Vorsitzender der Region Mittlerer Oberrhein berichtet, dass dort auch der Nachwuchs zum Zuge kommt: „Auszubildende aus Mitgliedsbetrieben unserer Region erstellen auf dieser Musterbaustelle an jedem der drei Messetage einen vollständigen Garten – und zwar ▶

Mehr Hubkraft: *Schlüter Baumaschinen präsentiert den WA475-10 von Komatsu. (Foto: Schlüte)*

Neuer Style: *RSP hat dem Saugbagger ESE 6 eine technische und optische Frischzellenkur verabreicht. (Foto: RSP)*

mit geräuscharmen und abgasfreien kompakten Baumaschinen bei geringer körperlicher Belastung. Unser Berufsstand ist beim Erzielen nachhaltiger Prozesse und Ergebnisse ganz vorn dabei und wir zeigen auf der Musterbaustelle das technisch Machbare hierfür. Natürlich spielt sich unser Beruf weitaus überwiegend im Freien ab und wird immer zu einem gewissen Anteil aus körperlicher Arbeit bestehen. Aber moderne, umwelt- und körpergerechte Maschinentechnik machen ihn nachhaltiger und sicherer sowie deutlich weniger anstrengend und belastend als früher."

Den Nachwuchs im Blick – das hat stets auch der VDBUM. AUF der RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE startet die Vorrunde der 2. Deutschen Meisterschaft im Steuern von Baumaschinen. Beim Regionalentscheid Süd werden sich die ersten fünf Azubis für die Finalrunde beim 52. VDBUM Großseminar in Willingen qualifizieren. Mehr zum Azubi Cup auf Seite 10 dieser Ausgabe.

Mineralische Bauabfälle recyceln

Ressourcenschonung ist ein zentrales umweltpolitisches und gesellschaftliches Thema, dem sich auch die RATL annimmt. Pünktlich vor der im Sommer in Kraft tretenden Ersatzbaustoffverordnung thematisiert die Messe den kontrollierten Abbruch und selektiven Rückbau von Bauwerken sowie den Weg vom Bauschutt zum geprüften, gütegesicherten und zertifizierten Rohstoff und gibt Impulse für die Umsetzung in der betrieblichen Praxis. So zeigen die Aussteller wirtschaftliche Lösungen zur Materialaufbereitung für die Bau- und Recyclingbranche, den Garten- und Landschaftsbau sowie die Industrie.

Die **Moerschen Mobile Aufbereitung GmbH** **(Stand F160)** demonstriert Recyclingtechnik live: „Wir werden in diesem Jahr auf unserer Demofläche eine komplette Produktionskette zeigen und jede unserer ausgestellten Anlagen wird dabei live vorgeführt. Es werden eine Prallmühle mit Überkornrückführung EvoQuip Cobra 290R, eine Schwerlastsiebanlage EvoQuip Colt 1000, der Schredder Arjes Ekomaxx 800 und natürlich unser Leichtstoffabscheider wash-bear in Aktion zu sehen sein." verrät Geschäftsführer Sven Brookshaw. Das Unternehmen möchte darstellen, dass es mit hochmobilen und dennoch leistungsfähigen Anlagen möglich ist, die geforderten Richtlinien an Recyclingprodukte zu erfüllen. Moerschen legt den Fokus in diesem Jahr aber auch auf das Angebot von Ersatz- und Verschleißteilen. „Durch unseren Partner Magotteaux sind wir dazu in der Lage, in ganz NRW die beste Qualität an Schlagleisten, Brechbacken und Kegel-/Mantelkombinationen für alle Marken zu liefern. Kundenzufriedenheit ist unser höchstes Anliegen, daher passt Magotteaux als zuverlässiger Lieferant für Verschleißteile, welcher nach höchsten Standards fertigt und als Marktführer in diesem Segment jedem bekannt ist, perfekt in unser Portfolio. Auf der recyclingAktiv werden wir daher auch mit Fachpersonal aus dem Service präsent sein, um eine umfassende Beratung zu diesem Thema zu bieten", so Brookshaw.

Die Modelle der Urraco 4000 Serie zählen zur neuen mobilen Schredder-Generation von **Lindner** **(Stand F444)**. Sie überzeugen durch Mobilität, gute Zugänglichkeit zu den Wartungspunkten und dem Antriebsraum, geringe Standzeiten, verbesserte Produktivität und eine gleichbleibend hohe Outputleistung. Das bewährte Zweiwellensystem schreddert auch sperrige und großvolumige Materialien, wobei der verlängerte Arbeitsraum eine einfache Beschickung durch einen Radlader ermöglicht. Die Service-Pakete „Wellenaufbereitung mobil" und „Filterpaket Urraco" des Herstellers ermöglichen eine hohe Maschinenverfügbarkeit und somit durchgängig hohe Durchsatzleistungen sowie einfach zu kalkulierende Betriebskosten.

TTS Trump **(Stand F426)** präsentiert den GT150 der Firma J.D. Austria GmbH. Der Steinmops ist die Reaktion auf die Novellierung der Abfallverordnung und trennt Materialgemisch aus schwimmfähigem und nicht schwimmfähigem Material mittels Wasser. Eine vorgeschaltete Siebmaschine übergibt den zu trennenden Baustoff. Die getrennten Materialien werden über das Heckband (Leichtfraktion) und Seitenband (Schwerfraktion) der Maschine ausgetragen. Da der GT150 für das Trennverfahren wenig Wasser benötigt, kann das getrennte Erzeugnis zeitnah weiter-verarbeitet werden.

Konzipiert als Multitool, bietet der Methor von **Doppstadt** **(Stand F440)** eine hohe Flexibilität hinsichtlich Aufgaben- und Materialspektrum. Dank seiner Modularität lässt sich der Einwalzen-Zerkleinerer unkompliziert an vielfältige Anforderungen anpassen. So macht die besondere Lagerung der Walze einen Wechsel des kompletten Zerkleinerungssystems innerhalb von 45 Minuten direkt auf dem Hof möglich. Das Maschinenkonzept kann mit unterschiedlichen Werkzeugen u.a. zum Zerkleinern, Brechen oder Schneiden eingesetzt werden. Störstoffresistent verarbeitet der Methor Baumischabfall, Bauschutt, Bioabfall oder Altholz.

Der Titan 900 d-pu von **ARJES** **(Stand F254)** kommt mit einem leistungsstarken 405 kW-Dieselmotor und kann bei Bedarf auch mit zwei 160 kW-Elektromotoren betrieben werden. Die Besonderheit des stationären Zerkleinerers ist die getrennte Platzierung der Zerkleinerungs- und Antriebseinheit. Sie ermöglicht dem Anwender, den Schredder je nach Bedarf und Anforderung elektrisch oder dieselbetrieben zu nutzen. Zudem garantiert

das Wellen-Schnellwechselsystem einen problemlosen Ein- und Ausbau des Wellenpaares innerhalb kürzester Zeit und erleichtert so die Wartung und Aufbereitung für einen unterbrechungsfreien Betrieb.

Schlüter Baumaschinen (Stand F338) präsentiert sich nach Pausierung im Jahr 2022 wieder auf der RATL. Der größte Komatsu- und Sennebogen-Vertragshändler in Deutschland zeigt den elektrifizierten Umschlagbagger „Sennebogen 830E Vario Tool" mit einem vollhydraulischen und multifunktionalen Schnellwechselsystem. Damit lassen sich verschiedene Anbaugeräte wie Schrottscheren, Mehrschalengreifer oder Magnete flexibel nutzen und in kurzer Zeit wechseln. Ferner wird der WA475-10 von Komatsu präsentiert. Der Radlader bietet ein überarbeitetes Hydrauliksystem, das mehr Hubkraft und eine höhere Produktionsrate ermöglicht. Zudem können die Ansprechzeiten der Hydraulik sowie die Abkipp- und Hubgeschwindigkeit an die Anforderungen des jeweiligen Einsatzes angepasst werden.

Hochkarätig besetzte Podiumsdiskussion

Namhafte Vertreter aus Politik, Bau- und Abbruchwirtschaft sowie der Zulieferindustrie haben ihre Teilnahme an einem Branchen-Talk zugesagt, der aktuelle Fragen rund um Ersatzbaustoffe und Herausforderungen bei Genehmigungsverfahren im Transportwesen aufgreift. Die Diskussionspartner sind Winfried Hermann (Verkehrsminister Baden-Württemberg), Dr. Sarah Brückner, (Geschäftsführerin Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. Fachverband Abfall- und Recyclingtechnik -VDMA), Eric Rehbock, (Hauptgeschäftsführer Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung – bvse), Peter Guttenberger (Vorstandsmitglied VDBUM und Geschäftsführer Max Bögl Transport und Geräte GmbH & Co. KG) sowie Thomas Lück, (Vorstandsmitglied Deutscher Abbruchverband – DA - und Geschäftsführer der InduRec GmbH). Der Branchen-Talk zu den Themen „Warum Genehmigungsprozesse von Schwertransporten den Baustellenbetrieb gefährden" und „Ersatzbaustoffe – Die Zukunft im Straßenbau?" findet am 28. April von 14.15 bis 15.00 Uhr im Sonderschaubereich der Jobbörse „Baustelle→Zukunft" im Freigelände der Messe statt.

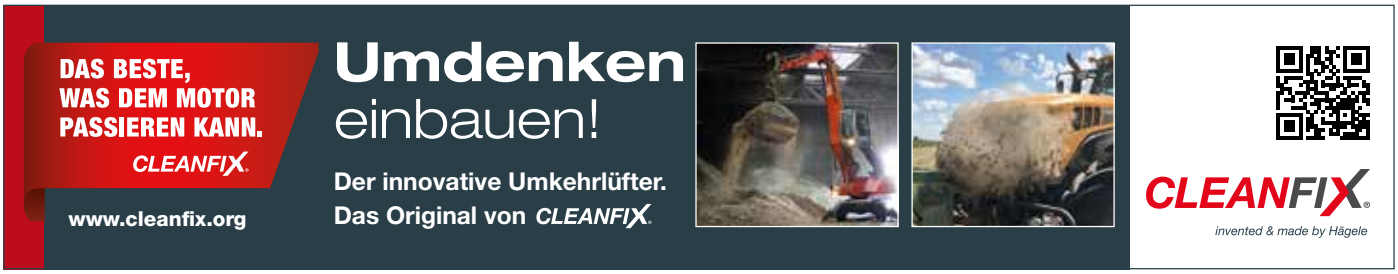
Zunächst stehen die aktuellen Herausforderungen bei Genehmigungsverfahren im (Schwerlast-) Transportwesen auf der Agenda. Dieses Thema bezieht sich auf Maschinen und Stoffströme wie etwa Baustoffe und Stahl und beschäftigt damit alle auf der Messe vertretenen Branchen. Darauf folgt eine Diskussion über den Einbau von Recycling-Baustoffen im Straßenbau. Hier geht es vorrangig um Gütesicherung, Produktstatus sowie um die verbindliche Aufnahme von Sekundärbaustoffen im öffentlichen Ausschreibungswesen. Die Messe Karlsruhe bietet den Teilnehmenden gemeinsam mit geführten und kostenfreien Rundgänge einen komprimierten Überblick zu bestimmten Fragestellungen rund um die Themenkomplexe der Bau-, Abbruch- und Recyclingwirtschaft. Sie werden fachlich durch die Verbände BDSV e.V., VDBUM e. V., VDMA e.V. und Verband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau Baden-Württemberg e.V. moderiert. Ein Rundgang findet mit maximal 30 Personen statt und dauert ca. zwei Stunden, es werden acht bis zehn Stationen angesteuert. Dabei besteht die Gelegenheit, ohne Wartezeiten den direkten Ansprechpartner an den jeweiligen Messeständen kennenzulernen, den thematisch passgenauen Produktpräsentationen der Aussteller zu folgen und dabei Inspirationen und neue Impulse für den eigenen Betrieb mit nach Hause zu nehmen.

Der VDBUM veranstaltet parallel zur Doppelmesse am 27. und 28. April den Branchentreff Recycling. Nach der Begrüßung durch Wolfgang Lübberding, Technischer Leiter VDBUM e.V., können sich die Besucher*innen auf hochinteressante Vorträge von Experten freuen, die folgendermaßen überschrieben sind: „Branchenregel Recycling mineralischer Baustoffe", „Doppstadts mobil modulares Aufbereitungskonzept MMAK als wirtschaftliche und flexible Lösung zur Vorbehandlung von Gewerbeabfällen vor dem Hintergrund der GewAbvV", „Baggerschere vs. Brennschneider: ein Battle mit Folgen", Die Mantelverordnung kommt – bundeseinheitliche Regelung von Recycling und Verfüllung", „Arjes Zweiwellen-Zerkleinerer– Anwendungsbeispiele aus der Praxis", „Von dokumentenbasiert zu datenbasiert: Mit IoT & SaaS-Lösungen Prozesse sinnvoll digitalisieren und automatisieren", „Kompakte Recycling- und Aufbereitungstechnik", „Kosteneffiziente Altholzaufbereitung" sowie „BMD Recycler, modulare Brech- und Siebtechnik für kleine und mittelgroße Bauschutt-Aufbereiter". Gelegenheit, das Erlernte sacken zu lassen und zum Austausch besteht beim Netzwerkabend, der den ersten Veranstaltungstag beschließt. Nach erfolgreichem Start im Jahr 2022 geht die Jobbörse Baustelle→Zukunft in eine neue Runde. Renommierte Bau-, Abbruch-, und Recyclingunternehmen der Region präsentieren sich und aktuelle Jobs auf der RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE. Dies erfolgt in einem realitätsnahen Umfeld, in dem einzelne Berufsbilder, etwa der des Baugeräteführers, hautnah erlebt werden können. In ungezwungener und lockerer Atmosphäre besteht die Möglichkeit, mit dem „Arbeitgeber von morgen" ins Gespräch zu kommen. Am Freitag, 28. April, findet außerdem das SBM-Forum – ein Fachkongress für nachhaltige und ökologische Materialien zur Konstruktion und zum Ausbau von Gebäuden – in der Aktionshalle der Messe Karlsruhe statt.

Alles Wissenswerte für Ihren Messebesuch – das Ausstellerverzeichnis und den Geländeplan, Infos zu Anreise und Tickets oder die einzelnen Programmpunkte und Anfangszeiten der Demo-Shows – finden Sie auf der Website der Messe. Wir wünschen Ihnen viel Spaß und drei inspirierende Tage in Karlsruhe!

David Spoo, VDBUM-Redaktion

Info: www.ratl-messe.com ■



Helfende Hände für den Erfolg

Die steinexpo setzt seit Beginn an auf verbandliche Unterstützung

Nachdem Dr. Friedhelm Rese, Geschäftsführer der Geoplan GmbH und Veranstalter der steinexpo, in Ausgabe 1-23 der VDBUM INFO Rede und Antwort gestanden hat, lassen wir diesmal Vertreter der Partnerverbände zu Wort kommen. Unsere Gesprächspartner gestatten Einblicke in die Ursprünge der steinexpo und ihre Entwicklung zur erfolgreichen internationalen Demonstrationsmesse für die Roh- und Baustoffindustrie.

Realistische Bedingungen: *Die steinexpo findet in Nieder-Ofleiden in einem aktiven Steinbruch statt. Dort können Maschinen und Anlagen im Live-Einsatz überzeugen. (Foto: steinexpo)*

1990 ist aus einer Idee eine einzigartige Messe entstanden und 33 Jahre später hat die steinexpo nichts an ihrer Anziehungskraft verloren. Aktuell liegt der Stand der Anmeldungen für die diesjährige Messe-Ausgabe, die vom 23. bis 26. August im Steinbruch der Mitteldeutschen Hartsteinwerke in Nieder-Ofleiden stattfindet, sogar über dem vergleichbaren Stand der letzten Messeaustragung. Über 260 Ausstellende mit ca. 370 vertretenen Marken haben ihre Teilnahme verbindlich gebucht. Damit sind rund 90 % der zur Verfügung stehenden Fläche vergeben.

Dieser große Erfolg war aufgrund andauernder Krisen und zahlreicher Herausforderungen nicht unbedingt zu erwarten. Er ist auch der Verlässlichkeit der fachlich-ideellen Partner zu verdanken, die der steinexpo ihre Treue gehalten und die Zusammenarbeit sogar noch intensiviert haben. Im Folgenden berichten sie, welche Rolle sie mit ihrer fachlich-ideellen Partnerschaft übernehmen, was das Messeformat für sie ausmacht und worauf sie sich bei der kommenden Messe am meisten freuen.

Verbandlicher Flankenschutz

Schon bei ihrer Erstauflage 1990 konnte sich die steinexpo auf verbandlichen Flankenschutz vom Bundesverband mineralische Rohstoffe (MIRO) beziehungsweise dem Vorläuferverband Bundesverband Natursteinindustrie (BVNI) als ideellem Träger verlassen. „Unmittelbar nach der Wende steckten Vertreter des ehemaligen BVNI (Bundesverband Naturstein-Industrie) und der damalige Stein-Verlag-Inhaber Wilhelm Jösch die Köpfe zusammen und ‚erfanden' die steinexpo. Die Idee war, dass sich Ost- und West-Unternehmen der Naturstein-Industrie und die Zulieferer-Industrie auf einem ‚Branchen-Event' zusammenfinden sollten. Die BVNI-Arbeitsgruppe ‚Gewinnungs- und Aufbereitungstechnik', ein Gremium, in dem schon seit 1981 Naturstein-Unternehmen und die a.o.-Mitglieder des Verbands zusammenarbeiten, begrüßten diese Idee der ‚Leistungsschau' auf deutscher Ebene. Insbesondere faszinierte die Ausstellung der Exponate in einem großen Steinbruch, also ‚vor Ort', und natürlich auch die Vorführungen der Maschinen", erinnert Walter Nelles, stellv. Hauptgeschäftsführer und Sprecher der MIRO-Geschäftsführung an die Ursprünge und blickt in die Gegenwart. „Sechs lange Jahre sind seit der letzten steinexpo vergangen. Da wird viel Neues an Equipment zu sehen sein. Es wird auch von Interesse sein, wie der durch Covid-19 initiierte Digitalisierungsschub in der Praxis angekommen ist und wie er angenommen wird. Energieeffizienz und deren Umsetzung wird ebenfalls ein Thema sein. Und endlich mal wieder ausgiebiges Händeschütteln mit alten Bekannten und neuen Freunden."

Auch der VDBUM verstärkte die große Gesteinsfamilie. „Seit zwei Jahrzehnten unterstützen wir das beeindruckende Konzept von Geoplan für Organisation und Durchführung der steinexpo", berichtet Dieter Schnittjer, Mitglied des Vorstandes und Geschäftsführer der VDBUM Service GmbH und benennt den Mehrwert des Engagements für die Messebesucher*innen: „Wir bieten vor Ort einen Infostand zum sicheren Maschinen- und Geräteeinsatz im Bauprozess. Auf die kompetenten Netzwerkgespräche vor Ort mit Fachausstellenden und allen anderen Interessierten freuen wir uns sehr – um zu erfahren, mit welchen Verbandsdienstleistungen wir die Herausforderungen der Branche gemeinsam mit unseren Mitgliedern annehmen können." Seit 2008 gehört

Gemeinsam stark: *Die Eröffnung der steinexpo mit allen Partnern per Buzzer hat inzwischen Tradition. In diesem Jahr werden weitere „helfende Hände" und neue Gesichter hinzukommen. (Foto: gsz)*

auch der Fachverband Baumaschinen und Baustoffanlagen des VDMA zu den Partnern. „Die steinexpo ist eine hervorragend organisierte Demomesse, bei der Brancheninteressierte die Maschinen live und zum Anfassen präsentiert bekommen. Wir werben in unserem Netzwerk für diese Veranstaltung und organisieren in enger Abstimmung mit Geoplan ein Rahmenprogramm, um die steinexpo für die Besucher und Besucherinnen attraktiv zu machen und die Baumaschinenbranche als das zu präsentieren, was sie ist: eine spannende Zukunftsbranche", sagt Joachim Schmid, Geschäftsführer VDMA–Fachverband Baumaschinen und Baustoffanlagen.. „Gerade in Sachen Digitalisierung der Maschinen tut sich gerade unheimlich viel, und wir sind sehr gespannt, was wir vor Ort für nützliche Features gezeigt bekommen", blickt Schmid mit Vorfreude auf die steinexpo 2023.

Der Kreis der Förderer wächst

2021 ist der Deutsche Abbruchverband (DA) dem Kreis der Partner beigetreten, damit wird die steinexpo-Idee in der Roh- und Baustoffindustrie, im Recycling, in der bauausführenden Wirtschaft, der Baumaschinen- und Baustoffanlagenwelt und der Abbruchtechnik gefördert. „Wir sind fachlich-ideeller Partner der Messe, weil wir unsere Mitglieder gerne im Rahmen unserer Möglichkeiten auf diese für sie sehr interessante und nützliche Messe gezielt hinweisen möchten und ihnen einen Besuch nahelegen", verrät DA-Geschäftsführer Andreas Pocha und hebt die Besonderheit der Demonstrationsmesse hervor: „Bloße Messestände, auf denen die Maschinen auf Hochglanz poliert lediglich ‚herumstehen', gibt es woanders genug."

Auch die zunehmende Internationalität der Messe spiegelt sich in den Partnerschaften wider. Die Union Européenne des Producteurs de Granulats (UEPG), europäischer Gesteinsverband mit Sitz in Brüssel, ist schon sehr lange fachlich-ideeller Partner und möchte, gemeinsam mit seinem deutschen Mitglied, dem Bundesverband MIRO, die europäische Komponente der steinexpo stärken. „Gerade in Zeiten wie diesen benötigen wir innovative Lösungen für mehr Energie- und Materialeffizienz, Recycling, Biodiversität, Elektrifizierung von Maschinen, erneuerbare Energien und alternative Treibstoffe. Die steinexpo bietet hier nicht nur Lösungen per Katalog und Ansicht, sondern auch direkt die Möglichkeit, Maschinen und Geräte in der Praxis zu erproben", erklärt UEPG-Geschäftsführer Dirk Fincke. Er zeigt auch auf, dass die Messeinhalte direkt in politische Entscheidungsprozesse einfließen: „Besonders freuen wir uns auf den Austausch mit Unternehmen unserer Industrie und unseren Partnern im Bereich Maschinenbau, Geräte, (erneuerbare) Energie, Biodiversität und Umweltmanagement. Denn sowohl die Sorgen als auch Lösungsansätze nehmen wir gerne mit nach Brüssel, um die europäische Gesetzgebung entsprechend konstruktiv zu beeinflussen."

Ein weiterer Meilenstein in der erfolgreichen internationalen Branchenzusammenarbeit ist die neue offizielle Partnerschaft der steinexpo mit der IMA Europe (Industrial Minerals Europe, Brüssel). „Als Stimme der europäischen Mineralienindustrie in Brüssel wollen wir unseren Mitgliedern und der Industrie insgesamt näherkommen. Die steinexpo ist eine großartige Gelegenheit, ein Beispiel für den Zusammenhalt in unserer Branche zu setzen und das Beste der europäischen Bergbauindustrie zu präsentieren" sagt Ignacio Gentiluomo, Communication Officer, IMA Europe. Die industrielle Mineralienwirtschaft stehe für Nachhaltigkeit, Verantwortung, Arbeitssicherheit und die Umsetzung ökologisch-technischer Zukunftsvisionen. Die steinexpo sei ein Ort, um dies sichtbarer zu machen und auch für den wissenschaftlichen Austausch und interessante Netzwerke auf regionaler, europäischer und internationaler Ebene. „Die Mitglieder von IMA-Europe haben lange an dieser Veranstaltung teilgenommen und uns auf dem Laufenden gehalten, und dieses Jahr haben wir uns endlich entschlossen, auch dabei zu sein. Als maßgebliche EU-Vertretung der Hersteller und Importeure von Industriemineralien konnten wir uns diese Gelegenheit nicht entgehen lassen, mit Unternehmen, Behörden und der gesamten Wertschöpfungskette zusammenzutreffen. Wir freuen uns darauf, alle im August zu sehen und zu zeigen, wie wir die industriellen Mineralienunternehmen aus Brüssel unterstützen und vertreten", so Gentiluomo weiter.

Die steinexpo bietet in dem aktiven und sich dadurch immer wieder verändernden Steinbruch eine einzigartige Atmosphäre, in der Fachleute aus allen Bereichen der Roh- und Baustoff-Industrien zusammenkommen und gemeinsam die Errungenschaften der Branche live erleben. Und auch schon einen Blick in die Zukunft richten dürfen. Nicht umsonst lautet das Motto der diesjährigen steinexpo „Quarry Vision". In dem gleichnamigen Ausstellungsbereich darf während der gesamten Messe schon in die Ideen von morgen reingeschnuppert werden.

www.steinexpo.de ■

Breitgefächertes Angebot

NordBau bringt „Wasser & bauen“ und nachhaltigen Hochbau aufs Trapez

Vom 6. bis 10. September 2023 findet die 68. Ausgabe der NordBau in Neumünster statt. Wie in den Vorjahren ist auch der VDBUM auf der größten Kompaktmesse des Bauens im nördlichen Europa vertreten – mit einem Stand, Fortbildungsangeboten, einem exklusiven Rundgang und als Ausrichter des 2. Azubi Cup.

Bühne frei: *Im Außengelände der Holstenhallen werden auch zur NordBau 2023 aktuelle Baumaschinen, Geräte und Nutzfahrzeuge präsentiert. (Foto: NordBau)*

Im Fokus der Messe steht in diesem Jahr das Sonderthema „Wasser… & bauen: Starkregen – Hochwasserschutz – Wasserversorgung – Umwelt“. Entwickelt und gestaltet wird es zusammen mit einer Reihe engagierter Mitinitiatoren. Dazu zählen Universitäten, wie die Helmut-Schmidt-Universität Hamburg mit dem Wasserbaulabor, die Fachhochschule Kiel Fachbereich Wasserbau, die Christian-Albrechts-Universität Kiel, die ausführenden Behörden der Ministerien (für Küstenschutz, für Straßenbau und für Umwelt), der Fachverband GaLaBau, das weltweit agierende Unternehmen Hamburg Wasser sowie namhafte Hersteller aus diesem Bereich. Gemeinsam präsentieren sie in Halle 6 Lösungen, Ideen, Modelle, wissenschaftliche Forschungen, bereits eingesetzte sowie in der Entwicklung befindliche Produkte. Wasser ist ein kostbares Gut in trockenen Zeiten, aber auch eine Gefahr bei Starkregenereignissen. Umso wichtiger ist es, die Risiken richtig zu bewerten, die Auswirkungen zu minimieren und die Chancen durch intelligente Lenkung zu nutzen. Die Bauwirtschaft spielt dabei eine entscheidende Rolle.

Die Zukunft im Blick – das gilt ebenso für den Hochbau und das zeigt sich auf der NordBau an Beispielen des energiesparenden und ressourcenschonenden Bauens. Die Technische Hochschule Lübeck wird erneut einen Forschungspavillon präsentieren, gepaart mit weiteren wissenschaftlichen Projekten zu effizientem und nachhaltigem Bauen. Auch sind die Materialprüfanstalt Schleswig-Holstein und das Forum Kreislaufwirtschaft Bau, bestehend aus wichtigen Akteuren und Verbänden der Baubranche, vor Ort präsent. Unterstrichen wird, dass mineralische Baustoffe, wie Ziegel, Klinker, Kalksandstein und Beton wichtige Baustoffe sind, die in den Entwürfen der Planer auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen müssen.

Die NordBau bietet einen erstklassigen Querschnitt der Baumaschinen, Baugeräte, Nutzfahrzeuge und Dienstleister. Die Nachfrage für diesen Bereich ist überaus groß, die zur Verfügung stehenden Flächen waren bereits frühzeitig belegt. Die Aussteller präsentieren Weiterentwicklungen, Neuheiten und Trends auch in den Bereichen Kommunaltechnik und Werkzeug, E-Mobilität und Energietechnik.

Umfangreiches Fortbildungsangebot

Beim umfangreichen Fortbildungsprogramm stehen Austausch und Gespräch an erster Stelle. Im Rahmen der NordBau finden rund 60 Vortragsveranstaltungen statt, damit sind die Tagungsräumlichkeiten, einschließlich des neuen Holstenhallen Congress Center sehr gut ausgelastet. Erwartet werden mehr als 4.500 Tagungsteilnehmer, die mit dem Seminarbesuch auch einen Messebesuch verbinden. Auch die VDBUM Akademie bietet Schulungen an, nämlich die „Zur Prüfung Befähigte Person (Modul 1)“ und die „Zur Prüfung Befähigte Person von Erd- und Straßenbaumaschinen (Modul 2)“. Während der fünf Messetage werden auf dem 69.000 m² großen Freigelände und in den Hallen mit einer Fläche von über 20.000 m² wieder bis zu 800 Aussteller aus 13 Ländern auf ca. 63.000 Besucherinnen und Besucher treffen.

Der VDBUM informiert Interessierte erneut am kaum zu verfehlenden Stand im Forum der Halle 1. Der Verband hat sich das Thema Nachwuchsarbeit nicht nur auf die Fahnen geschrieben, er wird auch aktiv. Zum Beispiel mit dem Azubi-Cup, genauer gesagt: den Deutschen Meisterschaften im Steuern von Baumaschinensimulatoren, deren dritter Vorentscheid auf der NordBau stattfindet. Traditionell findet am NordBau-Freitag der VDBUM Messe-Rundgang statt. Nach der Begrüßung durch die Beiratsmitglieder vom VDBUM-Stützpunkt Hamburg besteht Gelegenheit, die Innovationen ausgesuchter Aussteller in einem exklusiven Rahmen kennenzulernen und mit Spezialisten ins Gespräch zu kommen.

David Spoo, VDBUM-Redaktion

Info: www.nordbau.de ■

Gebaut wird überall

Wo? Wie? Was?
ABZ lesen!

www.allgemeinebauzeitung.de

Zwei ABZ-Messeausgaben

RecyclingAKTIV RATI Tiefbau LIVE
The Demonstration Trade Fair

ABZ 16/2023
Erscheinungstermin: 21.04.23

steinexpo 2023

ABZ 33/2023
Erscheinungstermin: 18.08.23

Hilfe von oben

Ausgezeichnete Kranmontage am Mont-Blanc per Helikopter

Am größten Gletscher Frankreichs, dem „Mer de Glace“, entsteht derzeit ein neues Gletscher- und Klimainterpretationszentrum inklusive neuer Seilbahn. Sie rückt durch die Umgestaltung der Station Montenvers näher an den Gletscher heran. Dadurch wird nicht nur der Zugang zum Hochgebirge erleichtert, denn gleichzeitig soll noch besser für die Auswirkungen des Klimawandels sensibilisiert werden.

Geeigneter Transportweg: *Per Helikopter werden die Teile des Flat-Top-Krans an den Einsatzort am Mont-Blanc geliefert. (Fotos: Liebherr)*

7. Februar 2023 – Der Turm des 150 EC-B 8 von Liebherr steht. Ein Helikopter hat ein Turmstück des Flat-Top Krans nach dem anderen zur Bergstation Montenvers auf 1.913 m Höhe transportiert, nachdem der Fundamentanker im Bergmassiv befestigt worden war. Vier Monteure des Liebherr-Partners FT Montage und sechs Flugassistenten von Heliswiss International haben die Elemente aus der Luft entgegengenommen, durch Bolzen miteinander verbunden und sich so auf über 40 m Turmhöhe vorgearbeitet. Für den spektakulären Ausblick, der sich ihnen am Fuße des Mont-Blanc bietet, haben sie keine Zeit, denn der Helikopter befindet sich mit der Drehbühne im Anflug.

„Die Montage war eine wahre Teamarbeit, die ohne gegenseitiges Vertrauen nicht möglich gewesen wäre“, sagt Guillaume Riband, Betriebsleiter Frankreich Zentrum-Ost von Vinci Construction France. FT Montage gewann aufgrund der Komplexität und Schwierigkeit des Einsatzes den „Trophée des Grues á Tour“ in der Kategorie „Montage des Jahres“. Der Preis wird jährlich von der CPMDG (Fachkommission für Berufe und Geräte des Turmdrehkrans) des DLR-Verbands vergeben.

Der Kran mit einem 45 m langen Ausleger und einer Hakenhöhe von 42 m unterstützt bis Juni 2023 beim Bau der neuen Seilbahnstation sowie bei der Errichtung des neuen internationalen Gletscher- und Klimainterpretationszentrums „Glaciorium“. Es soll das Aushängeschild von Montenvers werden und der breiten Öffentlichkeit helfen, die mit der globalen Erwärmung verbundenen Phänomene zu verstehen. Die Umgestaltung kostet mehr als 50 Mio. Euro und soll im Dezember 2024 fertiggestellt werden.

Perfekt geplant: *Dank einer exakten Vorbereitung und einer starker Teamleistung ist die Montage auf 1.913 m Höhe innerhalb eines Arbeitstages geschafft.*

Schwierige Kranauswahl

Eine der größten Herausforderungen für die Baufirma war die Kranauswahl. Eigentlich erforderte die Baustelle wegen der zu bewegenden Lasten einen Kran im Bereich von 250 mt. Da ein solcher Kran zu schwer für die Helikoptermontage ist, suchte Liebherr gemeinsam mit den Kunden Solumat GAT (Materialsparte der Vinci Gruppe) und CBCE Grenoble (lokales Bauunternehmen der Vinci Gruppe) nach wirtschaftlichen Alternativen. Je nach Temperatur und Höhe kann der Hubschrauber maximal 3.800 kg bewegen.

Schließlich brachte Liebherr einen 150 EC-B ins Spiel, weil der Gegenausleger mit 3.600 kg nicht zu schwer für den Hubschrauber ist. Zudem kann der Flat-Top Kran dank seines flexiblen Konzepts mühelos in mehrere Einzelteile zerlegt werden. Elemente wie der Kompaktkopf, Drehbühne, Kabine und Schaltschrank lassen sich schnell wieder miteinander verbinden. Architekten und Baufirma passten das Konzept für die Baustelle so an, dass die zu bewegenden Lasten die maximale Tragfähigkeit des Krans in Höhe von 8 t nicht überschreiten. Dies gelang beispielsweise durch den Einsatz leichterer Betonelemente.

Rund acht Stunden dauerte die außergewöhnliche Montage des 150 EC-B. In dieser Zeit flog der Kamov KA 32 A11 BC, ein leistungsfähiger Schwerlasthelikopter von Heliswiss International, 30-mal für die Anlieferung aller Kranteile und Turmsysteme hin und her. Der Lagerort wurde dabei so gewählt, dass Lastwagen gut anfahren konnten und ausreichend Fläche zu Verfügung stand. Die relative kurze Entfernung von 3,5 km zum Montageort trug dazu bei, die Flugzeiten und damit die Tankvorgänge möglichst gering zu halten.

Info: www.liebherr.com ■

Turmdrehkrane besser versichern

Zeitwertermittlung und Abrechnungsmechanismen bei Totalschaden

Turmdrehkrane sind weltweit im Einsatz und aus der Skyline großer Baustellen nicht wegzudenken. Im Baubetrieb sind sie verschiedenen Risiken ausgesetzt, die umfänglich abgesichert werden müssen. Verschiedene Faktoren können zu einem Totalschaden führen.

Dazu zählen Stürme oder auch Bedienungsfehler, die Krane kippen lassen. Neben hoher Gefahr für die Mitarbeitenden stehen hohe Vermögenswerte auf dem Spiel. Wollen sich Bau- und Turmdrehkran-Unternehmen vor finanziellen Konsequenzen schützen, ist eine Maschinenbruch-Versicherung unabdingbar. Wer hierbei auf das richtige Makler-Wording achtet, kann im Schadenfall wesentlich ▶

Clever versichert: *Laut den Experten der Funke-Gruppe bietet das Makler-Wording gegenüber Standardbedingungswerken der Versicherer große Vorteile beim Totalschaden eines Turmdrehkrans. (Foto: gui yong nian / Adobe Stock)*

höhere Entschädigungssummen erhalten. Ausschlaggebend hierbei ist die Zeitwertermittlung, da sie die Höhe der Entschädigungssumme bestimmt. Die Experten der Funk-Gruppe, einem der führenden Versicherungsmakler und Risikoberater in Europa, erläutern im Folgenden, welche Unterschiede es bei der Berechnung gibt und konkretisieren dies anhand eines Rechenbeispiels. Im Schadenfall wird zwischen Teilschaden und Totalschaden unterschieden. Ein Teilschaden liegt vor, wenn die Wiederherstellungskosten nicht höher sind als der Zeitwert der versicherten Sache unmittelbar vor Eintritt des Versicherungsfalles. Sind die Wiederherstellungskosten höher, so liegt ein Totalschaden vor. Der Zeitwert ergibt sich aus dem Neuwert durch einen Abzug insbesondere für Alter, Abnutzung und technischen Zustand.

In Standardbedingungswerken der Versicherer wird der Zeitwertabzug nicht konkret festgelegt. Dadurch erhält der Versicherer einen großen Spielraum, wenn es um die Zeitwertabzüge geht. Dieser kann zum Nachteil des Kunden ausgelegt werden, was in der Praxis regelmäßig geschieht. Somit erhalten Kunden geringere Entschädigungssummen.

Beim Makler-Wording - etwa bei Funk – sind die Abzugsmechanismen hingegen weitestgehend festgelegt, laut Angaben des Anbieters zugunsten des Kunden. In diesem Bedingungswerk errechnet sich der Zeitwert aus dem Versicherungswert der versicherten Sache durch einen Abzug entsprechend ihrem insbesondere durch den Abnutzungsgrad bestimmten Zustand. Der maximale Abzug beträgt in der Regel 5,0 % pro Jahr, maximal jedoch 50 %. Sollte sich bei zusätzlicher Betrachtung der Marktverhältnisse ein höherer Wiederbeschaffungswert des Gerätes (gleicher/vergleichbarer Hersteller/Typ, Alter, Laufleistung sowie Konfiguration/Ausstattung) ergeben, so ist diese Grundlage der Entschädigung. Der Versicherungsnehmer holt dafür entsprechende Angebote ein und legt sie vor.

Angenommen wird in diesem Beispiel ein Totalschaden an einem sieben Jahre alten Turmdrehkran, dessen aktueller Neuwert bei 500.000 Euro liegt.

Zeitwert bei Standardbedingungswerk:

Ein üblicher und von Versicherern genommener Zeitwertabzug pro Jahr ist 10 %.

Es ergibt sich damit ein Zeitwert bzw. eine Entschädigung in Höhe von 150.000 Euro.

Zeitwert bei Funk:

Maximaler Zeitwertabzug: 35 %. Es ergibt sich also ein Mindestzeitwert bzw. eine Mindestentschädigung von 325.000 Euro. Sollte der Wiederbeschaffungswert des Gerätes höher als der vorgenannte Mindestzeitwert sein, gilt der höhere Marktwert. Die Zeitwert- und somit Entschädigungsdifferenz zwischen Standartbedingungswerk und Funk-Wording beträgt 175.000 Euro, bei höherem Marktwert ggf. auch noch mehr. Der vereinbarte Selbstbehalt und der Restwert des Gerätes müssen hierbei noch in Abzug gebracht werden. Auch im Teilschadenfall gibt es große Abweichungen in der Entschädigungsberechnung zwischen Standardbedingungswerken und Makler-Wording. Ein vorhandenes Makler-Wording kann sich hier ebenfalls beträchtlich zugunsten des Kunden auf die Höhe der Entschädigung auswirken.

Darüber hinaus umfasst ein gutes Makler-Wording auch weitere Kosten, die im Teil- und/oder Totalschadenfall anfallen können und daher in angemessener Höhe auf Erstes Risiko mitversichert werden sollten. Dazu zählen im Falle des Funk-Wordings:

- Bereitstellung eines Leih-/Mietgerätes
- Leasing- oder Finanzierungsraten
- Vorläufige Wiederherstellung
- Aufräumungs-, Dekontaminations- und Entsorgungskosten (Bergungskosten)
- Bewegungs- und Schutzkosten
- weitere.

Info: www.funk-gruppe.de ■

31. INTERNATIONALE KRANFACHTAGUNG

Digitalisierung, Innovation, Produktsicherheit

Seit 1993 werden von den zuständigen Instituten der Universitäten Magdeburg, Dresden und Dortmund, seit 2004 auch Bochum, erfolgreich Kranfachtagungen durchgeführt. Für die diesjährige, die mittlerweile 31. Kranfachtagung, übernimmt die Bochumer Arbeitsgruppe Baumaschinen- und Fördertechnik wieder die Aufgabe der Organisation und wissenschaftlichen Betreuung.

Der gewählte Untertitel „Digitalisierung, Innovation, Produktsicherheit" greift in gewohnter Form aktuelle Trends auf. Das Thema Digitalisierung ist in allen Bereichen der Technik und damit auch im Kranbereich Auslöser vielfältiger Veränderungen – sei es in Bezug auf das Einsatzumfeld des Kranes mit entsprechenden Anforderungen oder auf den Kran selbst. Das Thema Produktsicherheit ist im Kranbau, wo schwere Lasten sicher gehoben und verfahren werden müssen, seit jeher prominent vertreten und erlebt eine immer stärkere Integration in den eigentlichen Entwicklungsprozess. Das Thema Innovation schließlich ist als immerwährende Konstante ein Aspekt, welcher die „normale" ingenieurstechnische Entwicklungsarbeit im Umfeld Krane anspricht – ist doch das übergeordnete Ziel einer Entwicklung stets die Innovation.

In der erfolgreichen Tradition der Kranfachtagung wird dabei das Thema aus den Blickwinkeln der verschiedenen Akteure beleuchtet. Entsprechend bietet die Veranstaltungsreihe den stets zahlreichen Teilnehmern ein Forum für die Vermittlung neuer Erkenntnisse sowie eine Möglichkeit des Erfahrungsaustausches zwischen Wissenschaftlern, Herstellern und Betreibern. Referent*Innen aus der Anwendung, von Kranherstellern, Zulieferern und der Forschung werden über ein breites Themenfeld berichten – von der Anwendung

Etablierte Veranstaltung: *Die Kranfachtagung, die über Forschungsergebnisse und Neuentwicklungen zu allen Problemen rund um den Kran aus universitärer und praktischer Sicht informiert, findet in diesem Jahr bereits zum 31. Mal statt. (Foto: RUB)*

über den Einsatz von KI und Digital Twins in der Automatisierung bis hin zu Berechnungsmethoden und Structural Health Monitoring. In der begleitenden Fachausstellung werden Produkte und Dienstleistungen rund um die Kran- und Antriebstechnik präsentiert.

Info: https://kranfachtagung.de ■

Hoch hinaus

Raupenkran für immer schwerere und größere Lasten

Der größte Multipurpose-Raupenkran von Liebherr hat in Atlanta, Georgia seinen ersten Einsatzort gefunden und das auf einer fast filmreifen Baustelle. Full Tilt Crane Services hebt mit dem LR 1400 SX Betonelemente, die von deren Muttergesellschaft Martin Concrete Construction, Inc. vor Ort hergestellt werden.

Das Kranunternehmen hat sich für den neuen Kran aus Nenzing entschieden, um auf den sich verändernden Markt zu reagieren. „Wir haben den Kran gekauft, um die Bedürfnisse unserer Kunden zu erfüllen," erklärt Geschäftsführer Jason Richardson. Ein wichtiger Grund, den LR 1400 SX in die Flotte aufzunehmen, war „um größere und schwerere Teile anzuheben". Genau dafür hat die Liebherr-Werk Nenzing GmbH den LR 1400 SX entwickelt. Mit dem neuen Modell hat der Standort sein Portfolio erfolgreich auf Traglasten bis 400 t erweitert.

Die Betonelemente, die der LR 1400 SX auf der Baustelle in Atlanta anhebt, werden direkt vor Ort produziert – keine vorgefertigten Elemente und keine Anlieferung per Lkw. Das größte Teil hat eine Höhe von rund 34 m. „Mit vorgefertigten Teilen ist das nicht in einem Stück möglich", weiß Richardson. Die Elemente, die Martin Concrete Construction direkt auf der Baustelle betoniert, haben den Vorteil, dass man wesentlich flexibler ist. Hier spielt die Größe des LR 1400 SX eine bedeutende Rolle. „Nur der Himmel ist das Limit", scherzt Richardson. Grenzenlos wird es wohl auch zugehen, wenn der Bau abgeschlossen ist. Dann öffnen dort die neuen Electric-Owl-Filmstudios.

Video VDBUM INFO INTERAKTIV

Für Liebherr war bei der Entwicklung des neuen Raupenkrans wichtig, dass Montage und Transport trotz seiner Größe einfach sind. Mit dem kompakten Transportgewicht von 46 t kann er ganz leicht zwischen den Baustellen bewegt werden. „Das Selbstmontagesystem des Krans ist sehr wichtig für uns. Wir benötigen keinen Hilfskran. Wir schaffen den Aufbau in weniger als zwölf Stunden", sagt der Geschäftsführer von Full Tilt Crane Services. Der Dienstleister muss häufig zwischen Baustellen wechseln, oft innerhalb von ein bis zwei Wochen. Dass der LR 1400 SX schnell umgesetzt werden kann, ist dabei ein großer Vorteil.

Die Podeste und Geländer bleiben während des Transportes am Oberwagen montiert und müssen nur ein- oder ausgeklappt werden. Dank des Selbstmontagesystems können Auslegerstücke, Zentralballast, Raupenträger und Hubwinden ganz einfach – ohne Hilfskran – montiert und demontiert werden. Selbst den 150 t schweren Heckballast kann der Kran selbst hydraulisch anheben, absenken und

Kraftprotz: *Der LR 1400 SX hebt schwere Betonelemente auf der Baustelle in Atlanta an die richtige Stelle. (Foto: Liebherr)*

sichern. Der Heckballast selbst ist modular aufgebaut und kann je nach Anforderung mit 5 oder 10 t-Ballastplatten ausgerüstet werden. Mit den Assistenzsystemen Bodendruckanzeige, Gradient Travel Aid oder Boom Up-and-Down Assistant hat Liebherr ein besonderes Augenmerk auf das Sicherheitskonzept des neuen Gewichthebers gelegt. Full Tilt Crane Services hat mittlerweile einen zweiten LR 1400 SX bestellt. „Unsere Erwartungen wurden alle erfüllt. Es ist ein großartiger Kran", freut sich Jason Richardson.

Info: www.liebherr.com ■

KSG Maschinenbau GmbH ...exakte, saubere Kanten!

Walzenzusatzgeräte

FS-Yanmar mit und ohne E-Start

Kantenhacker

KSG Maschinenbau GmbH D-66386 St. Ingbert Tel.: +49 (0)6894-8108 info@ksg-gmbh.de

Montagefreundliche Konstruktion

Gittermast-Raupenkran unterstützt Windrad-Bau in der Türkei

Die Türkei setzt auf erneuerbare Energien. Die Regierung in Ankara will den Anteil der Windenergie weiter steigern. Laut einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz waren dort 2022 über 6.000 MW am Netz, in diesem Jahr sollen es 20.000 MW werden.

Wenn es darum geht, große Windkraftanlagen zu errichten, erweist sich der Tadano CC 38.650-1 oft als Kran der Wahl. Denn mit seiner Tragfähigkeit von 650 t bei 12 m Ausladung und einem maximalen Lastmoment von 8.448 mt bietet dieser Kran ausreichend Kraft und Reichweite, um Windkraftanlagen mit Nabenhöhen bis 117 m zu errichten – und zwar ohne Superlift-System. Das weiß man auch beim türkischen Krandienstleister Hareket, der daher vornehmlich für diese Anwendung kürzlich einen neuen Tadano CC 38.650-1 bestellt hat. Die Auslieferung wird dieser Tage erfolgen.

„Der Bau von Windkraftanagen ist in der Türkei ein stark boomender Markt. Mit unserem neuen CC 38.650-1 sind wir optimal aufgestellt, um an diesem lukrativen Geschäftsfeld erfolgreich zu partizipieren", erklärt Abdullah Altunkum, CEO bei Hareket. Aufgrund seiner Leistungsstärke und Reichweite ist der CC 38.650-1 in der Lage, selbst große Windkraftanlagen der neuesten Generation problemlos aufzubauen. Dabei erweisen sich vor allen Dingen Lösungen wie Split Tray und Flex Frame sowohl beim Aufrichten des Hauptauslegers als auch bei den Hüben als überlegene Technologien. Ohnehin setzt der CC 38.650-1 mit seiner montagefreundlichen Konstruktion für Hareket Maßstäbe, wenn es um den Auf- und Abbau sowie den Transport großer Gittermast-Raupenkrane geht.

„Nicht zuletzt aufgrund dieser Vorteile haben die Gittermast-Raupenkrane aus Zweibrücken bei uns seit Langem ihren festen Platz im Fuhrpark. Neben der starken Leistung schätzen wir vor allen Dingen ihre hohe Qualität und ihre Wertstabilität. Deshalb fiel uns die Entscheidung für den CC 38.650-1 ausgesprochen leicht", betont Altunkum. Aber auch die enorme Zuverlässigkeit sowie der geringe Reparatur- und Wartungsaufwand sprechen aus Sicht von Hareket ebenso für die Gittermast-Raupenkrane von Tadano wie die gute Verfügbarkeit von Zusatz-Komponenten und Ersatzteilen.

Info: www.tadanoeurope.com ■

Zuverlässig: *Der türkische Krandienstleister Hareket setzt seit Längerem auf die Technik aus Zweibrücken. Nun verstärkt ein Gittermast-Raupenkran CC 38.650-1 von Tadano den Fuhrpark. (Foto: Tadano)*

EXPANSION

BKL eröffnet siebten Standort

Seit dem 15. März ist die BKL Baukran Logistik GmbH ein weiteres Mal im Rhein-Main-Gebiet präsent. Mit der Eröffnung von BKL Aschaffenburg setzen die Kranspezialisten mit Hauptsitz München ihre erfolgreiche Expansion fort und bauen ihren Service rund um Autokrane und Baukrane für Kunden südlich und östlich der Metropolregion Frankfurt aus. Der neue Ableger des renommierten Kranvermieters liegt verkehrsgünstig an der B26 und ist gut über die A3 und die B469 zu erreichen. „Mit unserer Expansionsstrategie verfolgen wir das Ziel, in ganz Deutschland und Europa nah bei unseren Kunden zu sein. Der Ausbau von BKL Mitte/West ist der nächste logische Schritt, denn BKL Aschaffenburg erweitert den Radius unserer Kranlösungen im Rhein-Main-Gebiet", erklärt Jörg Hegesteweiler, Geschäftsführer von BKL. Am neuen Standort, der einen rund 6.000 m² großen Lager- und Stellplatz umfasst, erhalten BKL Kunden das komplette Leistungsspektrum für ihre Kranprojekte. So stehen Autokrane von 30 bis 700 t, Mobilbaukrane vom MK 88 bis zum MK 140, Ladekrane und Lkw sowie Unten- und Obendreher von 13 bis 1.050 mt zur Auswahl.

Im Jahr 1969 von Jürgen Volz gegründet, beschäftigt das Familienunternehmen mit mehr als 50 Jahren Erfahrung heute rund 330 Mitarbeiter an jetzt sieben Standorten entlang der Nord-Süd-Achse. Mit seinen über 500 Baukranen, mehr als 100 Autokranen, rund 20 Mobilbaukranen sowie über 70 Lkw, Ladekranen und Tiefladern ist BKL einer der größten herstellerunabhängigen Komplettanbieter für Kranlösungen in Europa und erwirtschaftete im vergangenen Geschäftsjahr 83 Mio. Euro Umsatz. Wie in den Regionen Süd und Nord/Ost, wo BKL in den letzten Jahren seine Schlagkraft um München und Hannover herum deutlich erhöhte, komplettiert der neue Sitz im Süden Frankfurts das Angebot in der Region Mitte/West.

Info: www.bkl.de ■

Schwerpunktthema: Straßen- und Tiefbau

Das Wohl der Mitarbeiter spielt auch im Straßen- und Tiefbau eine große Rolle, daraus resultieren Entwicklungen, die den Menschen entlasten und Aufgaben vereinfachen. Diese Automatisierungen treten auch bei weiteren Maschinengruppen auf und sorgen für eine qualitativ hochwertige, dennoch zeitoptimierte Durchführung der vielfältigen Aufgaben auf den Straßen- und Tiefbaubaustellen bundesweit.
Den aktuellen Stand der Technik können Sie auf den folgenden Seite erfahren.

Gesünder arbeiten

Straßen- und Pflasterbausysteme entlasten die Mitarbeiter

Die Bethke & Leide GmbH mit Sitz in Langenhagen bei Hannover nutzt seit 40 Jahren Optimas Maschinen. Planum anlegen, Pflastern, Einsanden, Verfüllen von Fugen – alles erfolgt maschinell. Das entlastet die Mitarbeiter und bringt Kostenvorteile mit sich.

Aus Überzeugung: *Harry-Daniel Leide (l.), Geschäftsführer der Bethke & Leide Gmbh, fördert mit zahlreichen Optimas Maschinen und Geräten die Gesundheit seiner Mitarbeiter. (Foto: Optimas)*

„Würden wir nicht intensiv die Optimas Maschinen und Geräte einsetzen, wären wir nicht mehr am Markt. Durch die Mechanisierung der Arbeit entstehen uns Kostenvorteile von 20 bis 40 %“, sagt Harry-Daniel Leide, Geschäftsführer der Bethke & Leide GmbH. Zum Maschinenpark gehören ein Planierhobel für das Planum, die Material-Verteilschaufel „Finliner“ zum Verteilen von Beton, zwei Pflasterverlegemaschinen S19 PaveJet, ein Vacu-Pallet-Mobil zum Setzen von Bordsteinen, zum Einsanden eine Streuschaufel, ein Pflasterfugenfüllgerät und eine Kehrmaschine. „Das Zusammenwirken dieser Optimas Maschinen und Geräte macht es möglich, Wege und Pflasterflächen deutlich schneller als in Handarbeit zu erstellen“, so Leide.
Bethke & Leide wurde 1968 gegründet. Von privaten Hofpflasterungen über den klassischen Straßenbau bis hin zur Herstellung der kompletten Außenanlagen von Verbraucher- oder Baumärkten und Gewerbeobjekten setzt die Firma vielfältigste Projekte um. Mit 50 gut ausgebildeten Mitarbeitern, hat sich die Firma als termintreu und mit qualitativ guter Arbeit etabliert. Kontinuierlich sind auch große Namen Kunden der Firma. Das kann man als beste Referenz verstehen. Als Familienunternehmen gehören sehr kurze Entscheidungswege und eine klare Strategie zu den Erfolgselementen der Firma, ebenso wie die intensive Nutzung von Optimas Maschinentechnik.

Gleichbleibend gute Bauqualität

„Vor etwa 40 Jahren hat mein Vater Optimas auf einer Messe kennengelernt. Seitdem nutzen wir diese robuste Technik. Robust heißt heute für uns, dass wir zum Beispiel die Pflastermaschinen circa 7.000 Stunden ohne Reparaturprobleme nutzen können“, sagt Leide. Das beschreibt die Fertigungsqualität von Optimas. Dass das Unternehmen seine Maschinen immer weiterentwickelt, kann man auf der derzeitigen Baustelle bei Braunschweig sehen. Hier ist eine Pflasterverlegemaschine S19 PaveJet ohne Lenkrad, aber mit Joysticklenkung im Einsatz. Der Fahrer kann sich entspannt im luftgefederten Fahrersitz wohlfühlen und per Joystick arbeiten. Die vielen Meter Drehen des Lenkrads fallen weg. „Es hat schon ein paar Tage gebraucht, bis ich mich umgestellt hatte. Aber jetzt möchte ich nicht mehr anders ▶

arbeiten", sagt Max Brauer, der Fahrer. Er hat reichlich zu tun. 8.500 m² Parkfläche und Zuwegungen, vom Tiefbau über Pflasterung inklusive der andersfarbigen Parkplatzbegrenzungen, müssen für einen großen Verbrauchermarkt gebaut werden. „Für uns und unsere Auftraggeber ist es äußerst wichtig, gleichbleibend gute Baugualität herzustellen. Durch den Einsatz von Maschinentechnik ist die körperliche Arbeit um 90 % verringert. Die Mitarbeiter können dadurch von Beginn bis Ende der Woche schnell und gleichbleibend gut arbeiten. Das ist ein riesiger Vorteil", berichtet Leide. Das ist der kurzfristige Effekt, den man mit der Optimas Technik erzielt. Langfristig sind die Vorteile noch deutlich größer. Man muss sich die Wirklichkeit vor Augen führen: ein Pflasterstein 20x10x8 cm wiegt etwa 3,5 kg. 1 m² wiegt also rund 170 kg und 8.500 m² dann 1.445 t. Diese recht theoretische Rechnung (es kommen beispielsweise noch Bord- und Rinnsteine hinzu) zeigt, wie ein Mitarbeiter ohne maschinelle Unterstützung gefordert wird. Im Laufe der Jahre und nach zigtausend Tonnen muss der Körper der Überlastung nachgeben und macht meist schlapp. Das passiert mit dem beschriebenen Maschineneinsatz nicht. „Unsere Mitarbeiter sind deutlich weniger krank und länger im Betrieb. Und die Arbeit wird schneller erledigt. Diese großen Vorteile bringt uns die Optimas Technik", resümiert Leide.

Info: www.optimas.de ■

Kostspielige Fehler vermeiden

Modularer, herstellerunabhängiger Full-Liner für den digitalen Straßenbau

Die angestrebte Nutzungsdauer von mehr als zehn Jahren bei Deckschichten wird aufgrund der hohen Belastung und extremer gewordenen Umweltbedingungen vielerorts längst nicht mehr erreicht. Die Straßen verschleißen schneller, als sie repariert werden können. Damit langfristig der Erhalt des Straßennetzes gelingen kann, ist es erforderlich, auf allen Straßen nach einem noch höheren Qualitätsstandard zu streben, als er derzeit schon eingebaut wird. Unser Autor stellt ein leicht zu bedienendes Werkzeug zur Qualitätssicherung vor.

Herstellerunabhängige Nachrüstung: *Der Einbau der Völkel-Komponenten entspricht der Qualität und dem Komfort einer ab Werk integrierten Lösung und ermöglicht die Digitalisierung des bestehenden Maschinenparks. (Fotos: Völkel)*

Ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Tragfähigkeit und Langzeitstabilität der einzelnen Asphaltschichten ist die perfekte Bauausführung. Dabei nehmen die Einbauteams die Schlüsselrolle im Prozess auf der Baustelle ein: in der Planung der Baumaßnahme und den eingesetzten Maschinen, bei deren Durchführung und der Reaktion auf äußere Bedingungen sowie der Bewertung der Baustelle mit ihren Kennwerten.

Der Völkel-Navigator der Völkel Mikroelektronik GmbH aus Münster unterstützt den Bauleiter bei der Mengenplanung des Asphalts, der Logistik, der Temperaturbilanz vom Asphaltmischwerk bis zu den Walzen, bei der Verdichtungskontrolle und nicht zuletzt bei der Dokumentation des gesamten Einbauprozesses. Dreh- und Angelpunkt ist dabei die Software CompactDoc, die wie jeder Teilnehmer im Prozess mit der Völkel-Cloud verbunden ist.

Mittels CompactDoc wird die Bauzeichnung und das Aufmaß in ein Projekt geladen, die Maschinen und Navigatoren kommissioniert, Sollwerte gesetzt, aber auch das gesamte Projekt ausgewertet – aufbereitet für den Auftraggeber und zur Schulung des Einbauteams. Es hat sich gezeigt: Was gemessen und aufgezeichnet wird, wird erledigt. Nutzer des Völkel-Navigators begreifen ihn nicht als Kontrollinstanz, sondern als Ansporn, die eigene Arbeitsweise zu verbessern. Der Navigator ist vollständig modular aufgebaut und kann je nach Maschine als PAVE-, FDVK-A- oder als FDVK-Navigator benutzt werden. Der PAVE-Navigator wird außerdem durch eine Logistik-Lösung ergänzt. Es können einzelne, aber auch alle am Asphalteinbau beteiligten Maschinen ausgestattet werden. Der zentrale Messwert auf einer Maschine ist deren GNSS-Position. Alle weiteren Sensoren zur Temperatur- und Verdichtungsmessung oder Mengenbestimmung sowie Wetter- und Umgebungsdaten können optional eingebaut werden.

Die Logistik im Griff

Der Logistik-Navigator unterstützt den Bauleiter bei der Planung: Er assistiert bei der Bestimmung der Tonnage und der erforderlichen Anzahl von Lkw sowie

Genaue Informationen: *Dank FDVK-A-Navigator steht der Temperatur-Scan des Fertigers in Echtzeit zur Verfügung.*

deren Taktung. Dazu werden die Bauwerksgeometrie, das Asphaltmischgut, die Einbaugeschwindigkeit sowie die Leistungsfähigkeit und Entfernung der gewählten Asphaltmischwerke berücksichtigt.

Die Unterstützung des Asphalteinbaus durch den Logistik-Navigator ist so dynamisch wie die Baustelle selbst. Eine veränderte Einbausituation, wie beispielsweise die variable Arbeitsbreite oder ein anderweitig ungeplanter Mehr- oder Minderverbrauch an Asphaltmischgut wird für den Restbedarf der Baumaßnahme und deren Fertigstellungszeit automatisch angepasst. Ebenso werden Verzögerungen im Zulauf zur Baustelle aufgrund von Verkehrsstörungen oder Fahrerpausen berücksichtigt. Der erste mögliche Messpunkt einer Asphaltbaustelle ist im Asphaltmischwerk. Zum Übergabezeitpunkt des Asphaltmischguts an die Asphaltlogistik werden der jeweilige Lkw sowie die Tonnage, Temperatur und Uhrzeit erfasst und in die Völkel-Cloud geschrieben. Der Einbaumeister hat ab diesem Zeitpunkt den Zulauf an Asphalt über ein Tablet-PC, das ebenfalls an die Cloud angebunden ist, im Blick und kann dementsprechend das Einbauteam und die Einbaugeschwindigkeit steuern. Um auch etwaige Verzögerungen während des Transports zu erfassen, kann jeder Lkw mit einem GNSS-Tracker ausgerüstet werden.

Entlädt der Lkw den Asphalt in den Kübel des Beschickers oder Fertigers, misst ein spezieller Sensor die Temperatur im Fallstrom des Asphalts. Diese Art der Messung ermöglicht Rückschlüsse auf die durchschnittliche Temperatur und auf die Kerntemperatur des Asphaltmischguts. Mit vollendeter Übergabe auf der Baustelle befindet sich der Lkw im Rücklauf. So kann der Mischmeister im Asphaltmischwerk zusammen mit der berechneten Restmenge exakt die noch vorzuhaltende Menge berechnen und vorbereiten.

Auf dem Fertiger können mit dem PAVE-Navigator neben der Übergabetemperatur am Kübel die Temperatur in den Schnecken zur Querverteilung und als Flächen-Scan hinter der Bohle gemessen werden. Der Nutzen dieser zusätzlichen Messungen ist der lückenlose Nachweis der Temperaturbilanz zu Dokumentationszwecken und das etwaige Aufdecken von Problemen mit der Maschinentechnik des Fertigers. Neben den Temperaturen des Asphaltmischguts sind zur Beurteilung von dessen Auskühlverhalten die Temperaturen des zu überbauenden Untergrundes sowie die Wetterdaten von Bedeutung. Der Völkel-Navigator verwendet dafür eine Wetterstation, die die Temperatur, den Wind, Feuchte und Taupunkt misst. Alternativ können diese Daten aus dem Internet von der nächstgelegenen Wetterstation abgerufen werden.

Zum anerkannten Nachweis der eingebauten Schichtdicke sowie zur Mengenberechnung bedient sich das System einer automatisierten Schnittstelle zu mobilen Schichtdickenmessgeräten. Neben der Schichtdicke unterstützt der Navigator die Messung der variablen Bohlenbreite inklusive der Anbauteile. Beim Einsatz eines Beschickers wird dessen Kübel-Sensorik einfach per Bluetooth eingebunden.

Der Koffer des Navigator-Sets enthält ein Display und den GNSS-Empfänger mit Modem. Das PAVE-Montageset besteht aus einem Sensorträger mit einem Flächentemperatursensor sowie optional einer Wetterstation. Optional stehen zur Vorrüstung ein Display-Schnellwechsler, Temperatursensoren (z.B. am Kübel, Förderband oder der Schnecke), ein Seilzug-Sensor sowie der „Intelligente Knoten", der alle maschinenspezifischen Einstellungen speichert, zur Verfügung.

Verdichtung im richtigen Maß

Der FDVK-A-Navigator unterscheidet sowohl zwischen statischer und dynamischer Verdichtung als auch zwischen Vibration und Oszillation. So werden Gummirad-, Kombi- und Tandemwalzen mit ihren verschiedenen Systemen zur Verdichtung herstellerunabhängig unterstützt. In der Planung werden Zielwerte für das Temperaturfenster und die erforderliche Anzahl an statischen und dynamischen Überfahrten festgelegt, was den Maschinenführern anhand des visualisierten Walzschemas ermöglicht, Einbaufehler zu minimieren oder auszuschließen. ▶

Auf Baustellen zu Hause

Mit ELA Baustellencontainern sind Bauleiter, Poliere und Fachkräfte in jeder Bauphase bestens aufgestellt. Wir liefern die benötigten Baucontainer kurzfristig und schlüsselfertig auf Ihre Baustelle – mit passendem Mobiliar und Zubehör.

www.container.de/baucontainer

steinexpo 2023
11. Internationale Demonstrationsmesse
für die Roh- und Baustoffindustrie

GESTEINS Perspektiven
ALLGEMEINE BAUZEITUNG

GEOPLAN GMBH

Tel. + 49 7229 606-29
info@geoplangmbh.de
www.steinexpo.de

Nicht nur dem Bauleiter, sondern auch der Walzenflotte steht der Temperatur-Scan des Fertigers in Echtzeit zur Verfügung. Das gibt dem Einbauteam die Möglichkeit zu entscheiden, ob weiterhin ein stringentes Walzschema gefahren oder ob bereits kühlere Asphaltstellen vorrangig behandelt werden sollen. In der zeitkritischen Teamarbeit des Asphalt-Verdichtens spielt das System den Vorteil der Cloud-Vernetzung voll aus. Jeder Walzenfahrer sieht das Team-Ergebnis der gesamten Verdichtungsarbeit und kann ohne Verzögerung die Aufgabe eines anderen Teammitgliedes übernehmen, wenn es den Arbeitsplatz verlassen muss, um beispielsweise Wasser nachzutanken.

Am kritischsten in diesem letzten Schritt des Einbauens ist der Prozess des dynamischen Verdichtens. Der Navigator überwacht daher die Walzschemata, registriert, bei welcher Oberflächentemperatur der Asphalt das erste und das letzte Mal dynamisch verdichtet wurde und liefert demjenigen, der verdichtet einen, mit zunehmenden Überrollungen stagnierenden, Verdichtungswert. Dieser Wert korreliert zwar nicht direkt mit der Dichte, gibt dem Fahrer aber einen Hinweis, wann diese nicht mehr zunimmt und eine weitere Überrollung eher zur Entmischung anstatt zu einem besseren Verdichtungswert führt.

Als Medium für die Kommunikation wurde bewusst auf den Mobilfunk gesetzt, weil lokale Funkstrecken aufgrund der Reichweite für die Dimensionen einer Baustelle nicht geeignet sind. Um auch für Regionen mit schwachem Netz gerüstet zu sein, setzt der Völkel-Navigator auf drei Strategien:

1. Im Vergleich zu Consumer-Produkten verfügen professionelle Mobilfunkmodems und Antennen über hervorragende Sende- und Empfangseigenschaften. Die Modems des Navigators haben in Regionen Empfang, wo das normale Smartphone längst versagt.
2. Die Netzabdeckung keines Anbieters ist perfekt. Daher setzt der Navigator auf permanentes National- und International-Roaming. Egal, welches nationale oder ausländische Netz zur Verfügung steht, der Navigator nutzt es.
3. Der Navigator unterstützt moderne Mobilfunktechnologien, benötigt aber keine große Bandbreite. Selbst ein 2G Netz reicht zur Übermittlung der Daten bei Großbaustellen aus.

Der vernetzte Völkel-Navigator ist daher beim Bau einer Kreisstraße im abgelegenen Seitental des bayrischen Waldes ebenso erfolgreich im Einsatz wie auf der Flughafen-Großbaustelle, bei dem mehrere Kolonnen miteinander vernetzt werden und sämtliche Prozessdaten austauschen. Die Messdaten aller am Einbauprozess beteiligten Teilnehmer werden projektbezogen zentral in der Völkel-Cloud gespeichert. Das PC-Tool CompactDoc ermöglicht mit wenigen Handgriffen das Erstellen von Standardberichten zu jedem einzelnen Prozessschritt für den Auftraggeber.

Weil der CompactDoc und die browserbasierte Völkel-Web-App den vollständigen Zugriff auf alle Prozessdaten haben, wird mit dem Völkel-Navigator die geschlossene Bewertung und Analyse des gesamten Asphalteinbaus möglich. Von der Logistik über den Fertiger bis zur letzten Walze stehen sämtliche Messdaten in übersichtlichen Tabellen, Diagrammen und Kartendarstellungen zur Verfügung. So können Schlüsse für zukünftige Bauprojekte gezogen werden. Exportformate ermöglichen den Austausch mit Drittprogrammen zu Dokumentations- und Schulungszwecken (z.B. Zeitraffervideo Walzschema).

Dipl.-Ing. (FH) Michael Diekmann, Produktmanager Digitaler Straßenbau, Völkel Mikroelektronik GmbH

Info: www.voelkel.de ■

Extrem kurze Projektdauer

Nachhaltige Sanierung und Verbreiterung in einem Arbeitsgang

Für die Kaltrecycling-Experten des ausführenden Bauunternehmens Arkil A/S ist es Alltag, Anwohner, Behörden und Bauingenieure jedoch zeigten sich von der schnellen, wirtschaftlichen und nachhaltigen Lösung überrascht. Der 3 km lange Sinding Hedevej in der Nähe von Silkeborg in Dänemark wurde in nur einem Übergang verbreitert.

Im Schnelldurchgang: *Der Kaltrecyclingzug sanierte als Wirtgen Group Production System den Sinding Hedevej in der Nähe von Silkeborg in nur einem Übergang. (Foto: Wirtgen)*

Dass die neue und befahrbare Tragschicht bereits nach vier Tagen fertiggestellt war, ist dem Kaltrecyclingzug zu verdanken, der als Wirtgen Group Production System - angeführt vom Recycler und Bodenstabilisierer W 380 Cri - eingesetzt wurde. Mit dem herkömmlichen Asphaltbau-Verfahren hätte die Fahrbahn in mehreren Bauabschnitten komplett abgetragen und dann von Grund auf neu und breiter aufgebaut werden müssen. Mit dem Verfahren Kaltrecycling in-place (= an Ort und Stelle) wurde dagegen das vorhandene Asphaltmaterial zu einer neuwertigen BSM-Tragschicht aufbereitet. 15 cm tief fräste der W 380 CRi zunächst das alte Straßenmaterial, um es direkt in seinem Fräs- und Mischraum unter Zugabe von Schaumbitumen und Zement aufzubereiten. Rund 300 t BSM (Bituminös Stabilisiertes Material) wurden dann pro Stunde an den nachfolgenden Straßenfertiger Super 2100-3i von Vögele übergeben, der das neue Fahrbahnprofil in einem Übergang 5,5 m breit und 12 cm hoch einbaute. Mit 4 m/min arbeitete sich der Kaltrecyclingzug den Sinding Hedevej entlang. Hinter den Hamm-Walzen, die die finale Verdichtung vornahmen, konnte der Verkehr für die Anwohner sogar schon temporär wieder freigegeben werden.

Kosten deutlich reduziert

30 % der Kosten einer herkömmlichen Sanierung wurden laut des ausführenden Unternehmens Arkil A/S eingespart. Die Gemeinde Silkeborg plant daher bereits die nächste Baustelle im Kaltrecyclingverfahren.

Perfektes Zusammenspiel: *Vorgefräst und vorbereitet, arbeitet der Wirtgen W 380 CRi das Material auf und übergibt das homogene BSM-Mischgut direkt in den Bunker des Vögele-Fertigers.*

Die meisten Kosten wurden bei den Materialien eingespart. Mithilfe der Schaumbitumen-Technologie von Wirtgen musste deutlich weniger Bitumen als Bindemittel hinzugefügt werden, als bei einer Neuproduktion notwendig wäre. Das Bitumen wurde heiß angeliefert und in-place, also direkt während des Fräs- und Mischprozesses über die Vario-Einsprühleiste automatisch eingesprüht. Dank der prozessabhängigen Maschinensteuerung passte sich die Zugabemenge direkt an die Fahrgeschwindigkeit an und sorgte für ein homogenes Mischgut, das direkt an den Super 2100-3i übergeben wurde. Ein weiterer Vorteil: Die finale Deckschicht kann dünner als herkömmlich eingebaut werden. In diesem Fall wurden 3 cm statt, wie herkömmlich 4 bis 5 cm des hochwertigen Deckschichtmaterials verwendet. Auch dies reduzierte die Baukosten.

Weitere Kosten ließen durch die verringerten Transportkosten einsparen. Bei einer Recyclingfläche von über 12.000 m² fielen knapp 4.000 t Material an, die nicht bewegt werden mussten. Durch den Wegfall von rechnerischen 400 Lkw-Fahrten für den gesamten Hin- und Rücktransport der Materialien sowie durch die deutliche Reduzierung von 3.800 t neuem Heißasphalt, der beim konventionellen Asphaltbau-Verfahren für die Tragschicht hätte hergestellt werden müssen, wurden nach Angaben von Arkil bis zu 70 % CO_2-Emissionen gespart. „Grundsätzlich eignen sich alle Straßen für Sanierungsmaßnahmen mit Kaltrecycling. Hier ist es besonders gut, weil kein Material transportiert werden muss, und wir die Straße direkt in einem Übergang verbreitern konnten. Das spart eine Menge CO_2-Emission, betont Mikkel Caprani, Baustellenleiter von Arkil A/S."

Aufgrund seiner Vorteile zählt das Kaltrecycling mit Schaumbitumen in vielen Teilen der Welt zu den Standardverfahren im Straßenbau. Ob bei der in-place Sanierung wie in Silkeborg mit einem Kaltrecycler der CR-Baureihe, beim FDR-Recycling bis unter die Tragschicht mit einem Radrecycler der WR-Baureihe oder beim Mischverfahren in-plant (= in der Anlage) in einer Kaltrecycling-Mischanlage wie der KMA 240(i), die Schaumbitumentechnologie liefert ein langlebiges BSM für einen nachhaltigeren Straßenbau.

Info: www.wirtgen-group.com ■

Schwerpunktthema: Brückenbau

Der Brückenbau steht im Fokus von Politik und Wirtschaft, gilt es doch, tausende marode Brücken instand zu setzen oder zu erneuern. Die Ziele der Bundesregierung sind sehr hoch gesteckt, die Bauwirtschaft entwickelt neue Verfahren, um diese Vorhaben in die Tat umzusetzen. Die ersten Großbrücken auf der Sauerlandlinie wurden gesprengt, andere Projekt bereits dem Straßenverkehr übergeben. Die notwendige Maschinentechnik wird dabei ebenso verfeinert, wie die Ausführung von Brücken bestehend aus Fertigelementen.

Einige Projekte stellen wir Ihnen nachfolgend vor.

Herausforderndes Bauwerk

Im Westen von Backnang entsteht ein zweites Murrtalviadukt für die B14

Wolff & Müller ist mit dem Bau des zweiten Murrtalviadukts beauftragt: Das Bauunternehmen errichtet parallel zum vorhandenen Brückenbauwerk eine weitere zweispurige Bogenbrücke als Teil des vierspurigen Ausbaus der B14. Vorbereitende Arbeiten für das Projekt haben bereits begonnen.

Zweites Murrtalviadukt: *Als Teil des vierspurigen Ausbaus der B14 errichtet Wolff & Müller eine zusätzliche zweispurige Bogenbrücke bei Backnang. (Foto: Wolff & Müller)*

„Damit ist der erste Schritt für eine tatsächliche Entlastung der Menschen in der Region sowie für die zahlreichen Pendler erfolgt", so Regierungspräsidentin Susanne Bay zur Notwendigkeit des Projekts. Das Regierungspräsidium Stuttgart vertritt den Bund als Bauherren, der für das neue Murrtalviadukt rund 20 Mio. Euro netto investiert. Als Bietergemeinschaft haben die Wolff & Müller Ingenieurbau GmbH und die Wolff & Müller Tief- und Straßenbau GmbH & Co. KG den Zuschlag für das Projekt erhalten. Die Bauarbeiten am neuen Viadukt selbst haben gerade begonnen und sollen Ende Februar 2025 beendet sein. Der Verkehr auf dem ersten Viadukt wird während der Bauzeit aufrechterhalten.

Die Tief-, Straßen- und Ingenieurbau-Spezialisten von Wolff & Müller arbeiten Hand in Hand und erbringen gemeinsam zahlreiche Bauleistungen. Zunächst wird ein Regenklärbecken errichtet, das für die Entwässerung des Streckenabschnitts der B14 notwendig ist. Dafür und für das gesamte Projekt erfolgen Erd- und Kanalarbeiten sowie der Straßenbau. Zudem wird das Gelände sorgsam auf Kampfmittel untersucht. Um Baumaterial und -gerät zu transportieren, errichten die Bauspezialisten eine Hilfsbrücke über die Murr. Mit Verbauarbeiten sichern sie die Baugrube und führen Gründungsarbeiten aus, um das Gewicht des neuen Viadukts in den Untergrund abzuleiten. Beim Bau der eigentlichen Brücke erbringt Wolff & Müller sämtliche Stahlbeton- und Traggerüstarbeiten sowie Spannstahlarbeiten, Abdichtung und Brückenlager. Ebenfalls sind die Fahrbahnübergänge, die Brückenentwässerung und die Geländer Teil des Auftrags.

Beim Murrtalviadukt handelt es sich um eine Bogenbrücke mit zwei parabolischen Bogen, deren Öffnungen jeweils einen Durchmesser von 102 m haben. Die Fahrbahn ist aufgeständert, liegt also auf Pfeilern, die teilweise auf den Stahlbetonbögen stehen, auf. „Wegen ihrer Geometrie gelten Bogenbrücken aus Stahlbeton mit besonders großen Bogenöffnungen als fachliche Herausforderung", betont Stephan Schröther, Geschäftsführer des Ingenieurbaus bei Wolff & Müller. „Dadurch sind auch die notwendigen Traggerüste sehr anspruchsvoll – speziell bei einer Brückenhöhe von fast 30 m." Wolff & Müller war bereits 2018 am vierspurigen Ausbau der B14 beteiligt und hat damals den Abschnitt zwischen Waldrems und der Anschlussstelle Nellmersbach gebaut. Auch im Brückenbau hat die Unternehmensgruppe zahlreiche Referenzen vorzuweisen, so zum Beispiel die Neckarbrücke Benningen, die Gumpenbachbrücke in Kornwestheim oder aktuell die Hans-Martin-Schleyer-Brücke in Esslingen.

Info: www.wolff-mueller.de ■

Tunnelsanierung unter rollendem Rad

Frischekur für zwei Tunnel aus vorkaiserlichen Zeiten

In den kommenden Jahren erneuert die Deutsche Bahn sechs Tunnel an der Lahntalbahn zwischen Wetzlar und Koblenz. Die Porr erhielt als ARGE-Partner den Auftrag für die ersten beiden Lose Fachinger Tunnel und Cramberger Tunnel.

Zwischen Diez und Nassau windet sich die Lahn in engen Schleifen durch die Landschaft. Zum größten Teil folgt die zweigleisig ausgebaute Lahntalbahn dem Flussverlauf, nur an manchen Stellen zweigt die Strecke durch Tunnel ab, die größtenteils im 19. Jahrhundert in die Felsen des Rheinischen Schiefergebirges geschlagen wurden. Sowohl der 426 m lange Fachinger Tunnel zwischen Diez und Fachingen als auch der 732 m lange Cramberger Tunnel zwischen Balduinstein und Laurenburg waren 1862 in Betrieb genommen worden.

Sehenswert: *Das Portal Ost des Cramberger Tunnels, der 1862 in Betrieb genommen wurde. (Foto: Porr)*

Da sie erhebliche Schadensbilder aufweisen, müssen sie nach 160 Jahren Betriebszeit bautechnisch erneuert werden. Die Düsseldorfer Tunnelbauspezialisten der Porr sind im Rahmen der ARGE mit der Feldhaus Bergbau GmbH & Co. KG und der Heinz Schnorpfeil Bau GmbH für die Tunnelerneuerung beauftragt. ▶

DAS KÖNNEN NUR LINDNER KUNDEN SAGEN:

VOM ZERKLEINERN ZUM VERGRÖSSERN DEINER MÖGLICHKEITEN

MIT DER VOLLEN POWER DER LINDNER **MOBIL-LÖSUNGEN.**

LINDNER

Der vorhandene Tunnelquerschnitt muss aufgeweitet werden, um das vorgeschriebene Lichtraumprofil zu gewährleisten. Zusätzlich muss im Cramberger Tunnel Platz für seitliche Fluchtwege geschaffen werden. Darüber hinaus muss der Gleisabstand auf 4 m vergrößert werden. Die denkmalgeschützten Portalbauwerke des Cramberger Tunnels werden abgebrochen und durch Portalbauwerke ersetzt, die in ihrer Anmutung so weit wie möglich den historischen Vorbildern folgen sollen. Teile des sehenswerten, alten Tunnelportals sollen gesichert und gegebenenfalls bei den umliegenden Gemeinden aufgestellt werden. Da eine jahrelange Stilllegung der für Bahnpendler und Touristen sehr bedeutsamen Bahnstrecke nicht in Frage kommt, werden die Arbeiten unter rollendem Rad, während der Bahnbetrieb auf ein Gleis eingeschränkt ist, ausgeführt. Hierfür werden die bestehenden Gleisanlagen abgebaut und ein neues Gleis in der Mitte des Tunnels errichtet.
Die Herstellung erfolgt mithilfe der „Tunnel-im-Tunnel-Methode“ (TiT-Methode). Dabei erfolgen die Arbeiten von einem Tunnelvortriebsportal, das in Tunnellängsrichtung vorgefahren wird. An den Portalen werden Einschnitte mit Bodenvernagelung und teilweiser Netzsicherung erstellt. Nach dem vollständigen Rückbau der gemauerten Bestandsgewölbe wird eine hufeisenförmige Innenschale aus wasserundurchlässigem Beton C35/45 mit hohem Sulfatwiderstand hergestellt. Sie besteht aus Fundamenten und aufsitzender Innenschale. Die Aufweitung erfolgt durch Meißeln und Sprengen des Gebirges. Als Sicherungsmittel kommen Anker sowie eine bewehrte Spritzbetonschale, ebenfalls mit Güteklasse C35/45, zum Einsatz.

Info: www.porr.de ■

Autobahnbrücke ohne Mittelpfeiler

Brückenbau führt zu nur zweitägiger Sperrung

Premiere auf der A1: Die Bauunternehmung Gebr. Echterhoff GmbH & Co. KG baut über der A1 bei Münster eine besondere Brücke. Sie kommt ohne Mittelpfeiler aus und ist innerhalb von nur drei Wochen fertiggestellt. Der Autobahn-Verkehr konnte Mitte März bereits nach zwei Tagen wieder anrollen.

Beschleunigtes Bauen: *Echterhoff baut über die A1 bei Münster eine modulare Brücke. Die Hauptarbeiten für das Bauwerk ohne Mittelpfeiler sind bereits nach zwei Tagen beendet, tagelange Staus bleiben aus. (Foto Echterhoff)*

In der Freitagnacht, vom 17. auf den 18. März 2023 wurden fünf jeweils 45 m lange und 109 t schwere Brückenträger zum Einsatzort transportiert. Die 4,5 Mio. teure Brücke über die A1 entsteht in modularer Bauweise. Das ist fast schon Routine für Echterhoff, denn das Unternehmen hat jüngst nicht weit entfernt in Georgsmarienhütte ein ähnliches Brückenprojekt umgesetzt. Beim aktuellen Projekt handelt es sich jedoch insofern um eine Premiere, als dass die Brücke über die sechsspurige Autobahn ohne Mittelpfeiler auskommt. Das gelingt, da eine leichtere Carbon-Konstruktion wichtige Stahlteile ersetzt, wodurch das Gewicht des Bauwerks deutlich geringer ausfällt. Die Brückenträger aus hochfestem vorgespanntem Beton wurden bei der Rekers Betonwerk GmbH & Co. KG in Spelle gefertigt. „Die eigens hierzu erforderliche Entwicklung fand durch die Autobahn GmbH in Zusammenarbeit mit der Ruhruniversität statt“, erklärt Theo Reddemann, Geschäftsführer und technischer Leiter Echterhoff-Bau-Gruppe, im Gespräch mit der Neuen Osnabrücker Zeitung (NOZ).
Spezialkrane setzten die Brückenträger am Samstag an ihre Position – nur vier Wochen, nachdem das Osnabrücker Bauunternehmen mit der Fertigteilmontage der ersten Brückenwiderlager begonnen hatte. Am Sonntag machte das Bauwerk auf den ersten Blick schon einen fertigen Eindruck und so konnte der Verkehr auf der A1 in der Nacht auf Montag sogar früher als geplant wieder freigegeben werden. Nun folgen rund drei Wochen lang weitere Arbeiten, die den Autobahnverkehr nicht behindern, etwa das Ausbetonieren der Innenfelder der Widerlager. Wenn das Projekt weiter planungsgemäß verläuft, ist die neue Brücke bereits Mitte April einsatzbereit. Im Gespräch mit der NOZ macht Reddemann sich dafür stark, dass Faktoren wie Bauzeit, CO_2-Belastungung der volkswirtschaftliche Schaden durch den Infrastrukturbau künftig eine Rolle bei der Vergabe von Aufträgen spielen. Im konkreten Fall kam es aufgrund der schnellen Projektzeit nicht zu tage- bzw. wochenlangen Staus. Hier ließe sich leicht gegensteuern: „Verkürzen sich die Bauzeiten, wäre das ein großer Fortschritt in Sachen CO_2.“
Info: www.echterhoff.de ■

Kompakte Trockenleger

Trockenlaufsicher und langlebig auch in Sand- und Schlammwasser

Die Messe Tausendwasser in Berlin widmet sich den Themen Wasser & Abwasser, Analytik & Hygiene, Wasseraufbereitung, Wassergewinnung, Nachhaltigkeit und Umweltschutz. Im März 2023 wurde sie zum dritten Mal veranstaltet. 270 Aussteller und fast 4.000 Besucher nahmen daran teil.

Zum zweiten Mal dabei war Tsurumi. Der Pumpenhersteller zeigte kompaktes 230 V-Gerät für Abwasser und zur Entwässerung. Die Überschwemmungen im Ahrtal und anderswo waren bei Messebesuchern noch recht präsent. Passend zum Beseitigen von Schmutzwasser aus vollgelaufenen Kellern zeigten die Düsseldorfer ihre Poma-Baureihe. Das sind leichte, aber robuste Tauschmotorpumpen, die sich vielerorts schnell einsetzen lassen. Durch Gehäuse und Deckel aus GFK sind sie gut vor Abrieb und Korrosion geschützt.

Am Stand zu sehen war sogar ein sauber aufgeschnittenes Exemplar. So konnten technisch Interessierte nachvollziehen, was den Hersteller auszeichnet: Bauteile aus ultraharten Materialien wie Siliziumkarbid. Zum Staunen waren auch die doppelt innen liegende Gleitringdichtung im Ölbad und einzeln vergossenen elektrischen Leiter, die Kriechwasserschäden praktisch ausschließen. Die Poma schafft 190 l/min bei nur 150 W Motorleistung. Dank der genannten Bauteile sei ein unbeaufsichtigter Betrieb möglich, hieß es. Ein Niveauschalter steuert den Betrieb ressourcenschonend.

Ein weiteres Highlight waren die Pumpen der Baureihe HS. Diese leisten mehr, sind noch robuster – dafür aber schwerer - und werden von Tsurumi in mehreren Versionen angeboten. Sie zählen zu den Bestsellern im Angebot des Herstellers, der als globaler Marktführer im Baugewerbe gilt. HS-Pumpen sind trockenlaufsicher und sollen langlebig selbst in Sand- und Schlammwasser sein – unter anderem, weil sie ohne Schleißplatte auskommen.

Pumpen ohne Aufsicht: *Die Entwässerungspumpe des Typs Poma ist ein Leichtgewicht mit Niveauschalter für schnelle Einsätze im Schmutzwasser. (Foto: Tsurumi)*

Info: www.tsurumi.eu ■

Kippsattel einfach mieten

MEILLER KIPPER

meiller-rent.com

- Auf Auftragsspitzen reagieren
- Lieferzeiten überbrücken
- Ausfälle vermeiden

Vielseitigkeit als Erfolgsrezept

Nachhaltig-innovative Baumaschinen für den täglichen Einsatz

Die Hesselink GmbH wurde 1997 durch Gerhard Hesselink gegründet und wird heute durch die Geschäftsführer Jörn Hesselink und Manfred Meyer geführt wird. Die Haupteinsatzbereiche liegen im Rohr-, Kabel – und Tiefbau und finden in einem Umkreis von rund. 100 km rund um Nordhorn statt.

Im Laufe von mehr als 25 Jahren hat sich das Rohr- und Kabeltiefbauunternehmen kontinuierlich weiterentwickelt. Die Hermann Paus Maschinenfabrik GmbH unterstützt das Unternehmen seit Jahren in Sachen Maschinentechnik. Hesselink mit seinen aktuell über 100 Mitarbeitern hat sich insbesondere durch die Vielseitigkeit und die selbst auferlegten Standards hinsichtlich der Arbeitsqualität einen weithin bekannten Namen gemacht. Nach wie vor herrscht ein sehr großer Bedarf insbesondere im Glasfaser-Ausbau. Außerdem führt Hesselink in der Region den Stromausbau und den Notdienst der deutschen Telekom durch. Angeboten werden zudem Komplettausbau-Lösungen von Tief- und Rohrleitungsbau, Kabelbau bis hin zu Inhaus-Lösungen.

Seit jeher gehören die Schwenklader von Paus zum festen Bestandteil des großen Maschinenparks. Derzeit befinden sich zehn Geräte im Maschinenpark. „Wir sind über Jahre begeistert von den Paus-Ladern, deren Qualität und dem gebotenen Service“, sagt Geschäftsführer Jörn Hesselink. „Gerade das Prinzip Schwenklader hat uns Aufgrund der optimalen Einsetzbarkeit insbesondere in engen Baustellen und als vollwertiges Gerät im Standard-Einsatz überzeugt.“

Jedes Gerät wird bei der Firma Hesselink unter anderem als Kostenstelle auch nach anfallenden Betriebskosten betrachtet, um die Nachhaltigkeit zu sichern. Das bedeutet, dass die Geräte beispielsweise in Abhängigkeit von der Reparatur-Häufigkeit und der Kosten bewertet werden. „Deshalb haben wir uns für die Firma Paus als Hauslieferant entschieden“, so Jörn Hesselink. Nicht umsonst gewinnen die

Blaue Flotte: *Die zehn Schwenklader von Paus sind in der Hausfarbe der Firma Hesselink lackiert. (Foto: Paus)*

Baumaschinen des Herstellers bei vielen Straßen-, Leitungs-, Kabel- und Gleisbauunternehmen sowie in Kommunen, der Landwirtschaft und im GaLaBau immer mehr an Beliebtheit. Wenig Kunststoff und viele ressourcenschonende Materialen sind entscheidend.

Feinfühlig, kraftvoll, umweltschonend

Zu den Ausstattungsmerkmalen der Multifunktionslader gehören der feinfühlige, kraftvolle hydrostatische Fahrantrieb und der umweltschonende, leistungsstarke Deutz-Dieselmotor. Alle Maschinen verfügen im Standard über eine stufenlos regelbare Kriechgangfunktion des hydraulischen Fahrantriebs und eine justierbare Ölmengenregelung für den serienmäßigen, freien Zusatzhydraulikkreis.

Gute Übersicht, einfache sowie logisch nachvollziehbare Bedienung und ein ergonomischer Arbeitsplatz sind die Konstruktions-Zielvorgaben. Die Steuerungselemente sind praxisgerecht angeordnet. Schnell ist man mit der Bedienung vertraut und die Einarbeitungszeit reduziert sich auf ein Minimum. Der Fahrer erfährt in allen Fahrzeugen eine hervorragende Rundumsicht über den Einsatzbereich seiner Maschine und hat durch den Multifunktions-Joystick die auszuführende Arbeit immer im Griff!

Zahlreiche werksseitig erhältliche und zertifizierte Anbaugeräte machen die Paus-Lader zu echten Multitalenten. Großen Wert legen die Emsländer dabei auf Flexibilität: So sind neben dem originären Paus-4-Punkt-Schnellwechsler, optional auch andere, auf dem Markt etablierte Schnellwechselsysteme erhältlich, was das Nutzen kundenseitig vorhandener Werkzeuge anderer Systeme ermöglicht. Kundenbedürfnisse stehen bei der Konstruktion der Fahrzeuge klar im Vordergrund. Dieses unterstreicht auch das serienmäßige Bedienelement zur Druckentlastung der Zusatzsektion für den Betrieb von hydraulisch betriebenen Anbaugeräten.

Mit quer eingebautem Motor und sehr weit zu öffnender Haube, verfolgt Paus eine besondere Servicefreundlichkeit. Wartungspunkte, Prüfanschlüsse und Filter sind problemlos und einfach zu erreichen. Sicherungen und Relais sind vom Standniveau der Maschine mühelos zugänglich. Bolzen und Buchsen sind überwiegend durch Dichtringe gekapselt, um den Schmierstoff in der Lagerstelle zu halten und damit die Lebensdauer der Bauteile zu erhöhen. Zahlreiche Lagerstellen der Maschinen lassen sich bequem über eine Schmierleiste im Einstieg zentral zusammengefasst mit Fett versorgen.

Info: www.paus.de ■

Schwerpunktthema: Anbaugeräte

Egal ob Bagger, Radlader oder auch Multifunktionslader, in allen Sparten wird eine Vielzahl von Anbaugeräten angeboten, die die gestellten Aufgaben erst wirkungsvoll ermöglichen. Dabei bieten Schnellwechslersysteme eine große Rolle, da sie einen immensen zeitlichen Vorteil bei den verschiedensten Arbeiten ermöglichen. Im GaLaBau können z.B. Grab-, Hebe- bis hin zu Bohr- oder Mähein-richtungen montiert werden. Die digitale Welt ist ebenso vertreten, Anbaugeräte speichern Arbeitsfortschritte und geben diese Daten über feste Schnittstellen an das Trägergerät weiter, helfen damit, geforderte Qualitätsziele zu dokumentieren.
Eine Vielzahl von Möglichkeiten zeigen wir Ihnen in den nachfolgenden Berichten.

Praktische Symmetrie

Baggerflotte mit vollhydraulischen Schnellwechslern ausgerüstet

Das belgische Bauunternehmen Van Loo Projects benötigt bei seinen Projekten Flexibilität und Leistungsstärke. Die Abbruchprofis haben sich für vollhydraulische SQ-Schnellwechsler von Lehnhoff entschieden.

Volle Leistung: *Im Abbruch zeigt der Lehnhoff SQ80 seine Stärken. (Foto: Lehnhoff)*

Van Loo Projects aus Westmeerbeek, das im Erd- und Straßenbau sowie vor allem im Abbruch tätig ist, setzt bei seiner Arbeit vor allem auf Qualität und Effizienz. Für seine Baggerflotte investierte das Unternehmen beim belgischen Lehnhoff Vertragshändler Steven Van Roy Bv in SQ80 Schnellwechsler. Van Loo ließ seine Bagger einheitlich auf die Größe SQ80 ausrüsten. Sowohl beim CAT335 mit kurzem Arm als auch am High-Reach-Bagger CAT395. So können alle Anbaugeräte untereinander verwendet werden.
Mit dem SQ System wechseln die Abbruchspezialisten von Van Loo Projects bei Ihren Abbruchprojekten, ohne die Kabine zu verlassen, schnell zwischen Betonschere und Sortiergreifer, sowie allen hydraulischen Anbaugeräten und Löffeln. Ohne lange Unterbrechung schreitet so der Abriss der Altbauten voran, egal welches Werkzeug gerade benötigt wird.
Basierend auf dem offenen S-Industriestandard sind die Lehnhoff SQ-Schnellwechsler vollständig symmetrisch aufgebaut. Die Aufnahmewellen können samt Ventilblock können um 180° gedreht angesetzt werden. So lassen sich selbst Schwenk- und Brecherlöffel im Hochlöffelmodus aufnehmen und hydraulisch betreiben. Diese Flexibilität geht keineswegs auf Kosten der Leistung. Mit bis zu 550 l/min bieten die SQ-Schnellwechsler den laut Herstellerangaben größten Öldurchfluss aller erhältlichen symmetrischen Wechsler. So können die Abbruchspezialisten von Van Loo Projects selbst ihren Hydraulikhammer mit geringstem Druckverlust betreiben.
Besonders schätzen Kunden, die sich für Lehnhoff SQ-Schnellwechsler entschieden haben, die Wartungsfreundlichkeit. „Allein die im Ventilblock verbaute Druckloseinheit verringert den Installationsaufwand enorm", erklärt David Bodvin, Verkaufsleiter bei Steven Van Roy. Falls nötig lassen sich entweder die O-Ringe oder gleich die gesamten im Ventilblock verbauten Kurzhubventile in wenigen Minuten selbst austauschen. Mit dem Spezialwerkzeug geht das direkt auf der Baustelle. „Das ist wirklich praktisch und verhindert, dass der Bagger schlimmstenfalls an diesem Tag ganz ausfällt", bestätigt David Bodvin.

Info: www.lehnhoff.de ■

Schnell beim Umschlag

Der Entsorger Cederbaum findet im Coreum die optimale Lösung

Abfälle sind wertvolle Rohstoffe und Ressourcen. Darum wird das Recyclinggut beim Entsorger und Rohstoffhändler Cederbaum Container GmbH ökologisch und ökonomisch verarbeitet und verwertet.

Das Braunschweiger Unternehmen setzt seit Jahren hauptsächlich auf Fuchs Umschlagmaschinen. Zuletzt stand eine Erweiterung des Maschinenparks an. Dabei sollte durch eine Optimierung der Arbeitsschritte die Effizienz gesteigert werden. Bevor er die Kaufentscheidung fällte, ließ Geschäftsführer Martin Wagner seine Maschinisten mehrere 25 t-Umschlagmaschinen verschiedener Hersteller testen. „Ich habe gelernt: Man kann eine Lademaschine niemals gegen den Willen des Maschinisten kaufen", weiß der Geschäftsführer. Zudem spielen für ihn die gestiegenen Anforderungen im Recycling eine Rolle bei der Entscheidung. „Früher haben wir Altholz umgeschlagen und nicht groß bearbeitet. Heute kommen für uns zusätzliche Verarbeitungsschritte dazu. Wir verwerten weiter und setzen dafür insgesamt zwei Schredder ein", erklärt er beispielhaft am Holzrecycling.

Andreas Hochmuth, Gebietsverkaufsleiter Umschlagmaschinen bei Kiesel Nord, berät die Firma seit 2005. Er kennt das Geschäftsfeld und die Anforderungen. Damit sie sich ein Bild aktueller Technik machen konnten, lud der Kiesel-Experte Martin Wagner und seinen Maschinisten Janusz Wiech ins Coreum in Stockstadt ein. Wiech setzte sich auf einen Fuchs MHL335F und war begeistert. „Wir haben im Coreum nicht nur mit einem Greifer, sondern auch mit dem Schnell-Wechselsystem TQC sowie dem Zweischalen-Holzverladegreifer gearbeitet, erzählt Wagner.

Überzeugender Test

Das Kiesel-TQC überzeugte sowohl den Geschäftsführer als auch den Maschinisten. Die von Kiesel entwickelte TQC-Einheit besteht aus einem 360°-Endlos-Kompaktdrehmotor und einem OilQuick-Schnellwechsler und ist am Baggerstiel pendelnd befestigt. Damit lässt sich die Maschine äußerst flexibel einsetzen und der Maschinist erreicht leicht auch schwierig zugängliche Ecken im Container oder auf der Laderampe. „Das System macht uns beim Umschlag schneller. Der Zweischalen-Hackschnitzelverladegreifer erhöht enorm unsere Arbeitseffizienz", sagt Wagner. Mit einem Polypengreifer wird das Holz sortiert und bereits vorgebrochen. Dies kommt der Wirtschaftlichkeit am Schredder zugute, der mit Diesel betrieben wird. Die zerkleinerten Holzteile verringern den Energie- und Zeitaufwand bei diesem Arbeitsschritt. Mit dem TQC ist das Anbaugerät in weniger als einer Minute gewechselt und der Zweischalen-Hackschnitzelverladegreifer, der nun das Anbaugeräte-Portfolio bei Cederbaum erweitert, übernimmt. „Um eine 90 Kubik-Aufliegermulde zu füllen, brauchten wir vorher etwa 150 Ladespiele", so Wagner. „Mit dem neuen Zweischalengreifer erledigen wir diesen Arbeitsgang mit einem Drittel des Aufwands. Mit ca. 55 Ladespielen ist alles erledigt", weiß der Geschäftsführer.

„Mit dem aufwändigen Anbaugerätewechsel ist jetzt Schluss. Mit TQC schaffe ich einen Werkzeugwechsel unter einer Minute und ohne meine Kabine zu verlassen", freut sich Maschinist Janusz Wiech. Ein sehr großer Vorteil für ihn ist auch die viel größere Arbeitssicherheit, die dies mit sich bringt. Das Wechseln von Schläuchen in 2,5 m Höhe gehört damit nämlich der Vergangenheit an.

„Durch die Flexibilität und Effizienz, die das TQC-System zusammen mit den verschiedenen Anbaugeräten aus einer Lademaschine holt, können wir mit nur einer Maschine alle Arbeitsanfälle präziser und immer mit dem richtigen Werkzeug beschicken", fasst Martin Wagner zusammen und ergänzt: „Mit dem TQC kann die Recycling-Firma jetzt hydraulische Anbaugeräte blitzschnell wechseln und die Einsätze des neuen Fuchs MHL335F über alle Materialien hinweg flexibel organisieren."

Info: www.kiesel.net ■

Perfekte Kombination: *Der neue Fuchs MHL335F der Cederbaum Container GmbH ist ausgestattet mit Tool-Quick-Connect von Kiesel und dem Zweischalen-Holzverladegreifer der Hydraulikgreifer-Technologie GmbH. (Foto: wyynot, Dietmar Puttins)*

Von Kiesel entwickelt: *Drehmotor und OilQuick-Schnellwechsler bilden die TQC-Einheit. Pendelnde Anbaugeräte sind so endlos drehbar und können aus der Kabine heraus gewechselt werden. (Foto: wyynot, Dietmar Puttins)*

Über 200 Anbau-Varianten

Multifunktionslader ersetzt mehrere Arbeitsgeräte

Dynamik und Effizienz trifft bei Avant auf Individualität. Der finnische Familienbetrieb besteht seit über 30 Jahren in Deutschland und bietet mit der gleichnamigen Produktreihe Avant eine Generation an Multifunktionsladern, die durch eine Auswahl an über 200 Anbauteilen einen maßgeblichen Marktanteil in der Baubranche ausmachen.

Eierlegende Wollmilchsau: *Der Multifunktionslader Avant ist leicht zu transportieren und kann mit einer Vielzahl von Anbaugeräten ausgestattet werden. (Foto: Avant)*

Den Avant gibt es in sieben Größen und damit in 18 Modellen und 40 Varianten mit Verbrennungs- und mit E-Motor. Die Hubkraft beginnt bei 350 kg mit dem 200er-Modell und reicht bis zu sagenhaften 1,9 t beim 800er-Kraftpaket. „Unsere Kunden loben die Standfestigkeit des Geräts, die Schnellwechselsysteme für die Anbaugeräte und die Hydraulik. Ein großer Vorteil sind auch, je nach Arbeits- und Einsatzort, die Wendigkeit und das leichte Gewicht, sowie die Übersichtlichkeit und der Teleskoparm“, berichtet Geschäftsführer Jörg Majoli. Die Möglichkeiten sind schier unbegrenzt. Durch ihre kompakte Bauweise und das starre Knickgelenk sind die Multifunktionslader äußerst beweglich und durch den niederen Maschinenschwerpunkt plus Vierradantrieb stand- und antriebssicher. Ihre Geländegängigkeit macht die Multifunktionslader umso interessanter.

Zu den neusten Anbaugeräten zählen der hydraulische Seitenarm, der sich bis zu 1 m zur Seite ausfahren lässt und mit einem beweglichen Schwenkarm ausgestattet ist, der sich hydraulisch 45° nach unten und 90° nach oben drehen lässt, so dass Hindernisse kein Problem mehr darstellen. Außerdem ein Schlegelmulcher mit einer maximalen Arbeitsbreite von 1.200 mm und Schneidbalken mit einer maximalen Arbeitsbreite von 1.500 mm. Beides kombiniert mit dem neuen Auslegearm, der eine Rotation von 360° mitbringt, ermöglicht höchst effiziente Arbeitsabläufe. Denn mit dem Auslegearm inklusive 360° Rotation ist es möglich, das montierte Anbaugerät in beide Richtungen endlos zu drehen.

Dank der Auswahl an Anbaugeräten kann ein Avant die Arbeit gleich mehrerer unterschiedlicher Maschinen ersetzen. „Das heißt, Sie sparen jedwede Ressourcen, und modellieren Ihr Basisgerät einfach durch die Anbaugeräte, je nach aktuellem Anwendungszweck. Eine Win-Win-Situation, da Maschinenführende somit auch nicht in die Bedienung unterschiedliche Geräte eingewiesen werden müssen“, empfiehlt Jörg Majoli den Allrounder im wirtschaftlichen als auch betrieblichen Kontext. Pflügen und Räumen im Winter, Fegen, Waschen und Heckenschnitt im Frühjahr, Rasenpflege im Sommer und Laubsaugen im Herbst. Der Avant bietet somit ein effizientes und multifunktionales System für 365 Tage.

Info: www.avanttecno.de ■

Weichenstellung in Richtung Zukunft

Systemlösung revolutioniert 3D-Maschinensteuerungs-Technolgien

Die Systemlösung von MTS hat sich längst unter den digitalen Steuerungssystemen etabliert. Die jüngste Komplett-Lösung bringt das Niveau bisheriger Steuerungs-Technologien durch eine auf Standardisierung setzende Integration von Digitalisierungs- und Automatisierungsstrategien auf eine neue Stufe.

Komplett-Lösung: *Die neue ‚BaVo3.0 Pro' von MTS punktet mit Alleinstellung sowie dem klaren Bekenntnis zu Standardisierung und maximaler Praxistauglichkeit. (Foto: MTS)*

Das ‚BaVo3.0 Pro'-Update macht mittels einer einmaligen Vorrüstung aus jedem Bagger ein potenzielles zukunftsfähiges und BIM-taugliches ‚Schweizer Messer' für digitale Baustellen. „Wer seinen Bagger über unsere neue ‚BaVo3.0 Pro'-Komplett-Lösung einmalig vorrüsten lässt, hat damit alle Weichen in Richtung Zukunft gestellt", sagt Produkt-Manager Markus Bauder und ergänzt: „Angefangen beim Übergabepunkt im Schnellwechsler: Hier sorgt der einzigartige iCANect-Kombi-Stecker für eine störungsfreie und sichere Datenübertragung zwischen Bagger, Anbaugeräten und MTS-Navi. Dieser Baustein ist schon für sich genommen ein echtes Alleinstellungsmerkmal unserer Lösung."

Weiter geht es mit dem zur neuen „BaVo3.0 Pro" gehörendem CPX-Terminal, mittels dessen sich alle zugehörigen Software-Pakete optimal freischalten lassen. Apps für eine 2D-Steuerung, eine Ansteuerung des Tiltrotators (MTS Control sowie Fremdhersteller) und des MTS-Duo-Verdichters, eine passive Arbeitsraumbegrenzung (ARB), ein in Arbeit befindliches dynamisches Wiegesystem und eine Schnellwechsler-Ansteuerung (OilQuick). „‚On Top' lässt sich dann noch die eigentliche 3D-Baggersteuerung aufsetzen: unser MTS-Navi samt aller inkludierten Assistenz-Systeme (Baugrubenassistent, Schüttlagenassistent, Volumenassistent), von denen die meisten für sich genommen ebenfalls weltweite Alleinstellungsmerkmale sind", erklärt Bauder weiter. „Die durch den iCANnect-Stecker möglich gewordene CANbus-Kommunikation erlaubt – um den Kreis wieder zu schließen – die nahtlose Einbindung von MTS-Automatisierungstechnologien ins MTS-NAVI." So lässt sich beispielsweise die Bewegung vom MTS-Tiltrotator ohne jegliche Zusatz-Software, Gateways, etc. in Echtzeit auf dem NAVI-Display abbilden.

Öffnung Richtung BIM

Das letzte und wohl spannendste Alleinstellungsmerkmal der MTS-Komplett-Lösung wurde in diesem Kontext entwickelt und ist ein herausragendes Beispiel für die Öffnung von Automatisierungsstrategien in Richtung BIM-Kontext: „Denn das durch die CANbus-Kommunikation zwischen 3D-Maschinensteuerung und Anbaugerät möglich gewordene Zusammenspiel von MTS-NAVI und MTS-Anbauverdichter ermöglicht nun auch eine flächendeckende Verdichtungskontrolle via 3D-Verdichtungsprotokoll (M3/FDVK) und damit eine einzigartige Option, Verdichtungsergebnisse baubegleitend zu prüfen, zu dokumentieren. Abschließend kann das erzeugte Protokoll als Qualitätsnachweis verwendet werden.

„Mehr geht Stand heute nicht", resümiert Bauder. „Und trotzdem ist unser Entwickler-Team bereits mit den nächsten Revolutionen beschäftigt." Kein Wunder. Schließlich sieht sich MTS seit Unternehmensgründung nicht nur als Hersteller, sondern auch als Botschafter und Wegbereiter für zukunftsfähige Bauweisen. „Deshalb auch unsere stete Ausrichtung in Richtung Standardisierung, die uns von den proprietären Lösungen einiger Mitbewerber unterscheidet und unseren Kunden Herstellerunabhängigkeit, Zukunftsfähigkeit und Investitionssicherheit garantiert. Diese Ausrichtung in Sachen standardisierter Zukunft hat ihren Preis, schließlich engagieren wir uns dafür seit Jahren mit einem ungewöhnlichen personellen und finanziellen Aufwand im Bereich Forschung & Entwicklung, unter anderem im Bereich Bauen 4.0."

Was die MTS-Lösung ebenfalls auszeichnet und zurück zu den Wurzeln des Unternehmens führt, ist deren intuitive Bedienbarkeit und Praxistauglichkeit. „Denn die MTS-Geschichte nahm ihren Anfang mit einem Tief- und Straßenbau-Unternehmen, das mittlerweile die Aufgabe hat, unsere Entwicklung im täglichen Einsatz auf realen Baustellen im Einsatz zu testen und neue Inspirationen für unsere Entwicklung zu liefern. Sprich: Unsere Lösung wurde im Prinzip von Anwendern für Anwender entwickelt."

Info: www.MTS-online.de ■

Starke Anbaugeräte

Verschleißstreifen und Schutzschilde für längere Nutzungsdauer

„Alleine stark, gemeinsam unschlagbar“ – so lautet die Devise des Anbaugeräte-Experten HS-Schoch. Die Gruppe, bestehend aus den Firmen HS-Schoch GmbH & Co. KG, der ZFE GmbH und der bsg GmbH, pflegt schon seit vielen Jahren die intensive Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern.

Einer dieser Partner ist Esco. Seit mehr als 90 Jahren produziert das Unternehmen verschleißfeste Produkte wie Zahnsysteme, Schutzschilde und Verschleißplatten. Seit über 30 Jahren vertraut HS-Schoch auf die Qualität der Produkte. Für die Seitenschneiden von Radladerschaufeln bietet die HS-Schoch-Gruppe das Seitenschutzschild WP72S von Esco an. Gerade bei harten Arbeiten – in Sand, Granit oder Fels – verschleißen Anbaugeräte schnell. Dies führt entweder zu einer manchmal sehr aufwändigen Regeneration, einem Austausch der verschlissenen Teile oder im ungünstigsten Fall zum Neukauf. Das kostet Zeit und Geld. Eine effektive Methode zur Vorbeugung sind Verschleißstreifen und Schutzschilde.

Das Schutzschild WP72S wird ohne großen Aufwand an die Seitenschneide der Schaufel geschweißt und schützt die Seite so vor Verschleiß. Sind die Schutzschilde abgenutzt, können sie schnell und kostengünstig ersetzt werden und die Schaufel ist sofort wieder einsatzbereit. HS-Schoch hat die Seitenschutzschilde stets auf Lager, sie können kurzfristig geliefert werden. Letztlich ist dies also eine einfache Art, die Geräte effektiv vor Verschleiß zu schützen. Da mit dem richtigen Werkzeug vieles leichter und schneller von der Hand geht, entwickelt und produziert die HS-Schoch-Gruppe auch für den GaLaBau individuelle kundenspezifische Lösungen an. Speziell für Rodungsarbeiten hat der Anbaugerätespezialist und Verschleißexperte einen Wurzelhobel den „HS-WurzelKönig“ entwickelt. Damit lassen sich Baumstümpfe und Wurzelstöcke samt Seitenwurzeln schnell, effizient und kostengünstig ohne Einsatz von Fräsen und Spezialmaschinen komplett roden. Die Hobelfunktion schneidet die Wurzeln in brennholzartige Stücke, die nicht mehr geschreddert oder in der Deponie entsorgt werden müssen. Im Gegensatz zum Fräsen, bei dem Steine und Wurzelstücke aufgewirbelt werden und durch die Luft fliegen können, erlaubt der Wurzelhobel auch innerorts neben Gehwegen ein sicheres Arbeiten ohne Personengefährdung. Der Boden wird beim Abhobeln der Wurzelstöcke zudem so stark aufgelockert, dass nach dem Entfernen der Wurzelstöcke sofort mit der Neupflanzung begonnen werden kann. Dank seines geringen Eigengewichts ist der Wurzelhobel leicht zu handhaben und zu transportieren. Für den Anbau ist keine besondere Baggerhydraulik erforderlich. ▶

Effektive Lösung: *Eine Schaufel mit den Seitenschutzschilden WP72S von Esco nach dem Einsatz im Granit. (Fotos: HS-Schoch)*

Der Wurzelkönig ist kompatibel mit allen marktüblichen Baggergrößen und ihren Schnellwechselsystemen. Das gilt auch für den HS-Roderechen. Er wird für Waldrodungsarbeiten und das Auflockern von stark gebundenem Material eingesetzt oder wenn die Wurzeln komplett entfernt werden sollen. Je nach Einsatzgebiet können Stegabstand und die Anzahl der Zinken vom Kunden individuell bestimmt werden. Die HS-Anbaugeräte werden mit dem Esco-Ultralok-Zahnsystem ausgestattet und auf Wunsch komplett aus Hardox-Verschleißblech gefertigt.
Info: www.hs-schoch.de ■

Überzeugend beim Einsatz im Fels

Leicht zu bedienendes Schwergewicht für reibungslose Anwendungen

Die Straßen- und Tiefbau GmbH aus Kirchhundem war mit dem Felsabtrag für das Regenwasserrückhaltebecken an der A45 auf Höhe der neu entstehenden Autobahnauffahrt in Siegen beauftragt. Keine leichte Aufgabe, denn die Baubehörden hatten aufgrund der Hanglage die Sicherung durch eine Stützwand gefordert. Hohe Präzision und Fingerspitzengefühl waren gefragt, um beim Felsabtrag auf der Vorderseite die aus Betonbohrpfählen errichtete Wand nicht zu beschädigen.

Mit Fingerspitzengefühl: *Beim Felsabtrag an der neuen Autobahnauffahrt bei Siegen galt es, die Stützwand nicht zu beschädigen. (Fotos: Epiroc)*

Kurzer Prozess: *Mit den intelligenten Sicherungsringen können die HexPicks-Meißel in Sekundenschnelle gewechselt werden.*

Zudem war eine Anbaufräse gefragt, die der Härte des Gesteins gewachsen war und in dem engen Zwischenraum zuverlässiges Arbeiten ermöglichte. Die neue VC 2000 von Epiroc wurde dafür an verschiedenen 20 bis 40 t-Baggern, hautsächlich jedoch an einem 30 t -Kettenbagger von Volvo, erprobt und erfüllte die vielschichtigen Anforderungen perfekt: Die Fräse vom Epiroc Vertragshändler maschinen + technik Sauerland sorgte dafür, dass der Abtrag flink und mühelos vonstattenging und die Baumaßnahme im Zeitraum von ca. zwei Wochen erfolgreich abgeschlossen werden konnte.
Über den effektiven und vor allem effizienten Baufortschritt freute sich die Straßen- und Tiefbau GmbH und zeigte sich von der Leistung der vibrations- und wartungsarmen Fräse beeindruckt. Beim Einsatz nahe Siegen wurden außerdem Natur und Umwelt geschont, denn die moderne Fräse wurde mit dem vollkompatiblen Bio-Hydrauliköl „Panolin" umgeölt, das biologisch abbaubar ist und im Schadensfall weder Erde noch Gestein verschmutzt.

Durchdachte Konstruktion

Ihr besonderes Kennzeichen, die auf den ersten Blick erkennbare V-Form der VC 2000, hat es in sich: Sie vereint Einfachheit mit außergewöhnlicher Hebelwirkung und herausragenden Leistungen. Der Einsatz der neuen Anbaufräse spart Zeit und laut Herstellerangaben bis zu 40 % Energie, denn aufgrund ihrer besonderen Formgebung erlaubt sie das Fräsen von ebenen Grundflächen, ohne dass wie üblich Material zwischen den Trommeln stehen bleibt. Auch im Mittelbereich der Fräse wird das Material dank der schrägstehenden Schneidköpfe vollständig abgetragen, ohne dass Schwenken nötig ist. Diese Technik ist zum Patent angemeldet. Für die Anwender bedeutet das, dass der bisherige Zickzack-Kurs ausgedient hat und Gräben sich schneller und deutlich genauer ausheben lassen als bisher. Die VC 2000 lässt sich dabei schlicht geradeaus wie eine Schaufel oder ein Grablöffel bewegen, sodass sie effizienter und einfacher von A nach B kommt. Beim flächigen Materialabtrag kann die Fräse trotzdem nach wie vor schwenkend wie eine alltägliche Querschneidkopffräse eingesetzt werden.
Zusammen mit der VC 2000 ist die stabile Pro Bracket-Konsole auf den Markt gekommen, die besonders im Grabenbau und mit vollhydraulischen Wechslern von Vorteil ist. Denn die Hydraulikschläuche wurden an der Rückseite im Zentrum des Verlängerungsarms der Fräse so in die Adapterplatte verlegt, dass sie wirkungsvoll gegen Eindringen von Material und Staub geschützt sind und dort einer geringeren mechanischen Belastung unterliegen. Als Zugabe zur Einführung des zum Patent angemeldeten V Cutters, bietet Epiroc nun auch die HexPicks, eine neue Reihe von Meißeln mit Sechskantkörpern für alle Arten von hydraulischen Anbaufräsen. Die sechseckige Form mag zunächst wie eine unspektakuläre Modifikation klingen, der Hersteller aber spricht von einer genialen

Branchenneuheit, die die tägliche Wartung einfacher, schneller und kostengünstiger macht. So lassen sich die HexPicks schnell und einfach mit einem Sechskantschlüssel lösen oder austauschen. Epiroc berichtet, dass sie langlebiger sind und bis zu 20 % länger halten als andere Produkte im Markt.

Info: www.epiroc.com ■

ZUSÄTZLICHE MODELLE

RC-Produktserie wird ausgebaut

Im Herbst 2022 hat Rototilt das Produktkonzept Rototilt Control mit Schwenkrotatoren, Joysticks, neuem Steuersystem und einer App für Fernsupport auf den Markt gebracht. Nun geht das schwedische Unternehmen noch einen Schritt weiter und erhöht die Anzahl der Schwenkrotatoren seiner RC-Serie. Sie erhält Pendants der Schwenkrotatoren R4 und R8. Somit kann das neue RC-Steuersystem des Herstellers gemeinsam mit den neuen RC-Joysticks nun auch für Bagger zwischen 10 und 43 t genutzt werden. Der Schwenkrotator R4 hat sich in Rototilts Geschichte als eines der beliebtesten Produkte erwiesen. Dies berichtet Produktmanager Sven-Roger Ekström, der große Hoffnungen in den Verkaufsstart der neuen Modelle setzt: „Wir haben im mittleren Gewichtssegment angefangen, um das Konzept nun auf kleinere und größere Maschinen auszuweiten. Wir freuen uns, heute einer Vielzahl von Maschinen und Anwendern höhere Energieeffizienz und verbesserten Bedienkomfort bieten zu können."

Die neue Schwenkrotatorserie mit ihrer druckausgleichenden Hydraulik ermöglicht eine höhere Energieeffizienz als ihre Vorgänger und mehr Kontrolle über die Baggerbewegungen. „Die Anwender werden feststellen, dass die Bedienung des Schwenkrotators dank optimaler gleichzeitiger Betätigung und präziser Steuerung der Funktionen einfacher wird. Mit der neuen Hydraulik haben wir auch die Nutzungsmöglichkeit von Anbaugeräten mit hohem Ölbedarf am Schwenkrotator verbessert", konkretisiert Sven-Roger Ekström. Die neuen Modelle RC4 und RC8 sind ab sofort erhältlich.

Bereit für den Einsatz: *Die neuen Schwenkrotatoren RC4 und RC8 bieten höhere Energieeffizienz und verbesserten Bedienkomfort nun auch für Bagger zwischen 10 und 43 t. (Foto: Eveline Johnsson)*

Info www.rototilt.de ■

Schwerpunktthema: Abbruch und Recycling

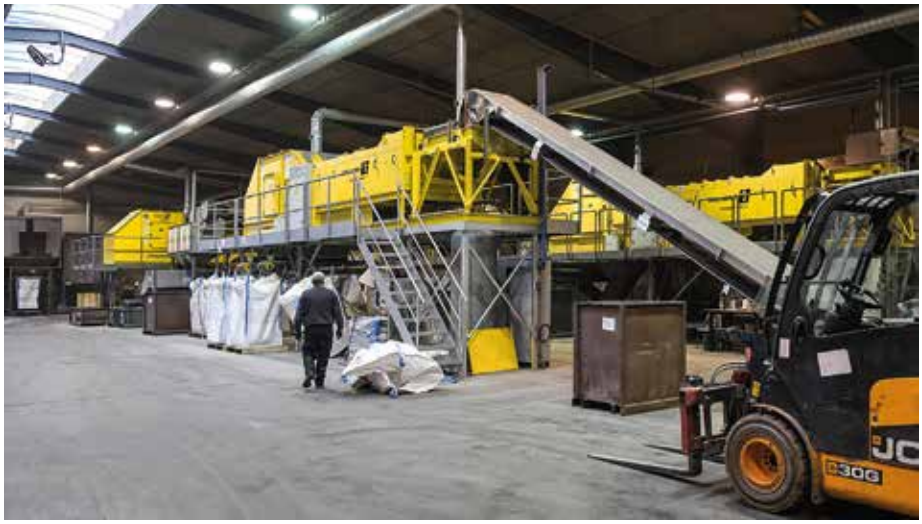
Das Thema Recycling steht in den politischen Vorgaben ganz oben auf der Tagesordnung, gilt es doch, Materialströme zu optimieren und eine Mehrfachnutzung unserer Bodenschätze herbeizuführen. Dabei spielt die Wiederverwendung von Metallen eine große Rolle. Ausgefeilte Maschinentechnik für Abbrucharbeiten steht von vielen Herstellern von Baumaschinen in Verbindung mit zugehörigen Anbaugeräten zur Verfügung. Ob Großgeräte mit langem Arm und hochfahrbarer Kabine oder auch kompakte Abbruchbagger für engere Baustellen, all diese Geräte stehen den Anwendern zur Verfügung.

Eine Auswahl aktueller Maschinentechnik stellen wir Ihnen auf den kommenden Seiten vor.

Versorgungssicherheit erhöhen

Extrem hohe Reinheiten beim Recycling von Aluminium

Um Ressourcen zu schonen, müssen Rohstoffe möglichst oft wiederverwendet werden. Dazu bedarf es Recycling-Stoffströmen von möglichst hoher und gleichbleibender Qualität. Nur mit effizienter Sortiertechnologie können Ressourcen dauerhaft in einem Kreislauf geführt werden. Neben einem erheblich geringeren CO_2-Fußabdruck kann so auch die Versorgungssicherheit erhöht werden.



Sortierlösungen für Nichteisenmetalle: *Bei Scanmetals erzeugen Steinert XSS T EVO 5.0 äußerst reines Aluminium. (Fotos: Steinert)*

Die Steinert GmbH ist ein wichtiger Partner für Metallrecycler. Die Technologie zur trockenen Dichtetrennung ist seit Jahren erfolgreich etabliert. Die Systeme basieren auf der Röntgentransmission und sind in der Metallaufbereitung speziell für die Trennung von Schwer- und Leichtmetallen konzipiert. Die Steinert XSS T erzeugt äußerst reines Aluminium. Die Erkennung der Sortieranlage ist so präzise, dass sie eine Aluminiumreinheit von 99,8 % erreichen kann.

Seit 2021 ist mit der EVO 5.0 die neueste Version erhältlich. Bemerkenswert sind seitdem das automatische X-Ray-Monitoring und die automatische Kalibrierung der Röntgensensoren, denn diese sorgen für eine gleichbleibend hohe Detektions- und Sortierqualität ohne Schwankungen. Neben der Schwer-/Leichtmetalltrennung ist die Separation von Knet- und Guss-Aluminium eine weitere essenzielle Anwendung. Diese Trennung ist insbesondere für die Vermarktbarkeit des Sekundärrohstoffs wichtig. Ebenfalls von Bedeutung für die Qualität von Sekundäraluminium ist die Abreicherung von gediegenem Magnesium. Seit der EVO 5.0 bietet das System mit der sogenannten Multilayer-Data-Evaluation ein Mehr an Unterscheidungskriterien für besonders schwierige Sortieraufgaben wie die Magnesium-Detektion. Durch die Separation von freiem Magnesium lässt sich das erzeugte Recyclingaluminium wesentlich flexibler für die Rezeptur im Schmelzofen einsetzen.

Die Scanmetals-Unternehmensgruppe gewinnt an drei europäischen Standorten Nichteisenmetalle aus Müllverbrennungsasche (IBA) von Abfallverbrennungsanlagen. Die gereinigten und separierten Metallfraktionen werden weltweit an Primär- und Sekundärschmelzwerke, Raffinerien, Gießereien und Hütten verkauft. Das dänische Unternehmen bezieht sämtliche Sortierlösungen für Nichteisenmetalle von Steinert. Inhaber Ejvind Pedersen lobt, dass er durch diese zentralisierte Beschaffung Zeit spart, um sich auf die Entwicklung innovativer Recycling-Ideen zu konzentrieren. Er vergleicht die Effizienz und Zuverlässigkeit des Herstellers mit der von deutschen Automobilherstellern. Pedersen erklärt: „Wir produzieren täglich vier Lkw-Ladungen Aluminium. Entscheidend ist dabei, dass die Industrie sich nicht direkt aus dem Primärbergbau versorgen muss und ihre Nachhaltigkeitsbilanz steigt, wenn sie hochwertige Sekundärrohstoffe einsetzt. Das spart bis zu 90 % CO_2 ein."

Klassifizierung verschiedener Legierungen: *Ein Steinert Liniensortiersystem mit LIBS-Technologie sortiert Aluminium bei AMAG.*

Hohe Verlässlichkeit und Verfügbarkeit

Stemin S.p.A., ein Spezialist für Aluminiumrecycling nahe dem norditalienischen Bergamo, hat sich für den Einsatz von Steinert Sortiertechnologie entschieden, insbesondere für die trockene Dichteseparation mit Röntgentransmission (XRT), um die höchste Reinheit der Aluminiumproduktion zu gewährleisten. In den vergangenen Jahren wurden insgesamt vier Maschinen eines Wettbewerbers gegen Röntgen-Sortiertechnologie von Steinert ausgetauscht. „Der größte Unterschied im Vergleich zu anderen ist die Zuverlässigkeit der Maschinen. Wir haben uns für Steinert entschieden, da ihre kontinuierliche Forschung und Entwicklung im Bereich des Metall-Recyclings die Qualität der Sortierung immer weiter steigert und die leistungsfähigeren Sortiersysteme uns helfen, die Qualitäten zu produzieren, die wir benötigen. Denn jeder unserer Schrotte hat besondere Anforderungen und es ist wichtig je nach Inputmaterial, Magnesium oder Schwermetalle wie Kupfer abzutrennen. Das ist eine Herausforderung, der wir uns stellen - immer mit dem Ziel, das Metall weiter aufzuwerten", sagt Unternehmenschef Olivo Foglieni

Als zusätzliche Stufe setzen einige Kunden von Steinert auf eine nachgelagerte LIBS-Sortierung. Die Laser Induced Breakdown Spectroscopy kann in Echtzeit den Aluminiumgehalt und Bestandteile wie Kupfer, Magnesium oder Silizium analysieren, die die Art der Aluminiumlegierung bestimmen. Dieses Verfahren ermöglicht eine Klassifizierung verschiedener Legierungen und somit eine effektive Sortierung, die den Einsatz zur direkten Verwendung in der Industrie ermöglicht. Die Rückgewinnung gezielter Legierungszusammensetzungen vermindert ein Downcycling. Steinert LIBS Sortiersysteme sind seit Jahren im Markt verbreitet und für 2023 sind weitere in der Umsetzung. Ein Pionier bei der Sortierung von Legierungen ist die AMAG Austria Metall AG. Hier ist eine solche Anlage zur Sortierung in verschiedene Legierungsqualitäten seit 2019 in Betrieb. Die AMAG stellt hochwertige Primär-, Guss- und Walzprodukte aus Aluminium her.

Der Bedarf an Recyclingaluminium steigt stetig an. Insbesondere die Trennung in Legierungen ist Chance und Herausforderung zugleich. Durch die Erzeugung reiner Legierungsqualitäten aus Recyclingaluminium lässt sich die spezifische Verwendbarkeit wirksam erhöhen. Der Weg zu geschlossenen Materialkreisläufen ist vorgegeben. Die AMAG hat sich zu diesem Zweck für die LIBS Technologie von Steinert entschieden. Mit der Steinert LSS (Liniensortiersystem) werden bis zu sechs Produkte in einem Durchlauf erzeugt.

Info: www.steinertglobal.com ■

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

Allrounder im Abbruch

Vielseitig einsetzbare Maschine erhöht die Effizienz bei Abbruchprojekten

Unternehmen, die in der Abbruchbranche tätig, sind oft auf der Suche nach einem multifunktionalen Hydraulikbagger, der während des gesamten Abbruchprozesses eingesetzt werden kann. Solche Allrounder bringen Zeit- und Kostenersparnisse mit sich.

Vielseitig: *Der PC490HRD-11 mit K100-Ausleger-Wechselsystem bietet verschiedene Arbeitskonfigurationen.(Fotos: Komatsu)*

Komatsu bietet für derartige Fälle den PC490HRD-11 mit „High Reach"-Abbruchausleger und dem exklusiv für diese Maschine erhältlichen K100-Ausleger-Wechselsystem. Die Maschine mit einem Betriebsgewicht von 55,2 bis 73,4 t kann bei veränderten Anforderungen leicht umkonfiguriert werden und bietet damit besondere Vielseitigkeit. Der PC490HRD-11 mit dem K100-Ausleger-Wechselsystem bietet verschiedene Arbeitskonfigurationen: vom 32 m „Extended High Reach"-Ausleger über den 28 m „High Reach"- bis hin zum „Medium Reach"- und Erdbauausleger. Der „High-Reach"-Ausleger kann für den Abbruch hoher Gebäudeteile genutzt werden. Ist diese Aufgabe erledigt, kann auf die „Medium Reach"-Konfiguration gewechselt und schwerere Abbruchwerkzeuge montiert werden. Am Ende der Arbeiten kann mit derselben Maschine und dem Erdbauausleger die Beladung von Lkw oder eines Brechers, den das Produktprogramm des Herstellers ebenfalls beinhaltet, durchgeführt werden.

Das bei Komatsu intern entwickelte K100-Ausleger-Wechselsystem ist mit großen Schnellkupplungen für Hydraulikleitungen ausgerüstet. Damit sollen hohe Drücke in den Leitungen und damit ein Überhitzen des Hydrauliköls verhindert werden, ohne den Ölstrom zu reduzieren. Wird das volle Potenzial des PC490HRD-11 mit K100-Ausleger-Wechselsystem ausgeschöpft, ist nicht einmal eine zusätzliche Maschine für Aufräumarbeiten notwendig. Die Wechsel der Ausleger können vollständig aus der Kabine heraus gesteuert werden, der Austausch innerhalb weniger Minuten durchführbar.

Sicherheit im Fokus

Im Fokus steht die Sicherheit des Anwenders. Daher ist die Komatsu SpaceCab-Fahrerkabine als Standard verbaut. Die speziell für Hydraulikbagger entwickelten röhrenförmigen Verstärkungen schützen den Fahrer sogar im Fall eines Überschlags der Maschine. Zusätzlich ist die grafische Reichweitenanzeige mit Display für das Bild der Kamera am Armende enthalten, außerdem KomVision, das Kamerasystem für Rundumsicht aus der Vogelperspektive und Neutralstellungserkennung sowie eine vollständig normgerechte Kippkabine. Dazu sind weitere Optionen erhältlich.

Neben dem PC490HRD bietet Komatsu auch den PC390HRD mit einem Betriebsgewicht von 45,76 – 61,8 t für das Abbruchsegment an. Darüber hinaus bietet der Hersteller Hydraulikbagger mit Sonderlösungen für das Abbruchsegment. Sie sind teils mit Monoblockausleger, geradem Ausleger oder Verstellausleger erhältlich. Ab Werk sind diese Maschinen mit Heavy-Duty Panzerblechen, einem einteiligen Frontschutzgitter und einer Frontscheibe aus Verbundsicherheitsglas verfügbar.Das Abbruchportfolio wird abgerundet durch den CO_2-neutralen mobilen Backenbrecher BR380JG-3. Die

Zusammenspiel: *Der Hybridbagger HB365 beschickt den CO_2-neutralen mobilen Backenbrecher BR380JG-3.*

Maschine hat eine 1.065 x 550 mm große Backenöffnung mit abgeschrägten Seiten. Die automatische Brechwerkeinstellung ermöglicht schnelles Zerkleinern großer Materialmengen zur gewünschten Korngröße. Dank einem Materialdurchsatz von bis zu 240 t/h und einem 1.050 mm breiten Hauptförderband mit einer Maximalgeschwindigkeit von 120 m/min können 37 t Material zerkleinert werden, bevor der Brecher bewegt werden muss. Komatsu versteht sich als Partner von Abbruchunternehmen, um ihnen die passenden Maschinen für Einsatz und Betrieb anzubieten. Die individuelle Beratung erfolgt über die Vertriebspartner in Deutschland: BRR - Baumaschinen Rhein-Ruhr GmbH, Kuhn Baumaschinen Deutschland GmbH, Ritter & Schwald Baumaschinen GmbH, Schlüter Baumaschinen GmbH und Schlüter Baumaschinen Halle GmbH.

Info: www.komatsu.eu ■

23. – 24. MAI 2023

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

VDBUM Branchentreff Schwertransport

23. – 24. Mai 2023 in Oppenau
DOLL Fahrzeugbau GmbH · Industriestraße 13 · 77728 Oppenau

VDBUM SERVICE

PROGRAMMABLAUF:

23. Mai 2023:

- **16.00 Uhr:** Werksbesichtigung Doll
- **19.00 Uhr:** Netzwerkabend im Hotel Teuchelwald Freudenstadt, Schömberger Str. 9, 72250 Freudenstadt

24. Mai 2023

09.00 – 09.15 Uhr: Begrüßung
Wolfgang Lübberding, Technischer Leiter VDBUM e.V.

- **09.15 – 10.30 Uhr:** Digitalisierung im Schwertransport - Neues Level an Bedienkomfort
  - Das Steuerungskonzept von DOLL. Intelligent gedacht. Perfekt konstruiert.

  Referent: Mathias Neumayer, Produktmanager Produktbereich, Schwertransport & Defence DOLL Fahrzeugbau GmbH

10.30 – 11.00 Uhr: Kaffeepause

- **11.00 – 12.00 Uhr:** Sichere & Nachhaltige Bewegung im Segment Schwerlast
  - Geeignete Reifen & Reifentechnik für das Segment Schwerlast in der Bauwirtschaft
  - Tragfähigkeits-Aspekte und Machbarkeiten aus der Reifentechnik
  - Pflege & Luftdruck-Thematik in Abhängigkeit zu Haltbarkeit und möglichen Schäden – Vermeidung und Maßnahmen, die damit verbunden sind
  - Das Stahlrad – als wichtige Komponente des Komplettrades – Pflege & Reinigung, korrekte Montage des Reifens, Ventilpflege usw.
  - Winterbereifung für bestimmte Ländergruppen und bestimmte Einsatzgebiete
  - Kosten- / und Nutzenfaktoren für den Fuhrparkbetreiber

  Referenten: Helmut Haak, Mark Sobiech, Key Account Manager, Bohnenkamp AG

- **12.00 – 13.00 Uhr:** Schwerlast-Transport-Fahrzeuge und deren Technik aus Sicht Mercedes-Benz LKW
  - Mercedes-Benz Truck SLT: Technik und Ausstattung
  - Turbo-Retarder-Kupplung: Funktionsweise und Nutzen
  - Fahrzeugportfolio MB Truck SLT

  Referent: Dr. Markus Stumpf, Product Management CTT, Mercedes-Benz Trucks

13.00 – 14.00 Uhr: Mittagspause

- **14.00 – 15.00 Uhr:** „Philosophie oder entscheidend? Materialdiskussion in der Zurrtechnologie!"
  - Abgrenzung von Zurrsystemen aus Stahl und Textil
  - Stand der Zurrmitteltechnologie
  - Anforderungen durch Normen und Richtlinien
  - Praxisnahe Auswahlkriterien

  Referent: Michael Weber, Leiter Militär Technologie, RUD Ketten Rieger & Dietz GmbH u. Co. KG

- **15.00 – 16.00 Uhr:** Einsatz von Fahrzeugen / Fahrzeugkombinationen mit Genehmigungen gem. § 70 StVZO
  - teilbare Ladung - Zubehör - Beiladung
  - Möglichkeiten und Grenzen der Empfehlungen zu § 70 StVZO (= Bedingungen der Genehmigung § 70 StVZO)
  - autonome Wiegesysteme - Rechtsprechung Erkennen / Vermeiden von Überladungen
  - neue Tatbestände bei Auflagenverstößen § 70 StVZO; Adressat Fzg.-Halter

  Referent: Jürgen Kluge, Autobahnpolizei Osnabrück

- **16.00 – 17.00 Uhr:** Schwertransporte – Projektplanung zur reibungslosen Durchführung – Erschwernis Genehmigungsverfahren

  Referent: Olaf Beckedorf, Vorstandsvorsitzender, BigMove AG

VDBUM Service GmbH · Henleinstraße 8a · 28816 Stuhr
Telefon: 04 21 - 22239–113 · E-Mail: akademie@vdbum.de

Änderungen und Irrtümer vorbehalten

Bilder & Grafiken: VDBUM, Adobestock, Doll, Bohnenkamp, RUD

Elektrobagger stemmt Umschlag

Nachhaltiger Wechsel der Antriebstechnik ohne Nachteile

Das Thema Nachhaltigkeit treibt die Recyclingbranche um. Fieberhaft wird an den Stellschrauben alternativer Antriebstechnik justiert, um den Diesel auf lange Sicht zu verabschieden. Das Recyclingunternehmen F. Ehrich GmbH & Co. KG in Rendsburg hat zum ersten Mal eine Elektroumschlagmaschine im Einsatz.

Weit oben: *Die hochfahrbare Kabine des Fuchs MHL850F gewährt optimale Sicht. (Foto: Carsten Díaz)*

Die F. Ehrich Unternehmensgruppe hat sich seit 125 Jahren als Experte im Recycling für Abfälle und Sekundärrohstoffe bewährt. Stahlschrott, Holz, Papier, Kunststoffe, Autos, Windkraftanlagen – dies alles wird auf dem Rendsburger Werksgelände nahe dem Nord-Ostsee-Kanal fachgerecht entsorgt oder aufbereitet. Der neue Fuchs MHL850F widmet sich vor allem dem Altholz. Mit einer Ausladung von 17 m befüllt der 40-Tonner den Holzschredder. Aus drei Boxen entnimmt der Polypgreifer Vormaterial unterschiedlicher Größen und führt dieses dem Schredder zu. Die Unterwagenbreite von 3 m garantiert beim Heben zusammen mit vier Pratzen einen sicheren Stand. Ein mechanischer Schnellwechsler kommt zum Einsatz, wenn mit der Elektromagnetanlage das zweite Anbaugerät benötigt wird. Was allerdings selten der Fall ist, der Polypgreifer stemmt fast den gesamten Job.

Vorteile für das „running System"

Der MHL850F Elektroumschlagbagger ersetzt eine dieselbetriebene Fuchs Hydraulikmaschine. Die Frage nach dem Vergleich und damit der Effizienz lässt Bernhard Scheil, geschäftsführender Gesellschafter des Unternehmens, zufrieden lächeln. Er selbst fährt seit langem einen Tesla. Sein Glaube an die Elektrotechnik ist – das Wortspiel sei erlaubt – nachhaltig. Seit drei Jahren arbeiten der Recycling-Experte und sein Team am „Change Process" Diesel zu Elektro. Die Beratung durch Systempartner Kiesel spielt dabei für den Gesellschafter eine wichtige Rolle. So mussten erst einmal die Voraussetzungen geschaffen werden, um den Elektrobagger erfolgreich in Betrieb zu nehmen. Die größte Herausforderung in der Anschaffung des Fuchs MHL850F bestand in der ausreichenden Stromzufuhr. Eine Schrottschere sowie der Holzschredder liefen bereits mit Strom, gespeist durch einen stationären Transformator auf dem Werksgelände. Die Anschaffung eines zweiten Trafos gewährleistet nun auch für den Fuchs die nötige Power. Laut Scheil sei die Akkutechnik noch nicht so weit entwickelt, einer Maschine mit diesem Anspruch – man bedenke allein den Energieaufwand durch das ständige Heben von Schwerlasten – volle Kraft für acht Stunden Einsatz zu garantieren. „Aber das wird kommen", ist sich der Umschlag-Experte sicher.

Vorbehalte bei der Mannschaft, was das Ändern des „running System" angeht, kennt jeder Unternehmer. Auch bei der F. Ehrich GmbH stieß der Umstieg von Diesel auf Elektro bei „alten Hasen" auf Stirnrunzeln. Wird die Mobilität durch das Stromkabel eingeschränkt? Was tun, wenn eine Maschine ausfällt und der Elektrobagger woanders zum Einsatz kommen und damit entsprechend bewegt werden muss? Natürlich wurden diese Aspekte bedacht. Statt die Maschine fest zu installieren, sorgt ein Fahrwerk für gewünschte Beweglichkeit. Ein Stromkabel garantiert die Versorgung, und da der Fuchs MHL850F lediglich Strecken von wenigen Metern zurücklegt, ist eine aufwändigere Kabelführung hier kein Thema.

Platzmeister Gordan Pesa ist seit elf Jahren für die Firma tätig. Die Vorteile des Elektroantriebs liegen für ihn klar auf der Hand: Neben dem gesundheitlichen Aspekt für Mensch und Natur durch wegfallende CO_2-Emissionen ist es vor allem das geräuscharme Arbeiten, das sich positiv auf das Fahrerbefinden auswirkt. Die moderne Kabine ist mit maximalem Komfort versehen: Klimaanlage, Sitzheizung, sowie ein luftgefederter Komfortsitz. Zusätzlich installierte Scheinwerfer sowie das auf eine Sichthöhe von 5,6 m hochfahrbare Kabinensystem bieten dem Maschinenführer zu jeder Zeit optimale Sicht auf seinen Arbeitsbereich.

„Der Elektrobagger schafft sogar noch mehr als der alte", unterstreicht Gesellschafter Scheil die Leistung und hebt aus Unternehmersicht die geringen Wartungs- und Betriebskosten der Maschine hervor. Kraftstoffkosten entfallen. Ausfallzeiten durch den Austausch von Partikel- und Ölfiltern gehören der Vergangenheit an, genau wie das aufwendige Betanken der Dieselmaschine. Stattdessen schreibt der Fahrer diese Zeiten nun auf Leistung – für Scheil „eine klare Win-Situation".

Info: www.kiesel.net ■

Erstklassig aufgestellt

Kurzheck-Bagger übernimmt Abbrucharbeiten bei Hofmair

Seit über 40 Jahren produziert das Familienunternehmen Hofmair Baustoffe in bester Qualität im eigenen Kies- und Betonwerk im Landkreis Freising. Abgerundet wird das das Angebotsspektrum durch Abbruch- und Erdarbeiten sowie Transportdienstleistungen.

Kraftvoll und robust: *Der neue Komatsu Bagger PC 228USLC-11 soll bei Hofmair hauptsächlich bei kleineren und mittleren Abbruchprojekten eingesetzt werden. (Fotos: Kuhn Baumaschinen Deutschland GmbH)*

Um im Abbruchsektor bei kleineren und mittleren Abbruchobjekten technisch erstklassig aufgestellt zu sein, entschied sich der Inhaber Manuel Hofmair für einen Komatsu-Hydraulikbagger PC 228USLC-11 aus dem Hause Kuhn. Der Kurzheck-Bagger erfüllt die Anforderungen von Hofmair voll. Aber nicht nur hinsichtlich der Effizienz und des Kraftstoffverbrauches. Er erfüllt die Emissionsvorschriften gemäß EU Stufe V und bietet Wendigkeit und Vielseitigkeit gepaart mit höchstem Fahrerkomfort. Die rundum abgerundete Oberwagenstruktur des PC 228USLC-11 ermöglicht mit seinem geringen Heckschwenkradius Einsätze auf engstem Raum. Außerdem bietet er optimalen Stand durch das zusätzliche Schild und Verstellausleger. Das hohe Einsatzgewicht trotz der kompakten Bauweise waren neben einem guten Preis-Leistungsverhältnis ausschlaggebend für die Kaufentscheidung des Unternehmers.

Höchste Sicherheit

Neben 6 % geringerem Kraftstoffverbrauch im Vergleich zum Vorgängermodell besticht der Kompaktbagger außerdem mit dem Kamerasystem KomVision. Mehrere, an der Maschine installierte hochwertige und vernetzte Kameras, übertragen in Echtzeit ein Bild der direkten Umgebung aus der Vogelperspektive auf das Breitbild-Monitorsystem.
Vor jeder Bewegung kann der Fahrer so schnell und einfach die Umgebung der Maschine überprüfen und minimiert das Risiko für Personen im Arbeitsbereich. Die Neutralstellungserkennung für die Joysticks für Laufwerk und Arbeitsausrüstung – so wie auch die Kontrollanzeige des Sicherheitsgurts, der akustische Fahralarm als auch die hochverschleißfesten Trittflächen mit rutschfester Oberfläche – sorgen für höchste Sicherheit.
Was vor über 45 Jahren mit Anton Hofmair als kleiner Baggerbetrieb begann, entwickelte sich über die Jahrzehnte zu einem etablierten Familienbetrieb. Inzwischen in dritter Generation steht der Name Hofmair für ein umfassendes und ineinandergreifendes Paket an Leistungen rund um das Kies- und Transportbetonwerk, das weit über den Landkreis Freising hinaus für seine Qualität und Kundenzufriedenheit bekannt ist. Seit 2014 wird das Kies- & Betonunternehmen von Manuel Hofmair geführt. Das Familienunternehmen beschäftigt 25 Mitarbeiter. Das Kernteam wird durch Aushilfskräfte und Subunternehmer unterstützt.
Der neue Kurzheck Bagger arbeitet bei Hofmair überwiegend im Abbruch wird aber auch in den anderen Bereichen eingesetzt, wenn er gebraucht wird. „Durch seine kompakte Bauweise ist er ideal für kleinere bis mittlere Abbruchobjekte, wie zum Beispiel Einfamilienhäuser oder Garagen aber auch im Erdbau kann er gut eingesetzt werden", erklärt Manuel Hofmair. Mit dem PC 228USLC-11 mit Kurzheck ist er absolut zufrieden. „Wir würden uns jederzeit wieder für die Maschine entscheiden", resümiert er.

Info: www.kuhn-baumaschinen.de ■

Klimafreundlich und ressourcenschonend

Gelände wird mit 107.000 m³ regionalem Boden nutzbar gemacht

Die Firmengruppe Ihr Wegbereiter sendet mit innovativen, klimaschonenden Bauprojekten. ein klares Signal in Richtung Zukunft. Neuestes Projekt ist die Entwicklung des insgesamt etwa 2 ha großen Grundstücks „Weisses Feld" als technisches Bauwerk im Industriepark ob der Tauber (IPoT) im Waltersberg von Grünsfeld. Dort sollen auf über 14.000 m² eine Freifläche und eine Lagerhalle errichtet werden, die Baugenehmigung wurde erteilt.

Entwicklungsprojekt: *Hier soll bis 2028 der Industriepark ob der Tauber entstehen. Das Gelände wird mit regionalem Boden nutzbar gemacht. (Foto: Ihr Wegbereiter Gruppe)*

Konrad Bau, Teil der Ihr Wegbereiter Gruppe, die Straßen- und Tiefbauleistungen für die öffentliche Hand, Bau-AGs, Industrie-, Gewerbe- und Privatkunden bietet, baut in den kommenden Jahren 107.000 m³ regionalen Boden auf dem an eine Bioenergie-Anlage angrenzenden Gelände ein. Dadurch entsteht aus der bislang gewerblich nicht nutzbaren Fläche ein ebenes, bebaubares Grundstück. Die Wiederverwendung des Bodens spart Kosten und CO_2, schont natürliche Ressourcen und trägt damit zum Klimaschutz bei.

Das Landschaftsbauwerk im von den Gemeinden Grünsfeld und Lauda-Königshofen entwickelten Industriepark auf dem Waltersberg soll 2028 abgeschlossen sein. Der genaue Zeitpunkt hängt von den Mengen der anfallenden Bodenmaterialien ab. „Wir setzen damit unseren Kurs fort, Bauprojekte unter Schonung der natürlichen Ressourcen klimafreundlich zu entwickeln", sagt Stefan Laufer, Standortleiter Konrad Bau und Geschäftsführer der Bodenvermessung Taubertal GmbH & Co. KG (BVT). „Das Erfolgsmodell IPoT geht mit dieser Flächenentwicklung weiter. Die große Nordentwicklung mit weiteren 26 ha ist ebenfalls gestartet", freut sich Grünsfelds Bürgermeister Joachim Markert. Die Rahmenbedingungen für das Projekt wurden auf Grundlage eines städtebaulichen Vertrags festgelegt. Für das Projekt wurde ein Bodenschutzkonzept erstellt, in dem unter anderem der Materialeinsatz definiert ist: Auf dem Weissen Feld werden auf einer Basisabdichtung gering belastete Böden von regionalen Baustellen eingebaut. „Wir beginnen im Frühjahr 2023 mit den Vorbereitungen für das technische Bauwerk, und werden dann abschnittsweise das Projekt umsetzen", sagt Wolfgang Kraus, der zusammen mit Eberhard Köhler das Projekt auf Seiten von Konrad Bau entwickelt hat.

Nachhaltig wirksame Maßnahmen

Voraussetzung für die Materialauswahl ist eine Deklarationsanalyse. Verwendet wird ausschließlich geprüftes Material. Die Zufahrt zum Baugelände erfolgt bevorzugt von der B 290 und der L 512. Dazu kommen weitere nachhaltig wirkende Maßnahmen: Sämtliche Materialströme werden entsprechend dem Bodenschutzkonzept laufend kontrolliert und dokumentiert. Konrad Bau errichtet ein Entwässerungssystem, das später für die Wasserbewirtschaftung genutzt werden kann. Ein Grünkonzept für Bepflanzung und Gestaltung wird nach Fertigstellung der Auffüllung den Artenreichtum fördern und dafür sorgen, dass sich die neu gestaltete Fläche und die Böschungen harmonisch in die Umgebung einfügen. Bei der Entwicklung des Grundstücks im Industriepark orientiert sich die Ihr Wegbereiter Gruppe am Bau einer Freifläche mit Logistikhalle in Öhringen. Für das Projekt in der Liebigstraße, das im Februar 2023 abgeschlossen sein wird, wurde bereits 2017 ein technisches Bauwerk angelegt. Ziel war es, bei der Erschließung des direkt an der Autobahn A6 gelegenen Gewerbegebiets die Flächen in eine Nutzbarmachung zu bringen. Keine leichte Aufgabe, denn das Gelände musste teilweise über 10 m aufgefüllt werden. Das dort notwendige Stützwandbauwerk wurde, mit einem hierzulande wenig bekannten System, mit bewehrter Erde ausgeführt.

„Wir setzen umfassend auf das Recycling unserer Baustoffe, das zeigen unsere technischen Bauwerke im Industriepark und in der Liebigstraße besonders deutlich", sagt Eberhard Köhler. Geschäftsführer und Inhaber der Ihr Wegbereiter Gruppe. Das Unternehmen nutzt in den eigenen Verbesserungsanlagen in Gerlachsheim und Öhringen aufbereiteten Boden, RC-Asphalt und R-Beton. „Die Nutzung lokaler Aushubböden als Sekundärbaustoff zur Errichtung von technischen Bauwerken schont aktiv Primärressourcen und spart weite Transportwege, beides im Sinne der Kreislaufwirtschaft", sagt Markus Karl, Betriebsleiter und Geologe bei der Konrad Bau GmbH & Co. KG.

Info: www.ihrwegbereiter.de ■

Einsatz im Südpazifik

Perfekte Maschine dank hoher Flexibilität und Anpassungsfähigkeit

Für die besonders anspruchsvollen Arbeiten in der Gewinnungsindustrie hat das neukaledonische Unternehmen Yadamwa den leistungsstarken, optimal für Bergbauanwendungen geeigneten, R 945 von Liebherr gewählt. Yadamwa ist im Auftrag der SLN (Société Le Nickel) tätig, dem weltgrößten Ferronickel-Produzenten.

Ein guter Name: *Der R 945 erfüllt alle Anforderungen des Unternehmens Yadamwa aus Neukaledonien. Ein wichtiges Entscheidungskriterium für den Kauf war auch das Image der Marke Liebherr. (Foto: Liebherr)*

Der Kunde Yadamwa aus Neukaledonien, einer zu Frankreich gehörende Inselgruppe im südlichen Pazifik, hat im vergangenen Jahr erstmals eine Liebherr-Maschine gekauft. Der Raupenbagger wird auch bei der Extraktion der für die Produktion von Ferronickel benötigten Rohstoffe Eisen und Nickel eingesetzt.

Die Arbeitsumgebung auf Baustellen im Bergbaubereich ist besonders anspruchsvoll. Der R 945 reiht sich in die Generation 8 der Liebherr-Raupenbagger ein. Die Motorleistung von 220 kW und die automatische Leistungsanpassung machen ihn zu einer leistungsstarken Maschine, die auf jedem Untergrund zuhause ist. Die verglaste Fahrerkabine des R 945 bietet eine ungestörte Rundumsicht und stellt sicher, dass der Fahrer in jeder Arbeitssituation die gesamte Arbeitsumgebung im Blick hat. Die Scheiben der Kabine sind zudem getönt, um den Fahrer besser vor Temperatureinwirkungen und Blendungen zu schützen. Die Kabine wurde darüber hinaus an die vor Ort geltenden Normen angepasst. So wurde zum Beispiel ein an allen Bergbaustandorten in Neukaledonien obligatorisches HEPA-Filtersystem installiert, um das Eindringen von Asbestpartikeln auszuschließen.

Die Firma Yadamwa scheint mit der Leistung des R 945 äußerst zufrieden zu sein, denn ihm folgten inzwischen zwei weitere Liebherr Modelle. Darüber hinaus entschied sich der Kunde für den Kauf einer gebrauchten Planierraupe PR 724, die in einer seiner Tochterfirmen zum Einsatz kommt. Yadamwa schätzt nach eigener Aussage insbesondere die Qualität und Zuverlässigkeit der Liebherr-Maschinen, da sie sich vom Wettbewerb abhebten.

Info: www.liebherr.com ■

VDBUM
SHOP
Artikel online bestellen
unter www.vdbum.de/shop

Schwerpunktthema: Reifentechnik

Die richtigen Reifen spielen auf den Baustellen dieser Welt, natürlich auch für jeglichen Transport eine große Rolle. Die Hersteller bieten für die harten Einsätze entsprechende Lösungen an. Um hier auch an der richtigen Stelle Geld zu sparen, sollte man den Empfehlungen der Hersteller Folge leisten. Die größten Reifen haben ein Stückgewicht von mehr als 4,5 t, hier müssen die Produktionsverfahren natürlich passend konstruiert sein. Wir stellen Ihnen ein Werk in Indien vor, das sich durch seine Qualität einen sehr guten Ruf erreicht hat und in Teilbereichen sogar schon Weltmarktführer ist. Ein weiteres Unternehmen stellt die Möglichkeiten vor, den Reifen ein weiteres Leben zu gönnen und dadurch erhebliche Mengen an Material und CO_2 einzusparen.
Folgen Sie uns mit folgenden Texten in die Welt der Reifentechnik.

Offensive auf dem Reifenmarkt

BKT erweitert Produktionskapazitäten und kündigt Reifen für Bau-Lkw an

Balkrishna Industries Ltd (BKT) befindet sich weiter auf Wachstumskurs. 2026 will der indische Reifenhersteller einen Umsatz von 2 Mrd. US-Dollar und eine Jahresproduktion von 600.000 t erreichen. VDBUM-Redakteur David Spoo hat das Werk in Bhuj besucht und auch den Osnabrücker Reifenhändler Bohnenkamp, der die Reifen von BKT in Deutschland, Österreich und der Schweiz exklusiv vertreibt.

Weitläufig: *Das BKT Werk in Bhuj. Vorne links befinden sich Unterkünfte für Mitarbeiter und deren Familien sowie Sozialbereiche, vorne rechts die F&E-Abteilung und die große Teststrecke. Oben im Bild hinter den Produktions- und Lagerhallen und der Rußproduktionsanlage stehen Erweiterungsflächen zur Verfügung. (Foto: BKT)*

Die ständigen Staus und das permanente Hupkonzert auf den Straßen von Mumbai haben wir hinter uns gelassen, ein Inlandsflug hat die Gruppe europäischer Journalisten in die Stadt Bhuj (sprich: Butsch) im Bundesstaat Gujarat gebracht. In dieser Wüstenregion im Nordwesten Indiens, rund 100 km von der Grenze zu Pakistan entfernt, herrscht relativ wenig Verkehr. Er kommt eigentlich nur ins Stocken, wenn Ziegen und Kühe die Straße überqueren. In den vergangenen 25 Jahren hat Indien einen rasanten wirtschaftlichen Aufstieg erlebt. Dennoch, oder gerade darum, sind Armut und Müll im bevölkerungsreichsten Land der Erde ständig sichtbar und begleiten uns auch während des wenige Kilometer langen Bustransfers. Als wir unser Ziel erreichen und durch das Tor ins BKT-Werk fahren, präsentiert sich eine andere Welt – sie ist modern, gepflegt und gemessen an den klimatischen Verhältnissen äußerst grün.

Die Ursprünge des multinationalen Herstellers gehen auf das Jahr 1954 zurück, als nach dem Ende des Kolonialismus ein Bedürfnis nach Mobilität entstand. Maharbirprasad Poddar erkannte die Zeichen der Zeit und begann, Reifen für Fahrräder und Autorikschas zu produzieren. 1987 erfolgte die Gründung von BKT, seit 1995 steht das Unternehmen für Reifen der Segmente Landwirtschaft, Industrie und OTR. Das Familienunternehmen mit Sitz in Mumbai wird heute von Arvind Poddar, Sohn des Firmengründers und dessen Sohn Rajiv Poddar, geleitet. BKT versteht sich als Premiumhersteller, bietet seine mehr als 3.200 Reifentypen in über 160 Ländern an und gilt im Bereich der Agrar-Radialreifen mittlerweile als Weltmarktführer. Vor 15 Jahren wurde die EM-Reifenserie Earthmax eingeführt. Dabei handelt es sich um Vollstahl-Radialreifen.

Das Unternehmen betreibt fünf Produktionsstätten in Indien, in Bhuj befindet sich die größte. Bevor 2012 der erste Reifen vom Band rollen konnte, wurden 500 Mio. US-Dollar in den 123 ha großen Wüstenstandort ohne Wasser- und Stromversorgung investiert. Die Tagesproduktion

Führungsteam: *Die BKT-Geschäftsführer Rajiv (2.v.r.) und Arvind Poddar (2.v.l.), hier mit Lucia Salmaso, Geschäftsführerin von BKT-Europa und Dilip Vaidya, President und Director of Technology, bei der BKT-Pressekonferenz in Mumbai. (Foto: VDBUM/Spoo)*

Vertrauen ist gut...: *Ein Mitarbeiter des BKT-Reifenwerks in Bhuj kontrolliert einen Großreifen. Der indische Reifenhersteller setzt auf Qualität. (Foto: BKT)*

von 38 t hat sich im Zuge stetiger Erweiterungen, die aufgrund der unverbauten Umgebung möglich waren, binnen zehn Jahren auf 436 t mehr als verzehnfacht. 2017 wurde das Forschungs- und Entwicklungszentrum eröffnet, das Unternehmen spricht heute von einem der wichtigsten und innovativsten Forschungszentren der Welt im Bereich der Reifenindustrie. Im gleichen Jahr wurde auch eine spezielle Teststrecke eingeweiht. Auf sechs verschiedenen Strecken werden die Leistungen der Reifen auf trockener und nasser Fahrbahn, auf Asphalt und auf abschüssigem Beton getestet. Dank einer Vielzahl von Versuchen können hier wichtige Eigenschaften wie Traktion, Handling, Komfort oder Bodenverdichtung mit hochpräzisen Geräten und Instrumenten gemessen werden.

Riesige Dimensionen

Ende Dezember 2022 waren in dem Werk 4.776 Menschen beschäftigt, die im Drei-Schicht-Betrieb an allen Tagen des Jahres arbeiten, Stillstand herrscht nur bei Wartungsarbeiten. 2021 entstand in nur neunmonatiger Bauzeit eine 85.000 m² große Produktionshalle und aktuell werden leistungsfähigere Maschinen installiert, die ein schnelleres und präziseres Arbeiten ermöglichen und so die Produktionsmenge und die Qualität des Endprodukts steigern. Bei der Reifenfertigung kommt auch Robotertechnik zum Einsatz. Die Prozesse werden immer zuverlässiger und die Risiken am Arbeitsplatz drastisch reduziert. Dass viele Arbeitsschritte in Handarbeit erfolgen, fällt in einem Land mit noch niedrigen Lohnkosten selbstverständlich nicht ins Gewicht. Was europäischen Werksbesuchern auffällt, sind die überall angebrachten großformatigen Hinweisschilder, die zur Vorsicht oder zum Sparen von Wasser auffordern. Auch in Indien ist es nicht mehr ganz einfach, Fachkräfte zu finden und zu halten. Im 2022 fertiggestellten Trainings-Center werden Beschäftigte weiter qualifiziert, der Hörsaal bietet Platz für 80 Personen.

Aufgrund der riesigen Dimensionen ist es angenehm, dass wir mit dem Golfwagen durch das Firmengelände kutschiert werden und auch hinein in eine 50.000 m² große Lagerhalle. Dort sehen wir BKTs größten Reifen, den Earthmax SR 468 in der Größe 40.00 R57. Der für starre Muldenkipper entwickelte Reifen hat einen Durchmesser von 3,575 mm und bringt 4.139 kg auf die Waage. Wir erfahren, dass BKT nun auch Gummiketten für Baumaschinen produziert. Noch geschieht dies in kleinem Rahmen, doch eine Produktionshalle für dieses Segment ist bereits in Planung. Kurz nach unserem Besuch in Indien, hat BKT auf der Conexpo in Las Vegas die Gummiraupenkette Multiforce BK T91 für Industrie- und Bauanwendungen vorgerstellt.

2017 wurde in Bhuj eine eigene Rußproduktionsanlage in Betrieb genommen. Der erzeugte Aktivruß wird speziell für die Reifenlauffläche verwendet – eine weitere strategische Entscheidung von BKT zur Aufwertung des Standorts. Bereits 2018 stieg die Produktion von 65.000 t/h auf 110.000 t. Zusätzlich wurde die Produktion von Halbaktivruß aufgenommen, der in der Seitenwandmasse verwendet wird, um deren Festigkeit und Haltbarkeit zu verbessern und weniger Wärme zu entwickeln. 2022 erreichte die Gesamtjahresproduktion der beiden Rußarten 165.600 t. Das Ziel für das Jahr 2023 liegt bei 198.600 t. Darüber hinaus plant die Forschungs- und Entwicklungsabteilung, eine dritte Art von Ruß, den „Specialty Carbon Black", hinzuzufügen. Dieser Farbruß hat im Vergleich zu dem in Gummimischungen verwendeten Ruß einzigartige Eigenschaften, etwa eine ausgezeichnete Farbbeständigkeit, einen hohen Reinheitsgrad, einen niedrigen Aschegehalt und einen sehr geringen Gehalt an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen. Im Zuge dieser Erweiterungen wird die Gesamtfläche in Bhuj auf 323 ha erweitert. Die neue Karbonproduktionsanlage soll in zwei Jahren fertiggestellt sein.

Nachhaltigere Rußproduktion

Bereits 2013 wurde das interne Kraftwerk in Betrieb genommen, um eine zuverlässige, kontrollierte Stromquelle zu haben. Heute ermöglichen sowohl die Sonnenkollektoren als auch das Blockheizkraftwerk die Eigenproduktion von Energie. 2022 wurde das Blockheizkraftwerk von 20 MW auf 40 MW ausgebaut, und es laufen weitere Projekte, um die Leistung der selbstproduzierten erneuerbaren Ressourcen zu erhöhen. Auch Wasser spielt eine zentrale Rolle in der Nachhaltigkeitsstrategie. Seit 2019 wird das ZLD-Prinzip (Zero Liquid Discharge) angewandt, wodurch keine flüssigen Abfälle außerhalb der Anlage freigesetzt werden. Das gesamte in der Anlage verwendete Wasser wird aufbereitet, gereinigt und wiederverwendet. Am Standort wurden ▶

Neue Produktlinie: *Kurz nach Vorstellung der Gummiraupenkettenserie Agriforce für landwirtschaftliche Anwendungen hat BKT auch eine neue Produktlinie für Industrie- und Bauanwendungen angekündigt. (Foto: BKT)*

Hochmodern: *In der vollautomatische Komplettradmontage von Bohnenkamp werden pro Acht-Stunden-Schicht 400 Räder in Größen von 20 bis 54 Zoll montiert. (Foto: Bohnenkamp)*

darüber hinaus 100.000 Bäume gepflanzt. Zuletzt wurden Schüttgutbehälter durch mobile Silos ersetzt. Das bedeutet, dass die Reifenproduktionsanlage den Ruß mit Hilfe von mobilen Silos erhält, die pneumatisch zum Lager transportiert werden. So sollen in den nächsten Jahren 100.000 Schüttgutsäcke eingespart werden. Und es gibt weitere anspruchsvolle Ziele wie die Senkung des Energieverbrauchs um bis zu 70 %. Dies bedeutet eine Einsparung von mehr als 2 Mio. kg CO_2-Emissionen pro Jahr. Gleichzeitig wird das Gas, das zur Herstellung von Ruß verwendet wird, in einer Kraft-Wärme-Kopplungsanlage gesammelt, die jährlich 75.000 m^2 Gas wiederverwenden kann. Dies bedeutet eine Einsparung von 215.000 t Kohle pro Jahr.

Auch die sozialen Leistungen des Unternehmens sind erwähnenswert: BKT investiert jedes Jahr in erheblichem Umfang in die Lebensqualität der Gemeinschaft, etwa durch den Ausbau des Wohngebiets für die Familien der Mitarbeiter, das zwar auf dem Unternehmensgelände, jedoch fernab der Produktion liegt. Inzwischen leben in Bhuj-Land annähernd 1.000 Menschen. Die Gebäude erwecken im Vergleich zu den Häusern, die wir im Laufe unserer Indien-Reise gesehen haben, einen hervorragenden Eindruck. Es gibt Sport- und Freizeiteinrichtungen, BKT investiert zudem in die die Schulbildung der Kinder von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und in die Gesundheitsfürsorge. In Pandemiezeiten gab es ein kostenfreies Covid-Behandlungszentrum, auch bot das Unternehmen den Beschäftigten zwei Impfungen an. Zurück in Mumbai findet eine Pressekonferenz statt, bei der Arvind und Rajiv Poddar, Dilip Vaidya, President und Director of Technology und Lucia Salmaso, Geschäftsführerin von BKT-Europa, die mittelfristigen Geschäftsziele beschreiben. Hier wird auch das Umsatzziel von 2 Mrd. USD im Jahr 2026 bekanntgegeben. „Die weltweite Reifennachfrage wächst und wir sehen keine Anzeichen dafür, dass sie sich in den nächsten fünf Jahren verlangsamen wird. Diese Nachfrage erhöhte sich bereits während der Pandemie 2020 und liegt heute über dem Niveau vor der Covid-Krise", sagt Rajiv Poddar. Das Geschäft von BKT ist im Vergleich zu der Zeit vor der Pandemie um 49 % gestiegen. „Der Weg, den wir 2012 in Bhuj eingeschlagen haben, enthielt nie eine Möglichkeit zur Umkehr, sondern war stets eine Vorbereitung auf die Entdeckung der Zukunft, bekräftigt er. Die Schlüssel zu weiterem Wachstum sind die Erweiterung des Produktangebots und des Kundenkreises.

Ein wichtiges Thema der Pressekonferenz ist die Erweiterung des Reifen-Portfolios. Angekündigt werden beispielsweise Reifen der Earthmax-Serie SR 53 L5 60/80 R 57 für Großradlader in Steinbrüchen und ein Novum: Ab 2025 will BKT auch Radial-Reifen für Bau-Lkw anbieten, die in den gängigen Größen verfügbar sein sollen.

Bei einer Presseveranstaltung vor rund fünf Jahren hatte Dilip Vaidya von Tests berichtet, um Löwenzahn als Alternative für Naturkautschuk einzusetzen und Gummimischungen auf Grundlage von Nanomaterialien oder Nanoverbundstoffen zu produzieren. Einen Durchbruch gibt es hier noch nicht zu vermelden, Vaidya erklärt bei der Pressekonferenz im Mumbai auf Nachfrage, dass die Forschungs- und Entwicklungsabteilung nach wie vor an diesen Themen arbeite. Im Rahmen der Pressekonferenz erfolgt auch eine exquisite Ehrung: Das Produktionswerk in Bhuj erhält die SQEP-Zertifizierung (Supplier Quality Excellence Process) von Caterpillar in Gold. Damit zeichnet der Baumaschinenhersteller Lieferanten aus, die sich im Laufe des Jahres durch das Erreichen höchster Standards in Bezug auf Qualität und Prozesskontrolle hervorgetan haben.

Auf Nachfrage der VDBUM INFO erklärt Europachefin Lucia Salmaso, dass Deutschland der größte Markt für BKT in Europa sei, gefolgt von Frankreich und Italien, wo sich die vor rund zwölf Jahren gegründete Europazentrale befindet. Grund genug, dem Unternehmen einen Besuch abzustatten, das den größten Markt Europas exklusiv und weitere Märkte bedient.

Von Mumbai nach Osnabrück

Im niedersächsischen Osnabrück hat Friedel Bohnenkamp 1950 ein lokales Handelsunternehmen für Achsen und Fahrzeugbauteile gegründet und damit den Grundstock für die Bohnenkamp AG gelegt. Die Großhandelsgruppe rund um Reifen und Räder unterhält heute 33 Standorte in 26 Ländern. Zwischen 2016 und 2021 konnte der Umsatz von 262 auf 494 Mio. Euro annähernd verdoppelt werden und auch die Zahl der Beschäftigten stieg deutlich auf heute 660 an. 300 Mitarbeiter*innen sind in Osnabrück tätig. „Etwa 60 % unseres Umsatzes erzielen wir mit Reifen und ca 30 % mit komplett montierten Rädern. Die verbliebenden Anteile entfallen auf die Bereiche Felgen, Schläuche sowie Fahrzeugbau und Zubehör", berichtet Gesamtvertriebsleiter

Thomas Pott. Das Bohnenkamp-Angebot umfasst Produkte von rund 30 Partnermarken, darunter Michelin, Trelleborg, Continental oder Bridgestone. Bei einigen der Marken ist Bohnenkamp der alleinige Importeur in Deutschland, unter ihnen auch BKT. Die beiden Unternehmen kamen erstmals auf der Internationalen Reifenmesse in Essen in Kontakt, wo das indische Unternehmen nach einem Vertriebspartner für seine Reifen suchte. „BKT verfügte über keinerlei Kenntnisse des europäischen Marktes und es wurde schnell deutlich, dass beide Unternehmen von einem Austausch profitieren werden. So begann vor 25 Jahren die Zusammenarbeit zunächst mit kleinen landwirtschaftlichen Reifen im 15 Zoll-Bereich. Daraus hat sich eine im Agrar-Bereich sicher einzigartige Dynamik entwickelt", erinnert sich Thomas Pott. BKT und Bohnenkamp, das passte auch, da beides Familienunternehmen sind, die langfristige Strategien verfolgen und für Verlässlichkeit stehen.

2012 fiel bei Bohnenkamp die Entscheidung, das Unternehmen breiter aufzustellen, da der Bereich Agrar, mit dem bislang beständiges Wachstum erzielt werden konnte, auf Dauer auch Risiken birgt. „Wir

Wachstumsorientiert: *„Hochfahren in der Krise, das war die richtige Entscheidung", blickt Bohnenkamp-Gesamtvertriebsleiter Thomas Pott auf die Pandemie-Zeit zurück. (Foto: Bohnenkamp)*

beschlossen, dieses Risiko zu minimieren, indem wir uns im EM-Bereich professionell aufstellen und auch in den Bereichen Truck & Transport und Industriereifen", berichtet Pott, später kam noch ein Kleinreifen-Bereich hinzu. Da es sich bei den EM-Reifen um eine ganz andere Thematik handelte, wurde das Team mit einer Reihe technisch versierter Spezialisten verstärkt. Auf der bauma 2013 präsentierte Bohnenkamp dann unter dem Motto „Neuer Antrieb für die Erdbewegung" erstmals sein EM-Reifen-Portfolio. Viele der mehr als 200 Produkte, die das Angebot damals umfasste, stammten von BKT. Zunächst war es nicht ganz einfach, die Händler von den in Indien produzierten Reifen zu überzeugen. Das lag auch daran, dass viele Unternehmen in den Jahren 2007/2008, als Reifen im EM-Bereich äußerst knapp waren, auf das zurückgreifen mussten, was eben verfügbar war und sie vor allem mit Reifen aus Asien schlechte Erfahrungen machten. Insofern hatten diese Reifen kein gutes Standing. „Wir mussten sehr dafür kämpfen, mit BKT das Image auf dem EM-Reifenmarkt zu erreichen, das heute existiert", weiß Pott. Dank langjährig gewachsener Beziehungen zwischen Bohnenkamp-Gebietsleitern und Reifenhändlern gelang es nach und nach, Barrieren abzubauen. „Jeder Reifen, der sich im Einsatz beweist, ist der beste Werbeträger und schließlich reifte vielerorts die Erkenntnis, dass die Reifen aus Indien sehr gut funktionieren und sich mit ihnen Geld sparen lässt", sagt der Gesamtvertriebsleiter. Heute ist Bohnenkamp auf dem Markt für EM-Reifen ein fester Partner. „Das Alleinstellungsmerkmal von Bohnenkamp besteht in der enormen Produktvielfalt. Wir bieten eine Fülle von Sonderlösungen, die man woanders vergeblich sucht. Wir haben nicht jedes Brand, aber wir haben ▶

Schnelle Abläufe: *Bestellungen, die bis 15.00 Uhr bei Bohnenkamp eingehen, kommen zu über 90 % am nächsten Werktag beim Kunden an. (Foto: Bohnenkamp)*

Vor Ort: *Bohnenkamp und BKT sind ständig im Austausch. Marketingleiter Henrik Schmudde (4.v.r.) hat das Werk in Bhuj als Teil einer Bohnenkamp-Gruppe erst vor wenigen Wochen besucht. (Foto: Bohnenkamp)*

inderRegeljedeGröße",sagtPottundschließt an: „Wir wollen unseren Kunden einen 360 Grad Service bieten und dazu gehört auch, dass wir nicht nur die Reifen haben, die viel nachgefragt werden, sondern auch die, die nur zwei- bis dreimal im Jahr benötigt werden." Bohnenkamp bedient eine Reihe von Erstausrüstern mit BKT-Reifen, bei den kleineren Ladern beispielsweise Bergmann, Giant, Kramer, Schäffer, Sennebogen, Paus oder Weidemann. Teils geht es dabei um spezielle Produkte, wie den BK-Loader 53, ein Reifen mit Aramidgürteln, der speziell für Radlader in industriellen Anwendungen entwickelt wurde.

Ständiger Austausch

Marketingleiter Henrik Schmudde berichtet, dass Bohnenkamp und BKT fortwährend im Gespräch miteinander sind. Er selbst war wenige Wochen vor dem VDBUM INFO-Gespräch als Teil einer Bohnenkamp-Gruppe in Bhuj. Diese Reise hat ihm die hohe Professionalität des indischen Partners bestätigt: „Die Unabhängigkeit, die dort aufgebaut wird, ist sehr beeindruckend. Die Dinge, die BKT ankündigt, werden auch umgesetzt. Es herrscht Klarheit darüber, dass im Zuge einer Produktionserweiterung auch die Formenherstellung ausgebaut werden muss und auch die Stromproduktion. Das Gesamtkonzept ist – um in der Reifensprache zu bleiben – rund."

Im Regelfall tauschen sich die beiden Unternehmen rund alle sechs Wochen aus. In den Meetings geht es um die Aufnahme neuer Produkte ins Portfolio, Modifikationsvorschläge von Anwendern oder den Bedarf an Sonderlösungen. In Kürze steht wieder ein persönliches Treffen mit Arvid Poddar in Deutschland an, in dem es beispielsweise um die neuerdings von BKT produzierten Gummiketten und deren Marktchancen gehen wird. Stattfinden wird das Treffen im Coreum in Stockstadt, Bohnenkamp ist seit 2019 Partner der Baumaschinenwelt und dort mit einer großen Auswahl an Spezialreifen und Profilen vertreten, die in verschiedenen Einsatzgebieten getestet werden können, so etwa der Earthmax SR 51 von BKT, der für den Einsatz in Steinbrüchen, Bergwerken und Recyclingbetrieben konzipiert ist. Gern wird das Coreum auch für Vertriebstagungen genutzt. „Frank Hörsting, BKT Markenmanager bei Bohnenkamp, ist mehrmals im Jahr vor Ort, um unseren Auftritt anzupassen. Das ist keine Reifenausstellung, sondern eine aktiv gelebte Partnerschaft", sagt Henrik Schmudde. „Der Kontakt zum Coreum ist übrigens auf einem VDBUM-Seminar zustande gekommen", erinnert sich der Marketingleiter und ergänzt, dass sich über das Verbands-Netzwerk eine Reihe interessanter Kontakte ergeben haben. „Der VDBUM steht wie Bohnenkamp für eine Bodenständigkeit. Das ist eine Plattform, an der wir uns sehr gern beteiligen und das macht sehr viel Spaß."

Den Abschluss des Besuchs bei Bohnenkamp bildet die Besichtigung des Logistikstandorts, der zwischen 2012 und 2021 in Folge stetigen Wachstums ausgebaut wurde. Nicht zuletzt aus sozialer Verantwortung gegenüber den Mitarbeiter*innen fiel der Entschluss, dem Standort treu zu bleiben und da – im Gegensatz zum BKT-Werk in Bhuj – keine Ausdehnung in die Fläche möglich war, ging man in die Höhe. Im Laufe von gut zehn Jahren wurden die 8 m hohen Hallen auf 19 m erhöht. Zweigeschossig werden Reifen und Räder in Größen von 3 bis 54 Zoll gelagert. Hier findet sich auch eine vollautomatische Komplettradmontage von 20 bis 54 Zoll, in der pro Acht-Stunden-Schicht 400 Räder montiert werden. Die Digitalisierung ist natürlich auch bei Bohnenkamp auf dem Vormarsch. Das betrifft einerseits die insgesamt zwölf länderspezifischen Online-Shops, über die inzwischen eine beträchtliche Zahl der Bestellungen eingeht, als auch die Intralogistik. Die Staplerfahrer erhalten ihre Aufträge längst nicht mehr in Papierform, sondern direkt aufs Tablet, um die Bestellungen zu einer der Lkw-Andockstationen zu bringen. Die Reifen, die in der oberen Etage gelagert werden, fahren bequem per Lift zur Verladung ins Erdgeschoss. Bestellungen, die bis 15.00 Uhr eingehen, kommen zu über 90 % am nächsten Werktag beim Kunden an. Insgesamt stehen 90.000 m^2 überdachte Fläche sowie 20.000 m^2 in weiteren Außenlagern zur Verfügung. In Osnabrück sind 1,3 Mio. Artikel mit einem Gesamtwarenwert von rund 60 Mio. Euro permanent am Lager.

Ebenso wie bei BKT in Bhuj spielt Nachhaltigkeit auch bei Bohnenkamp in Osnabrück eine große Rolle. Auf der 20.000 m^2 großen Dachfläche befinden sich 4.160 Solarmodule, die eine Jahresleistung von rund 1.4000.000 kWh erbringen. Damit liegt der Eigenversorgungsgrad am Standort bei 40 %.

„Hochfahren in der Krise, das war die richtige Entscheidung", blickt Thomas Pott auf die schwierige Pandemie-Zeit zurück. Es kam nicht zu betriebsbedingten Kündigungen, vielmehr hat sich das Unternehmen für weiteres Wachstum positioniert. In zwei Jahren wird Bohnenkamp sein 75-jähriges Bestehen feiern. Im Vorfeld des Jubiläums zeigt sich der Reifengroßhändler bestens aufgestellt.

David Spoo, VDBUM-Redaktion

Info: www.bkt-tires.com
www.bohnenkamp.de ■

Von Schuhsohlen und Kunstrasen

Fünf interessante Fakten zur Lkw-Reifen-Runderneuerung

Die Runderneuerung von Nutzfahrzeugreifen ist ein vielversprechendes Konzept – nicht nur hinsichtlich der Kosteneinsparung, sondern auch in puncto Umweltschonung und Nachhaltigkeit. Winfried Schäfer, Runderneuerungs-Experte des Michelin Lkw-Reifenwerks in Homburg, nennt fünf interessante Fakten rund um die Reifen-Runderneuerung:

Endkontrolle: *Jeder runderneuerte Reifen wird bei Michelin geprüft, bevor er zurück zum Kunden geht. (Fotos: Michelin)*

1. Der strenge Blick der Runderneuerer

Die Michelin Lkw-Karkassen sind so konzipiert, dass sie grundsätzlich mehrere Leben haben und sich mindestens einmal runderneuern lassen sollten. Dennoch wird jeder Reifen vor einer Runderneuerung einem strengen Blick der Profis unterzogen: Nur Lkw-Reifen, deren Karkassen nach dem Einsatz auf der Straße noch den hohen Qualitätsstandards des Herstellers entsprechen, bestehen die umfangreiche Eingangsprüfung durch technische Kontrollen mit Hilfe von Shearografie und Röntgentechnik sowie den visuellen Check. ▶

Bis zu 90 % der Michelin-Lkw-Reifen, die für eine Runderneuerung angeliefert werden, entsprechen den Kriterien der Eingangsprüfung und können runderneuert werden und danach ihre weiteren Leben antreten. Michelin runderneut grundsätzlich nur eigene Karkassen, da diese den hohen Anforderungen gerecht werden.

2. Heiß- oder Kalterneuerung?

Die Runderneuerung eines Nutzfahrzeugreifens kann über zwei Verfahren geschehen: die Heiß- und die Kaltrunderneuerung. Bei der Heißrunderneuerung wird die gesamte aufgeraute Karkasse, also sowohl Lauffläche als auch Flanken, mit Rohgummi bedeckt. Im Anschluss kommt der Reifen in eine Kochform, die ihm das entsprechende Profil verleiht. Die Vulkanisation erfolgt in einer Heißpresse bei hoher Temperatur. Für jede Reifendimension wird eine Kochform hergestellt – dadurch ist die Heißrunderneuerung vor allem für Dimensionen, die in größeren Mengen benötigt werden, wirtschaftlich. Das Verfahren kann das gesamte Potenzial der Originalkarkassen ausschöpfen: Der runderneuerte Nutzfahrzeugreifen sieht aus wie ein Neureifen – mit vollständig erneuerten Laufflächen und Flanken. Die Kaltrunderneuerung ist formunabhängig. Eine vorgeformte Lauffläche wird auf die aufgeraute Karkasse aufgelegt und durch die Vulkanisation bei niedrigerer Temperatur als bei der Heißrunderneuerung verbunden. Die Flanke wird dabei nicht runderneuert. Das Verfahren ermöglicht eine individuellere Runderneuerung, weil es mehr Wahlmöglichkeiten bietet, welches neue Profil auf die Karkasse angebracht werden soll. Außerdem ist die runderneuerte Karkasse bei Durchführung des Kaltrunderneuerungsverfahrens schneller verfügbar als bei der Heißerneuerung.

3. Umweltfreundlich und kostengünstig

Die Lkw-Runderneuerung bietet viel Einsparpotenzial: Zum einen senkt ein runderneuerter Reifen die Total Cost of Ownership von Flotten, denn er ist durchschnittlich um rund ein Drittel günstiger als der gleichwertige Neureifen. Gleichzeitig kann die professionelle Runderneuerung einer hochwertigen Karkasse die Lebensdauer des Reifens verdoppeln. Durch diese um bis zu 100 % gesteigerte Laufleistung eines runderneuerten Lkw-Reifens sparen Flottenbesitzer nicht nur Geld, sondern

Clevere Lösung: *„Die Runderneuerung von Nutzfahrzeugreifen ist ein vielversprechendes Konzept – nicht nur hinsichtlich der Kosteneinsparung, sondern auch in puncto Umweltschonung und Nachhaltigkeit", sagt Winfried Schäfer, Runderneuerungs-Experte bei Michelin.*

schonen auch die Umwelt. Denn bei der Runderneuerung müssen durchschnittlich nur 20 kg Rohstoffe der Karkasse hinzugefügt werden, ein Neureifen beansprucht etwa 70 kg. Damit weist ein runderneuerter Lkw-Reifen bis zu 70 % weniger Rohstoffverbrauch auf als ein Neureifen. Hochgerechnet auf 100 runderneuerte Reifen bedeutet dies eine Einsparung von bis zu 5 t Rohstoffe und mehr als 6 t CO_2-Ausstoß. Außerdem entstehen durch die Runderneuerung weniger Abfälle. So müssen beispielsweise durch die Runderneuerung der sechs Reifen eines 3-Achs-Anhängers im Schnitt sechs Altreifen weniger recycelt werden, womit bis zu 300 kg Material eingespart werden können. Sofern die Analyse des externen und internen Zustands der Karkasse es zulässt, kann ein Reifen sogar mehrmals runderneuert werden.

4. Bleibt mein Reifen mein Reifen?

Häufig kommt von Spediteuren die Frage, ob der runderneuerte Reifen immer noch ihr alter Reifen ist. Wird die sogenannte namentliche Rundenerneuerung (kundeneigen) angewendet, lautet die Antwort „Ja", denn sie erhalten nach dem Runderneuern ihre eingereichte Originalkarkasse zurück. Um den hohen Qualitätsstandards des Michelin Remix-Reifens zu garantieren, bestehen außerdem zwischen der Gummimischung des Neureifens und des runderneuerten Reifens keine Unterschiede. Die Herstellung des Remix-Reifens orientiert sich bei der Heißrunderneuerung 1:1 an den Konstruktionsdaten des entsprechenden Neureifens. Dabei wird auf die runderneuerten Reifen exakt genauso viel Lauffläche aufgetragen, wie sie zuvor vom Reifen entfernt wurde. Nach der Runderneuerung erhalten Flottenbesitzer also ihren Reifen zurück: Er entspricht wieder 1:1 dem Originalreifen.

5. Mousepads, Kunstrasen und Schuhsohlen

In Europa müssen alle Altreifen recycelt werden. Was also wird aus einem Reifen, der nicht mehr für die Runderneuerung geeignet ist? Diese Reifen werden in Anlagen geschreddert und so zu Gummigranulat und Stahl recycelt. Das so zurückgewonnene Gummigranulat wird vor allem zur Anwendung im Sportstadien- und Straßenbau sowie in Türdichtungen an Fahrzeugen verwendet. Der Reifenstahl wird im Stahlwerk recycelt und zu Qualitätsstahl weiterverarbeitet. Um ein noch effizienteres und innovativeres Recycling seiner Reifen zu ermöglichen, forscht Michelin stetig an den Möglichkeiten der Altreifenverwertung. In diesem Zuge arbeitet das Unternehmen mit dem schwedischen Start-up Enviro zusammen mit der Zielsetzung zum Recycling von Altreifen. Denn weltweit erreichen jedes Jahr etwa 1 Mrd. Reifen das Ende ihrer Lebensdauer. Auf Basis einer von Enviro entwickelten Technologie können anstelle von Gummigranulat verschiedene Rohstoffe wie Ruß, Öl oder Stahl aus Altreifen zurückgewonnen und noch flexibler wiederverwertet werden. Um die Rohstoffe wiederzugewinnen, setzt Enviro ein neuartiges, patentiertes Verfahren ein. Dieses basiert – vereinfacht gesagt – auf einer chemischen Zersetzung des Altreifens, die durch schnellen Temperaturwechsel begünstigt wird. Dank dieser Recyclingtechnologie werden Reifen zu hochwertigen Rohstoffen recycelt.

Info: www.michelin.com ■

Sinnvolle Antriebslösung

50. Wasserstoff-Verbrennungsmotor läuft vom Band

JCB investiert 100 Mio. Pfund in die Herstellung supereffizienter Wasserstoffmotoren. Ein Team von 100 Ingenieuren arbeitet seit über einem Jahr an diesem spannenden Projekt. Nun wurde ein wichtiger Produktionsmeilenstein erreicht.

Maß der Dinge: *Mit dem 20 t-Bagger 220X hat JCB den ersten wasserstoffbetriebenen Bagger für die Bauindustrie entwickelt. (Fotos: JCB)*

JCB-Chairman Lord Anthony Bamford leitet das Projekt zur Entwicklung der kohlenstofffreien Lösung selbst. Anlässlich der Fertigung des 50. JCB Wasserstoff-Verbrennungsmotors unterrichtete er die Presse über den Entwicklungsprozess. „Das JCB-Ingenieurteam hat bei der Entwicklung eines Wasserstoffmotors fantastische Arbeit geleistet. Sie sind zu den Anfängen und Basisprinzipien zurückgekehrt, um den Verbrennungsprozess für den Einsatz von Wasserstoff völlig neu zu gestalten. Damit haben sie zwei wichtige Dinge erreicht: Sie haben JCB einen Platz in der Geschichte als erstes Baumaschinenunternehmen gesichert, das einen voll funktionsfähigen, mit Wasserstoff betriebenen Verbrennungsmotor entwickelt hat und sie haben uns auf den Weg zur Produktion von 50 Wasserstoffverbrennungsmotoren gebracht", so Lord Bamford.

Das Engagement von JCB zur Verringerung von Emissionen reicht fast 25 Jahre zurück. Die neuesten Dieselmotoren, die den europäischen Vorschriften der Stufe V entsprechen, haben seit 1999 bereits eine Verringerung der NOx-Emissionen um 97 % und der Partikelemissionen um 98 % bewirkt. Darüber hinaus verbrauchen die JCB-Maschinen von heute im Durchschnitt 50 % weniger Kraftstoff als die Maschinen, die vor mehr als zehn Jahren hergestellt wurden, was neben einer erheblichen Verringerung der Kohlenstoffemissionen auch signifikante Einsparungen für den Kunden bewirkt.

Der Hersteller mit Sitz im englischen Rocester war auch bei der Entwicklung von Elektrotechnologien First Mover in der Branche, um die Nachfrage der Kunden nach kohlenstofffreien Produkten zu erfüllen. Batterieelektrische Antriebe eignen sich besonders für kleinere Maschinen, die weniger Betriebsstunden leisten und in der Regel weniger Kraftstoff verbrauchen. Größere Maschinen mit einem höheren Energiebedarf würden jedoch den Einsatz von wesentlich größeren Batterien erfordern. Deren Aufladung dauert wesentlich länger, sodass sie sich weniger für Maschinen eignen, die täglich in mehreren Schichten im Einsatz sind und die erforderliche Zeit zum Aufladen pausieren können.

Aus diesem Grund hat sich JCB in der Entwicklung von Elektromaschinen auf seine Kompaktbaureihe konzentriert, zu der auch der Teleskoplader 525-60E und der Minibagger 19C-1E gehören - der weltweit erste elektrische Minibagger.

Analyse emissionsarmer Kraftstoffe

Bei der Analyse künftiger emissionsarmer Kraftstoffe hat das Unternehmen nichts ausgeschlossen. Auf der Suche nach einem mobilen Kraftstoff, der zur Maschine transportiert werden kann, um eine maximale Betriebszeit und eine schnelle Betankung zu gewährleisten, wurden HVO, Biogas, E-Fuels, Ammoniak und Wasserstoff unter die Lupe genommen.

„Die meisten dieser alternativen Kraftstoffe erfordern die Herstellung von Wasserstoff. Daher ist es absolut sinnvoll, direkt auf Wasserstoff zu setzen, einen sauberen, kohlenstofffreien Kraftstoff, der aus erneuerbarer Energie hergestellt werden kann. Wasserstoff bietet gleichzeitig eine potenzielle Lösung für das Problem, vor das der Einsatz von Batterien in größeren Maschinen uns gestellt hat, denn im Gegensatz zu den Ladezeiten und die damit verbundenen langen Standzeiten oder der Notwendigkeit eines kabelgebundenen Betriebs, ermöglicht der Einsatz von Wasserstoffverbrennungsmotoren eine schnelle Betankung. Eine mobile Kraftstofflösung, bei der der Kraftstoff zur Maschine gebracht werden kann, ermöglicht einen effizienten Betrieb für unseren Kunden", führt Lord Bamford aus.

Im Rahmen seiner Wasserstoffentwicklung untersuchte JCB auch den Einsatz von Wasserstoff in Brennstoffzellen und hatte im Juli 2020 den ersten wasserstoffbetriebenen Bagger der Bauindustrie vorgestellt – einen 20 t-Bagger 220X.

Nach umfangreichen Tests ist JCB zu dem Schluss gekommen, dass Brennstoffzellen aktuell zu teuer, zu kompliziert und nicht robust genug für den Einsatz in Bau- und Landmaschinen sind. Als das JCB-Ingenieurteam aufgefordert wurde, anders zu denken und die bereits zur Verfügung stehende Technologie zu nutzen, aber auf kohlenstofffreie Weise, wurde der JCB-Wasserstoffmotor geboren.

„Die einzigartigen Verbrennungseigenschaften von Wasserstoff ermöglichen es dem Wasserstoffmotor, die gleiche Leistung, das gleiche Drehmoment und den ▶

Zukunftsprojekt: *Das Projekt zur Herstellung supereffizienter Wasserstoffmotoren wird von JCB-Chairman Lord Anthony Bamford geleitet.*

Mobile Versorgung: *Der Tankwagen fasst genug Wasserstoff, um 16 Wasserstoff-Baggerlader zu betanken.*

gleichen Wirkungsgrad wie die JCB-Maschinen mit konventionellem Antrieb zu erbringen, allerdings kohlenstofffrei. Wasserstoffverbrennungsmotoren bieten noch weitere bedeutende Vorteile: Durch die Nutzung der Dieselmotortechnologie sowie -komponenten, die sich bereits in Bau- und Landmaschinen bewährt haben, werden keine seltenen Erden benötigt. Es handelt sich um eine kosteneffiziente, robuste und zuverlässige Technologie, die nicht nur in der Bau- und Landwirtschaftsbranche, sondern in verschiedensten anderen Industrien auf der ganzen Welt eine große Rolle spielt, so der JCB-Chairman weiter.

JCB-Wasserstoffmotoren treiben bereits Prototypen von Baggerladern und Teleskopladern an. Zuletzt stellte das Unternehmen seine eigens entwickelte und gebaute mobile Betankungsanlage vor, mit der der Wasserstoff zu den Maschinen gebracht werden kann. Der Tankwagen fasst genug Wasserstoff, um 16 Wasserstoff-Baggerlader zu betanken, und kann entweder auf der Rückseite eines modifizierten JCB-Fastrac oder auf einem Anhänger transportiert werden.

Info: www.jcb.de ■

Teleskoplader unterstützt Feuerwehr

Sonderausstattung mit Martinshorn, Blaulicht und vielseitigen Anbaugeräten

In Straubing zog sich eine kilometerlange Ölspur durch die Innenstadt und musste von der ansässigen Feuerwehr so schnell wie möglich beseitigt werden. Ein feuerroter Teleskoplader mit Martinshorn und Blaulicht erwies sich als nützlicher Helfer. Sein Kehranbaugerät trug zu einer Entlastung der Mannschaft und einer zügigen Freigabe der betroffenen Fahrbahn bei.

Volle Übersicht: *Dank der hochfahrbaren Kabine hat der Fahrer das Anbaugerät und die Einsatzumgebung perfekt im Blick. (Foto: Sennebogen)*

Kommt es zu einer Ölverschmutzung, ist schnelles und präzises Handeln gefragt. Neben der drohenden Umweltverschmutzung birgt die Ölspur auch Gefahren für Verkehrsteilnehmer. Um eine Ausbreitung und Eindringen des Öls in Grundwasser und Erde zu vermeiden, wird Ölbindemittel auf die betroffenen Stellen abgestreut und mit Hilfe von Besen eingearbeitet. Das gebundene Öl wird anschließend wiederaufgenommen und entsorgt. Bei letzterer Aufgabe konnte der Teleskoplader 340 G von Sennebogen sein Können unter Beweis stellen. Mittels des hydraulischen Schnellwechselsystems war die Maschine in kürzester Zeit auf das Kehranbaugerät umgerüstet und einsatzbereit. Das eingearbeitete Bindemittel wurde mithilfe des Kehrgeräts aufgenommen und die Rückstände effizient und schnell beseitigt. Für schwerere Fälle, in denen es sich nicht um eine tropfenartige, sondern um eine dicke, durchgehende Ölspur handelt, ist der Teleskoplader am Heck mit einem „Öltiger" ausgestattet, mit dem das Bindemittel auf die verschmutzte Fahrbahn

abgestreut werden kann. Ein großer Vorteil beim Einsatz des Teleskopladers ist die erhebliche Einsparung von personellen und zeitlichen Ressourcen: Durch die Anwendung des Kehrgeräts entfällt das mühsame Aufkehren des Bindemittels mit dem Handbesen. Waren bisher 20 bis 25 Einsatzkräfte für eine Ölspurbeseitigung notwendig, mussten hier lediglich neun Personen ausrücken, die den Einsatz dann bereits nach zwei Stunden und somit der Hälfte der gewöhnlich benötigten Zeit abschließen konnten. Wichtig bei einem Einsatz wie der Ölspurbeseitigung ist das Ziel, den Verkehr so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Dank der kompakten Maße des Teleskopladers wird während der Einsätze wenig Platz in Anspruch genommen, und auch beengte Stellen sind mit der Maschine problemlos erreichbar. Besonders punkten konnte die auf bis zu 4,10 m Augenhöhe hochfahrbare Kabine des Teleskopladers, die dem Fahrer eine optimale 360°-Panoramasicht auf das gesamte Arbeitsumfeld bietet, denn Sicherheit und Präzision spielen bei Einsätzen der Feuerwehr selbstverständlich eine wichtige Rolle.

Wird der Teleskoplader gerade nicht für die Ölspurbeseitigung oder den Katastrophenschutz benötigt, dann wird er auch für alltägliche Logistik- und Transportaufgaben genutzt. Die Maschine ist mit Blaulicht, Martinshorn sowie der spezifischen Lackierung und Beklebung auf die besonderen Bedürfnisse der Feuerwehr abgestimmt und dank der robusten Bauweise auf den anspruchsvollen Dauerbetrieb ausgelegt. Neben dem Kehrgerät weitere Anbaugeräte wie eine Schaufel, eine Schaufel mit Zange sowie eine Staplergabel zum Einsatz. Diese lassen sich für die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten schnell und einfach per Knopfdruck wechseln und erlauben somit einen sauberen und effizienten Arbeitsfluss – eine perfekte Ergänzung des Fuhrparks für die Straubinger Feuerwehr.

Info: www.sennebogen.com ■

Wirtschaftliche Lösung

Selbstfahrendes Schwerlastmodul als Alternative im Fähren-Transport

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal hat am Bauhof Rendsburg erstmals ein neues Verfahren zur schnelleren und praktikableren Verbringung von Wasserfahrzeugen für Inspektionszwecke an Land durchgeführt.

Kraftvoll: *Der Selbstfahrer vom Typ PST/SL-E zieht die auf dem Oberwagen positionierte Fähre an Land. (Fotos: Goldhofer)*

Bislang wurden die bis zu 130 t schweren Wasserfahrzeuge auf eine Schiffshebevorrichtung, hier eine sogenannte Längshelling, manövriert. Diese besteht aus einem Ober- und Unterwagen, der mittels einer Winde über ein Schienensystem an Land und weiter in eine Schiffsbauhalle gezogen wurde. Neue, schwerere Hybrid-Fährtypen mit einem Gewicht von rund 180 t und eine Wirtschaftlichkeitsanalyse für anstehende Sanierungsmaßnahmen vor der Schiffbauhalle ergaben, dass das bestehende Schienensystem auf dem Vorplatz einer ebenen Fläche weichen muss. Als Alternative soll nun ein radbasierter Transport zum Einsatz kommen.

Dabei wird das Wasserfahrzeug mittels eines Schwertransportfahrzeuges an Land gezogen, aufgenommen, zwischen Schiffshebeanlage, Waschplatz und Schiffbauhalle transportiert und abgesetzt. Nach umfangreichen Recherchen entschied sich das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt für ein 8-achsiges selbstfahrendes Schwerlastmodul von Goldhofer. Dieser Selbstfahrer verfügt zusätzlich über ein

Präzise: *Der Selbstfahrer platziert sich unter den Oberwagen und nimmt ihn hydraulisch Huckepack.*

elektronisches Vielweglenksystem, mit dem sich das Wasserfahrzeug auf dem engen Werftgelände manövrieren und anschließend punktgenau absetzen lässt. Einzig die Oberwagen des Hebesystems mussten hierfür abgeändert werden, damit der Selbstfahrer zur Ladungsaufnahme unter den Oberwagen fahren und ihn hydraulisch aufnehmen kann.

Die Klappenfähre Nobiskrug war das erste Wasserfahrzeug, das auf der neuen Transportlösung bewegt wurde. Das Fährschiff, das bis zu 45 t transportieren darf, wurde in der Rendsburger Werft auf die Schiffshebevorrichtung manövriert und sollte aufgrund einer regelmäßigen Inspektion eine Wartung und Grundinstandsetzung erhalten. Die Binnenfähre verfügt über eine Gesamtlänge von 32 m, eine Gesamtbreite von 9,8 m sowie ein Gewicht von rund 130 t.

Mittels des Goldhofer-Selbstfahrers vom Typ PST/SL-E wurde die Binnen-Fähre auf der Hebevorrichtung im sogenannten Slipverfahren mit einer Längshelling an Land gezogen. Dabei fungierte der Selbstfahrer als Zugfahrzeug und zog die Fähre über ein Seil an Land.

Anschließend positionierte sich der Selbstfahrer unter zwei Oberwagen und nahm die gesamte Konstruktion mitsamt der Fähre über den hydraulischen Achsausgleich auf und transportierte das Fährschiff zu Inspektions- und Wartungsarbeiten in eine Schiffbauhalle.

Info: www.goldhofer.com ■

Gewinn für Tier und Mensch

Barrierefreie Fischwanderung und Stromerzeugung an der Ruhr

Mit dem Einbau einer Wasserschnecke an der Ruhr haben die Stadtwerke Fröndenberg Wickede ein Wasserbauprojekt abgeschlossen, durch das pro Stunde 135 kW Strom erzeugt wird. Durch eine Fischtreppe wird zugleich die EU-Wasserrahmenrichtlinie erfüllt, die in allen Gewässern eine vollständige ökologische Durchgängigkeit fordert.

Schwergewicht: *Ein 250 t-Kran liefert die Wasserschnecke für ein Projekt der Stadtwerke Fröndenberg Wickede, dass Tierschutz und Energiegewinnung vereint. (Fotos: Franz Bracht KG)*

Das für Fischtreppe und Wasserschnecke erforderliche „naturnahe Gerinne" (ein künstlich angelegter Bachlauf) auf der Kiebitzwiese der nordrhein-westfälischen Kleinstadt Fröndenberg war bereits im Sommer 2022 fertig gestellt worden. Der Einbau der Schnecke zur Stromerzeugung war erst nach dem Ende der Brutzeit der Vögel auf der Kiebitzwiese möglich. Die Maschinen-Bauteile der Turbinenschnecke wurden Ende November von einem 250 t-Kran der Unternehmensgruppe Franz Bracht angeliefert. Der Krandienstleister unterhält 15 Standorte in NRW, von denen aus bundesweite und internationale Einsätze koordiniert werden. Dafür stehen insgesamt mehr als 1.160 Spezialfahrzeuge bereit.

Die Maschinenteile wurden nachts mit zwei 3,15 m breiten Sattelschleppern antransportiert. Um 9 Uhr morgens war der Autokran „zugbereit". Die Bauteile – Getriebe, Generator, Anbauteile und Wasserkraftschnecke – hatten ein Gesamtgewicht von 33 t, wobei 25 t auf die Schnecke entfielen. Die Einbau-Arbeiten nahmen gut zwei Tage in Anspruch. Danach folgte der Testbetrieb der Schnecke. Mit der Turbinenschnecke sollen 1.135 kW stündlich produziert werden, jährlich also 1.182.600 kW. Damit lässt sich der Jahresstrombedarf von 300 Einfamilienhäusern decken, die von vierköpfigen Familien bewohnt werden.

Höhenunterschied von fast 6 m

Für die Fischtreppe waren wurden 600 m³ Beton sowie 110 t Beton-Bewehrungsstahl verbaut. Neben dem Wehr wurde dazu einer rechteckige „Wanne" errichtet, in die die Fischtreppe im Serpentinenverlauf eingebaut wurde. Sie hat insgesamt 34 Stufen mit einer Höhendifferenz von je 11 cm. Teils waren auch Arbeiten unterhalb der Wasseroberfläche erforderlich. Damit wurde die Voraussetzung geschaffen, den Gesamthöhenunterschied von 5,83 m zwischen künstlichem Bachlauf auf der Kiebitzwiese und Ruhr unterhalb des Wehres mit der Fischtreppe zu überwinden.

Handarbeit: *Mit vereinten Kräften wird die 35 t schwere Wasserschnecke in ihre endgültige Position gebracht.*

0,4 m³ Wasser fließen pro Sekunde über die Fischtreppe ab, weitere 3,4 m³ über die Schnecke. Ohne technische Hilfe wäre es den Fischen nicht möglich, an einem Wehr vorbeizukommen. „Mit der neuen Treppe können sie ohne Probleme stromaufwärts schwimmen. Damit kommen sie an allen unseren Wehren vorbei", erklärt Projektleiter Matthias Stephan. Fischtreppe und Schnecke gemeinsam sorgen für eine sogenannte „Lockströmung", anhand derer die Fische erkennen können, dass sie den Wasserlauf bergauf schwimmen können. Die Gefahr, versehentlich in die Schnecke einzuschwimmen, besteht nicht, dazu ist die Strömung zu stark.

Mit Abschluss dieser Maßnahme, einem Invest von mehr als 1 Mio. Euro, erfüllen die Stadtwerke die EU-Wasserrahmenrichtlinie, nach der in allen Gewässern eine vollständige ökologische Durchgängigkeit gewährleistet sein muss. Forellen, Aale, Barben und weitere Arten der Ruhr können sich so wieder in alle Richtungen bewegen und werden nicht durch menschliche Bauwerke gestört. Das hatten die Stadtwerke Fröndenberg Wickede durch ähnliche Maßnahmen bereits 2021 an der Wasserkraftanlage Schwitten an der Ruhrbrücke sowie zuvor in Langschede und Wickede ermöglicht.

Für die Bauarbeiten wurde ein bestehender Feldweg zur Baustraße ertüchtigt. Insgesamt 10.000 m³ Erde mussten bewegt und 400 m³ Beton verbaut werden.

Info: www.bracht-autokrane.de ■

Über den Dächern von Berlin

Beim Bau des Solitärgebäudes Upbeat kommt BIM zum Einsatz

Die Wolff & Müller Hoch- und Industriebau GmbH & Co. KG und die August Reiners Bauunternehmung GmbH übernehmen im Auftrag der CA Immo als Arbeitsgemeinschaft (ARGE) sämtliche Rohbauleistungen für das 82 m hohe Bürohochhaus Upbeat in Berlin.

Direkte Wasserlage: *Das dreiteilige Bürohochhaus Upbeat entsteht in Berlins Europacity. (Foto: CA Immo Link)*

Als weithin sichtbares Solitärgebäude wird das Upbeat den nördlichen Auftakt der Europacity bilden. Es entsteht direkt am Nordhafen zwischen der Heidestraße und der Perleberger Straße. Die Mietfläche von rund 35.000 m² wird komplett von der Deutschen Kreditbank AG (DKB) belegt, deren neuer Hauptsitz das Upbeat wird. Die ARGE setzt den Entwurf der Berliner Architekten Kleihues + Kleihues um, die den internationalen Architekturwettbewerb gewonnen hatten. Dabei übernimmt Wolff & Müller die technische und August Reiners die kaufmännische Geschäftsführung. Das Gebäude soll 2025 fertiggestellt sein. Nachhaltigkeit, Konnektivität und das Wohlbefinden der Mieter haben bei dem Projekt einen hohen Stellenwert. CA Immo hat für das Gebäude bereits die WiredScore-Zertifizierung in der höchsten Kategorie Platin für höchste Standards in Sachen Konnektivität, digitaler Infrastruktur und Zukunftssicherheit erhalten. Angestrebt wird für das als Green Building konzipierte Upbeat zudem eine Zertifizierung der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen e.V. sowie eine Well-Core-Zertifizierung. Zur Erreichung der ambitionierten Nachhaltigkeitsziele hat CA Immo den Einsatz von CO_2-reduziertem Beton beauftragt, der im Bereich der Bodenplatte ca. 50 % und in den sonstigen Stahlbetonbauteilen ca. 30 % Kohlendioxid einspart. Wolff & Müller hat Erfahrung in diesem Sektor und war bereits 2010 das erste klimaneutrale Bauunternehmen Deutschlands „Um die Prozesse beim Bauen möglichst effizient steuern zu können, kommt die BIM-Methode zum Einsatz. Das heißt, wir bauen erst digital, dann real", erklärt Ingmar Linde, Zweigniederlassungsleiter Berlin bei der Wolff & Müller Hoch- und Industriebau GmbH & Co. KG. Das gesamte Team koordiniert seine Arbeit anhand eines virtuellen Bauwerksmodells und kann sich so viel besser abstimmen als mit herkömmlichen 2D-Plänen.

Das Upbeat staffelt sich über drei Gebäudeteile, von denen das größte 82 m hoch sein wird, von 5 über 11 auf 19 Geschosse. Vertikal miteinander verbundene Geschosse ermöglichen unterschiedlich große Mietflächen von bis zu 2.200 m². Ob Einzelzimmer, Kombizone oder Open Space, alle zeitgemäßen Bürokonzepte lassen sich realisieren. Durch den hohen Glasanteil der Fassade und die bodentiefen Fenster dringt das Tageslicht tief in das Gebäude ein. Die Etagen fünf und elf haben jeweils Zugang zu einer großen Dachterrasse mit Ausblick über das Quartier und das Hafenbecken. Geplant sind auch ein öffentliches Restaurant und eine Tiefgarage mit 140 Pkw-Stellplätzen und 300 Fahrradstellplätzen.

Dem Projekt kommt zugute, dass Wolff & Müller und August Reiners unlängst bereits das Gebäudeensemble QH Spring – ebenfalls in der Europacity – als Arbeitsgemeinschaft realisiert haben. Mit jedem der beiden Bauunternehmen hat der Bauherr schon mehrere Bauvorhaben umgesetzt.

Info: www.wolff-mueller.de ■

www.dllgroup.com

Gemeinsam die Welt bauen und bewegen

Warum DLL? Sprechen Sie mit unseren Finanzierungsspezialisten.

dll financial solutions partner

Christian Wich
E christian.wich@dllgroup.com
T +49 172 295 67 32
https://linkedin.com/in/christian-wich

De Lage Landen Leasing GmbH
Theo-Champion-Str. 1
40549 Düsseldorf

Volle Geothermie voraus

45 Erdwärmesonden für das „Mergenthaler“ in Eschborn

Der Baugrund in Innenstädten ist knapp. Darauf müssen Städte eher früher als später reagieren. Ungenutzte Gebäude bieten dabei eine echte Chance. Verlassene Fabriken oder alte Bürokomplexe erhalten durch Revitalisierung ein zweites Leben. Ein Paradebeispiel dafür ist das Projekt „Mergenthaler“ im südhessischen Eschborn.

Revitalisierungsprojekt: *Für die energetische Sanierung eines Bürogebäudes errichtet Bauer Resources eine geothermische Wärmeversorgungsanlage im südhessischen Eschborn. (Fotos: Bauer Group)*

Ein leerstehendes Bürogebäude aus den 1980er Jahren soll bis 2024 im Auftrag des Münchner Immobilienunternehmens Wöhr + Bauer ressourcenschonend und CO_2-sparend revitalisiert werden. Zentraler Bestandteil ist ein nachhaltiges Energiekonzept. Genau dafür errichtet die Bauer Resources GmbH eine geothermische Wärmeversorgungsanlage.

Im Frühjahr 2022 fiel der Startschuss für die Vorbereitungen. Präzise wurde das Erdwärmesondenfeld im Vorfeld geplant, um beim Bohren keine unterirdischen Leitungen zu beschädigen. „Das spielt insbesondere bei Bestandsgebäuden eine große Rolle“, weiß Marcel Mößlang, Projektleiter bei der Bauer Resources GmbH. Erst dann stellten er und sein Team die Erdwärmesonden mittels dem Spülbohrverfahren her. Das Prinzip: Ein Bohrgerät bohrt Loch um Loch und injiziert mit hohem Druck eine spezielle Bohrsuspension in den Untergrund. Diese fördert den Schlamm sowie das Bohrklein, damit die Sonden im Anschluss eingebaut werden können. Auf diese Weise wurden mehr als 100 m tiefe Löcher für 45 Erdwärmesonden gebohrt.

Jeder Handgriff muss sitzen

Wie bei vielen innerstädtischen Projekten war auch hier die beengte Baustellenfläche eine große Herausforderung, betont der Projektleiter: „Die Arbeiten mit den großen Maschinen auf engstem Raum waren nicht ohne. Mit weniger als 2 m Abstand zum Gebäude mussten wir Bohrungen durchführen, um die vorgegebenen Abstände zur Grundstücksgrenze einzuhalten. Da muss jeder einzelne Handgriff sitzen.“

Tiefgang: 45 Erdwärmesonden stellte das Bauer-Team mittels Spülbohrverfahren her – bis zu 100 m tief.

Zudem herrschte rund um die Baustelle reges Treiben: ein Kindergarten und zahlreiche Gewerbeeinheiten, zum Beispiel die Zentrale der Deutschen Börse – alles in direkter Nachbarschaft. Zur Lärmminderung kam deshalb eine speziell gedämmte Gerätetechnik zum Einsatz. „Vorkehrungen zum Schutz der Anwohner stehen bei uns immer an erster Stelle“, so Marcel Mößlang.

Auch nach den Hauptarbeiten blieb für die Spezialisten von Bauer Resources viel zu tun, beispielsweise die Montage der Anbindeleitungen: Mehr als 2.200 lfm Leitungen wurden in vier Wochen verlegt und an insgesamt vier Verteilerschächte angeschlossen. Anschließend wurden die Erdwärmesonden gespült und mit einer Wärmeträgerflüssigkeit gefüllt. Seitdem pausiert die Baustelle, bis die Sanierung seitens des Bauherrn fertiggestellt ist. Zu guter Letzt wird dann noch ein hydraulischer Abgleich durchgeführt und die Inbetriebnahme begleitet. Nach Abschluss der Arbeiten wird das „Mergenthaler“ dann dank der geothermischen Energie mit Wärme und Kälte versorgt. Insgesamt kann die Anlage rund 200 kW Leistung generieren – das entspricht in etwa dem Heizenergiebedarf von 40 modernen Einfamilienhäusern.

Neben der grünen Energieversorgung werden in dem Gebäude viele weitere Nachhaltigkeitsbausteine umgesetzt: eine wärmedämmende Fassade mit raumhoher Verglasung und außenliegendem Sonnenschutz, ein rund 1.000 m² großer Sky Garden sowie 50 E-Ladestationen. Alles unter dem Motto: Bestand erhalten und grün revitalisieren. „Das ‚Mergenthaler‘ liegt uns wirklich sehr am Herzen“, sagt Dr. Tim Malonn, Leitung Geschäftsbereich Value-Add beim Bauherrn Wöhr + Bauer und schließt an: „Wir schaffen hier mittels innovativer Methoden und einer ressourcenschonenden Bauweise mit vielen Partnern ein echtes Vorzeigeprojekt. Der Abriss wird vermieden und wir sparen allein bei der Errichtung ca. 42 % CO_2-Emissionen gegenüber einem vergleichbaren Neubau ein.“

Info: bre.bauer.de ■

Gut gesichert

Radlader mit Spezialausrüstung hilft bei Rüstungsaltlasten-Sanierung

Über 100.000 Giftgasgranaten aus dem 2. Weltkrieg müssen in der Lüneburger Heide beim wohl größten Kampfstoff-Sanierungsfall in Deutschland geborgen werden. Ein mit Spezialsicherheitsglas und Panzerplatten gegen Explosionen geschützter Radlader von Atlas Weyhausen hilft dabei.

Komplizierte Sanierung: *Der speziell gegen Explosionen gesicherte Atlas Radlader Weycor AR 480 in der noch im Bau befindlichen Schutzhalle, die über dem Dethlinger Teich errichtet wird. Der Teich ist auf dem Bild noch verfüllt. (Foto: Weycor)*

Im 63 m breiten und etwa 12 m tiefen Dethlinger Teich, einer ehemaligen Kieselgur-Grube nahe Munster, wurden zwischen 1942 und 1952 mit chemischen Kampfstoffen gefüllte Granaten und Bomben entsorgt. 1952 wurde die Grube mit Erdreich und Bauschutt verfüllt. Im Laufe der Zeit begann die Verrottung verbunden mit einer Grundwasserbelastung. 2014 nahm der Heidekreis die ersten Planungen zur Sanierung auf. 2021 erfolgte die Öffnung der Grube mit einem Probeschacht und dem Fund von einigen Tausend Stück Munition. Experten entwickelten ein Sanierungskonzept. Kernstück ist die Errichtung einer 97 m x 106 m große Halle über dem Teich. Sie hat ein freitragendes Dach mit einer Firsthöhe von 24 m und ruht auf einem Betonfundament und 22 m Spundwandbohlen darunter. Aus der Halle wird permanent die Luft abgesaugt und mit Aktivkohle gefiltert, auch wird das Grundwasser aufgefangen und gereinigt. Die Halle kann nur durch Schleusen mit anschließender Dekontamination verlassen werden. Weitere Hallen, zum Beispiel zur Reinigung des Grundwassers, werden angebaut. Mitte 2023 wird sukzessive mit dem Ausbaggern des Teiches und der Munitionsentsorgung begonnen. Hier arbeitet der Radlader AR 480 von Weycor zur Ver- und Entsorgung der Sanierungsstelle.

Ein einzigartiger Radlader

Der AR 480 ist ein Radlader der 6-t-Klasse. Ausgerüstet ist er mit einem 2,9 l-Dieselmotor mit 55,4 kW/75,3 PS, EU-Stufe V und einem DOC- und DPF-Abgasreinigungssystem. Der hydrostatische Fahrantrieb mit 2-Stellungsfahrmotor macht ihn 20 km/h schnell, die Z-Kinematik mit hydraulischem Schnellwechsler sehr flexibel. Einzigartig wird er durch seine spezielle Ausrüstung. Die gebogene Serienscheibe ist durch eine Scheibe aus speziellem, 40 mm starken Panzerglas mit Scheibenheizung ersetzt. Ebenso ist der Boden durch passende Panzerplatten ersetzt. Alles nach Schutzstufe B6 (VPAM7) gefertigt. Zudem ist eine Atemluftversorgungsanlage auf dem Kabinendach montiert. Sie versorgt die luftdichte Kabine mit gereinigter Atemluft. Man muss schon sehr genau hinschauen, um den Unterschied zum bewährten Weycor AR 480-Standardmodell zu erkennen. Im Notfall aber, wenn chemische Kampfstoffe ausströmen oder eine Granate explodiert, ist der Fahrer in der speziellen Weycor Kabine sicher und geschützt.

„Es war ein sehr aufwändiges Projekt, den Radlader so umzubauen, dass er den Anforderungen, die diese sehr gefährliche und anspruchsvolle Sanierungsaufgabe stellt, in vollem Umfang genügt“, sagt Ronald Figiel, Leiter dieses Projektes beim Händler Atlas von der Wehl in Lauenbrück. „Wir kennen die Atlas Weycor Radlader als sehr zuverlässige und belastbare Arbeitsmaschinen. Auch deshalb haben wir uns für den Weycor AR 480 in der notwendigen Spezialausführung, entschieden“, sagt Carsten Bubke, Technischer Leiter beim Heidekreis. Nicht nur Solidität sondern auch Flexibilität ist am Dethlinger Teich gefragt. Die Aufgaben für den AR 480 sind vielfältig und wechseln schnell. Um dem gerecht zu werden, ist der hydraulische Schnellwechsler eine wichtige Ausstattung. Abraum mit der Schaufel transportieren, Ausrüstung oder Fundstücke mit der Palettengabel heben und bewegen usw. Die belastbare Basis ist die Weycor Z-Kinematik. Sie verträgt hohe Krafteinträge und ermöglicht exzellente Hubhöhen. Gute Sicht auf den Vorderwagen und das Anbauwerkzeug schafft die verjüngte Ladeschwinge, wie überhaupt die Sicht aus der Kabine rundum sehr gut ist. Und das ist in einer solch gefährlichen Arbeitsumgebung extrem wichtig.

Info: www.weycor.de ■

Filigran verdichtet

Modellieren eines Pumptracks mithilfe einer den Bedürfnissen angepassten Rüttelplatte

Organisch schmiegt sich ein Pumptrack in die Landschaft – mit Steilkurven, Wellen und Schanzen. Bei den von der Schneestern GmbH gebauten Anlagen ist die Leidenschaft für den Action-Sport mit Skate, Bike oder Board zu spüren.

Modifiziert: *Für das Modellieren der Steilkurven im Pumptrack haben die Mitarbeiter von Schneestern die Rüttelplatte APF 10/33 von Ammann angepasst. (Fotos: Ammann)*

Das bayerische Unternehmen plant und baut derartige Anlagen weltweit. So etwa den Slopestyle in Pyeongchang für die olympischen Winterspiele 2018. Nicht ganz olympisch, aber genauso durchdacht, ist der neue Sportpark mit Minirampe und Flyout-Loop für BMX-Biker und Skater in Schriesheim. Vorarbeiter Enno Klier hat mit seinem Team und vier Rüttelplatten der APF-Serie von Ammann den Schriesheimer Pumptrack umgesetzt.

Pumptracks sind aufgebaut wie Straßen. Einer Basisschicht aus Schotter folgt eine Asphaltschicht. „Wir gehen erst einmal grob mit dem Bagger ran und schütten die Bahn nach Plan auf“, erklärt Klier. Geformt wird der Track per Hand und mit der Rüttelplatte. Auf gerader Strecke oder den Wellen kommt die rund 100 kg schwere APF 20/50 zum Einsatz. Es ist die leistungsstärkste Maschine der neuen APF-Serie mit einer Arbeitsbreite von 500 mm. Dank des starken Vortriebs lässt sich der Untergrund auch an steilen Abschnitten im Track hervorragend verdichten.

Für die Kurven greift Klier auf die kleineren und wendigeren Rüttelplatte APF 10/33 zurück. „Man muss die Platte in den Steilkurven hochschieben, die im steilsten Winkel 60 Grad hat.“ Theoretisch ginge das auch mit der APF 20/50. „Aber das muss man wollen“, meint Klier lakonisch. Die notwendige Verdichtung erreicht er auch mit der leichteren Maschine.

Zielsicher gesteuert

Für die Steilkurven haben Klier und Schneestern die Ammann-Rüttelplatte für seine Bedürfnisse angepasst. „Die Anpassungen haben sich so nach und nach von selbst aufgedrängt“, erzählt er. „Die Deichsel haben wir im Winkel verändert. Zusätzlich

Maßgeschneidert: *Ein zusätzlicher Griff auf der Rüttelplatte erleichtert das schwierige Bewegen der Rüttelplatte in den Steilkurven.*

wurde noch ein zweiter Griff angebaut.“ Man hat so eine bessere Kraftübertragung und kann das Gerät zielsicherer steuern. Die Platte wurde zudem rund geflext, sodass sie eine leicht konvexe Form hat. Damit lassen sich Steilkurven in jedem Neigungswinkel fließend modellieren. Perfekt für die Sportler und ihre Loops.

Enno Klier prüft die Bahn immer wieder mit der Hand. Die Ammann APF 10/33, mit ihren 54 kg die leichteste Platte der APF-Serie, ist perfekt für diese Formarbeit. „Dieselbe Stelle überfahre ich bestimmt zehnmal, bis es stimmt.“

Enno Klier ist von Haus aus Einzelhandelskaufmann und hat in einem Fahrradladen gearbeitet. Auf den Pumptrack-Bau ist er durch sein Hobby – Fahrrad und Mountainbike – gestoßen. Ein Bikepark wurde in seiner Nachbarschaft gebaut. „Ich fand das spannend und habe einfach gefragt, ob sie noch jemanden brauchen“, erzählt er. Das war der Anfang der großen Leidenschaft. Klier ist nun seit vier Jahren bei Schneestern und hat sich sein Handwerk durch Learning by Doing erarbeitet. Und nach 40 gebauten Pumptracks bringt er ordentlich Erfahrung mit.

Klier ist hochzufrieden mit den Ammann Maschinen. Anfangs hat er mit Modellen diverser Hersteller aus dem Baumarkt gearbeitet. Die Haltbarkeit der Maschinen, das Handling und die Qualität bei der Verdichtung hat ihn nicht überzeugt. Mit den Ammann-Maschinen sah das ganz anders aus. Durch die Anpassungen und die Leistungsfähigkeit der APF-Rüttelplatten kann er die gewünschte Qualität bei den Pumptracks erreichen. Für ihn kommt keine andere Platte mehr zum Trupp. Auch der technische Support stimmt. Die Ammann-Kundenbetreuung und das Werk in Hennef unterstützen den Bautrupp jederzeit.

Schriesheims Pumptrack liegt inzwischen organisch eingebettet in der Landschaft. Enno Klier, sein Bautrupp, und die Rüttelplatten sind bereits weitergezogen, nach Osnabrück, wo mit Fingerspitzengefühl der nächste Pumptrack umgesetzt wird.

Info: www.ammann.com ■

Enge Baustellen meistern

Teleskoplader mit externer Fernbedienung erleichtert Bauprojekte

Die Wächter GmbH zählt zu den führenden Bauunternehmen in Thüringen. Die umfangreiche Expertise des Familienunternehmens ermöglicht eine präzise Steuerung der Bauprozesse im Bereich des Hoch-, Tief-, Wohnungs- und Gewerbebaus vom Beginn des Bauvorhabens bis zur Fertigstellung.

Gegründet wurde das Unternehmen 1990 durch Thomas Wächter, der die Firma heute zusammen mit seinem Sohn Ludwig betreibt. Dieser kümmert sich im Unternehmen vor allem um die Digitalisierung und arbeitet beispielsweise mit einer Drohne sowie 3D-Steuerung- und -vermessung. Die Wächter GmbH hat aktuell 58 Mitarbeiter und zeichnet sich durch ein sehr junges und dynamisches Team aus.

Schon seit vielen Jahren arbeitet das familiengeführte Bauunternehmen mit der Firma Kirchner Gabelstapler GmbH und der Manitou Deutschland GmbH zusammen. Die Kirchner Gabelstapler Gruppe ist für ganz Thüringen und die Region rund um Leipzig seit den 1990er Jahren Ansprechpartner für den Verkauf neuer und gebrauchter Maschinen der kompletten Manitou-Produktpalette sowie für die Miete von Flurförderfahrzeugen. Aus der Zusammenarbeit mit Kirchner und insbesondere dessen Verkäufer Frank Stärker hat Wächter insgesamt vier Manitou-Maschinen im Betrieb: die drei starren Teleskoplader MLT 625, MT 625 und MT 1440, sowie seit August 2022 einen rotierenden Teleskoplader Manitou MRT 2660 Vision+. Der MT 625 und MLT 625 werden als Radlader-Ersatz auf Baustellen eingesetzt, da die Maschinen vielfältiger eingesetzt werden können. Sie können einfacher überladen und haben z.B. eine höhere Tonnage, um Paletten weiter und höher nach oben zu befördern. Der MT 1440 war die erste Manitou-Maschine, die Wächter angeschafft hat und wurde anfänglich in der Glaslogistik eingesetzt, dann jedoch schnell im Bau und auf dem Betriebshof. Grund für den Wechsel vom vorher genutzten Manitou 2150 Privileg zum MRT 2660 Vision+ war vor allem der Wunsch nach mehr Reichweite und Tragkraft. Die Maschine wird vor allem im Wohnungs- und Gewerbebau eingesetzt. Dabei werden unterschiedlichste Anbaugeräte wie Seilwinde, Kranhaken, Palettengabel oder auch ein Arbeitskorb genutzt.

Hohe Reichweite: *Der MRT 2660 Vision+ von Manitou im Einsatz bei einem Projekt der Wächter GmbH. (Fotro: Manitou)*

Präzise: *Die Fernbedienung mit ihren drei Joysticks erleichtert das Manövrieren in engen Bereichen.*

Begeisternd vielfältig

Praktisch ist laut Bediener Erik Terpe aber vor allem auch die Nutzung der Maschine mit Fernbedienung, Diese Variante wird gerne beim Schalungsbau oder zum Betonieren eingesetzt: „Ich bin begeistert von der Vielfältigkeit der Maschine. Die Verfahrbarkeit aus der Ferne oder dem Korb mit der Fernbedienung, z.B. zum Manövrieren in engen Baustellen, erleichtert mir die Arbeit ungemein“, so Terpe.

Die Fernbedienung, die mit drei Joysticks ausgestattet ist, ermöglicht die präzise Platzierung des Teleskopladers MRT 2660 Vision+ in sehr engen Bereichen. Außerdem ist die Maschine mit hoher hydraulischer Bewegungsgeschwindigkeit und Automatikgetriebe für mehr Produktivität ausgestattet und ihre Kabine bietet eine außergewöhnliche Sicht nach vorne und oben.

„Wenn ich den MRT nicht von außerhalb bediene, schätze ich auch die Möglichkeit sehr, dass man von allen vier Seiten der Maschine Zugang hat. Der große Touchscreen ist auch wirklich praktisch und die Joysticks sind sehr einfach zu bedienen“, sagt Terpe, der froh ist, dass sein Chef sich vor rund einem halben Jahr für die neue Manitou-Maschine entschieden hat.

Die Manitou Group hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Arbeitsbedingungen, die Sicherheit und die Leistung in den Bereichen Materialhandhabung, Hubarbeitsbühnen und Erdbewegung zu verbessern und gleichzeitig die Menschen und ihre Umwelt zu schützen. Mit ihren Hauptmarken Manitou und Gehl entwickelt, produziert, vertreibt und wartet die Unternehmensgruppe Baumaschinen für Bau, Landwirtschaft und Industrie.

Info: www.manitou-group.com ■

Zurück zur Lieblingsmarke

Zweiten Citybagger gekauft, um Radlader zu ersetzen

Bernd Nießen und sein Sohn Holger gründeten 2007 die Nießen Tief- und Straßenbau GmbH. Zum Kerngeschäft des Unternehmens mit Sitz in Nettersheim im Kreis Euskirchen gehören der Asphaltbau, der Pflasterbau, der Kanalbau und die Verkehrsabsicherung. Das Unternehmen ist heute zehn Personen stark und wird nach dem Tod des Vaters von Holger Nießen und seinem Bruder Björn geführt.

Quartett bei Nießen: *Baggerfahrer Jannik Reinartz, Mitinhaber Björn Nießen, Hydrema-Regionalleiter Oliver Pape und Facharbeiter Michael Nürnberg mit den zwei 912 Dumpern und den Citybaggern MX18 und MX17 von Hydrema. (Foto: Hydrema)*

Baumaschinen von Hydrema hatte das Gründerteam bei häufigen Urlauben in Dänemark im Einsatz beobachtet. Aus der Überzeugung heraus, dass diese Maschinen passende Unterstützung für das eigene Geschäftsmodell böten, wurde 2008 ein Dumper des dänischen Herstellers angeschafft. Der Hydrema-Fuhrpark wuchs ab 2009 um zwei R1100, kompakte Kettenbagger in der 11 t-Klasse und 2012 um einen 3-Achs-Dumper 922D, denn Erdbewegung im Straßenbau wurde für das Unternehmen, das im Großraum Köln-Eifel tätig ist, immer wichtiger. Dann aber riss die Leidenschaft ab, denn eine gute Betreuung durch einen entsprechenden Händler war nicht gegeben. Der Versuch, sich stattdessen mit einem koreanischen Produkt anzufreunden, misslang allerdings. Auf der bauma 2019 entstand wieder ein direkter Kontakt zu Hydrema. Dem damals neuen Regionalleiter Oliver Pape gelang es durch eine beharrliche Betreuung, das Vertrauen in den dänischen Hersteller zurückzugewinnen. Im Dezember 2020 war es dann so weit. Der MX18 überzeugte Björn Nießen so sehr, dass die Maschine noch aus der Vorführung heraus übernommen wurde. Der erfahrene Baggerfahrer erkannte sofort, welches Potential der mit einem Tiltrotator und Palettengabeln ausgestattete Citybagger bietet: „Manchmal musste man eine Palette mit einem Radlader vom Lkw laden und diese dann über Umwege, weil ein Graben oder Zaun den direkten Zugang einschränkt, umständlich verfahren. Dabei zerstört man durch die Fahrspuren des Radladers möglichweise auch noch Grünflächen, die man ansonsten eigentlich nicht befahren wollte. Mit dem Citybagger, der sich auch sehr kompakt zwischen Lkw und Zaun drehen kann, kann ich heute problemlos die Palette vom Lkw herunter nehmen und direkt über den Zaun hinweg dort abstellen, wo sie gebraucht wird“, so Björn Nießen.

Da er den Bagger auch mit einem Anhänger einsetzt, gelingt es ihm auch auf der Baustelle die Effizienz zu erhöhen, indem er mehrere Paletten gleichzeitig, vom Entladeort auf der Großbaustelle bewegt. Zunächst belädt er den Anhänger am Bagger und verfährt dann die gesamte Ladung, die aus mehreren Paletten besteht, mit dem Bagger zum Einsatzort. Und auch die Kraft des MX18 überzeugt Björn Nießen: „Es gibt im Internet ein viel beachtetes Video, wo ich auf einer Großbaustelle in Schräglage einen 3,5 t schweren Minibagger mit gestrecktem Arm 6,50 m in die Tiefe abstelle. Das hat der Bagger problemlos ohne Schildabstützung gemacht.“

Aufgrund der überzeugenden Leistung tauschte Bruder Holger im November 2021 seinen alten Kettenbagger gegen einen MX17 Citybagger ein. „Wir kaufen tatsächlich den zweiten Hydrema-Citybagger, weil wir so keinen Radlader mehr brauchen“, berichtet er und ergänzt: „Der MX18 ist durch seine Kraft und seine Reichweite die perfekte Maschine für den Kanalbau, während der deutlich flinkere MX17 die ideale Straßenbaumaschine ist.“ Auch ein zweiter 912 Dumper wurde im Oktober 2022 gekauft, denn, wie Maschinist Jannik Reinartz trefflich formuliert: „Der Dumper ist schnell und kraftvoll und das Fahren macht richtig Spaß.“

Mit dem niederländischen Unternehmen E&R Stessen Servicedienst in Heerlen, gleich bei Aachen hinter der Grenze ansässig, steht ein verlässlichen Partner bereit. „Wir mussten einmal an einem Samstagnachmittag, spät gegen 16:00 Uhr, einen Schaden melden und erhielten Montagmorgen, noch vor Dienstbeginn die Nachricht, dass die Maschine wieder läuft“, freut sich Björn Nießen über die schnelle Hilfe. „Es sind eben, wie im Fall Nießen zu erkennen, nicht nur die Maschinen, die überzeugen können müssen, sondern auch der Service muss stimmen“, ergänzt Oliver Pape. Nach Einschätzung von Hydrema-Vertriebsleiter Martin Werthenbach ist der MX Citybagger weit mehr als eine Maschine zum Öffnen von Löchern, zum Ziehen von Gräben oder zum Bewegen von Erde: „Der Hydrema-Citybagger ist mehr, denn er ist das universelle Arbeitsgerät auf der Baustelle.“

Info: www.hydrema.de ■

Hanseatische Tradition

Bremer Transportunternehmen setzt auf Fahrzeugtechnik aus München

Die Karl Siedenburg GmbH liefert Baustoffe, entsorgt Abfälle und übernimmt Tiefbauarbeiten im Großraum Bremen. Wertvolle Unterstützung leistet ein großer Fuhr- und Maschinenpark. Karl Siedenburg führt das Unternehmen als geschäftsführender Gesellschafter in dritter Generation. Für die Nachfolge des 67-Jährigen ist bereits gesorgt.

Pfiffige Lösung: *Die schmalen Absetzkipper erlauben dem Entsorgungsspezialisten Siedenburg Fahrten zwischen den dicht bebauten Bremer Ortsteilen Steintor und Ostertor, wo Platz stets knapp ist. (Foto: Meiller)*

Was 1909 als kleine Transportfirma für den Warenverkehr zwischen den Häfen in Bremen und Bremerhaven begann, hat sich in der Region zu einem der größten Logistikdienstleister für Baustoffe und Entsorgung entwickelt. Zu den Hauptgeschäftsfeldern zählen heute Gewinnung und Verkauf von Sand und Kies, Tiefbauarbeiten sowie Abbruch, Recycling und Entsorgung. Neben 70 Lkw und ähnlich vielen Anhängern stehen 1.500 Abroll- und Absetzcontainer sowie rund 30 Baumaschinen und diverse Kleingeräte im Fuhrpark bereit. Das Unternehmen verfügt auch über drei eigene Kiesgruben und zwei Deponien.

Für die Belieferung von Industrie, Gewerbe, Baustoffhandel und Privatkunden mit Sand und Kies hält das Traditionsunternehmen 25 Schüttguttransporter bereit. Noch einmal 20 Abrollkipper, Absetzkipper und Containerfahrzeuge verrichten ihren Dienst in der Entsorgungsbranche. Die restlichen Lkw rollen für die Spedition Siedenburg Transport & Logistik im Komplettladungsverkehr und für die Abbruchsparte. Die 18-, 26- und 40-Tonner verfügen über moderne Fahrerassistenzsysteme und fast ausschließlich Aufbauten von Meiller. „Der Einsatz von Meiller-Produkten hat bei uns eine sehr lange Tradition. In den 1950er Jahren kam der erste in Bremen zugelassene Meiller-Absetzkipper zu Siedenburg. Damit waren wir auch die ersten, die die nach dem Krieg aufkommende fortschrittliche Hydrauliktechnik in den Fahrzeugen nutzten“, berichtet Andreas Albrecht, Prokurist und Betriebsleiter bei Siedenburg. Daran habe sich im Grunde bis heute nichts geändert. Mindestens 80 % der aufgebauten Abrollkipper, Absetzkipper, Trailer und Zentralachsanhänger im Unternehmen stammen von der Münchner Fahrzeugfabrik. „Die Meiller-Geräte haben sich seit jeher als robust, zuverlässig und langlebig erwiesen. Uns hat die Qualität längst überzeugt“, ergänzt Albrecht.

Hervorragende Ersatzteilversorgung

In der Regel bleiben die Fahrzeuge acht bis zehn Jahre bei Siedenburg. Dann haben sie bis zu 600.000 km abgespult, bevor der Austausch stattfindet. Jährlich kommen rund 70.000 bis 80.000 km Laufleistung im Nahverkehr zustande. Das Geschäft sei kurzatmiger geworden und kaum noch planbar, weiß Albrecht zu berichten. Die schnelle Ersatzteilversorgung stimme und der Vertragspartner Rohlappe in Stuhr mache im Bereich Service einen hervorragenden Job. Das sei äußert wichtig, denn Ersatzfahrzeuge gebe es im Fuhrpark nicht und sie seien aufgrund der Spezialaufgaben auch nicht schnell verfügbar.

Das zeigt sich besonders an den schmalen Absetzkippern. Sie wurden aufgrund der engen Straßen in der Bremer Innenstadt angeschafft. Sie gehen mit 2,30 m Breite und kurzem Radstand auf Tour. Nicht nur ihr 1,70 m langes Fahrerhaus misst diese Breite, sondern das Fahrgestell samt Achsen ist extra auf dieses Maß gestutzt und die Spurbreite angepasst worden. Darauf reagiert Meiller, indem das kleinere Absetzgerät der Leistungsklasse AK10 verwendet wird, aber die Hydraulikleistung des AK12 für mehr Hubkraft bekommt. Siedenburg ist in der Hansestadt das einzige Unternehmen, das solche schmalen Lkw einsetzt. Die tägliche Arbeit erleichtert zudem die i.s.a.r.-control-Funkfernsteuerung. „So eine Fernbedienung ist Gold wert. Vor allem, wenn ich Container zwischen zwei parkenden Autos absetzen muss, hilft sie ungemein. Dann stehe ich am Heck, kann beide Tragarme separat ansteuern und den Behälter sicher und zielgenau in die Lücke zirkeln“, berichtet Fahrer Friedrich Klein. Sein Kollege Harald Gründel steuert eine dreiachsige Allrad-Sattelzugmaschine. Der zweiachsige Kippsattel im Schlepp ist mittlerweile elf Jahre alt, läuft aber wie am ersten Tag. „Meiller baut am stabilsten: nie Risse, extrem zuverlässig und einfach zu bedienen“, versichert der Nahverkehrsfahrer. Besonders die Qualität des Kippstempels beeindruckt ihn sehr. „Obwohl der oft am Tag unter hoher Last betätigt wird, hat sich daran bis heute nichts verzogen und es gibt kein Leck.“

Info: www.meiller.com ■

Geglückte Premiere

Maschinensteuerungssystem für Minibagger überzeugt im Einsatz

Messen, Planen, Bauen – wie funktioniert dieser Prozess beim Einsatz von Minibaggern in der Praxis? Das wollte der Landschaftsbau-Betrieb Knappmann wissen und nutzt nun das erste in Deutschland ausgelieferte Maschinensteuerungssystem Topcon MC-Mobile für Minibagger.

Vielseitig: *Das Tablet ist Teil des MC-Mobile-Systems von Topcon und wird zum Messen, zum Verifizieren und zum Abstecken genutzt. (Fotos. Topcon)*

In Bochum-Weitmar entsteht auf rund 20.000 m² neue Wohnqualität. Das Quartier Bärendofer Bögen wird Begegnungsflächen, Grünflächen und Spielplätze bieten, auch soll der Baumbestand erweitert werden. „Wir bauen Landschaft", so lautet der Slogan der der Knappmann GmbH & Co. Landschaftsbau KG, die die Außenanlagen erstellt.

Andreas Deselaers, Prokurist und Bereichsleiter des Unternehmens steht der Digitalisierung im Landschaftsbau aufgeschlossen gegenüber: „Mit unseren 150 Mitarbeitenden machen wir alles, von Landschaftsbau bis Grünpflege. Wir haben immer wieder das Problem, dass wir bei Bauprojekten, wie hier im Quartier Bärendofer Bögen, nur mit kleinen Maschinen sinnvoll arbeiten können. Durch hohe Gebäude, Bäume und Büsche haben wir dann in der Regel auch keinen Satellitenempfang. Da bleibt uns nur, händisch nach Plan abzustecken und zu kontrollieren. Ich habe Topcon vor kurzen nach einer Maschinensteuerung für kleine Maschinen gefragt, die diese Herausforderung löst – und prompt die MC-Mobile schon vor Verkaufsstart zum Testen erhalten."

An einen 3,5 t-Bagger wurden aktive Neigungssensoren, sogenannte IMU's, und die Steuereinheit angebaut. Vor Ort überreichte Raimo Vollstädt, Product Marketing Manager der Topcon Positioning Group, dem Baustellenleiter ein Tablet, das im gesamten Prozess eine wichtige Rolle einnimmt. Es wird sowohl zum Messen, zum Verifizieren, als auch zum Abstecken genutzt.

„Unsere Mitarbeiter haben schon Grundkenntnisse im Umgang mit Totalstationen. In wenigen Minuten war alles klar, der

Verständlich: *Das Tablet gibt dem Maschinisten alle Informationen, die er benötigt, um die Modellage nach Plan auszuführen.*

Bagger wurde kalibriert, die Prismen und die Totalstation LN-150 von Topcon in Position gebracht – und los ging's", berichtet Deselaers. „Diese Totalstation ist gerade für Nichtvermesser besonders einfach zu bedienen", so Vollstädt. „Sie wird auf dem Stativ platziert und mit dem einzigen am Instrument vorhandenen Druckknopf eingeschaltet. Danach horizontiert sie sich selbstständig und vollautomatisch."

Flexibel und effizient

„Ich bin wirklich begeistert, wie effizient das MC-Mobile den gesamten Prozess Messen-Planen-Bauen vereinfacht", erläutert der Prokurist am Beispiel eines geschwungenen Fußwegs, der hier entstehen soll. „Anstatt alles mühsam mit Holzpflöcken und zwei Mann abzustecken, haben wir mit diesem System innerhalb kürzester Zeit das Gelände vermessen und den Plan lokal auf dem Tablet erstellt. Das Tablet mit den Daten wurde dann einfach in der Kabine befestigt. Der Maschinist konnte mit diesem Plan sofort loslegen und hatte damit den Aushub und die Modellierung der Fläche perfekt im Griff, ohne zwischendurch nochmals nachmessen zu müssen. Über den Prismenstab und die LN-150 konnte er sich bei Bedarf jederzeit selbst kontrollieren."

Mit der Topcon-Technologie hat Knappmann in diesem Prozess rund die Hälfte der Arbeitszeit eingespart. „Ich wollte MC-Mobile gleich kaufen, aber Topcon hat mich bis nach dem Verkaufsstart vertröstet." Andreas Deselaers schwärmt davon, dass selbst spontane Änderungswünsche der Architekten damit einfach gelöst werden könnten. „Das würde kein erneutes Abstecken und Hin und Her mehr bedeuten. Wir würden einfach unseren lokalen Plan anpassen und fertig." Dass nur die Sensoren fest verbaut werden müssen, aber das Android-Tablet von mehreren Baggern genutzt werden kann, findet er „eine super Sache. Ich denke, wir werden zunächst einmal die ersten Minibagger mit Sensoren ausrüsten und mit einem oder zwei Tablets starten. Das schont unser Investitionsbudget. Und wenn sich die Einsatzfälle erhöhen, dann können wir immer noch weitere nachkaufen."

Info: www.topconpositioning.com ■

Autonomie ist auf dem Vormarsch

Visionäre und einsatzbereite Technologien für intelligente Baumaschinen

Mögen noch manche Hürden bis zur ersten selbstfahrenden und autonom arbeitenden Baumaschine auf Baustellen in Deutschland zu überwinden sein, so gewinnt das Thema Autonomie zunehmend an Bedeutung. Es zählte auch auf der bauma 2022 zu den großen Trends.

Fahrerlos: *In diesem Muldenkipper, einem von weltweit 500 autonom fahrenden, bleibt der Sitz leer. (Fotos: Zeppelin/Caterpillar)*

Von einer einzelnen Maschine bis hin zu einer ganzen Flotte bietet Caterpillar inzwischen Kunden die Möglichkeit, ihre Geräte zu überwachen, zu automatisieren und zu verwalten, um Kosten zu senken, die Produktivität und Sicherheit zu verbessern und die Flottenauslastung zu maximieren. „Wir bewegen uns auf einer Reise in Richtung Autonomie, die gerade Fahrt aufgenommen hat. Das Ziel in der Zukunft sind vollautonome Baumaschinen und am Ende vollautomatisierte Baustellen, die ihre Arbeit quasi wie von selbst erledigen. Hier haben wir aber noch einen langen Weg vor uns“, so Dr. Hubert Mariutti, Leiter der Abteilung Service-Technik-Schulung bei Zeppelin.

Auf der bauma wurde aufgezeigt, was mittlerweile in puncto Cat Command, der Vorstufe zur autonom fahrenden Baumaschine, alles möglich ist: Direkt einen Cat Kettenbagger 340 oder Kettendozer D7 stolze 2.368 km entfernt auf dem Demonstration- und Learning-Center von Caterpillar im spanischen Málaga steuern – und das ohne direkte Sichtverbindung nur anhand von Monitoren. Dies beruht auf der Fernsteuerung auf Basis einer maschinenähnlichen Bedienstation durch Übertragung der Steuerbefehle über Internet und VPN. Diese ist vollständig in die elektronischen und hydraulischen Systeme der Maschinen integriert, um eine schnelle Reaktion und reibungslose Bedienung zu gewährleisten. Die Betriebsbefehle werden direkt an die Elektronik der Maschine gesendet, was zu einer Echtzeit-Steuerung führt.

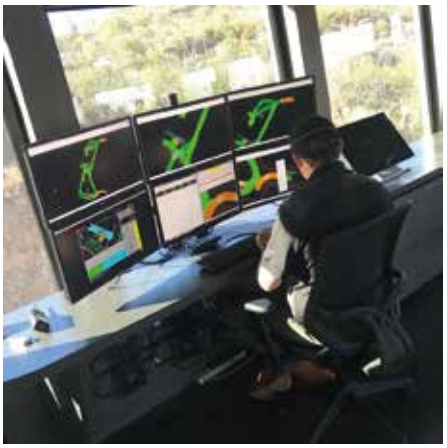
Vorgesehen ist der Einsatz solcher Systeme vor allem dann, wenn eine Gefährdung des Fahrers in der Kabine ausgeschlossen werden soll oder wenn ein Bediener mehrere Maschinen nacheinander steuern muss. Die Fernsteuerung bietet volle Manövrierbarkeit der Maschine aus sicherer Entfernung, etwa bei der Kampfmittelräumung oder beim AKW-Rückbau. Durch die entfernte Bedienung wird auch die Rückkopplung von Maschinenvibrationen, die der Bediener spürt, ausgeschlossen, was die Ermüdung verringert. Typische Arbeitsunfälle, wie sie beim Besteigen oder Verlassen der Maschinen immer wieder passieren, werden ebenfalls reduziert. Die Technologie mag auch ein Ausweg aus dem Fachkräftemangel sein, weil sie den Betrieb mehrerer Maschinen durch wenige Bediener ermöglicht.

Über 500 autonome Muldenkipper

Cat Muldenkipper ohne Maschinisten drehen bereits ihre Runden in den großen Rohstoffminen. Weltweit übernehmen bereits über 500 autonome Muldenkipper des Herstellers dank Cat Command for Hauling Transportaufgaben ohne Bedienpersonal in der Kabine. Es ist die größte aktive Flotte, die auf Onboard-Technologien zurückgreift. Die Muldenkipper fahren auf fest definierten Routen und basierend auf einem vorprogrammierten Ablaufplan durch die Lagerstätte. Sie können einer zugeordneten Spur durch ein sich ständig veränderndes Abbaugebiet folgen oder den besten Weg wählen, um die zugewiesenen Ladestellen anzusteuern. Geleitet werden sie von einem intelligenten Kontrollsystem. Dank eines Systems der Naherkennung und Kollisionsvermeidung passieren die Muldenkipper andere Baumaschinen, ohne diese zu ▶

tangieren. Sie bremsen automatisch ab, sobald sich ihnen etwas Unerwartetes in den Weg stellt, weichen aus oder nehmen, wenn die Einsatzbedingungen es erlauben, die maximale Geschwindigkeit auf. All das erfolgt ohne Bedienpersonal in der Kabine. Die Palette der Cat Baumaschinen, die dafür infrage kommen und für den vollständig autonomen Betrieb geeignet sind, reicht von der 210 bis 400 t-Klasse und umfasst die Muldenkipper-Modelle 789D, 793D, 793F, 797F und 794 AC mit Elektroantrieb. „Wir arbeiten derzeit an der Einführung neuer Produkte. Außerdem haben wir unser Command-System auf Wasserlastwagen für die Staubbekämpfung erweitert", so Sean McGinnis, General Manager für Cat Mining. Die dafür nötige Hardware und Technologie wird aktuell auf dem Cat 789D in der Gudai-Darri-Mine von Rio Tinto in Australien eingesetzt. Von 1994 bis 1995 machte Caterpillar bereits die ersten beiden Prototypen der autonom fahrenden Cat Muldenkipper 777C in einem texanischen Kalksteinbruch fahrbereit, wo sie erfolgreich mehr als 5.000 Ladungen über eine 4 km lange Strecke transportierten. 2021 wurden inzwischen rund 1,2 Mrd. t Material autonom transportiert. Bis heute haben Muldenkipper, die mit dem autonomen Transportsystem von Caterpillar ausgestattet sind, mehr als 147 Mio. km ohne Unfallschäden zurückgelegt. „Wir gehen nun in unser neuntes Jahr mit null Unfällen dank unseres Systems Command for Hauling – ein Beweis für seine Sicherheitsbilanz", kommentiert Marc Cameron, Vice President bei Caterpillar Resource Industries, und er fügt hinzu: „Eine kürzlich von einem unserer Kunden durchgeführte Fünf-Jahres-Studie zum autonomen Transport von Eisenerz ergab eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um 11 %, was zu einer Verringerung der CO_2-Emissionen um 4.300 t/h führte, eine Steigerung der Stundenproduktion um 11 %, eine um 50 % höhere maximale Fahrgeschwindigkeit und eine um 35 % längere Lebensdauer der Reifen."

Hierzulande rechnet in absehbarer Zeit niemand mit einer „echten" Autonomie bei Baumaschinen, „da – anders als zum Beispiel im abgeschlossenen Arbeitsumfeld eines Steinbruchs oder Bergwerks – komplexe technische und sicherheitstechnische Herausforderungen existieren", schätzt Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie e.V., die Entwicklung ein.



Moderner Arbeitsplatz: *Baumaschinen werden teils bereits von einem Kontrollzentrum aus gesteuert.*

Deutlich realistischer und für die Bauwirtschaft greifbarer sei der Einsatz „intelligenter" Baumaschinen mit halbautomatisierten, automatisierten oder unterstützenden Funktionen – und dies bei ausgewählten Bauprozessen, beispielsweise im Erd-, Straßen- oder Spezialtiefbau. „Solche Lösungen haben das Potenzial für merkliche Effizienz- und Produktivitätssteigerungen", unterstreicht Müller. So könnten sie den Maschinenführer bei sich wiederholenden und ermüdenden Tätigkeiten entlasten.

Halbautonome Aushubfunktionen

Auch darauf hatte Caterpillar auf der bauma eine Antwort parat: Ein Kettenbagger 325 der neuesten Generation war exemplarisch mit dem Assistenzsystem Cat Grade Assist 2D Advanced ausgestattet worden, das für halbautonome Aushubfunktionen sorgt. Während Cat Grade mit 2D-Steuerung ein reines Anzeigesystem ist, das Fahrer mit Informationen zu Höhe sowie Neigung und damit beim Aushub unterstützt, geht Grade Assist 2D Advanced noch einen Schritt weiter. Er bietet die vollautomatische Führung der Löffelschneide für Höhe, Quer- und Längsneigung an. Das macht es für den Fahrer einfacher, die geforderte Genauigkeit einzuhalten. Unterstützend bekommt er akustische Höhen- und Tiefenwarnungen, die auf das Erreichen des gewünschten Ziels oder auf Abweichungen hinweisen. Dadurch gelingen präzise Abtragungen in kürzerer Zeit. Dank der Anzeige in der Fahrerkabine für Löffelposition und Planiertiefe können auch weniger geübte Fahrer ein hohes Qualitätsniveau erreichen und ihre Arbeitseffizienz steigern. Auch braucht es nicht einen weiteren Mitarbeiter zum Abstecken, der das Arbeitsergebnis um die Baumaschine herum prüfen muss. Darüber hinaus erweitert Grade Assist 2D Advanced das standardmäßige 2D-System auch um die Möglichkeit zur Planung vor Ort. Wird 2D zu 3D erweitert, können Fahrer dann auch noch komplexe Geländemodelle durch satellitengestützte Positionsanzeigen in Echtzeit realisieren. GNSS-Empfänger auf dem Bagger und Positionierung gewährleisten die notwendige Genauigkeit zum Erstellen dreidimensionaler Entwürfe.

Zeppelin hatte zur bauma weitere Cat Assist-Technologien im Gepäck, mit denen die Produktivität auf der Baustelle gesteigert werden kann. Die zur Verfügung stehenden Systeme reichen vom serienmäßigen Assistenzsystem Slope Assist, was die Quer- und Längsneigung einer Cat Raupe zur schnellen und einfachen Referenz auf dem Hauptmonitor anzeigt, bis hin zur werkseitig vollständig integrierten Cat Grade 3D-Maschinensteuerung, wie sie etwa für die Cat Kettendozerfamilie ab der D2 bis zur D8 verfügbar sind. Genutzt wird dann unter anderem GNSS zur Steuerung der Schildpositionen. Diese werden dann vollautomatisch den Konturen des zuvor erstellten dreidimensionalen Geländemodells angepasst. Cat Grade 3D in Verbindung mit AutoCarry bietet sich bei der großen Massenbewegungen an, wobei AutoCarry den Schildhub automatisiert und so die nötige Schildfüllung beibehält und währenddessen Kettenschlupf reduziert.

Die nächste Entwicklungsstufe ist bereits auf dem Vormarsch. Dank Augmented Reality lassen sich digitale Geländemodelle hochpräzise in die reale Gelände- und Baustellensituation vor Ort integrieren. Dafür nötig sind GNSS-Empfänger in Kombination mit der Trimble Augmented Reality Camera, um sich digitale Geländemodelle zusammen mit dem Kamerabild von der realen Situation auf dem Bildschirm der Baumaschine wirklichkeitstreu und präzise darstellen zu lassen. Baggerfahrer können dann so die Modelle mit der Ist-Situation abgleichen, den Baufortschritt ableiten oder mögliche Probleme erkennen und rechtzeitig reagieren. Vorhandende Infrastruktur oder die zukünftige Form von Geländeoberflächen lässt sich dann damit besser verstehen. Auch das soll dem Maschinisten in Zukunft seine Arbeit erleichtern und ihn bei seiner Tätigkeit so gut wie möglich unterstützen.

Info: www.zeppelin-cat.de ■

19. – 20. JUNI 2023

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

VDBUM Branchentreff Schweißen

19. – 20. Juni 2023 in Duisburg
GSI SLV Duisburg · Bismarckstraße 85 · 47057 Duisburg

VDBUM SERVICE

PROGRAMMABLAUF:

19. Juni 2023:

- **16.00 Uhr:** Werksbesichtigung GSI SLV Duisburg
- **19.00 Uhr:** Netzwerkabend im Mercure Hotel Duisburg City
  Landfermannstraße 20, 47051 Duisburg

20. Juni 2023

09.00 – 09.15 Uhr: Begrüßung

Kurze Begrüßung durch GSI SLV und VDBUM

- **09.15 – 10.00 Uhr: „Einstieg in das automatisierende Schweißen bei KMU`s"**
  (…wann lohnt sich der Einstieg, Vorteile/Nutzen, neueste Entwicklungen)
  Praxis: Bedienung EA (eventuell mit Foto Teach)
  - Handschweißen, Schwerpunkt Cladding (Auftragsschweißen)
  - Aufpanzern und Verschleißschutz

  Referent: Thomas Wangelin, OTC Daihen Europe GmbH

10.00 – 10.30 Uhr: Kaffeepause

- **10.30 – 11.15 Uhr: „Netzunabhängiges Schweißen mit mobiler 230V instagrid ONE max - Stromversorgung "**
  - Anlaufstrom und Überdimensionierung mobiler Stromerzeuger
  - Vergleich der Schweißeigenschaften verschiedener Schweißmaschinen mit instagrid ONE max.
  - Leistungsmessung und Qualität der Schweißnaht
  - Schweißlaufzeiten und Verbesserung des Schweißarbeitsplatzes (Reduzierung von Lärm und Co_2-Emissionen)

  Referent: B. Eng. Muhanad Khayal, Instagrid

11.15 – 10.45 Uhr: Kaffeepause

- **11.45 – 12.30 Uhr: „Haftung für Konstruktionsfehler – Wissenswertes für Mitglieder aus der Baumaschinenbranche"**
  - Haftung Ingenieur
  - Wechselseitige Verantwortung der Beteiligten
  - Strafrechtliche Verantwortung

  Referent: Rechtsanwalt Dr. Winfried Bohl

12.30 – 13.30 Uhr: Mittagspause

- **13.30 – 14.15 Uhr: „Schweißnahtbearbeitung mit Schleifwerkzeugen für Handgeführte Maschinen"**
  - Einteilung der Schweißnahtform und Werkstoffe – was ist zu beachten?
  - Schweißnaht Bearbeitungsprozess
  - Einflüsse auf das Schleifergebnis

  Referent: Ibraim Lapa, Leiter Business Development und Produktmanagement Klingspor Management GmbH & Co. KG

14.15 – 14.45 Uhr: Kaffeepause

- **14.45 – 15.30 Uhr: „Schweißen von hochfesten Stählen"**
  - Konstruktions- und Verschleißstähle
  - Kaltrisse vermeiden
  - Parameter, WeldCalc
  - Ermüdungsfestigkeit, HFMI

  Referent: Dr.-Ing. Martin Bülter, SSAB

15.30 – 16.00 Uhr: Kaffeepause

- **16.00 – 16.45 Uhr: „Schweißen an Baumaschinen – Anforderungen an Hersteller und Instandsetzungsbetriebe"**
  - Schadensanalyse
  - Schadensvorbeugung
  - worauf bei der Instandsetzung zu achten ist

  Referent: Dipl.-Ing. Jörg Mährlein SLV-Duisburg, GSI SLV

VDBUM Service GmbH · Henleinstraße 8a · 28816 Stuhr
Telefon: 04 21 - 22239–113 · E-Mail: akademie@vdbum.de

Änderungen und Irrtümer vorbehalten

Bilder & Grafiken: VDBUM, Adobestock, bik

Menschliche Fehler reduzieren

Connected Load Out erhöht die Effizienz der Verladearbeiten

Die Verwaltung der Verladearbeiten an einem geschäftigen Betriebsgelände ist nicht immer einfach: Die ankommenden Lkw müssen zeitlich gestaffelt, geleitet und abgefertigt werden. Die entsprechenden Verwaltungsaufgaben fressen wertvolle Zeit. Eine neue digitale Lösung soll die Effizienz und Produktivität der Verladearbeiten erhöhen, indem Baumaschinenfahrer, Betriebsleiter und Lkw miteinander verbunden warden.

Digitaler Informationsaustausch: *Connected Load Out verbindet die Baumaschine mit dem Betriebsleiter und den Lkw in einem Steinbruch und ermöglicht so effizientere Arbeitsabläufe. (Fotos: Volvo CE)*

Die herkömmliche Abfertigung ist mit vielen ungeplanten Arbeiten, manuellen Schritten und Verwaltungsaufwand verbunden, die keinen produktiven Mehrwert leisten.

Connected Load Out von Volvo Construction Equipment (Volvo CE) soll die Probleme von Lkw-Fahrern, Baumaschinenfahrern und Betriebsleitern bei der aktuellen Auftragsabwicklung lösen. Es handelt sich um eine digitale Lösung für Volvo-Radlader mit Load Assist und integriertem Wiegesystem und Volvo-Bagger mit Dig Assist und integriertem Wiegesystem. Der Verwaltungsaufwand und potentielle Missverständnisse werden reduziert, indem Aufträge und Warenscheine digitalisiert, sowie die Zusammenhänge visualisiert werden, so dass die Betriebe produktiver arbeiten können. Eine effizientere Auftragsabwicklung reduziert außerdem den Kraftstoffverbrauch, wodurch Kosten gespart und die CO_2-Emissionen reduziert werden können.

Connected Load Out verbindet die Baumaschine mit dem Betriebsleiter und den Lkw in einem Steinbruch und ermöglicht einen digitalen Informationsaustausch. Ladeaufträge können direkt von ankommenden Lkw über die Connected Load Out App zum Volvo Co-Pilot der Baumaschine geschickt werden. Der Baumaschinenfahrer bekommt die geschätzte Ankunftszeit und die zu verladenden Materialien angezeigt, was seine Arbeitseffizienz erhöht, Stress reduziert und die Fehlergefahr minimiert. Sobald der Lkw am Standort eintrifft, wird der Fahrer über Volvo Co-Pilot informiert und kann den Lkw zum Verladeort anfordern und abfertigen. Ein Warenschein wird erstellt und an den Lkw und die Betriebsleitung geschickt. Der gesamte Ablauf kann im Office-Portal von Connected Load Out verfolgt werden.

Echtzeit-Ansicht: *Der Zugriff auf Connected Load Out erfolgt über eine Cloud-basierte Web-Anwendung und liefert so jederzeit Informationen zur Verladung.*

Echtzeit-Ansicht der Verladearbeiten

Der Zugriff auf Connected Load Out erfolgt über eine Cloud-basierte Web-Anwendung und liefert so jederzeit Informationen. Warenscheine und Aufträge können im Office-Portal eingesehen werden. Das Dashboard ist so konfigurierbar, dass es die wichtigsten Informationen für den Standort anzeigt. Es inkludiert auch Erstellung von Berichten von überall aus und ermöglicht damit eine Echtzeit-Ansicht der Verladearbeiten. Die Digitalisierung der Abläufe reduziert die Gefahr von menschlichen Fehlern, erfordert weniger manuelle Schreibarbeiten, bietet bessere Kontrolle, weniger Stress und lässt alle Beteiligten effizienter arbeiten.

„Wir bei Volvo CE entwickeln intelligente Lösungen, mit denen unsere Kunden ihre Betriebsabläufe optimieren und ihre Effizienz maximieren können. Mit Connected Load Out können unsere Kunden die Produktivität ihrer Anlage erhöhen, indem sie die Verladearbeiten digitalisieren und die Betriebsleiter mit den Baumaschinenfahrern und Lkw verknüpfen. So können sie vorausplanen und eingehende Aufträge den verfügbaren Baumaschinen zuweisen. Das verkürzt die Wartezeiten der Lkw und sorgt für einen möglichst effizienten Einsatz der Baumaschine", so Cecilia Jonsson, Service Office Owner bei Volvo CE. Connected Load Out ist in ausgewählten Märkten in Europa und Nordamerika erhältlich.

Info: www.volvoce.de ■

In Sekunden installiert

Schutz vor Diebstahl und tagesaktuelle Daten mit nur einem Klick

Das EQTrace click der Rösler Software-Technik Entwicklungs- und Vertriebsgesellschaft mbH sorgt täglich für aktualisierte Daten von Maschinen und Geräten und überwacht zum Schutz vor Diebstahl bei Bedarf das Host Device permanent.

Schnelle Sache: *Dank des Magneten ist der flache Diebstahlschutz EQTrace click, in Sekunden festgemacht. (Foto: Rösler)*

Dabei sind den Einsatzfällen durch die eingebaute Stromversorgung und dem Aufbau des EQTrace click fast keine Grenzen gesetzt: Wasserdicht, rüttelfest, im schlagfesten Gehäuse registriert es die angefallenen Nutzungszeiten. Je nach eingestelltem Sendeintervall werden diese dann mit der aktuellen Position an den Obserwando-Server gesendet. Durch die eingebaute National Roaming Karte ist fast überall in Deutschland sowie im EU-Raum der Datentransfer gewährleistet.

Es sind keine langen Vorbereitungszeiten erforderlich, EQTrace click wird einfach via Magnet am Objekt befestigt. Die Überwachungsintervalle erfolgen wie vom Nutzer eingestellt - etwa rund um die Uhr oder nur nach Feierabend und am Wochenende. Wird die Maschine bewegt, erfolgt ein sofortiger Alarm an den eingestellten Nutzer.

Im normalen Tagesbetrieb ist auch GEO-Fence möglich. Allerdings erfolgt hier die Kontrolle der Position erst beim Senden der Daten. Häufig also erst am Ende des Tages. Durch die kompakte Größe ist das EQTrace click auch sehr gut für den Einsatz bei Kleingeräten, wie Rüttelplatten, geeignet. Mit dem EQTrace click ist der Nutzer auch bei zugemieteten Maschinen jederzeit darüber im Bilde, wie lange, wie häufig und wo die Maschinen genutzt worden sind. Wer die eigenen Maschinen bereits mit einem Trackingsystem überwacht, hat mit dem EQTrace click die Möglichkeit, das „Datenloch" bei zugemieteten Maschinen zu füllen. Damit können die Baustellen auch in diesen Fällen mit den tatsächlichen Zeiten abgerechnet werden.

Positionen und Einsatzzeiten von hydraulischen Geräten sowie Anbaugeräten sind meist schwieriger zu erfassen, da die von den meisten Trackern benötigte Stromversorgung nicht vorhanden ist. Das EQTrace click kann bis zu zehn Jahre die benötigten Daten liefern. Durch die robuste Bauweise ist auch der Einsatz von Rammen oder Hydraulikhämmern möglich. Fahrbar, mobil und vielseitig verwendbar – auch für Anhänger und Trailer kann EQTrace click verwendet werden. Die Suche nach der gewünschten Transporteinheit wird auf ein Minimum reduziert. Das spart wertvolle Zeit und schützt vor Frust.

Beim Versand von Maschinen oder Ersatzteilen mit externen Dienstleistern hilft das EQTrace click, den aktuellen Standort jederzeit einsehen zu können. Nach dem Erreichen des Zielorts läßt sich das click via Brief zurücksenden.

Info: www.minidat.de ■

Perfektes Ergebnis

Autarker Einbau eines Querprofils durch einen Fertiger mit 3D-Steuerung

Ein bestehendes Dachprofil einer Landstraße war über eine Länge von 2 km in ein einheitliches Querprofil umzubauen. Die Strabag AG (Köln) hat diesen Auftrag genutzt, um eine Leica Geosystems 3D-Steuerung von Makineo auf einem Fertiger zu testen.

Wirtschaftliche Lösung: *In einem schlanken Prozess, gelenkt durch die 3D-Maschinensteuerung von Leica Geosystems, baut der Fertiger das neue Querprofil der Landstraße auf. (Foto: Makineo GmbH)*

In ersten Schritt hat das Bauteam der Strabag das Dachprofil der Landstraße im Saale-Holzland-Kreis in der Nähe des Städtchens Hermsdorf abgefräst – noch ohne Maschinensteuerung. Die darunterliegende Tragschicht konnte beibehalten und der notwendige Ausgleich für ein Querprofil soll allein über die Deckschicht realisiert werden – ab diesem Schritt gesteuert und überwacht durch Equipment von Leica Geosystems. Die Regie bei diesem Testeinsatz übernahm Philip Gräsel, Serviceleiter der Makineo GmbH. Das Unternehmen ist ein deutschlandweit agierender Leica Geosystems-Händler und Servicedienstleister für digitale Bauprozesse.

Gräsel setzte auf dem Fertiger die 3D-Maschinensteuerung MCP 80 von Leica Geosystems mit Steuerungseinheit, Dockingstation und Tablet ein. Dazu montierte er die Sensoren am Fertiger sowie die Prismen für den Kontakt mit den Totalstationen am Straßenrand und kalibrierte das System.

„Die 3D-Maschinensteuerung von Leica Geosystems ist ein modulares System, das auch auf weiteren Maschinen, zum Beispiel einem Bagger, eingesetzt werden kann. Das ermöglicht einfache, projektbezogene Einsätze", erklärt Gräsel. „Die Sensorik verbleibt auf der Maschine. Alle anderen Komponenten werden wieder in einen handlichen Koffer gepackt und stehen bereit für das nächste Projekt."

Der Fertiger baute nun die neue Deckschicht auf. Die Soll-Daten wurden aus der Cloud auf das Tablet geladen. Zwei Leica Geosystems-Totalstationen kontrollierten während des Einbaus ständig die Ist-Position und Lage des Fertigers im Gelände. Kontinuierlich empfing die Leica Geosystems 3D-Steuerung auf der Maschine die Daten. Permanent glich sie die Ist- mit den Plan-Werten ab. Die Steuerung verrechnete beide Informationen und gab dem Fertiger exakte Befehle zur Querneigung, zum Kurvenband und zum Asphaltauftrag.

So entstand Meter für Meter zuverlässig das gewünschte Querprofil. Auf ein zeit- und kostenaufwendiges Abstecken mit Leitdrähten konnte das Team vor Ort komplett verzichten. Auch Philip Gräsel hatte dann nicht mehr viel zu tun. Der Einbau des Querprofils durch den Fertiger verlief mit der von Makineo eingerichteten 3D-Steuerung autark – jedoch immer unter den wachsamen Augen des Bedieners, der über das an der Bohle angebrachte Tablet stets im Bilde war.

Schließlich war das Querprofil effizient und in erstklassiger Qualität eingebaut, das Kurvenband und der Querneigungsverlauf zur Achse entsprachen auf den Zentimeter genau dem Plan. Ein perfektes Ergebnis.

„Mit dieser modular einsetzbaren 3D-Maschinensteuerung von Leica Geosystems tritt die Digitalisierung im Straßenbau in eine neue Dimension", zieht Gräsel das Fazit aus dem Projekt und schließt an: „Testprojekte wie dieses geben Bauunternehmen die Möglichkeit, die Wirtschaftlichkeit digitalisierter Prozesse im Live-Einsatz zu erfahren."

Info: www.makineo.de ■

Probst ist ein Top 100-Innovator

Die Probst GmbH, deren Werkzeuge und Maschinen den Baustellenalltag seit über 60 Jahren erleichtern, ist mit dem TOP 100 Innovator Siegel 2023 ausgezeichnet worden. Seit fast drei Jahrzehnten vereint der Innovationswettbewerb TOP 100 die innovativsten Mittelständler Deutschlands aus allen Branchen und Wirtschaftszweigen. Die Top-Innovatoren werden durch ein unabhängiges, wissenschaftliches Benchmarking ermittelt. „Durch unsere Innovationsstrategie sichern wir unsere Position als Weltmarktführer im Bereich der Greif- und Verlegetechnik ab. Und dabei denkt das Probst-Team nicht nur an innovative Produkte.“, erklärt Eric Wilhelm, der Geschäftsführer der Probst-Gruppe. Martin Bäuerle, der die zwei Produktionsstandorte bei Stuttgart und bei Jena verantwortet, sagt: „Innovation im Bereich Produktion bedeutet, neue Wege zu gehen.“ Eng arbeiten seine Mitarbeitenden etwa mit mehreren Behindertenwerkstätten zusammen. Eine Mitarbeiterin der Werkstätten hat ihren Arbeitsplatz im Probst-Werk gefunden – ein Beispiel dafür, dass soziale Nachhaltigkeit bei Probst gelebt wird. Auch die von Probst hergestellten Produkte werden nachhaltiger. So sind in den letzten Jahren viele Maschinen auf den Markt gekommen, die emissionsfrei, geräuscharm und elektrisch arbeiten. Durch die Beteiligung an Aufforstungsprojekten in Südamerika hat Probst bereits seit 2020 das zertifizierte Siegel als „Klimaneutrales Unternehmen“. Die Auszubildenden haben zudem mit einem Nachhaltigkeitsprojekt dazu beigetragen, das Probst-Klimaziel zu erreichen.

Ausgezeichnet: *Mitarbeiter von Probst freuen sich über das Top 100 Innovator Siegel 2023. (Foto: Probst)*

Am 23. Juni kommen in Augsburg alle Top-Innovatoren des Jahrgangs 2023 zur Preisverleihung auf dem „Deutschen Mittelstands-Summit“ zusammen. Der Wissenschaftsjournalist Ranga Yogeshwar wird der Probst GmbH persönlich zu diesem Erfolg gratulieren. Yogeshwar begleitet als Mentor den Innovationswettbewerb Top 100.

Info: www.probst-handling.com ■

Baumaschinenbranche startet schwungvoll

Die Hersteller von Baumaschinen mit Produktion in Deutschland zeigen sich so gut wie unbeeindruckt von den derzeitigen Krisen. Ein starker Jahresendspurt ermöglichte ihnen ein Umsatzplus von real 3 % für das Gesamtjahr 2022. Die Stimmung unter den Kunden sei größtenteils gut, so das Feedback der Teilnehmenden auf dem Jahrestreffen der VDMA-Fachgruppe Baumaschinen Anfang Februar in Frankfurt. Man erlebe momentan kaum Stornierungen. Nominal erreichte die Branche vergangenes Jahr einen neuen Rekord. Auch wenn der Auftragseingang in diesem Zeitraum aufgrund eines Basiseffekts mit minus 21 % rückläufig ist – 2021 waren die Auftragseingänge infolge des Wiederanlaufens der Konjunktur nach dem Pandemie-Ausbruch durch die Decke gegangen – profitieren die Hersteller immer noch von vollen Auftragsbüchern, die Auslastung mindestens bis Mitte 2023 garantieren. Negativ entwickelt sich momentan nur der Hochbau, da die gestiegenen Zinsen massiv auf die Konjunktur im Wohnungsbau drücken.

Der weltweite Baumaschinenabsatz ging 2022 um 4 % zurück, wobei dies ausschließlich am größten Markt China lag. Nordamerika und der europäische Heimatmarkt wuchsen dagegen trotz der Lieferengpässe zweistellig. In Europa konzentrierte sich das Wachstum auf Süd- und Mitteleuropa. Die größten Märkte Deutschland, Frankreich und Großbritannien zeigten sich stabil. „Produktionseinschränkungen aufgrund der Energiekrise befürchtet niemand, ihren Personalbestand wollen unsere Hersteller ausbauen oder zumindest stabil halten“, so Franz-Josef Paus, Vorsitzender des VDMA Baumaschinen und Baustoffanlagen.

Info: www.vdma.org/baumaschinen-baustoffanlagen ■

25 Jahre Messestandort München-Riem

Die Messe München hat am 12. Februar 2023 ihr 25-jähriges Standort-Jubiläum in München-Riem gefeiert. Mit dem Umzug 1998 von der Theresienhöhe auf das ehemalige Flughafengelände avancierte das Münchner Messeunternehmen zu einem führenden und global agierenden Messenetzwerk. Als Austragungsort für hochqualitative Veranstaltungen dienen am Standort München das 200.000 m² große Messegelände, 18 Messehallen, Kongresszentren und das 414.000 m² große Freigelände. Darüber hinaus zählt das Unternehmen Tochtergesellschaften in Europa, Asien und Südamerika sowie rund 70 Auslandsvertretungen, die über 100 Länder betreuen. Aussteller und Besucher der Münchner Messen und Kongresse induzieren jedes Jahr durchschnittlich bundesweit einen Gesamtumsatz von 3,3 Mrd. Euro, in einem bauma-Jahr sogar 4,3 Mrd. Euro.

„Das 25-jährige Jubiläum der Messe München am Standort Riem feiern wir als großen Erfolg einer damals mutigen Entscheidung. Durch die Messeverlagerung ergab sich 1998 eine Jahrhundert-Chance: Die rasant wachsende Messe München mit

Erfolgsmodell: *Vor 25 Jahren hat die Messe München den Standort am ehemaligen Flughafen München-Riem bezogen. Heute erzeugt das Unternehmen einen jährlichen Umsatz von rund 3,3 Mrd. Euro. (Foto: Messe München)*

einem neuen Messegelände zu einer der modernsten, attraktivsten und größten Messegesellschaften der Welt zu machen. Nur an diesem größeren Standort war es möglich, Weltleitmessen wie etwa die electronica auszubauen und die flächenmäßig größte Messe der Welt, die bauma, mit ihrer heutigen, einzigartigen Größe zu etablieren“, so die CEO-Doppelspitze der Messe München, Dr. Reinhard Pfeiffer und Stefan Rummel. Nach den pandemiebedingten deutlichen Verlustjahren 2020 und 2021 ist das Messegeschäft mit durchschnittlich rund 40 Eigenveranstaltungen im In- und Ausland sowie rund 90 Gastveranstaltungen 2022 wieder stark zurückgekommen. Das nächste Jubiläum steht bereits kurz bevor, denn 2024 feiert die Messe München ihr 60-jähriges Bestehen.

Info: www.messe-muenchen.de ■

Kiesel erweitert Vertriebsnetzwerk

Die Kiesel GmbH besteht seit fast 65 Jahren. Das Familienunternehmen hat vom Handelspartner zu einem Systempartner für Kunden entwickelt, der die Anforderungen der Kunden in den Mittelpunkt stellt. Zum Produktportfolio zählen neue und gebrauchte Bau-, Umschlag-, und Sondermaschinen, Anbaugeräte und digitale Assistenzsysteme. Unter diesen Herstellern sind zahlreiche Topmarken und auch Weltmarktführer vertreten. Heute arbeiten 1.200 Mitarbeiter an über 100 Standorten in Europa. Der Bereich Handel ist eines der vier Geschäftsfelder innerhalb der Kiesel Gruppe. Hierzu zählt ein flächendeckendes Vertriebs- und Servicenetzwerk, ein flächendeckendes Mietsystem, eine Fabrik, ein Ersatz- und Verschleißteilelager mit über 60.000 Artikeln und einer 24/7-Bestellmöglichkeit innerhalb von 24 Stunden.

„Wir stehen unseren Kunden als Systempartner zur Verfügung und das in über zehn Branchen. Zuverlässigkeit,

Lösungsorientiert: *„Unser ganzes Handeln dreht sich allein um die Bedürfnisse unserer Kunden“, sagt Maximilian Schmidt, Geschäftsführer der Kiesel GmbH. Das Unternehmen hat sein Vertriebsnetzwerk in Deutschland und Österreich gerade erweitert. (Foto: Kiesel)*

Kompetenz und Schnelligkeit: dafür steht jeder einzelne Mitarbeitende von uns. Dies ist unser Anspruch und deshalb haben wir unser Netzwerk in Österreich, Bayern und Thüringen nochmals erweitert. Das gilt für den Vertrieb genauso wie für Miete und Service“, äußert sich Maximilian Schmidt, Geschäftsführer der Kiesel GmbH, zu den jüngsten Veränderungen. In Thüringen ist ab sofort die Kiesel Ost GmbH ausgehend von ihrer Niederlassung in Erfurt als Systempartner für Vertrieb, Miete und Service im direkten Kundenkontakt. In Niederbayern ist die Kiesel Süd GmbH ebenfalls im direkten Kundenkontakt und als der Systempartner für Vertrieb, Miete und Service vor Ort.

In Österreich wurde das Netzwerk der Kiesel Austria GmbH ebenfalls ausgebaut. Neben den Niederlassungen in Wien und Salzburg gibt es nun Niederlassungen in Rankweil wie auch im Raum Innsbruck. Weitere Niederlassungen sind in Planung und damit auch die Zielsetzung mit Kiesel Austria, als der Systempartner für die Bauindustrie und Umschlagindustrie in ganz Österreich!

Info: www.kiesel.net ■

Bauer Resources beteiligt sich an Carbo-Force

Die Bauer Resources GmbH hat zum 1. Januar 2023 50 % der Anteile der Carbo-Force GmbH erworben. Das Start-up aus dem norddeutschen Preetz ist Entwickler einer zukunftsweisenden Anlage zur Karbonisierung von Biomasse. Die Technologie beruht auf dem traditionellen Prinzip der Verkohlung. Biomasse wird unter Ausschluss von Sauerstoff auf sehr hohe Temperaturen erhitzt. Dadurch wird ein großer Teil des Kohlenstoffs gebunden und nicht wie bei der Verbrennung vollständig in die Atmosphäre abgegeben. Als Endprodukt entsteht Pflanzenkohle, die in der Landwirtschaft als Bodenverbesserer, in der Tierhaltung als Futterkohle, als Dämmstoff oder Aktivkohlefilter eingesetzt werden kann. „1 t Pflanzenkohle kann je nach Ausgangsmaterial über 3 t CO_2 binden", erklärt Kai Alberding, Geschäftsführer und Gründer der Carbo-Force GmbH. Damit produziert die Anlage aktiv Carbon Credits und darüber hinaus auch noch Abwärme. Während des Betriebs wird kaum Energie benötigt, lediglich zum Start des Verbrennungsprozesses. „So wird weitaus mehr Energie erzeugt als verbraucht – die Anlage ist quasi autark", fasst Alberding zusammen. Durch die modulare Bauweise in Form von Containern können die langlebigen Anlagen individuell angepasst und dezentral aufgestellt werden.

Kooperationspartner: *Tobias Bangerter, Geschäftsführer der Bauer Resources GmbH, Kai Alberding, Geschäftsführer der Carbo-Force GmbH und Dr. Roman Breuer, Vorsitzender Geschäftsführer der Bauer Resources GmbH (v.l.n.r.). (Foto: Bauer Gruppe)*

„Seit langem steht Bauer Resources für einfache Technologien in Verbindung mit dezentralen Lösungen. Deshalb ergänzen die zukunftsweisenden Karbonisierungsanlagen von Carbo-Force unser Portfolio ideal", betont Dr. Roman Breuer, Vorsitzender Geschäftsführer der Bauer Resources GmbH, und ergänzt: „Gleichzeitig verstärken wir damit den Ausbau unseres Bereichs Energie." Für das Start-up hat die Zusammenarbeit weitere große Mehrwerte: „Mit Bauer Resources haben wir einen langfristigen Partner gefunden, der uns die erforderlichen Produktionskapazitäten und ein passendes Vertriebsnetzwerk zur Verfügung stellt", so Kai Alberding. Den Bau der Anlagen wird ein Tochterunternehmen von Bauer Resources – die Schachtbau Nordhausen GmbH – übernehmen, die mit mehr als 30 Jahren Erfahrung ein Spezialist in Sachen Anlagentechnik ist.

Info: bre.bauer.de ■

Hohe Spendenbereitschaft

Das verheerende Erdbeben am 6. Februar in der Türkei und Syrien und die Nachbeben in den folgenden Tagen haben mehr als 50.000 Menschenleben gekostet und unzählige Gebäude zerstört. Mehrere Nutzfahrzeughersteller haben spontan Geld bereitgestellt und Hilfslieferungen vor Ort organisiert. MAN Truck & Bus spendete 1 Mio. Euro als Soforthilfe. Das Geld wurde teils direkt für Sachgüter und deren Transport eingesetzt, ging aber auch an große Hilfsorganisationen, die in der Katastrophenregion humanitäre Hilfe leisten. MAN betreibt seit den 1960er Jahren ein Werk in Ankara, seinerzeit der erste Produktionsstandort außerhalb Deutschlands. „Dementsprechend eng sind die Beziehungen. Da ist es klar, dass wir angesichts ▶

Hilfsbereitschaft: *MAN Truck spendete Geld sowie fünf Feuerwehrfahrzeuge für den Einsatz im Erdbebengebiet in der Türkei und Syrien. (Foto: MAN)*

dieser Katastrophe schnell und unbürokratisch helfen", sagte MAN-CEO Alexander Vlaskamp. Der Volkswagen-Konzern stellte im Namen seiner Marken ebenfalls 1 Mio. Euro zur Soforthilfe in den beiden betroffenen Ländern zur Verfügung.

Auch die Daimler Truck AG ist in der Türkei seit Jahrzehnten fest verwurzelt. Seit 1967 werden dort im Werk Hoşdere bei Istanbul Busse und seit 1986 in der zentralanatolischen Stadt Aksaray Lkw der Marke Mercedes-Benz produziert. Der Konzern spendete 1 Mio. Euro, wovon jeweils die Hälfte an das Deutsche Rote Kreuz e.V. und an Unicef, das Kinderhilfswerk der Vereinten Nationen ging, um deren Hilfsprojekte vor Ort zu unterstützen. Daimler Truck stellte auch Fahrzeuge zur Verfügung und organisierte gemeinsam mit Partnern Konvois für Hilfstransporte, etwa um Menschen in der Erdbebenregion mit lebensnotwendigen Gütern versorgen können. Komatsu ist ebenfalls seit Jahrzehnten in der Türkei aktiv. Um zielgerichtet zu helfen, verleiht der Baumaschinenhersteller in Zusammenarbeit mit seinem lokalen Distributor Marubeni Dağıtım ve Servis A.Ş., einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Marubeni Corporation, kostenlos Baumaschinen für Hilfsmaßnahmen in den betroffenen Gebieten. Außerdem werden Fahrer und Servicetechniker zur Unterstützung entsendet. Die dafür bereitgestellten Gelder liegen bei rund 140.000 Euro. Über das japanische Rote Kreuz hat Komatsu weitere 70.000 Euro gespendet.

Das Leid der Bevölkerung in der Ukraine gerät dabei nicht in Vergessenheit. 1 Mio. Euro, die Daimler Truck zuletzt gespendet hat, gehen zu gleichen Teilen an Unicef, das Deutsche Rote Kreuz e.V. und das Welternährungsprogramm der Vereinten Nationen (WFP). 2022 hatten Unternehmen und Belegschaft bereits Geld- und Sachspenden sowie Fahrzeuge für Hilfskonvois im Gesamtwert von über 2,3 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. „Der Krieg in der Ukraine dauert nun schon ein Jahr an und bringt enormes Leid über unzählige Menschen. Es ist uns als Daimler Truck ein großes Bedürfnis, hier einen weiteren Beitrag zu leisten, um die Situation vor Ort ein Stück weit erträglicher zu machen", erklärte Martin Daum, CEO Daimler Truck.

Info: www.daimlertruck.com
www.man.eu
www.komatsu.eu ■

BVMB lobt Ergebnisse des Koalitionsausschusses

Als „billiges Ablenkungsmanöver" von eigener erfolgloser Bau- und Wohnungspolitik deklassiert Michael Gilka, Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB), Aussagen von Bundesbauministerin Klara Geywitz (SPD) im Rahmen einer aktuellen Stunde des Bundestags. Sie hatte kritisiert, an der auf den Baustellen eingesetzten Maschinentechnik habe sich in den letzten zehn bis 15 Jahren kaum Grundlegendes geändert und es sei kein Fortschritt passiert. Diese Aussage sei „schlichtweg komplett an der Realität vorbei". Bauverfahren und Baumaschinen hätten sich „enorm weiterentwickelt". Nur weil ein Bagger immer noch eine Führerkabine und einen Greifarm hat, heiße das nicht, dass die gleiche Technik drinsteckt wie noch vor Jahren. Auch den Vorwurf, dass Mauerwerk und Beton nach wie vor die hauptsächlichen Baustoffe bilden, hält er für ein Eigentor der Ministerin. Die Politik selbst erschwere es, mehrgeschossige Gebäude in Holz- oder Holz-Hybridbauweise auszuführen. Wenn im Wohnungsbau nichts vorangehe, liege das „bestimmt nicht an den Baufirmen" – stattdessen seien dafür missglückte Förderprogramme, überzogene energetische Anforderungen, zu langsame Genehmigungsverfahren und unterbesetzte Behörden die Ursache. „Wir sehen das Bauen nach wie vor als Partnerschaft", kommentiert Gilka. Die Politik brauche die Bauwirtschaft, weil sie ihre ohnehin viel zu hoch gegriffenen

***Michael Gilka**, Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB). (Foto: BVMB)*

Wohnungsbauziele nicht ansatzweise erreichen könne. Im Gegenzug brauche die Bauwirtschaft die Politik, die „die richtigen Rahmenbedingungen setzen muss, damit überhaupt noch gebaut wird".

Die Ergebnisse des Koalitionsausschusses der Ampelkoalition hat der BVMB als „sehr gutes Signal für die Bauwirtschaft" bezeichnet. Nach zähem Ringen hatten sich die drei beteiligten Regierungsparteien unter anderem dazu bekannt, 144 Autobahnbauprojekte beschleunigt voranzutreiben und die weitere Ertüchtigung des Schienennetzes zu beschleunigen. Lobende Worte gibt es dabei von der BVMB insbesondere für Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP). „Er hat viel von dem im Koalitionsausschuss durchgesetzt, was für Deutschland, den Klimaschutz und die Bauwirtschaft positive Ergebnisse bringen kann", kommentiert Michael Gilka die Ergebnisse. Insbesondere die mittelständische Bauwirtschaft könne nun weitere Kapazitäten aufbauen, um die zu erwartenden Aufträge abarbeiten zu können. „Jetzt muss aber dringend auch tatsächlich noch mehr Fahrt aufgenommen werden", fordert er die Bundesregierung, die Deutsche Bahn und die Autobahn GmbH auf, zeitnah Gespräche mit der Bauwirtschaft aufzunehmen.

Der BVMB hat einen gemeinsam vom Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) sowie vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) vorgelegten Gesetzentwurf zur Reform des Einwanderungsrechts als einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung bezeichnet, um die Gewinnung von dringend benötigten Fachkräften für die Bauwirtschaft zu beschleunigen. Der Gesetzesentwurf hat die Zielsetzung, jährlich 50.000 ausländische Arbeitskräfte zusätzlich anzuziehen. Der BVMB begrüßt den Entwurf, da die Einführung eines Punktesystems und die Entfristung der Westbalkanregelung die Aufnahme einer Tätigkeit für Arbeitnehmer aus Drittstaaten erleichtern. Von der signifikanten Erhöhung des Kontingents gehe außerdem ein starkes Signal an die angesprochenen Länder aus.

Info: www.bvmb.de ■

Nachrüstungsprojekt von Manitou und Kiloutou

Die Manitou-Gruppe, Weltmarktführer in den Bereichen Umschlagsmaschinen, Hebebühnen und Erdbaumaschinen, hat eine exklusive zwölfmonatige Partnerschaft mit Kiloutou, einem wichtigen Akteur im europäischen Vermietungssektor, unterzeichnet. Im Rahmen des auf zwei insgesamt zwei Jahre angelegten Projekts soll die technische und wirtschaftliche Machbarkeit der Elektrifizierung von Teleskopladern getestet werden, die ursprünglich mit Verbrennungsmotoren konzipiert und vermarktet wurden. Nach Abschluss der Testphase soll die Manitou-Gruppe ab Anfang 2024 ein Jahr lang in der Lage sein, Elektrifizierungskits für Maschinen, die mit neuen oder gebrauchten Teilen überholt wurden, exklusiv der Kiloutou-Gruppe anzubieten. Diese Kits bestehen aus mehreren Komponenten, darunter eine Lithium-Ionen-Batterie, und ermöglichen den Umstieg von Verbrennungsmotoren auf extrem kohlenstoffarme vollelektrische

Projektpartner: *Michel Denis (l.), Präsident und CEO der Manitou-Gruppe und François Renault, Direktor für Fuhrpark und Nachhaltigkeit der Kiloutou-Gruppe. (Foto: Hugo Zangl)*

Motoren.„Wir sind gerade dabei, unsere emissionsarmen Maschinen aus unserer Oxygen-Reihe am Markt einzuführen. Wir waren auch auf der Suche nach einer Alternative zu unseren Maschinen mit Verbrennungsmotor, die bereits im Einsatz sind, um den nächsten Schritt in diese Richtung zu machen. Kiloutou ist besonders offen für diese Art von Lösung, und so werden wir gemeinsam Nachrüstsätze entwickeln. Ziel ist es, die Nutzungsdauer unserer Produkte zu verlängern und gleichzeitig unseren ökologischen Fußabdruck zu verkleinern", erklärte Michel Denis, Präsident und CEO der Manitou-Gruppe, Der Großteil der Umrüstungsarbeiten im Rahmen dieser Partnerschaft betrifft Maschinen, die Kiloutou bereits seit etwa fünf Jahren in seinem Mietpark hat". Die Möglichkeit, den Maschinen unserer Flotte ein zweites Leben zu schenken und ihre Emissionen zu senken, ist ein wichtiger Hebel in unserem Bestreben, unsere indirekten Emissionen zu reduzieren. Wir arbeiten in diesen Tagen besonders intensiv daran, diese Lösung der Kreislaufwirtschaft voranzutreiben", sagte François Renault, Direktor für Fuhrpark und Nachhaltigkeit der Kiloutou-Gruppe.

Info: www.manitou.com ■

Hansa-Flex übernimmt Knapheide

Die Hansa-Flex AG, global agierender Hydraulik-Spezialist, hat Anfang April – kartellrechtliche Genehmigungen vorausgesetzt - die Firma Knapheide in Form eines strategischen Investments übernommen. Knapheide ist Lieferant von Hydrauliksystemen für namhafte deutsche Maschinenhersteller und beschäftigt rund 400 Mitarbeitende, die einen hohen zweistelligen Millionenumsatz realisieren. Aufgrund von Störungen in den globalen Lieferketten sowie Preissteigerungen bei den Energiekosten war das Unternehmen gezwungen, sich unter den veränderten Marktbedingungen neu aufzustellen.

Für die Mitarbeiter und Kunden ändert sich durch die Übernahme nichts: Alle Geschäftsprozesse und Standorte laufen wie gehabt weiter. Die Familie Knapheide, die Belegschaft und der Betriebsrat hatten bereits ihre Unterstützung bei der Übernahme zugesagt. „Wir kennen und schätzen die Firma Knapheide schon seit viele Jahren als erfolgreichen Marktbegleiter und gehen den wohlüberlegten Schritt der Übernahme vor allem mit Blick auf die Expansionschancen und die damit verbundene Zukunftssicherheit für beide

Marktführerschaft ausgebaut: *Hydraulik-Spezialist Hansa-Flex stärkt mit der Übernahme von Knapheide seine Position auf dem deutschen Markt. (Foto. Hansa-Flex)*

Unternehmen und deren Mitarbeiter", so Thomas Armerding, CEO und Hauptanteilseigner von Hansa-Flex. Die Prozesse und Schnittstellen zwischen beiden Unternehmen werden in den kommenden Monaten aufeinander abgestimmt. Der Name Knapheide bleibt im Markt bestehen und wird in der Knapheide Schlauchtechnik GmbH (KST) und der Knapheide Solutions GmbH (KHS) weitergeführt.

„Hansa-Flex erweitert mit dieser strategischen Akquisition die Kapazitäten im Serienfertigungsbereich für das deutsche Erstausrüstungsgeschäft", so Unternehmens-Vorstand Christian-Hans Bültemeier. Durch die Übernahme der Präzisionsarmaturenfertigung wird die Lieferkette gestärkt und unterstützt so die ambitionierten internationalen Wachstumspläne. Die auf die Hydraulik spezialisierte Fertigung mit zahlreichen Dreh-Fräszentren ist bestens geeignet, das aktuelle Hansa-Flex-Produktangebot abzurunden.

Info: www.hansa-flex.de ■

Überladen – Unterladen – Abladen

Fahrzeugführer müssen eine Überladung nicht zwingend erkennen, aber vermeiden

Summum ius – summa iniuria[1]. Je umfassender der rechtliche Regelungskosmos, desto mehr gerät die Gerechtigkeitsidee unter die Räder, im direkten Sinn des Wortes. Dies zeigt unser Autor Dr. Rudolf Saller, Fachanwalt für Transport- u. Speditionsrecht, Altötting, am Thema Überladung von Lkw auf.

Eindeutig überladen: *Nach aktueller deutscher Rechtsprechung muss ein Fahrzeugführer für eine Vermeidung von Überladung sorgen, wenn diese objektiv nicht erkennbar ist. (Foto: Ronald Plett/ Pixabay)*

Die Achslast ist in § 34 Abs. 1 bis 3 StVZO geregelt. Die zulässige Achslast ist die Achslast, die unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Absatzes 2 Satz 1 und des Absatzes 4 nicht überschritten werden darf. Das zulässige Gesamtgewicht ist das Gewicht, das unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Absatzes 2 Satz 2 und der Absätze 5 und 6 nicht überschritten werden darf. Die zulässige Achslast und das zulässige Gesamtgewicht sind beim Betrieb des Fahrzeugs und der Fahrzeugkombination einzuhalten. Die Achslast beträgt bei Einzelachsen zwischen 10 und 11,5 t (angetrieben) und bei Doppelachsen je nach Achsabstand 11,5 bis max. 19 t. Die zulässige Gesamtmasse (früher Gesamtgewicht zGG) beträgt je nach Fahrzeug und Anzahl der Achsen bei Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen max. 40 t und bei Sattelkraftfahrzeug im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 96/53/EG (Containerverkehre von und zu Seehäfen) max. 44 t. Es handelt sich um Höchstwerte, die nicht überschritten werden dürfen.

Die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs unter Verstoß gegen § 34 StVZO stellt eine Dauerordnungswidrigkeit in Tateinheit dar.[2] Aufgrund der großen Gefahren, die von überladenen Fahrzeugen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs entstehen können, war bislang der Fahrzeugführer gehalten, unter Anwendung aller ihm zur Verfügung stehenden Mittel eine Überladung seines Fahrzeugs zu vermeiden.[3]

Diese selbständige Prüfungspflicht traf den Fahrzeugführer daher nach der Rspr. stets dann, wenn erkennbare äußerliche

Dr. Rudolf Saller*, Fachanwalt für Transport- u. Speditionsrecht, Altötting. (Foto: privat)*

Anhaltspunkte für eine Überladung vorlagen; z.B. eine Änderung des Lenkverhaltens, sich durchbiegende Federn, verlangsamtes Anzugs- und Steigungsvermögen des Zuges, geminderte Bremsverzögerung, geringe Wendigkeit sowie auch Höhe, Umfang und Art der Ladung.[4] Diese sog. „Überladungsindikatoren" sollten in der Vergangenheit für die Fahrlässigkeitsfeststellung in der Regel ausreichen und Hinweise auf Fahrlässigkeit des Fahrzeugführers bieten.[5] Dabei war früher aber auch anerkannt, dass der Fahrzeugführer bei der Übernahme der Ladung deren Gewicht nicht selbständig ermitteln musste, sondern sich i.d.R. auf die Gewichtsangaben des Absenders bzw. im Frachtbrief verlassen durfte,[6] es sei denn, er hatte aufgrund besonderer Umstände Anlass dazu, an der Richtigkeit der Angaben zu zweifeln. Besondere Umstände, aus denen ein erfahrener Kraftfahrer bei Anwendung pflichtgemäßer Sorgfalt Anlass hätte, die Überladung seines Fahrzeugs erkennen zu können und zu müssen, waren danach etwa ein merkwürdiges Nachlassen der Zugkraft, eine Beeinträchtigung der Steuerung oder außergewöhnliches Durchbiegen der Federung.[7] Bei modernen Lkw wird dies aber immer schwieriger. Es sei in den beteiligten Berufs- und Wirtschaftskreisen heute allgemein bekannt, dass aufgrund der technischen Beschaffenheit schwerer Lkw moderner Bauart typische Anzeichen einer sich im unteren und mittleren Bereich bewegenden Überschreitung des in Deutschland zulässigen Gesamtgewichts nicht mehr wahrnehmbar sind.[8] Etwas anders gilt allenfalls bei massiven Überladungstatbeständen, etwa der Verladung von frisch geschlagenem und durchfeuchtetem Holz.[9] Allen voran das OLG Frankfurt/M. wollte daher nicht mehr auf die Erkennbarkeit durch den Fahrzeugführer abstellen, sondern vielmehr auf die Frage der Vermeidbarkeit. So seien die bisher als tauglich angesehen

Schwer verständlich: *Das OLG Düsseldorf fordert die Verwendung einer mobilen Radlastwaage, um die Achslasten vor Abfahrt festzustellen, obwohl bekannt ist, dass Unterwegskontrollen mit diesen Systemen hochproblematisch sind. (Foto: Tama66/pixabay)*

Überladungsindikatoren (z.B. Durchbiegen der Federn, geringere Wendigkeit, geminderte Bremsverzögerung, verlangsamtes Anzugsvermögen u.ä.) aufgrund der technischen Entwicklung und der herstellerseitig vorgenommenen Verbesserungen moderner Transportfahrzeuge für brauchbare Rückschlüsse auf eine bestehende Überladung nicht mehr geeignet [10] und bedürfen daher einer Anpassung und Fortentwicklung.[11] Moderne Lkw bzw. Sattel- oder Lastzüge heutiger Bauart dürfen im europäischen Ausland mit deutlich höheren Gesamtgewichten als in Deutschland bewegt werden (vgl. VkBl 1976, 205 ff.), so dass diese herstellerseitig auf weit höhere als die in Deutschland zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte ausgelegt sind. Zudem können auch kaum noch signifikante Veränderungen im Federungs- und Beschleunigungsverhalten bei einer Überladung im Hinblick auf die heute üblichen Motorstärken wahrgenommen werden, die bei solchen Fahrzeugen durchweg im Bereich ab 400 kW aufwärts mit entsprechend hohen Drehmomenten und bei moderner pneumatischer oder hydraulischer Federung liegen. Ähnliches gilt für das Lenk- und Bremsverhalten. Überladungen im unteren und mittleren Bereich – und damit die Mehrzahl der Überladungsfälle – könnten deshalb mangels erkennbarer Überladungsanzeichen in der Praxis kaum noch geahndet werden, so das OLG Frankfurt/M.

Im Hinblick auf den Fahrlässigkeitsvorwurf kommt es somit nicht (mehr) darauf an, ob der Fahrzeugführer die Überladung „erkennen" konnte, sondern darauf, ob er sie hätte „vermeiden" können. Die Erkennbarkeitsbetrachtung wird dadurch zu einer Vermeidbarkeitsbetrachtung und die Verschuldenshaftung zu einer Art Gefährdungshaftung des Fahrzeugführers für den gefährlichen Betrieb seines Lkw im Straßenverkehr.

Strenger Fahrlässigkeitsmaßstab

Für diesen strengen Fahrlässigkeitsmaßstab, der vor der Inbetriebnahme eines Lkw eine aktive Überprüfungspflicht des Fahrers verlangt, spricht zwar bereits der Regelungsgehalt der StVZO. So sind nach § 16 I StVZO im Straßenverkehr nur Fahrzeuge zugelassen, die den Regelungen der StVZO und ihrer Bau- und Betriebsvorschriften in §§ 32 ff StVZO entsprechen. Eine rechtmäßige Teilnahme am Straßenverkehr setzt daher voraus, dass der Fahrer vor Inbetriebnahme den ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeuges überprüft hat. Das setzt auch voraus, dass er sich vor der Fahrt zuverlässig selbst Gewissheit darüber verschafft hat, dass eine Überladung nicht vorliegt.

Bei einer Überladung verstößt der Fahrer direkt gegen die Vorschrift des § 34 StVZO, die als Sonderregelung dem § 23 I 2 StVO vorgeht. Der Transportunternehmer hat darüber hinaus als Halter nach §§ 31, 34 StVZO dafür Sorge zu tragen, dass (s) ein überladenes Fahrzeug nicht am Straßenverkehr teilnimmt. In der Folge ist eine „überladene" Fahrt in Gänze (und nicht nur bzgl. des überladenen Teils) nicht erlaubt. Mit dieser „nicht erlaubten" und damit rechtswidrigen Fahrt generiert der Transportunternehmer – anders als z.B. bei einer bloßen Geschwindigkeitsüberschreitung ▶

einer zulässigen Fahrt durch den Fahrer – adäquat kausal einen unerlaubten wirtschaftlichen Mehrwert, der nach § 29 a OWiG durch Einziehung des illegal erworbenen Vermögensvorteils abgeschöpft werden soll. Crime doesn´t pay = Verbrechen darf sich nicht lohnen.[12]

Der Fahrer muss sich also vor Fahrtantritt **zuverlässig selbst Gewissheit darüber verschaffen, dass eine Überladung nicht vorliegt, und der Halter muss dafür Sorge tragen, dass der Fahrer diese Anforderungen auch erfüllen kann**.

Die Bundesregierung hat hierzu das Gesetz zur Einführung einer Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Güterkraft- oder Personenverkehr (BKrFQG) sowie die Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) erlassen, die bereits am 1.10.2006 in Kraft getreten sind. Hiernach ist nach § 9 BKrFQG wiederum das fehlende Mitführen des Nachweises über den Erwerb der entsprechenden Qualifikation bußgeldbewehrt (ebenda).

In der Folge dieser aktiven Prüfungspflicht ist es nun grundsätzlich Sache des Fahrzeugführers, sich mit den nötigen technischen Hilfsmitteln und Fähigkeiten auszustatten, die eine Ausnutzung des zulässigen Gesamtgewichts und der Achslasten ohne Überschreitung der gesetzlichen Gewichtsbegrenzungen ermöglichen. Ob und auf welche zuverlässigen Hilfsmittel er zur Vermeidung von Überladungen zurückgreift, liegt in der Verantwortung des Fahrzeugführers.

Die sichere Seite

Das OLG Düsseldorf hat dies jüngst noch einmal konkretisiert. Für den Fahrlässigkeitsvorwurf bei einer Überladung (auch der Achslasten) kommt es danach eben nicht mehr darauf an, ob der Fahrzeugführer die Überladung erkennen konnte, sondern darauf, ob er sie hätte vermeiden können. Wird das zulässige Gesamtgewicht eines Nutzfahrzeugs nahezu erreicht, besteht keine Gewähr dafür, dass auch die zulässigen Achslasten, bei einem Sattelzug insbesondere auch die für die Antriebsachse zulässige Achslast, eingehalten werden (können), so das OLG Düsseldorf mit Beschluss vom 22.06.2022 weiter. Ohne Überprüfung mit einer Achslastwaage oder einem bordeigenen

Ausgebremst: *„Großraum- und Schwertransporte können in Deutschland auch aufhören zu fahren, weil eine Überladung so oder so unzulässig ist" – so bewertet unser Autor die derzeitige Situation sarkastisch. (Foto: Ralphs_Fotos/pixabay)*

Wiegesystem muss der Fahrzeugführer die Ladung soweit verringern, bis er sich hinsichtlich der Einhaltung der zulässigen Achslasten auf der sicheren Seite befindet.[13]

Ist eine mobile Achslastwaage in dem Transportunternehmen, für das der Fahrzeugführer tätig war, nicht vorhanden, bedarf es sonach einer Reduzierung der Ladung bis zum Erreichen der „sicheren Seite". Eine Unterladung ist dabei in Kauf zu nehmen so das OLG Düsseldorf unter Bezugnahme auf das OLG Frankfurt/M.[14] Wenn daher eine Fahrzeugwaage nicht vorhanden und absolut zuverlässige Berechnungen auf Grund diverser Unsicherheiten (Schwierigkeiten bei der Bestimmung des genauen Volumens z.B. von Baumstämmen und der Dichte sowie des Feuchtigkeitsgehalts des Holzes) nicht möglich sind, muss der Fahrzeugführer die Ladung so weit verringern, bis er sich hinsichtlich der Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts auf der sicheren Seite befindet, so das OLG Düsseldorf weiter.[15] Er muss dabei in Kauf nehmen, dass bei den Fahrten das maximal zulässige Frachtvolumen seines Fahrzeugs möglicherweise nicht voll ausgeschöpft wird. Das geltende Recht gibt ihm nämlich keinen Anspruch darauf, die vom Gesetz zugelassene volle Auslastung tatsächlich in jedem Falle auch nutzen zu können, wenn er andererseits nicht bereit oder in der Lage ist, sich die sichere Gewissheit zu verschaffen, dass dies ohne unzulässige Überladung geschieht. Vielmehr gilt dann der Grundsatz, eher weniger als zu viel zu laden oder eben in unklaren Fällen eine Überprüfung durch Wiegen des Fahrzeugs durchzuführen. Alles andere würde die Gefahr in sich bergen, sehenden Auges eine Vielzahl von „kaufmännisch naheliegenden" Überladungen mit dem Ziel der Gewinnmaximierung durch die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu tolerieren.[16]

Soweit, so gut, aber wie sieht das bei Großraum- und Schwertransporten aus? Die haben zwar, zumindest in moderner Bauart, gemäß Nr. 4.1. der Empfehlungen über die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO[17]. Falls die Vorschriften des § 34 StVZO über Achslasten oder Gesamtmassen überschritten werden, in der Regel Achslastmesser am Fahrzeug, die **aufgrund mangelnder Genauigkeit** jedoch nur der näherungsweisen Lastmessung dienen können. (Alternativ: Bei pneumatischen, hydraulischen oder kombinierten Federungen auf Systemdrücken basierende erläuterte Umrechnungstabellen der Hersteller.[18]) Wie aber schon das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am 26. Mai 2014 einsehen musste, fehlt es hier mangels Eichung an Genauigkeit, was eigentlich unzulässig ist und eine geeichte Fahrzeugwaage erfordert.[19] Der Bundesverband Güterverkehr und Logistik hat daher auch in seinem Positionspapier zu den bordeigenen Wiegesystemen vom 25.03.2019 [20] vor der Ungenauigkeit dieser

Instrumente gewarnt, zum einen, weil das Fahrzeug erst vollständig beladen sein und bewegt werden muss, weil die Druckmanometer über die Federung des Lkw verbaut sind. Der Fahrer erfährt daher bei diesen „on-board-weighting" erst während der Fahrt von einer möglichen Überladung und das nur unpräzise, soll dann zurückfahren und teilentladen – eine reichlich illusorische Vorstellung der Gerichte. Die EU-Durchführungsverordnung vom 12.07.2019 [21] ist genau deswegen bis heute in Deutschland nicht umgesetzt worden.

Amtlich nicht verwertbar

Das OLG Düsseldorf hat jetzt noch einen draufgesetzt und fordert eben dann, wenn keine bordeigenen Wiegesysteme vorhanden sind, die Verwendung einer mobilen Radlastwaage, die schließlich für jedermann frei käuflich sei, um die Achslasten vor Abfahrt festzustellen, und versteigt sich auch noch auf die Angabe des Herstellers Haenni mit E-Mail-Adresse, obwohl alle informierten Kreise wissen, dass die Unterwegskontrollen mit diesen Systemen hochproblematisch sind, weil z.B. die Querneigung des Wiegeplatzes max. 0,5 % betragen darf, aber jede Straße und Fahrbahnoberfläche regelmäßig eine größere Querneigung hat, schon allein, damit das Niederschlagswasser ablaufen kann. Darüber hinaus muss der Wiegeplatz eingefräst und entwässert sein, um die Bauhöhe der Radlastwaage (17 mm) auszugleichen und die Mulde zu entwässern, weil das Gehäuse der Radlastwaage nicht wasserdicht ist. Außerdem fehlt einen EMV-Schutz für Elektrosmog durch Mobiltelefone etc. Dafür verfügt das Haenni-Wiegesystem über einen Temperaturkompensator, der die Ausdehnung der Wiegeflüssigkeit kompensieren soll, aber bei -5 °C und bei hochsommerlichen Temperaturen regelmäßig aussteigt, weil das Öl brodelt. Was aber das größte Problem darstellt ist die Tatsache, dass diese Wiegesysteme mit Viskoseflüssigkeit die Verzwängungen der Räder z.B. bei hydr. zwangsgelenkten Hinterachsen von Spezialaufliegern mitmisst, was andere, elektronische Systeme mit Messdosen gerade nicht tun.[22] Die Wiegeergebnisse von mobilen Haenni-Radlastwaagen bei Unterwegskontrollen sind daher regelmäßig amtlich nicht verwertbar.

Wie dann die Teilentladung eines Großraum- und Schwertransports beim Verdacht auf eine angenommene Überladung bzw. Achslastüberschreitung bei regelmäßig unteilbarem Schwergut aussehen soll, bleibt ebenfalls das Geheimnis der Gerichte. Eine Überladung von Großraum- und Schwertransporten führt allerdings zum Erlöschen der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO wegen Verletzung der Genehmigungsinhaltsbestimmungen zur Gesamtmasse und den Achslasten und damit automatisch auch zum Erlöschen der ausnahmsweisen Zulassung zur Teilnahme am Straßenverkehr nach § 70 Abs. 1 StVZO[23] und wird i.d.R. durch Verwiegung mit einer mobilen Radlastwaage bei der Unterwegskontrolle nach der TechKontrollV durch die Schwerlastkontrollgruppen auch festgestellt, obwohl die damit verbunden Probleme sattsam bekannt sind.[24] Das führt nicht nur zu einer ordnungswidrigen Überladung, sondern bei Großraum- und Schwertransporten zum Fahren ohne Zulassung[25] und auch zum Erlöschen des Versicherungsschutzes in der Krafthaftpflichtversicherung. Grund dafür ist, dass in der Versicherungsbescheinigung geregelt ist, dass Versicherungsschutz zwar in Kfz.-Haftpflicht gewährt wird, auch wenn die Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO durch diese Fahrzeuge bauartbedingt nicht eingehalten werden können, aber eben nur, wenn alle Auflagen und Bedingungen der Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO eingehalten werden, was bei einer Überladung nun gerade nicht der Fall ist.

Bleibt nur der „sichere Weg" der Unterladung, die aber bei Großraum- und Schwertransporten außerhalb des anhörfreien Bereichs (also über 41,8 t zGM) seit der Einführung der VwV-Novelle zu § 29 Abs. 3 StZVO mit Bekanntmachung am 16.11.2021 nur noch bei den Gewichten -5 % erlaubt ist.[26] Der Autor hat hiergegen mit Protestbrief vom Nov. 2021 mit guten Gründen massiv oponiert.[27] Dem schlossen sich in der Folge auch immer mehr Verbände an, so der Bauindustrieverband Hessen-Thüringen e.V. in Wiesbaden, der Bauforumstahl e.V. in Düsseldorf und zuletzt der AK Genehmigungsverfahren bei der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranabreiten (BSK) e.V. in Frankfurt mit der Begründung, dass zwar bei Erlaubnissen im anhörfreien Bereich Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt gelten. Bei Erlaubnissen außerhalb des anhörfreien Bereichs gelten geringfügige Unterschreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu -15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination von bis zu -5 % als mitgenehmigt. Diese Regelung ist aber nur dann sinnvoll, wenn die unterschiedlichen Ladungsabmessungen zu „Auflagensprüngen" führen. Ist dieses nicht der Fall, führt die Regelung zu einem sinn- und zwecklosen Verwaltungsaufwand aller angehörten Behörden, welche wie allgemein bekannt, am Rande ihrer Kapazitäten sind. Zudem widerspricht diese Regelung mehreren geltenden Rechtsprechungen (s. den Sonderdruck des Schwertransportmagazins 102 von Herrn Dr. Saller).[28] Wenn man also an dieser Unterschreitungseinschränkung festhalten will, um unangemessene Auflagen zu vermeiden, muss hier eine Differenzierung der Abmessungen festgelegt werden. Die derzeitige Pauschalisierung ist im Genehmigungsverfahren nicht zielführend.

Der Autor zitiert den Götz von Berlichingen auf der Burg zu Jagsthausen[29] und gibt nach über 40 Jahren seine Zulassung als Verkehrsleiter des Güterkraftverkehrsgewerbes zurück. Diese Gewerbe soll in Zukunft in Deutschland leiten, wer will und kann, am besten unser Bundeswirtschaftsminister, der am 08.09.2022 in der ARD-Sendung Maischberger verlautbart hat, dass Gewebebetriebe auch einfach aufhören könnten zu produzieren, ohne in die Insolvenz zu fallen. Großraum- und Schwertransporte können in Deutschland auch aufhören zu fahren, weil eine Überladung so oder so unzulässig ist und zum Verlust der Zulassung führt, seit 15.11.2021 auch Unterladung jenseits 41,8 t mit mehr als 5 % und schließlich die Polizeibehörden sowieso bei der Unterwegskontrolle die Weiterfahrt unterbinden, bis entweder abgeladen wird oder gültige Transporterlaubnispapiere vorliegen, um dann an angeblich illegal erworbenen Vermögensvorteilen abzuschöpfen, was irgend möglich ist.[30]

Info: www.anwalt-saller.de ■

Quellennachweis:

1 lateinisch; »höchstes Recht größtes Unrecht « nach Cicero, oder nach Duden frei übersetzt: „Die buchstabengetreue Auslegung eines Gesetzes kann im Einzelfall zu größter Ungerechtigkeit führen!"

2 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 25.09.1996, Az.: 2 Ss OWi 297/96 = NZV 1997, S. 192 f

3 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 06.08.1984, Az.: 5 Ss OWi 292/84 = VRS 67, S. 384 f

[4] OLG Frankfurt/M., Beschl. v. 11.10.2000 – 2 Ws (B) 472/00 OWiG
[5] OLG Düsseldorf, Beschl. v. 29.10.1985, Az.: 5 Ss OWi 333/85 = VRS 1985, S. 226 f
[6] OLG Hamm = VRS 21, S. 139 f; ebs.: BayObLG VRS 59, S. 302; ebs.: OLG Düsseldorf VRS 57, S. 312 f
[7] BayObLG, Beschl. v. 15.04.1988, Az.: 1 Ob OWi 52/88 = NZV 1988, S. 155 f
[8] OLG Koblenz, Beschl. v. 02.12.1996, Az.: 1 St 324/96 = NZV 1997, S. 194 f
[9] OLG Hamm, Beschl. v. 04.03.2005, Az.: 2 Ss OWi 75/05
[10] OLG Stuttgart, Beschl. v. 24.06.2002, Az.: 2 ss 166/02 = NZV 2003, S. 541 f
[11] OLG Frankfurt/M., Beschl. v. 01.07.2019, Az.: 2 Ss OWi 1077/18 openJur 2020, 44523
[12] vgl. Saller, Schwertransportmaganzin STM 104/22: Verstöße= gegen die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO: Einziehung statt Bußgeld droht. Gerechte Vorteilsabschöpfung oder Behördenwillkür? und STM 106/22: Verstöße gegen die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO: Einziehung –staatliche Übelszufügung durch Enteignung
[13] OLG Düsseldorf, Beschl. v. 22.06.2022, Az.: 2 RBs 85/22 juris
[14] OLG Düsseldorf a.a.O. Rdnr. 13 und OLG Frankfurt /M., Beschl. v. 01.07.2019, Az.: 2 Ss OWi 1077/18 = open-Jur 2020, 44523
[15] so auch OLG Hamm, Beschl. v. 04.03.2005, Az.: 2 Ss OWi 75/05
[16] so auch OLG Koblenz, Beschl. v. 2.12.1996 , Az.: 1 Ss 324/96 = NZV 1997, 194 (vgl. auch NZV 2009, 534 ff und im Ergebnis auch des OLG Stuttgart, Beschl. v. 24.6.2002, Az.: 2 Ss 166/02 = NZV 2003, 541.
[17] Bekanntmachung der Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrzeugkombinationen (Empfehlungen zu § 70 StVZO) Bonn, den 26. Mai 2014, Az.: LA 20/7342.4/00 = VkBl. 2014, S. 503 f
[18] vgl. z.B. Goldhofer easy load oder Scheuerle Salsa plus
[19] OLG Stuttgart, Beschl. v. 19.07.2011, Az.: 1 Ss 156/11 = openjur 2012, 67101, ebs.: BayObLG, Beschl. v. 26.02.2001, Az.: 2 ObOWi 22/01
[20] Stellungnahme zum Entwurf der Europäischen Kommission für „on-board weighing equipment" gemäß der Richtlinie 96/53/EG (Stand 21.12.2018)
[21] Amtsblatt der Europäischen Union L 192/01: DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/1213 DER KOMMISSION vom 12. Juli 2019 zur näheren Regelung der Sicherstellung einheitlicher Bedingungen für die Verwirklichung der Interoperabilität und Kompatibilität bordeigener Wiegesysteme nach der Richtlinie 6/53/EG
[22] z.B. Cartesy-Radlastwaagen führen Wiegungen von unterschiedlichen Fahrzeugen wie PKW, LKW oder Zweirädern genau und unkompliziert durch. Cartesy GmbH, Am Industriepark 11, 84453 Mühldorf a. Inn
[23] entgegen OLG Oldenburg, Beschl. v. 05.10.2004, Az.: Ss 310/04 (II 215) und OLG Bamberg, Beschl v. 14.05.2007, Az.: Ss OWi 597/06= verkehslexikon.de/Texte7Rspr.3542.php jetzt geklärt OVG NRW, Beschl. v. 17.05.2006, Az.: 8 A 1388/05 = Verkehrsdienst 08/2006, S. 217 ff; ebs.: OVG Niedersachsen, Urt. v. 05.05.2015, Az.: 12 KN 174/124 = openjur 2015, 3747; zum Ganzen: Saller, Besonderheiten von Großraumund Schwertransporten im öffentlichen Recht und im Zivilrecht, TranspR 2015, S. 67 ff; Rebler, Das System von Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnissen nach der StVO und StVZO, dargestellt am Beispiel der Großraum- und Schwertransporte, NZV 2004, S. 450 ff = SVR 5/2016, S. 161 ff; Rebler/Borzym, Titanen auf Abwegen, DPolBl. 3/2008, S. 23 ff; Gawrisch, Die Zulassung von Schwerlast- und Großraumfahrzeugen zum Straßenverkehr, VRR 06/2013, S. 209 f
[24] vgl. Saller, STM 38/2011, S. 52 ff: Staatliche Abzocke oder der Garant für mehr Verkehrssicherheit im Straßenverkehr? auch BTE Wägebroschüre: Rund um das Wägen von Kraftfahrzeugen, Ausg. 2021, ISSN 2699-1195, S. 33 ff; ebs.: Abschlussbericht des AK Anweisung zur Feststellung von Gewichten mittels Radlastmesser, PD Niedersachsen, Hannover, 29.11.2019, Az.: 24.2-30056/1-5
[25] Saller/Schulz, Schlichte Überladung oder Fahren ohne Zulassung? Verkehrsdienst 12/2005, S. 324 f
[26] vgl. BAnz AT 15.11.2021 B1 – Bekanntmachung 15.11.2021 — Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)
[27] Saller, STM Sonderdruck 102/22, S. 1 ff: Eine Katastrophe für das Großraum- und Schwertransportgewerbe
[28] Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 26.09.2013 – 16 U 37/13; BGH Urt. v. 10.4.2003, Az.: I ZR 228/00
[29] Goethe, Der Götz von Berlichingen mit der eisernen Hand, 1773, „Vor Ihro Kayserlichen Majestät, hab ich, wie immer schuldigen Respect. Er aber, sag's ihm, er kann mich im Arsche lecken!"
[30] Saller, Das Einziehungsverfahren nach § 29 a OWiG Teil 1, Verkehrsdienst 1/2020, S. 10 ff und Teil 2 Verkehrsdienst 2/2020, S. 45 f

„Ohne uns geht's nicht"

Genehmigungspraxis der Autobahn GmbH setzt Autokran-Dienstleistern zu

René Hellmich, Krandienstleister aus Riedstadt und Herausgeber des Kranmagazins berichtet, wie Behörden mit neuen Restriktionen Autokrane ausbremsen und fordert die Rückkehr zur bisherigen Genehmigungspraxis.

Ungewisse Zukunft: *Stehen die Taxikrane genannten 3-Achser mit 36 t und 4-Achser mit 40 bzw. 48 t Gesamtgewicht aufgrund teils unerfüllbarer Fahrgenehmigungen bald nur noch unbewegt im Fuhrpark? (Foto Hellmich)*

„Ich möchte, dass Deutschland funktioniert und nicht kollabiert. Um dieses Land am Laufen zu halten, muss ich wieder – so wie bisher – mit meinen Autokranen zu kalkulierbaren Bedingungen zur Stelle sein, wenn die Krane benötigt werden. Doch seit Mitte 2022 kann ich die Krane nicht mehr einsetzen wie bisher, denn die Behörden schränken die Mobilität der rollenden Werkzeuge erheblich ein." Deutliche Worte von René Hellmich, Geschäftsführer der Hellmich-Gruppe in Riedstadt-Erfelden bei Darmstadt. „Wir müssen hin. Ohne uns geht's nicht. Ich erwarte konstruktive Antworten des Bundesverkehrsministers und

der Autobahngesellschaft des Bundes", schließt Helmich an. Die Kosten für einen Kraneinsatz steigen durch die jüngsten Auflagen nach Angaben des Unternehmers etwa um den Faktor vier bis sechs. Das habe Auswirkungen nicht nur auf die Wirtschaft, sondern auch auf die Anwohner an jenen Ausweichstrecken, auf die die Krane von den Behörden gezwungen werden, weil die Fahrzeuge die Autobahnen meiden müssen. Hellmich sagt, dass die Autobahngesellschaft des Bundes offenbar ein geändertes Verfahren zur Berechnung der Brückenbelastung einsetzt, das zu strengeren Auflagen führt. Die Restriktionen sind aus Sicht des Unternehmers nicht gerechtfertigt und treffen nach Hellmichs Informationen die Kranunternehmer und mithin die Wirtschaft in ganz Deutschland.
Die Autokrane, auch Taxikranke genannt, haben etwa die Größe eines Reisebusses, fließen reibungslos im Lkw-Verkehr mit und verteilen ihr Gewicht von 48 t auf vier Achsen mit breiten Reifen. Zum Beispiel werden sie im Notfall – etwa bei Eisenbahnunglücken – eingesetzt, sie platzieren Bauteile für energetisch zeitgemäße Häuser und Windkraftanlagen präzise an der Baustelle, und sie sind unverzichtbar, um etwa moderne, mit Telematik ausgerüstete Schilderbrücken über Autobahnen an der Trägerkonstruktion zu befestigen.
Die Autokrane sind zwar keine Riesentransporter, unterliegen aber den Regeln für Groß- und Schwertransporte (GST). Für solche Fahrzeuge müssen sich die Unternehmen die Strecke für eine geplante Fahrt von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde genehmigen lassen. Diese Behörde setzt ein Anhörungsverfahren in Gang, in dem alle Betroffenen gehört werden.

Ein Maximum an Mobilität

Bis Mitte 2022 folgte die Genehmigung der Fahrten nach Hellmichs Schilderung einem bewährten, gut eingespielten Verfahren. Die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises erteilte dem Unternehmen die Dauergenehmigungen für Fahrten im eigenen Kreis und den angrenzenden Kreisen meist für drei Jahre. Damit war es dem Kran-Unternehmen weitgehend möglich, zeitnah und unter Minimalaufwand zu den jeweiligen Baustellen zu kommen. „Diese bewährte Genehmigungspraxis gewährleistete uns ein Maximum an Mobilität", sagt Hellmich.
Geht die Fahrt über die Autobahn, unter einer Autobahn hindurch oder über eine Autobahn hinweg, ist die Autobahngesellschaft des Bundes zu hören. Diese entscheidet seit Mitte 2022 offenkundig restriktiv, Gründe dafür wurden - trotz Anfragen bei der Verkehrsbehörde und auch Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing - nicht genannt. Die Kranunternehmer vermuten, dass die Autobahngesellschaft andere Berechnungsverfahren und -grundlagen anwendet als sie bisher zum Tragen kamen. Die Unternehmer sehen sich somit gezwungen, Routen abseits der Autobahnen zu wählen, die wiederum durch Ortschaften führen.
Von Mitte 2022 an seien Dauergenehmigungen vielfach wegen der beantragten Streckenführung abgelehnt worden, berichtet Hellmich. Der Grund für die Ablehnung werde dem Unternehmen nicht genannt. Darum müsse ein Kranunternehmen den Antrag für eine Fahrt von A nach B nach jeder Ablehnung stets wieder von neuem mit einer veränderten Streckenführung stellen. Dies führe zu deutlichen Verzögerungen, um eine genehmigungsfähige Strecke zu finden. „Wenn die Genehmigungen endlich erteilt werden, sehen wir uns Auflagen gegenüber, die wir schlichtweg nicht erfüllen können. Zum Beispiel sind ausschließlich Nachtfahrten vorgesehen, ein Beifahrer im Kran und vier Begleitfahrzeuge. Das kannten wir so nicht. Außerdem sind die Dauergenehmigungen auf maximal ein Jahr begrenzt", schildert Hellmich die Veränderungen.
Die jüngsten Restriktionen, mit denen die Fahrten von Autokranen von den Behörden eingeschränkt werden, haben nach Hellmichs Worten ihren Preis. Bisher koste zum Beispiel das Setzen eines Fertigbauteils wie einer Garage mit Hilfe eines Krans etwa 1.200 Euro für den Kran, berichtet Hellmich. Nun kommen mit einem Mal etwa 4.000 Euro an Kosten hinzu, weil der Kran auf dem Weg zum Einsatzort von Begleit-Personal in Begleit-Fahrzeugen eskortiert werden müsse. Zudem werde häufig verlangt, dass die Fahrzeuge nur nachts fahren. So werden aus einem Einsatztag zwei oder drei Tage – jeweils zu 1.200 Euro plus Nachtzuschlag und den Aufwand für einen weiteren Fahrer.
„Der erste Schritt, um Schaden von unserer Wirtschaft und Gesellschaft abzuwenden, wäre ein Zurückkehren zur Genehmigungspraxis von 2017", schlägt Hellmich als rasche Lösung des Problems vor. ▶

Tätigkeiten von Autokran-Dienstleistern

Sichern der Energieversorgung und Ermöglichen der Energiewende:
- Errichten von Strommasten
- Setzen von Transformatoren
- Errichten von Windkraftanlagen
- Montieren von Gaskraftwerken
- Montieren von Raffinerien
- Errichten von Verteilerstationen
- Setzen von Steuerstationen bei Großsolaranlagen
- Isolieren von Dächern und Wänden

Erhaltung der Mobilität:
- Errichten von Fußgängerbrücken
- Errichten von Straßenbahn-, Eisenbahn- und Busbahnhöfen
- Errichten von Eisenbahnbrücken
- Errichten von Autobahnbrücken
- Errichten und Warten von Schiffs-Schleusen

Sicherung der Telekommunikation:
- Montage und Wartung von Funkmasten
- Montage und Wartung von Telefonmasten
- Montage und Wartung von Satellitenanlagen

Schaffung von Wohnraum:
- Montage von Fertighäusern
- Montage von Wohnanlagen

Sicherung von Forschung, Gesundheitsversorgung, Kunst und Kultur:
- Errichtung und Erhaltung von Forschungsanlagen
- Errichtung von Museen
- Montage von Kunstwerken
- Errichtung und Wartung von Pharmazeutischen Anlagen

Sicherstellung der Versorgung:
- Errichtung von Lagerhäusern und Logistikhallen
- Errichtung von Produktionshallen
- Errichtung von Produktionsanlagen

Der zweite Schritt wäre ein Herauslösen der Mobilkrane mit ihren Zubehör-Lastwagen aus dem Antragsverfahren für Groß- und Schwertransporte (GST). Denn die Mobilkrane und ihre Zubehör-Lastwagen haben über ihre Nutzungsdauer immer die gleichen Abmessungen und Gewichte, argumentiert Hellmich. Somit könnten Dauergenehmigungen erteilt werden. Das entlastete die Behörden und alle Beteiligten. Den dritten Schritt sieht Hellmich in der Offenlegung der Grundlagen „der vermeintlich neuen Brückenberechnungen durch die Autobahngesellschaft und eine gemeinsame Suche nach berechtigten und unberechtigten Abweichungen von der bisherigen Berechnungspraxis".

Info: www.hellmich-kranservice.de ■

Deutlich längere Projektzeiten

In einem Gespräch mit der Initiative „German Erfolgsmaschine" des Wirtschaftsrats Deutschland hat René Helmich u.a. aufgezeigt, welche Auswirkungen die aktuelle Genehmigungspraxis für Krandienstleister und den Wirtschaftsstandort Deutschland hat. Wir drucken einen Teil des Interviews im Folgenden ab.

Welches sind die Konsequenzen der restriktiveren Genehmigungspraxis für Ihr Unternehmen?

Innerbetrieblich werden wir einen deutlich größeren Personalbedarf in unserer Disposition benötigen. Zum einen wird die Anzahl der Genehmigungsanträge bei gleicher Auslastung deutlich steigen, zum anderen müssen Beifahrer und Begleitfahrzeuge umfangreich disponiert werden. Wir müssen zusätzliches Personal einstellen, um Begleitfahrzeuge zu besetzten. Aber beides gibt es nicht ausreichend: Weder Personal, noch Begleitfahrzeuge.
Die letzte Konsequenz wird sein, dass wir unsere Betriebsgröße deutlich reduzieren müssen oder uns zur Betriebsaufgabe entschließen müssen.

Was ändert sich für Ihre Kunden?

Für die Kunden wird sich viel ändern. Wir werden für die meisten Kraneinsätze um die fünf Wochen Vorlauf brauchen. Bisher rechnete wir mit ein bis fünf Tagen Vorlauf. Stundenweise Einsätze sind dann nicht mehr machbar. Mal schnell eine Fertiggarage zu setzen, das geht nicht mehr. Oder die rasche Fahrzeugbergung nach einem Unfall. Einen neuen Transformator einzuheben bei einem Stromausfall. Oder Klimaanlagen zu tauschen im Sommer bei Ausfall. Wir werden für Kraneinsätze nur noch exakte Zeitfenster haben. Wenn die Ware, die für den über Wochen im Voraus geplanten Kraneinsatz zu spät kommt, weil der Transport im Stau steht, Rhein und Main Niedrigwasser haben oder weil es zu einem technischen Defekt gekommen ist, dann muss der Einsatz verschoben werden. Wahrscheinlich um zwei bis Wochen. Der Planungsaufwand für alle Kunden wird deutlich steigen.

Was ändert sich im Alltag von Unternehmen sowie von Menschen und Gesellschaft?

Wir werden in Zukunft kaum noch flexibel reagieren können. Projektabläufe werden mit so viel Toleranz geplant werden müssen, dass Projektlaufzeiten deutlich länger werden. Das geht mit rasant steigenden Kosten einher. Autobahnen werden nachts schwieriger zu befahren sein, weil wegen der härteren Auflagen ein Kran nach dem anderen mit 5 km/h über Brücken fahren wird – und das womöglich auf der dritten Spur. Wir werden versuchen, im Interesse der Kunden und der Allgemeinheit die Autobahnen zu umgehen, indem wir Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen benutzen werden, was zu einem deutlichen Anstieg des Verkehrs durch Gemeinden führen wird. Für die plötzlich veränderte Genehmigungspraxis für die Fahrt mit Taxi-Kranen zahlen wir volkswirtschaftlich einen hohen Preis.
Das Erreichen unserer Klimaziele rückt immer weiter weg. Durch das Abbremsen auf 5 km/h und das anschließende Beschleunigen auf 80 km/h, durch Umfahrungen auf untergeordneten Straßen mit Stop-and-go wird der Dieselverbrauch und die Umweltbelastung deutlich steigen. Die Lebensqualität an untergeordneten Straßen wird noch mehr sinken. Der Verkehrsfluss wird weiter reduziert, wodurch Staus für alle programmiert sind. Der Umstieg auf erneuerbare Energien bekommt ein anderes Preisschild. Der Transport und die Errichtung von Windkraftanlagen, Umrichter-Stationen, Solaranlagen, aber auch Strommasten werden deutlich teurer. Energieversorgung und Lebensmittelversorgung bekommen ein anderes Preisschild und werden anfälliger. Auch Kultur und Forschung wird teurer werden.
Wenn sich viele Kranbetreiber dazu entschließen ihre Unternehmen nicht fortzuführen, endet das in einem Desaster für den Standort Deutschland. Man darf nicht vergessen, dass etwa 30-40 % der Kranunternehmen aktuell in der Nachfolgeregelung sind.

***René Hellmich**, Krandienstleister und Herausgeber der Fachzeitschrift Kranmagazin. (Foto: Hellmich)*

Info: www.hellmich-kranservice.de ■

Wir fördern
DIE VDBUM IDEE

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

ATG LIFT GmbH

Seit über 20 Jahren ist die ATG LIFT GmbH mit Sitz in Bietigheim-Bissingen erfolgreich am Markt aktiv. Das inhabergeführte, mittelständische Handels- und Serviceunternehmen ist spezialisiert auf den Verkauf von Neu- und Gebrauchtmaschinen, den Kundendienst sowie den Ersatzteilvertrieb an Teleskopladern, Hubarbeitsbühnen und Geländestaplern. Das Unternehmen ist Vertragspartner der führenden Hersteller MERLO, GENIE und AUSA.
Kompetente Spezialisten bieten den Kunden individuelle Beratung sowie attraktive Konditionen und Finanzierungen für Neu- und Gebrauchtmaschinen. Der professionelle Wartungs- und Reparaturservice sichert den Wert und die Einsatzbereitschaft der Maschinen – entweder im Technikzentrum in Bietigheim-Bissingen oder direkt vor Ort. Die ATG LIFT GmbH ist Servicepartner für die Marken MERLO, GENIE, AUSA, HAULOTTE und SKYJACK. Das Unternehmen pflegt eine überdurchschnittlich hohe Ersatzteilvorhaltung – viele wichtige Originalteile stehen bei Bedarf sofort zur Verfügung. Sollte dies einmal nicht der Fall sein, ermöglichen Online-Verbindungen zu den Markenpartnern die Beschaffung der benötigten Komponenten in kürzester Zeit - üblicherweise innerhalb von 24 Stunden.
Die ATG LIFT GmbH tritt als leistungsstarker und verlässlicher Partner für Baumaschinenvermieter, Bau- und Landwirtschaft, Kommunen und Industrie in Süddeutschland an. Über 25 engagierte Mitarbeiter am Firmensitz bieten das komplette Leistungsspektrum rund um Teleskopstapler, Hubarbeitsbühnen und Geländestapler.
Info: www.atglift.de

Bavaria Swiss AG

Die Bavaria Swiss AG wurde im Jahr 2004 als internationales Handelsunternehmen mit Firmensitz in der Schweiz gegründet. Das Unternehmen ist auf den weltweiten Vertrieb hochwertiger Baumaschinen, Fahrzeuge und Industriegüter spezialisiert. Jahrzehntelange Erfahrung garantiert den Kunden ein Höchstmaß an Kompetenz, Zuverlässigkeit und Fairness. Das Unternehmen bietet für jeden Einsatz das richtige Gerät. Ob neu oder gebraucht. Das weltweite Netzwerk zu Herstellern, Händler und Baufirmen ermöglicht, eine grosse Auswahl an Maschinen anbieten zu können. Kundenorientierte und marktgerechte Preise sind dabei selbstverständlich. Das Unternehmen kauft darüber hinaus auch Baumaschinen an und bietet eine realistische Markteinschätzung und einen Ankauf der Maschinen und Fahrzeuge zu einem fairen Preis. Dank des eigenen Bestands, der Zusammenarbeit mit starken Partnern des grossen Netzwerkes, ist die Bavaria Swiss AG stets in der Lage, ein erforderliches Gerät zur Miete anbieten zu können. In Zusammenarbeit mit verschiedenen Finanzierungs- und Leasinggesellschaften werden zudem maßgeschneiderte Finanzierungsangebote angeboten. Durch enge Zusammenarbeit mit zahlreichen Partner-Werkstätten ist es möglich, einen hervorragenden Service zu gewährleisten. Kompetente und qualifizierte Servicetechniker können nahezu alle anfallenden Service- und Wartungsarbeiten durchführen. Das Unternehmen setzt auf ein partnerschaftliches Miteinander mit Kunden und Lieferanten und kann auf eine Vielzahl langjähriger Stammkunden zurückblicken.
www.bavariaswiss.com

era-contact GmbH

Die era-contact GmbH ist ein inhabergeführtes Unternehmen der aichele Group mit weltweiter Präsenz. Mit rund 800 Mitarbeitern an sechs Standorten auf vier Kontinenten hat sich das Unternehmen in seiner 90-jährigen Geschichte erfolgreich als Spezialist und führender Hersteller von Systemlösungen zur Daten-, Signal- und Leistungsübertragung in rauen und extremen Umgebungen etabliert. Als Weltmarktführer für automatische elektrische Kupplungssysteme werden erfolgreich Kunden aus den Bereichen Bahn, Nutzfahrzeuge und Baumaschinen in ihrem Bestreben nach Automatisierung und Erhöhung der Sicherheit begleitet.
Mit ihren elektrischen Schnellwechselsystemen bietet era-contact eine Ergänzung zu bestehenden hydraulischen Kupplungssystemen, um zusätzlich Daten, Signale und elektrische Leistung von der Baumaschine an das Anbaugerät zu übertragen. Die für den Einsatz an Bagger und Radlader in rauen Umgebungen optimierten Kontaktsysteme sind modular aufgebaut. Je nach Kundenwunsch werden Hochstromkontakte, Kontakte für Hoch- und Mittelspannung sowie Kontakte zur Signalübertragung oder auch Lichtwellenleiter integriert.
era-contact bietet als Full-Service-Dienstleister alles aus einer Hand: von der Kontaktierung über die Konfektion von Kabeln, Schaltschränken und Bedieneinheiten bis hin zu Führerpulten. Das Unternehmen unterstützt seine Kunden als Kooperationspartner und Lieferant bei der Entwicklung von Systemlösungen und bei der Neu- und Weiterentwicklung von Projektstudien bis hin zum Prototypenbau und der Serienfertigung.
Info: www.era-contact.de

PAVE+

Seit März 2022 ist PAVE+ als Allrounddienstleister im Asphaltbereich am Markt. Das Unternehmen legt den Fokus auf die komplette Unterstützung zur optimalen Projektabwicklung der Kunden im Asphaltbau und sieht sich nicht nur als reinen Vermieter. Dieser Mehrwert entsteht durch das Know-how erfahrener Asphaltbauer und ermöglicht PAVE+ seinen Kunden von der Kalkulation über die Organisation und Abwicklung bis hin zur Abrechnung sämtliche Beratungsleistungen sowie unterstützende Dienstleistungen zur Seite zu stellen. Es werden sämtliche Asphaltbaumaschinen vermietet, auch als Überbrückung während Reparaturen wird das passende Ersatzgerät zur Verfügung gestellt.
Ein weiterer Baustein ist die Vermietung der Maschinen in Verbindung mit bestens qualifiziertem Personal. Über 20 ausgebildete Straßen- und Asphaltbauer können neben der Bedienung der Walzen, Beschicker und Fertiger auch Bohleneinstellungen vornehmen und bilden eine schlagkräftige Basis zur Sicherung der erforderlichen hohen Qualität im Asphaltbau. Das eingespielte Werkstattteam übernimmt sämtliche Aufgaben für die Reparatur der kundenseitigen sowie der eigenen Asphaltbaumaschinen. Mit seinem Full-Service bietet PAVE+ eine wirtschaftliche Lösung in der eigenen Werkstatt oder beim Kunden vor Ort. Mit der hauseigenen Transportunternehmung ist PAVE+ schnell, flexibel und schlagkräftig. Von klein bis übergroß wird jederzeit das passende Transportmodul gestellt. Damit können die Kunden auch in Notfällen schnellstmöglich unterstützt werden.
Info: www.paveplus.com

Stock – B.I.G. GmbH

Die Stock – B.I.G. GmbH ist ein Familienunternehmen, das vor über 50 Jahren in Siek bei Hamburg gegründet wurde. Mit ca. 150 Mitarbeitern und weiteren Niederlassungen in Berlin und Bentwisch bei Rostock ist das Unternehmen einer der erfolgreichsten Anbieter für die Bereiche Bau, Industrie und Gewerbe (dafür stehen die Buchstaben B.I.G.) in Norddeutschland und ein führender Partner für Bauunternehmen. Im Bereich Vermietung ist die Stock – B.I.G. GmbH spezialisiert auf Putz- und Mörteltechnik, Personen- und Lasten-Bauaufzüge, Untendreher- und Obendreherkrane, Versetz- und Schneidetechnik für den Mauerwerksbau sowie Wand- und Deckenschalungssysteme im Bereich Service auf Reparaturen. Auch im Verkauf von Baumaschinen, Baugeräten, Bautechnik und Bauspezialartikeln gilt das Unternehmen als ein leistungsstarker Partner. Hier lautet das Motto: Was wir nicht haben, besorgen wir!
Das Unternehmen produziert und vertreibt darüber hinaus seit 2007 die Qualitätsmarke >stockbig Germany, die eine vollständige Produktpalette von Mischpumpen und Verputzmaschinen mit Fördersystemen anbietet – „made in Germany“. Auch Anforderungen von Kunden werden aufgegriffen, um daraus technologisch anspruchsvolle Produkte zu entwickeln. So wurde die speziell für die luftdichte Verfüllung von Erdwärmebohrungen mit Thermozementen entwickelte >stockbig GeoPump um eine hydraulisch angetriebene Variante erweitert, die Bohrunternehmen unabhängig von externer Stromversorgung macht.
Info: www.stock-big.com

Mobil bei der Baumpflege

Es sieht imposant aus, wenn der Atlas Mobilbagger 190W einen tonnenschweren Baum absägt und ohne abzusetzen vor sich her zum Ablageort „trägt". Ausgerüstet mit einer endlos drehbaren Greifersäge Woodcracker kann der 22 t schwere Bagger solche Arbeiten problemlos leisten. So etwa in Münster, wo eine alte Parkanlage vorn der Baumpflegezentrale aus Greven saniert wird. Der Mobilbagger wird von einem 6,7 l Motor der EU-Stufe V mit 129 kW/175 PS Leistung angetrieben. Bei einem Betriebsdruck von maximal 350 bar liefert die Hydraulik die nötige Kraft, um Bäume auch wirklich festhalten und bearbeiten zu können. Zudem kann der Oberwagen elfmal in der Minute 360° drehen „Wir konnten mit dem Atlas 190W und der für die Einsätze der Firma Baumpflegezentrale speziellen Ausrüstung eine technisch sehr solide und zudem wirtschaftliche Lösung anbieten. Voraussetzung dafür war, dass wir uns mit dem An-forderungsprofil beschäftigt haben und daraus dann die Maschinenlösung entwickelten. Breiterer Unterwagen, breite Doppelbereifung, Kabinenschutzgitter, hydraulischer Schnellwechsler, endlos drehbarer Tiltator und Greifersäge sind die Ausrüstungen, die für die Einsätze bei der Baumpflege notwendig sind, um sicher

Wirtschaftliche Lösung: *Der Atlas 190 W Mobilbagger ist standfest, bietet ein breites Arbeitsfeld, enor-me Kraft und hydraulisches Feingefühl. (Foto: Atlas GmbH)*

und effektiv arbeiten zu können", sagt Christian Schwenniger, Gebietsverkaufsleiter der Firma Tecklenborg aus Werne, dem regional zuständigen Atlas-Händler. Dazu kommt noch eine enorme Bodenfreiheit durch die Pendelachse mit dem größten Pendelweg. Sie ermöglicht Standsicherheit bei schweren Lasten auch ohne Pratzenabstützung. Der 190W wiegt je nach Ausführung zwischen 20 t und 24 t. Seine maximale Reichweite liegt bei über 10 m, er kann bis zu 15 t Gewicht bewegen. Dank seiner abgestimmten und solide gefertigten Konstruktion kann der 190W sehr feinfühlig arbeiten. Die Maschine bietet beste Rundumsicht durch die stufig zurückgezogene Verkleidung rechts und Kameras rechts und hinten, unterstützt von tagheller Beleuchtung. Auch die Wohlfühlkabine mit niedrigem Innengeräuschpegel unterstützt das effektive Arbeiten.

Info: www.atlasgmbh.com ■

Klickrent verdoppelt Kundenstamm

Die Mietplattform Klickrent hat ihr erstes vollständiges Geschäftsjahr seit der Ausgründung aus dem Zeppelin Lab erfolgreich abgeschlossen: Mit einem Plus von 130 % konnte Klickrent im vergangenen Jahr seinen Kundenstamm mehr als verdoppeln. Die Anzahl der Aufträge stieg im gleichen Zeitraum um 71 %, der Umsatz um 93 %. „Wir haben 2022 weiterhin stark in die Entwicklung unserer digitalen Systeme investiert, um den Service auf der Plattform für unsere Kunden weiter zu vereinfachen und zu beschleunigen. Wir konnten Reaktionszeiten stark verkürzen, einige manuelle in digitale Prozesse übersetzen und neue Tools entwickeln, die die Zusammenarbeit mit Kunden wie mit Vermiet-Partnern effizienter gestalten", erklärt Tobias Sudbrock, Geschäftsführer von Klickrent und verantwortlich für digitale Produktentwicklung und Prozesse.

Läuft bei Klickrent: *Die Mietplattform hat ihr erstes Geschäftsjahr seit der Ausgründung aus dem Zeppelin Lab erfolgreich abgeschlossen. (Foto: Klickrent)*

Um dies realisieren zu können, wurde das Team von 35 auf 75 Mitarbeiter vergrößert – der Anteil von Frauen liegt bei 47 %. Mit diesem Wachstum war die digitale Plattform im letzten Jahr ein Gewinner in der Baubranche: Während der Verkauf von Baumaschinen rückläufig ist, entscheiden sich immer mehr Unternehmen für Anmietungen, die ihnen mehr Planungssicherheit und Flexibilität bieten. Klickrent hat 2022 neue Service-Angebote eingeführt: Der illustrierte Produktkatalog ersetzt die Anfragemaske. Dies erleichtert Kunden die Suche und Anfrage der benötigten Ausrüstung und verstärkt das E-Commerce-Erlebnis bei der Anmietung. Neu sind auch der Info-Blog und die App Klickcheck, die die einfache und transparente Zustandsdokumentation des Mietobjektes bei der Übergabe ermöglicht und die integraler Bestandteil des Mietvorgangs ist. Größte Nachfrage besteht bei Höhenzugangstechnik und Containern, hier wurde das Angebot ergänzt. Für 2023 hat Klickrent die Expansion der Mietplattform ins europäische Ausland geplant. Erster Markt, den das Berliner Scale-Up in diesem Jahr erobern will, ist Österreich. Der Start ist für die zweite Jahreshälfte geplant.

Info: www.klickrent.de ■

Sandvik stellt Toro LH518iB mit AutoMine vor

Sandvik Mining and Rock Solutions hat den Toro LH518iB mit AutoMine vorgestellt. Der automatisierungsfähige batterieelektrische Untertagelader wird derzeit im Werk ausgiebig getestet. Die erste Einheit soll noch in der ersten Jahreshälfte 2023 an Kunden ausgeliefert werden und in der zweiten Jahreshälfte mit AutoMine kompatibel sein. Der Toro LH518iB vereint branchenführende batterieelektrische und Automatisierungstechnologien. Er baut auf dem Vorgängermodell Sandvik LH518B auf und verfügt über mehrere Konstruktionsaktualisierungen und eine deutlich verbesserte Wartungsfreundlichkeit vor Ort. Das patentierte selbstwechselnde Batteriesystem des Herstellers, einschließlich der AutoSwap- und AutoConnect-Funktionen, verfügt über Verbesserungen an den Steuerelementen des Bedieners, um den Batteriewechsel zu erleichtern.

In Kürze verfügbar: *Sandvik will noch in der ersten Jahreshälfte 2023 den ersten Untertagelader Toro LH518iB ausliefern. (Foto: Sandvik)*

Der Untertagelader kann mit dem AutoMine-System von Sandvik ausgestattet werden. Der 18 t-Lader ist mit Standardventilen, Kabelbäumen und anderen eingebauten Bauteilen für die Automatisierung ausgestattet. Das AutoMine Onboard-Kit wird als Option erhältlich sein und Scanner, AutoMine Box und drahtlose Konnektivität bieten. Mit AutoMine kann ein Bediener den gesamten Zyklus von einem Arbeitsplatz an der Oberfläche aus steuern, einschließlich des Batteriewechsels per Fernzugriff. Menschliches Eingreifen unter Tage ist nur für das Anschließen und Trennen der Batterien von den Ladegeräten und Kühlern erforderlich. „Wir sind sehr stolz auf diesen neuen Lader, der den Standard für den produktiven, nachhaltigen und autonomen untertägigen Bergbau setzen wird", sagt Jari Söderlund, Head of Product Management, Division Load and Haul, Sandvik Mining and Rock Solutions. „Dies ist keine experimentelle Technologie, die irgendwann in der Zukunft fertig sein wird: Sie ist entwickelt und bereit, noch in diesem Jahr an unsere Kunden ausgeliefert zu werden."

Info: www.rocktechnology.sandvik ■

80 t Raupen-Teleskopkran von Sennebogen

Sennebogen hat sein Angebot an Raupen-Teleskopkranen um den 683 E ergänzt. Das neunte Modell im Sortiment befindet sich mit einer Traglast von 80 t und einer Hauptauslegerlänge von 42 m in der mittleren Größenklasse des Herstellers. Durch seinen kräftigen Full Power-Boom sowie die leistungsstarken Fahr- und Windenmotoren deckt er eine Vielzahl an Anwendungsmöglichkeiten im Hoch-, Tief- und Brückenbau, für Rammarbeiten bei der Spundwandmontage oder als agiler Service- und Hilfskran ab. Optional kann die Reichweite mit einer abwinkelbaren Doppelklappspitze auf bis zu 57 m verlängert werden. Besonders robust konstruiert, spielt der 683 E seine Stärke im schweren Einsatz auf unwegsamem Baustellengelände aus, wo er problemlos Pick and Carry-Aufgaben und auch Hebetätigkeiten

Verstärkung: *Sennebogen verstärkt sein Raupen-Teleskopkranen-Sortiment um den 683 E, der über eine große Reichweite verfügt. (Foto: Sennebogen)*

in 4 Grad Schrägstellung übernehmen kann.
Der Antrieb erfolgt durch einen 186 kW Motor von Cummins mit Abgasnachbehandlung entsprechend der Stufe V. Die Haupt- und Zusatzwinden werden über einen Hochdruck-Kolbenmotor angetrieben, der sie auf eine Zugkraft von je 72 kN und Seilgeschwindigkeiten von bis zu 120 m/min. bringt. Die Maschine ist dank einer breiten Palette an Anbaugeräten, Optionen und Zusatzfunktionen wie einer programmierbaren Arbeitsbereichsbegrenzung sowie Sicherheits- und Tieftemperaturpaketen individuell konfigurierbar. Die Bedienung erfolgt per Joystick. Der teleskopierbare Raupenunterwagen hat eine maximale Spurbreite von 4,2 m, die sich symmetrisch oder asymmetrisch auf bis zu 2,68 m verringern lässt, wobei die Traglastdiagramme automatisch an die jeweilige Spur angepasst werden. Der Kran kann sich selbst von einem Lkw entladen und sich mithilfe der Funkfernbedienung vollständig selbst montieren. Mit angebauten Raupenlaufwerken weist er eine Transportbreite von nur 3,5 m auf. Nach der einfachen Demontage der Raupen verringert sich das Transportgewicht um fast 20 t, die Transportbreite schrumpft auf 3 m. Für eine angenehme Sicht lässt sich die Kabine standardmäßig um 20 Grad neigen. Auch in puncto Servicefreundlichkeit erweist sich der 683 E als höchst vorteilhaft.

Info: www.sennebogen.com ■

7.500 t schweres Hotel zieht um

Aufgrund von Umweltschutzauflagen musste in der Stadt Sanya in der chinesischen Provinz Hainan ein 7.500 t schweres Hotel um 500 m versetzt werden. Der Schwergutlogistiker Sinotrans Heavy-lift Logistics Co., ein Tochterunternehmen des größten chinesischen Logistikers Sinotrans, hat die ungewöhnliche Aufgabe mithilfe von Scheuerle SPMT ausgeführt. Bei diesem Transport handelte es sich laut Sinotrans Heavy-lift Logistics Co. um den bislang schwersten Gebäudetransport weltweit. Die Last des Hotels verteilte das Spezialtransportunternehmen auf 254 Achslinien. Insgesamt 15 Power Pack Units (PPU) trieben den Verbund an. Die besondere Herausforderung des Transports war neben dem enormen Gewicht des Transportguts die ungleichmäßige Verteilung der Last durch die asymmetrische Architektur des 90 m langen, 35 m breiten und 20 m hohen Gebäudes. Trotzdem sollte Sinotrans den Baukörper mit höchster Präzision nivellieren und positionieren. Darüber hinaus mussten die Transport-Experten das Ladegut während des Transports einmal um 63 Grad im Uhrzeigersinn und ein weiteres Mal um 63 Grad gegen den Uhrzeigersinn drehen, um den neuen Standort zu erreichen. Um das Projekt zu meistern, hat der Schwergutlogistiker die selbst angetriebenen Plattformtransporter SPMT von TII Scheuerle in unterschiedlichen Winkeln zueinander zu einem fächerförmigen Verbund gekoppelt. Für die SPMT Achslinien sprach laut Sinotrans deren hohe Tragfähigkeit und die gute Synchronisation der einzelnen Module. Ohne diese hätte der Schwergutlogistiker die notwendige hohe Präzision nicht erreicht. Acht Stunden wurden benötigt, um das Gebäude anzuheben, mit Hilfe der SPMT Achslinien präzise und sicher über die 500 m lange Strecke zu befördern und am Ziel wieder aufzustellen. Sinotrans ist langjähriger Kunde von TII Scheuerle, der Branchenexperte aus der TII Group für Schwer- und Spezialguttransporte auf und abseits befestigter Straßen, und unterhält für solche Transorte eine Flotte mit 60 eigenen SPMT Achslinien.

Ungewöhnlicher Umzug: *In der chinesischen Stadt Sanya wurde ein Hotel 500 m versetzt – der bislang schwerster Gebäudetransport Weltweit. (Foto: TII Group)*

Info: www.tii-group.com ■

WEBSEITE
YOUTUBE
Bis zum letzten Tropfen!
Vom Marktführer im Bausektor:
Pumpen für Klar-, Schmutz- und Abwasser
24/7 Dauerbetrieb. Effizient.
Kraftvoll. Trockenlaufsicher.
Verschleißarm. Wartung
einfach & schnell.
TSURUMI PUMP
STRONGER FOR LONGER
+49 211-417 937 450 Vertrieb@Tsurumi.eu

Das Leben von Straßenbauarbeitern schützen

Straßen werden für die Nutzer immer sicherer gemacht, der Straßenbau aber bleibt ein ausgesprochen gefährlicher Beruf. „Straßenbauarbeiter erledigen ihre Arbeit oft in anspruchsvollen Umgebungen. Das Wetter kann extrem sein, sie sind von Bauschutt umgeben und darüber hinaus finden immer mehr Bauarbeiten nachts statt. Das minimiert zwar Störungen für Verkehrsteilnehmer, erhöht jedoch die Sicherheitsrisiken für Arbeiter", erläutert John Osmant, Geschäftsführer der Brigade Elektronik GmbH. „Es gibt jedoch Sicherheitssysteme, die anspruchsvollen Bedingungen gewachsen sind. Sie schützen Arbeiter zuverlässig bei schwachem Licht, starkem Lärm, niedrigen und hohen Temperaturen sowie eingeschränkter Sicht", so Osmant weiter.

Lohnende Investition: *Brigade Electronics zeigt auf, wie seine robusten, zuverlässigen und widerstandsfähigen Fahrzeug-Sicherheitssysteme das Leben von Straßenbauarbeitern schützen können. (Foto: Brigade Electronics)*

Einfache Rückfahrwarner sind schon lange eine bekannte Lösung, um Personen im Umfeld zu informieren. Allerdings zeigen Studien, dass traditionelle akustische Alarme das Problem sogar verstärken können, denn in schwierigen und lauten Umgebungen ist es nicht immer leicht zu orten, aus welcher Richtung der Ton kommt. Multifrequenz-Systeme wie die bbs-tek White Sound Rückfahrwarner und Warnmelder von Brigade Electronics lösen dieses Problem. Statt dem traditionellen Piepton akustischer Alarme erzeugen sie ein „Sch-sch"-Geräusch, das schnell abklingt, wodurch der Alarm in der Gefahrenzone sofort lokalisierbar und hörbar ist. „Passive Systeme wie Spiegel und Kameras helfen dem Fahrer, Personen und Gegenstände in toten Winken zu sehen – aber proaktive Technologien, die in allen Bedingungen zuverlässige Warnungen liefern und auf die Baustellenleiter sich verlassen können, sind entscheidend, um das Leben von Straßenbauarbeitern zu schützen", so John Osmant abschließend.

Info www.brigade-electronics.com ■

Schnittstark und kompakt

Mit den Modellen MS 172, MS 182 und MS 212 präsentiert Stihl in seinem Sortiment von Benzinmotorsägen im Einstiegsbereich drei neue Modelle. Die kompakten und vielseitigen Maschinen sind mit einem 2-MIX-Motor des Herstellers ausgestattet, der je nach Modell bis zu 1,8 kW Leistung bietet. Bei allen drei Maschinen kommt serienmäßig eine hochwertige Schneidgarnitur zum Einsatz, zu der die 3/8" Picco Micro-Sägekette (PM3) zählt. Sie gewährleistet hohe Schnittleistung und ein sauberes Schnittbild, gleichzeitig zeichnet sie sich durch ihr vibrations- und rückschlagarmes Verhalten aus. Dabei sorgt der stabile Krallenanschlag aus Metall (MS 182 / MS 212) für einen festen Sitz der Säge am Holz. Der Kettenraddeckel mit Gleitleiste ist an der Geometrie der Profisägen von Stihl ausgerichtet und erleichtert das Entasten. Das macht die neuen Motorsägen zum idealen Werkzeug

Hohe Schnittleistung: *Die neuen Benzinmotorsägen von Stihl wie die MS 212 eignen sich für den Einsatz im privaten Bereich und für Profis aus Gartenbau und Handwerk. (Foto: Stihl)*

für den Einsatz im privaten Bereich. Aber auch Profis aus Gartenbau und Handwerk wissen sie zu schätzen, wenn es um das Fällen und Entasten kleinerer Bäume oder das Bauen mit Holz geht.

Die neuen Motorsägen verfügen über ein Antivibrationssystem, das die Übertragung der von Motor und umlaufender Sägekette erzeugten Schwingungen spürbar reduziert. Das schont die Kräfte des Anwenders und ermöglicht ein ermüdungsarmes Arbeiten. Zudem lassen sich mit dem Kombihebel alle Funktionen wie Start, Betrieb und Stopp mit einer Hand steuern und die Stoppfunktion vereinfacht das erneute Starten des warmen Motors nach kurzen Pausen. Weitere praktische Details sind die seitliche Kettenspannung zum einfachen und sicheren Nachspannen der Sägekette sowie die teiltransparenten Tanks für Kraftstoff und Kettenhaftöl, durch die der Anwender ihren Füllstand immer im Blick hat. Praktisch sind auch die werkzeuglos zu bedienenden Verschlüsse von Kraftstoff- und Öltank (MS 182 / MS 212). Zur neuen Baureihe zählt auch die bereits eingeführte MS 162. Alle vier Modelle sind neben der Basisversion jeweils auch in der Komfortversion „C-BE" erhältlich. Diese verfügt zusätzlich über den Stihl ErgoStart, der ein Starten der Maschine nahezu ohne Kraftaufwand erlaubt.

Info: www.stihl.de ■

Elsner-Transporte vertraut auf Hyundai

Elsner-Transporte ist ein 1992 gegründetes Familienunternehmen in Naunhof, 30 km südöstlich von Leipzig. Es betreibt 46 Lastzüge, davon rund 30 Kippzüge, die im Umkreis von 50 bis 100 km eingesetzt werden. Für die eigene Kiesgrube beschaffte der für die Technik verantwortliche Geschäftsführer Alexander Elsner Ende 2021 einen 19 t-Radlader Hyundai HL960A. Eingesetzt wird er in der eigenen Kiesgrube, wo beispielswese steinfreier Sand, Brechsand, Splitte und Oberboden gewonnen werden. Zusätzlich kann er beim Kunden vor Ort zusammen mit einer Siebanlage eingesetzt werden. Es ist nicht die erste Maschine vom Hyundai-Vertragshändler Tecklenborg Baumaschinen: „Zunächst wurde ein Mobilbagger HW140 für die Kies- und Lehmabbau und für Aushub Arbeiten beschafft. Ende 2021 stand ein neuer 14 t-Radlader an. Da er in der gewünschten Ausstattung verfügbar war, haben wir beim HL960 A zugeschlagen", berichtet Alexander Elsner. Rund 700 Betriebsstunden leistet der jährlich. Zu den Sonderausstattungen zählt eine nachträglich montierte eichfähige Pfreundt-Waage. Den Service führen Tecklenborg-Techniker

Vielseitig: *Der neue Hyundai HL960A verlädt Brechsand in der Kiesgrube oder wird wie hier zum Aufhalden von Mineralgemisch eingesetzt. (Foto: Hyundai/OBA)*

aus. Alle Maschinen werden von festen Fahrern bewegt und verbleiben rund zehn Jahre im Fuhrpark.

Die HL-A-Radlader-Baureihe verfügen über eine automatische Motorabschaltung, die Kraftstoffverbrauch und Emissionen zum richtigen Zeitpunkt streng unter Kontrolle hält. Das Standard-Fünf-Gang-Getriebe mit Überbrückungskupplung reduziert den Kraftstoffverbrauch weiter. Auch die ECO-Anzeige ermöglicht den konsequent wirtschaftlich orientierten Betrieb. Das serienmäßige ECO-Fahrpedal unterscheidet zwischen sparsamem Betrieb und Leistungsbetrieb. Im H-Modus reduziert die intelligente Kupplungstrennfunktion ICCO die Verlustleistung am Drehmomentwandler. Die neue ROPS/FOPS-Kabine präsentiert sich leise, sicher, komfortabel und 10 % größer. Alle Modelle der HL-Reihe sind wahlweise mit Joystick-Lenkung erhältlich. Über den 7-Zoll-Touchscreen-Monitor und elektrohydraulisch vorgesteuerte Hebel werden Endlagendämpfung, Schaufelpriorität und Arretierstellung für Ausleger und Schaufel angepasst.

Info: www.hyundai-ce.eu ■

Werkzeugortung auch ohne Smartphone

Dank der erfolgreichen Vernetzung das Werkzeugherstellers Hilti und geoCapture, dem Anbieter für Werkzeugortung, Fahrzeugortung und Arbeitszeiterfassung, können Ortungsdaten nun automatisch von geoCapture zu ON!Track übertragen werden. Zudem werden alle Stammdaten zu Standorten, Mitarbeitern und Geräten von ON!Track und geoCapture synchronisiert. Hilti ON!Track Kunden profitieren durch geoCapture von einer Werkzeugortung auch ohne Smartphone. Die Systeme der beiden Partner werden vor allem im Bau und Handwerk eingesetzt. Während Hilti sich auf die Betriebsmittelverwaltung konzentriert, liegt der Fokus von geoCapture auf Ortung und dem mobilen Mitarbeiter. „Aufgrund der Vielzahl gemeinsamer Kunden war es naheliegend geoCapture und ON!Track miteinander zu vernetzen, so können wir Daten zu Standorten, Mitarbeitern und Geräten auf beiden Plattformen bereitstellen", beschreibt Mario Richter, Produktmanager bei geoCapture,

Kooperationspartner: *Hilti und geoCapture bieten Kunden eine leistungsstarke Lösung für die Ortung und Verwaltung von Werkzeugen und Geräten. (Grafik: geoCapture GmbH)*

die Funktionalität der Schnittstelle. „Die Zusammenarbeit mit Hilti ist ein großer Schritt für uns, da Hilti Smart Tags sich nun in geoCapture integrieren lassen. Hilti-Betriebsmittel können ganz einfach mit unseren GPS-Sendern geortet werden", so Richter weiter. Über 20 Kunden wurden in der Pilotphase bereits erfolgreich ausgestattet und nutzen beide Systeme aktiv. Thomas Schlierenzauer, Head of Marketing bei Hilti Deutschland AG, betont: „Unsere gemeinsamen Kunden können sich über einen automatischen Datenaustausch zwischen beiden Systemen freuen, sowie eine erweiterte Funktionalität in ON!Track dank geoCapture."

Betriebsmittel, die mit dem ON!Track Bluetooth Tag ausgerüstet sind, können nun auch durch geoCapture geortet werden. „Dank der automatischen Datenübernahme und des Abgleichs von geoCapture und ON!Track werden Daten ohne manuelle Eingabe und doppelte Datensätze zusammengeführt. Das macht das Leben für unsere Kunden einfacher.", so Friedhelm Brügge, Geschäftsführer der geoCapture GmbH. Die Kooperation zwischen Hilti und geoCapture bietet Kunden beider Unternehmen zusätzlichen Nutzen, indem sie eine leistungsstarke Lösung für die Ortung und Verwaltung von Werkzeugen und Geräten bereitstellt.

Info: www.hilti.de
www.geocapture.de ■

Werbas um Zeppelin-Schnittstellen ergänzt

Bereits seit 2017 bietet die Werbas GmbH für Werkstätten im Baumaschinenbereich eine Schnittstelle zum Zeppelin-Kundenportal. Durch die Einbindung der Bestellschnittstelle von Zeppelin CAT sowie der zum CAT OCI-Katalog, wird die Auftragsbearbeitung und Bestellung noch komfortabler und schneller. Für Werkstätten, die sich auf die Reparatur und Wartung von Baumaschinen und Nutzfahrzeuge spezialisiert haben, ermöglichen die neuen Schnittstellen verkürzte Bestellzeiten. Die Auftragsanlage erfolgt in der Werkstattmanagementsoftware Werbas.net. Durch die Eingabe der Eigennummer holt sich der Monteur die gesamten Baumaschinendaten des zu reparierenden Fahrzeugs in den Auftrag. Von hier aus lässt sich via Schnittstelle das Zeppelin-Kundenportal öffnen. In der Schnittstelleneinstellung sind bereits die individuellen Log-In-Daten hinterlegt, sodass das Kundenportal registriert, welcher Betrieb Teile bestellen möchte. Mit

Schnell und einfach: *Artikel finden im CAT OCI-Katalog. (Foto: Werbas)*

der neu entwickelten Schnittelle zum CAT OCI-Katalog kann der Werkstattmitarbeitende nun die entsprechenden Teile aus dem Katalog auswählen und in den Warenkorb sowie – per Werbas-Button – in den Auftrag übernehmen. In Werbas sind alle zu bestellenden Artikel mit Nettoeinkaufspreisen aufgeführt. Bereits hier besteht die Möglichkeit, den individuellen Verkaufspreisaufschlag einzugeben. Das System übernimmt den Preis inklusive Aufschlag und speichert ihn, falls gewünscht, auch für Folgeaufträge. Bei der Bestellung sind nur noch die Positionen dem Lieferanten Zeppelin zuzuordnen und zu speichern – und schon kann die so erstellte Bestellung online an Zeppelin-CAT abgesendet werden. „Die neuen Schnittstellen bieten unseren Kunden nicht nur den Zugriff auf das große Produktsortiment der Zeppelin Baumaschinen GmbH, sondern auch die gezielte Suche und Übernahme der benötigten Artikel aus dem Katalog und die unkomplizierte Onlinebestellung. Durch unsere neue Schnittstelle zum CAT OCI-Katalog sowie die Verbindung zum Bestellsystem von Zeppelin-CAT vermeiden unsere Kunden nicht nur Übertragungsfehler vom Bestellsystem in unsere Werkstattmanagementsoftware, sondern sparen vor allem Zeit“, betont Werbas-Geschäftsführer Dennis Koblowsky. Und dies sei gerade im Bausektor bares Geld.

Info: www.werbas.com ■

Leistungsstarker Neuzugang im Fuhrpark

Das niederländische Transportunternehmen Luijendijk & van der Wal hat in einen neuen Mercedes-Benz Actros 4163 LS 8x4 SLT für anspruchsvolle Aufgaben im Schwerlastbereich investiert. Der 630 PS starke Lkw ist mit einer geräumigen Big-Space-Kabine und MirrorCam ausgestattet. „Dieser Actros bietet uns hervorragende technologische Lösungen, die so nur Mercedes-Benz Trucks im Portfolio hat. Die spezielle Kupplung und ein zulässiges Gesamtzuggewicht von bis zu 180 t ermöglichen uns den Transport von sehr schweren Lasten wie beispielsweise Raupenkränen, Zerkleinerungsmaschinen und Siebmaschinen“, erläutert Geschäftsführer und Eigentümer Ard Luijendijk.

Vor der Bestellung konnte sich der Kunde Luijendijk & van der Wal persönlich von den Fahrzeugeigenschaften überzeugen: Ein Unternehmen aus der gleichen Branche stellte einen bauähnlichen Actros SLT zur Probefahrt bereit und teilte seine Erfahrungswerte aus dem praktischen Einsatz. „Mit seiner besonderen Konfiguration für den Schwerlasttransport, dem gezahnten

Besondere Konfiguration: *Luijendijk & van der Wal nutzt einen Mercedes-Benz Actros 4163 LS 8x4 SLT für anspruchsvolle Aufgaben im Schwerlastbereich.(Foto: Daimler Truck AG)*

Kühlergrill und der himmelblauen Lackierung erfüllt der Lkw unsere Ansprüche leistungsmäßig und optisch voll und ganz. Die Fahrer sind begeistert von unserem Neuzugang im Fuhrpark“, so Ard Luijendijk.

Info: www.daimlertruck.com ■

100 Jahre Fricke

Unternehmensgruppe feiert mit Abendgala und Landmaschinenschau

2023 begeht die Fricke-Gruppe mit Sitz im niedersächsischen Heeslingen ihr 100-jähriges Bestehen. Dieses besondere Jubiläum hat die Familie Fricke am 9. März gemeinsam mit knapp 1.000 geladenen Gästen aus der Branche im Rahmen einer festlichen Gala gefeiert. Im Mittelpunkt des Abends stand nicht nur die Geschichte des Familienunternehmens aus dem Heavy Duty Bereich, sondern unter dem Motto „Grow – 100 Jahre Wachstum" vor allem auch der Ausblick in die Zukunft.

Unternehmenshistorie: *Bei der Gala zum 100-jährigen Firmenjubiläum der Fricke-Gruppe begrüßte Moderatorin Barbara Schöneberger drei Generationen des Familienunternehmens auf der Bühne. (Foto: Fricke Gruppe)*

TV-Moderatorin Barbara Schöneberger führte gemeinsam mit den Geschäftsführern Hans-Peter Fricke und Holger Wachholtz sowie Kirsten Fricke durch den Abend. Mit Philipp und Adrian Fricke teilte auch die vierte Generation im Familienunternehmen ihre Vision für die Zukunft der Fricke-Gruppe mit den Gästen. Interessante Einblicke in die aktuellen außen- und innerpolitischen Herausforderungen und deren Chancen brachte zudem eine Keynote des ehemaligen Vizekanzlers Joschka Fischer. Diese Themen sowie die Zukunft der Branche wurden in einer anschließenden Talkrunde mit weiteren hochspannenden Gästen rund um Fischer diskutiert. Zu Gast waren hier der ehemalige deutsche Außenminister Sigmar Gabriel, Freya von Czettritz, CEO DLG Holding, Jan-Hendrik Mohr, Mitglied der Konzernleitung Claas-Gruppe und Alexander Graf, CEO und Gründer Spryker Systems. Zum Abschluss begeisterte Star-Geiger David Garrett mit einem Exklusiv-Konzert.

Visionäre Entscheidungen

Vor 100 Jahren hatte Dietrich Fricke der Grundstein für die heutige Fricke-Gruppe gelegt. Begonnen als kleine Dorfschmiede in Heeslingen prägte sein Sohn Wilhelm Fricke die Unternehmensgeschichte ab 1953 durch stetige Weiterentwicklung und visionäre Entscheidungen, wie 1972 den Aufkauf der Ersatzteile aus der ausgelaufenen Hanomag-Produktion. Das Geschäftsführungs-Duo Hans-Peter Fricke und Holger Wachholtz hat nach Übernahme des Familienunternehmens 1992 den Ausbau zu einem multinationalen Handels- und Dienstleistungsunternehmen im Heavy Duty Bereich immer weiter forciert. Heute ist die Fricke-Gruppe eines der größten deutschen Privatunternehmen im Agrarbereich und auf der ganzen Welt mit dem Handel von Land- und Baumaschinen, Garten- und Kommunaltechnik, Nutzfahrzeugen sowie Ersatzteilen bekannt. Mit knapp 3.500 Beschäftigten und 67 Standorten in 26 Ländern ist das Familienunternehmen aus Heeslingen auf der ganzen Welt Zuhause. „Das 100-jährige Jubiläum der Fricke-Gruppe ist für mich ein ganz persönlicher Meilenstein. Der Rückblick auf unsere Anfänge und die enorme Entwicklung erfüllt mich mit großer Demut. Mit Stolz schaue ich auch auf die Zukunft unseres Familienunternehmens, die vor allem meine Söhne Philipp und Adrian in den nächsten Jahren prägen werden", zeigte sich Geschäftsführer Hans-Peter Fricke in Hochstimmung.

Erstmals seit drei Jahren konnte passend zum 100-jährigen Jubiläum Unternehmens-Gruppe auch die Heeslinger Landmaschinenschau vom 11. bis zum 12. März wieder vor Ort stattfinden. Die 57. Ausgabe der Hausmesse lockte trotz des plötzlichen Wintereinbruchs zehntausende Besucherinnen und Besucher an die Standorte Heeslingen, Zeven und Bockel zu Fricke-Landmaschinen, Fricke-Nutzfahrzeuge, Granit Parts, Foras, Saphier und zum Fricke-Gebrauchtmaschinenzentrum. Auch in diesem Jahr standen Land- und Baumaschinen, Nutzfahrzeuge aller Klassen, Kommunal- und Gartentechnik sowie Anbaugeräte unter anderem von den Herstellern Claas, Kubota, Stihl und SAPHIR, DAF, FIAT Professional und ISUZU im Mittelpunkt der Ausstellung. „Wir sind begeistert, dass wir in diesem Jahr endlich wieder die Heeslinger Landmaschinenschau vor Ort ausrichten konnten. Trotz unserer erfolgreichen Streaming-Events in den vergangenen Jahren, war es für uns etwas ganz Besonders das 100-jährige Jubiläum der Fricke-Gruppe zusammen mit der ganzen Region feiern zu können.", lautet das Fazit von Hans-Peter Fricke zur Jubiläumswoche der Fricke-Gruppe.

Info: www.fricke.de ■

Die Abbruchbranche ist längst nachhaltig

Fachtagung Abbruch mit neuem Besucherrekord

Am 3. März wurde die Fachtagung Abbruch in Berlin veranstaltet. 117 Aussteller und über 1.200 Teilnehmende waren der Einladung des Deutschen Abbruchverbandes (DA) zu Europas größter Fachtagung zum Thema Abbruch und Rückbau gefolgt. Das Branchenevent, das zum dritten Mal im ehemaligen Postbahnhof der Station Berlin stattfand, erzielte erneut einen Besucherrekord.

Klarstellung: *„Recycler und Abbrecher sind die wahren Umweltschützer", erklärte DA-Geschäftsführer Andreas Pocha bei der diesjährigen Fachtagung Abbruch in Berlin. (Foto: DA)*

Nach zweijähriger Pandemie-bedingter Pause kamen Vertreter*innen der Abbruchbranche und branchennaher Unternehmen endlich wieder zusammen, um sich über aktuelle Entwicklungen, technologische Neuheiten und interessante Projekte zu informieren und auch die Gelegenheit zum intensiven Austausch und Netzwerken zu nutzen. Auch VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnittjer war vor Ort, verfolgen doch beide Verbände rund um das Thema Abbruch oft ähnliche Ziele.

Das Thema Nachhaltigkeit und Baustoffrecycling stand ganz oben auf der Agenda. DA-Geschäftsführer Andreas Pocha betonte in seiner Begrüßungsansprache, dass die Abbruchbranche schon lange für den Umweltschutz arbeitet. So werden in Deutschland über 90 % aller mineralischen Bauabfälle bereits wiederverwertet, beim Bauschutt sind es sogar 94 %. Die EU fordert beim mineralischen Bauschutt hingegen nur eine Wiederverwertungsquote von 70 %: „Recycler und Abbrecher sind also die wahren Umweltschützer", so Pocha.

Die Keynote hielt der Journalist und Publizist Dr. Hajo Schumacher. Er schlug den Bogen von den maroden Brücken in Deutschland zu den großen Krisen dieser Zeit: er sieht in der Zeit von Ukraine-Krieg und Klimakrise die deutsche Gesellschaft am Scheideweg. Die Politik, sagte er, könne nicht besser sein als das Volk, das sie wählt. Wählerinnen und Wähler, die überwiegend zu den Älteren gehören, wollten nicht unbedingt dringliche Probleme wie die Klimakrise oder die Digitalisierung als allererstes lösen. Zum Schluss plädierte er dafür, gut auf unsere Demokratie aufzupassen. „Demokratien können Fehler korrigieren – Diktaturen können das nicht", so Schumacher.

Ersatzbaustoffverordnung in der Kritik

Mehrere der 13 Fachvorträge gingen darauf ein, welche Herausforderung der Wandel zu mehr Nachhaltigkeit auch für die Abbruchbranche bedeutet. Sarah Sinnwell und Michael Wagner von BST Becker Sanierungstechnik GmbH in Bottrop beschrieben die aufwändigen Wege, die beschritten werden müssen, wenn ein Gebäudeabbruch durch die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert werden soll, der Jurist Dr. Peter Kersandt von der Kanzlei AVR Berlin beschrieb die Herausforderungen, die durch die am 1.8.2023 in Kraft tretende Ersatzbaustoffverordnung auf die Branche zukommen. Noch immer fehle es an einer rechtssicheren Regelung zum Thema Abfallende von Ersatzbaustoffen. Thomas Fischer von der QUBA GmbH zeigte auf, welche Wege für die Zertifizierung von Sekundärbaustoffen gegangen werden müssen, bevor diese in technischen Bauwerken oder in Bauprodukten verwendet werden dürfen. Die Zertifizierung durch die QUBA ist derzeit die einzige, die bundesweit gültig ist. Wie dringend diese Baustoffe gebraucht werden, zeigten Corinna Lee Schmitz und Gianna Kung vom Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW auf. Die gesamte Landesverwaltung NRW will bereits im Jahr 2030 klimaneutral wirtschaften. Der Baubereich soll seinen Anteil mithilfe von recycelten Baustoffen, der Wiederverwertung von Bauteilen und der Nutzung von recyceltem und umweltfreundlichem Beton leisten.

Welche Herausforderungen Großprojekte mit sich bringen, zeigten die Vorträge von Robert Oettinger von der Oettinger GmbH über den Rückbau des KSC-Stadions, der bei laufendem Spielbetrieb stattfinden musste, und von Stefan Scholz und Kurt Bicker von der Firma Max Wild GmbH über den Abbruch der Neckartalbrücke bei Heilbronn. Dort durfte für gerade mal 48 Stunden der Schiffsverkehr gestoppt werden. Schließlich zeigten die Mitglieder des Sprengausschusses des DA noch eindrucksvoll am Beispiel des „Weiße Riesen" genannten Wohnkomplexes in Duisburg, dass Sprengen auch in enger Nachbarschaft zu anderen Häusern sicher möglich ist und damit ein großer Zeitvorteil gegenüber herkömmlichen Sprengen besteht.

Die nächste Fachtagung Abbruch ist auf den 22. März 2024 in der Station Berlin terminiert.

Info: www.deutscher-abbruchverband.de ■

NUFAM steuert auf Rekordausgabe zu

E-Antriebe, Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe im Fokus

Die Nutzfahrzeugmesse NUFAM in den Karlsruher Messehallen findet von 21. bis 24. September statt. Längst ist sie eine der führenden Veranstaltungen der Branche. Längst ist absehbar: Sie wird in diesem Jahr so groß wie nie zuvor.

Rekordverdächtig: *Die NUFAM 2023 steuert auf ihre bislang größte Ausgabe zu. Über 85 % der verfügbaren Standfläche sind bereits belegt. (Foto: Messe Karlsruhe / Jens Arbogast)*

Bereits ein gutes halbes Jahr vor der Messe sind 85 % der verfügbaren Standflächen belegt. Mit 50.000 m² Hallenkapazität und weiteren 30.000 m² verfügbarer Freigelände- und Sonderausstellungsfläche wird den Besuchenden ein umfassendes Portfolio in allen Gewichts- und Ausstattungsklassen präsentiert. Hierzu gehören auch Live-Formate wie der Demo-Park mit Präsentationen der Ausstellenden, die Kommunalmeilen mit einem breiten Fahrzeugspektrum für den öffentlichen Bedarf sowie das erweiterte Angebot von Probefahrten für die Besucher.

Ein inhaltlicher Schwerpunkt wird bei der NUFAM 2023 das Thema alternative Antriebstechnologien sein. „Wir freuen uns, erstmals zahlreiche Key Player alternativer Ladeinfrastrukturen und Versorger auf der NUFAM 2023 begrüßen zu können. Dazu gehören Hersteller von Wasserstofftankstellen und Elektroladestationen. Aber auch synthetische Kraftstoffe werden thematisiert. Auf der Nutzfahrzeugmesse wird also die komplette Bandbreite verschiedenster Energieformen vor Ort sein“, sagt Jochen Bortfeld, Projektleiter der NUFAM bei der Messe Karlsruhe.

Die Bedeutung der NUFAM wird 2023 dadurch deutlich, dass sowohl der Bund als auch das Land Baden-Württemberg die Schirmherrschaft für die Nutzfahrzeugmesse innehaben. Baden-Württembergs Minister für Verkehr, Winfried Herrmann, wird im Rahmen der Messe-Eröffnung am 21. September an einer Podiumsdiskussion zum Thema „Klimaneutraler Transport auf der Straße“ teilnehmen.

„Die doppelte Schirmherrschaft durch das Bundesministerium für Verkehr und Digitales sowie durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg unterstreicht, welche Rolle sich die NUFAM in Karlsruhe erarbeitet hat. Die Nutzfahrzeugbranche nimmt eine entscheidende Rolle beim Kampf gegen den Klimawandel ein. Umso wichtiger ist es, dass alternative Antriebe und Ladeinfrastrukturen im Mittelpunkt der NUFAM stehen“, sagt Beate Frères, Bereichsleiterin im Geschäftsbereich Eigenmessen bei der Messe Karlsruhe.

Die NUFAM ist eine führende Fachmesse für die Nutzfahrzeugbranche und verbindet aktuelle Technik mit Mobilitätskonzepten der Zukunft. 2023 findet sie zum achten Mal statt. Die Aussteller präsentieren das gesamte Leistungsspektrum der Branche: Fahrzeuge aller Gewichtsklassen, E-Mobilität, alternative Antriebe und Hybridsysteme, Aufbauten und Anhänger, Krane und Hebezeuge, Reifen, Teile, Zubehör, Equipment und Werkstattausrüstung, Lösungen für Digital Services und Telematik sowie Dienstleistungen. Als hochkarätiger Branchentreff für persönliches Netzwerken bietet die NUFAM Fachtage zu Telematik, Werkstatt, Kommunalfahrzeugen und Ladungssicherung sowie Vorträge und Diskussionsrunden zu aktuellen Branchenthemen. Für Fachbesucher ist die NUFAM eine wichtige Plattform für Investitionsentscheidungen.

Info: www.nufam.de ■

Nervenkitzel: *Auf dem Unimog Parcours der NUFAM 2021 durften sich die Besucher selbst ans Steuer setzen. (Foto: Messe Karlsruhe/ Jürgen Rösner)*

Voller Erfolg

Schlüter-Tage in Erwitte mit Live-Demo der digitalen Baustelle

Schlüter für Baumaschinen hat vom 24.03.2023 bis 26.03.2023 die Schlüter-Tage 2023 veranstaltet. An drei Tagen demonstrierte das Familienunternehmen über 3.000 Besuchern aus ganz Deutschland auf dem Betriebsgelände in Erwitte Produkte, Dienstleistungen und das wertbasierte Handeln rund um die Baumaschine.

Großes Interesse: *Die Schlüter-Tage 2023 boten eine breite Produktpalette und lockten 3.000 Besucher auf das Betriebsgelände in Erwitte. (Fotos: Schlüter)*

Neben geführten Betriebsbesichtigungen, bei denen den Besuchern die Handelscenter Digitale Baustelle, RENT (Vermietung), Zentrales Ersatzteillager, Konstruktion und Fertigung, Kundendienst, Ausbildung sowie Schlüter-Akademie durch Experten aus den Abteilungen genauestens vorgestellt wurden, stand besonders die Präsentation des umfangreichen Produktportfolios im Fokus. Highlights waren Branchenlösungen von Komatsu und Sennebogen aus der Abbruch- und Gewinnungsindustrie sowie unterschiedliche Anbauteile von NPK, Genesis, Starmag und Robotec. Diese konnten die Besucher während einer Demo Show auch live in Aktion erleben. Ein besonderes Highlight war dabei die Live-Demo der digitalen Baustelle auf dem Schlüter-Gelände. Hier wurden die Produkte von Schlüter für Baumaschinen und G-Tec live in Aktion demonstriert, nämlich Maschinensteuerung (2D, 3D, Anzeige- und Halbautomatik), Vermessung und Positionierung, Drohnen zur Vermessung, Massenermittlung und Inspektion sowie Software und Datenanalytik. Fasziniert lernten die Besucher die unterschiedlichen Einsatzbereiche der digitalen Baustelle kennen: Von der Einsatzberatung über die Vermessung und Datenaufbereitung bis hin zur Maschinensteuerung.

Darüber hinaus stellten Lieferanten, die hauseigenen Produkte aus und konnten so den Kontakt zu den Kunden aufnehmen. Im traditionellen Fahrerwettbewerb konnten die Besucher ihr Können unter Beweis stellen. Die jeweiligen Gewinner der drei Tage durften sich über eine Auszeichnung in Form eines Pokals freuen. Am Samstag und Sonntag konnten sich die kleinen Baumaschinen-Fans zusätzlich beim Kinderbaggern und einem „Radlader zum Anfassen" austoben. Natürlich war für das leibliche Wohl gesorgt und alle Gäste wurden mit warmen und kalten Speisen und Getränken versorgt. Die Schlüter-Tage in Erwitte waren geprägt von intensiven Fachgesprächen. Zufrieden blickt das gesamte Schlüter-Team auf eine erfolgreiche Kundenveranstaltung, die dank enger Teamarbeit ermöglicht werden konnte, zurück.

Info: www.schlueter-baumaschinen.de ■

Digitale Welten: *Eine Live-Demo präsentierte die Lösungen von Schlüter für Baumaschinen und G-Tec live in Aktion.*

Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger

Karin Rådström bleibt bis Januar 2029 für die Marke Daimler Trucks zuständig. (Foto: Daimler Truck)

BGL-Hauptgeschäftsführer Dr. Robert Kloos (Mitte), wird auch von BGL-Präsident Lutze von Wurmb (r.). mit einer stehenden Ovation in den Ruhestand verabschiedetet. (Foto: BGL)

Karin Rådström verantwortet Daimler Truck bis 2029

Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck) hat Karin Rådström für die Dauer von fünf Jahren ab dem Ende ihrer derzeitigen Bestellung bis zum 31. Januar 2029 wiederbestellt. Der aktuelle Vertrag von Karin Rådström endet am 31. Januar 2024. Als Vorstandsmitglied ist die schwedische Ingenieurin und Managerin seit dem 1. Februar 2021 verantwortlich für die Marke Mercedes-Benz Trucks und die Regionen Europa und Lateinamerika. „Karin Rådström leistet hervorragende Arbeit und hat Mercedes-Benz Trucks in schwierigem Umfeld erfolgreich weiterentwickelt. Sie hat neue Akzente bei der Entwicklung der Performancekultur gesetzt und fördert insbesondere Kundenorientierung, Empowerment und Diversity. Wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit und die gemeinsame Gestaltung des nachhaltigen Transports“, erklärte Joe Kaeser, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG.

Karin Rådström begann ihre Karriere 2004 bei Scania, nachdem sie ihren Master of Engineering in Industrial Management an der Königlichen Technischen Hochschule in Stockholm abgeschlossen hatte. Seit 2007 bekleidete sie verschiedene leitende Positionen innerhalb der Vertriebs- und Serviceorganisation von Scania, bevor sie Anfang 2021 zu Daimler Truck wechselte.

Info: www.daimlertruck.com

Wechsel beim BGL

Der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau e. V. (BGL), Dr. Robert Kloos, hat sich am 1. März 2023 in den Ruhestand verabschiedet. Seit Oktober 2016 lenkte er die Geschäfte des Wirtschafts- und Unternehmerverbandes der Landschaftsgärtnerinnen und Landschaftsgärtner. Während dieser Zeit wuchs die Zahl der Mitgliedsbetriebe in den zwölf GaLaBau Landesverbänden von 3.500 auf über 4.200 bundesweit, auch ihr Gesamtumsatz stieg an. Zudem öffnete der ehemalige Staatssekretär im Bundeslandwirtschaftsministerium, der über ein umfangreiches bundespolitisches Netzwerk verfügt, viele Türen für die grüne Branche zu Bundestagsabgeordneten sowie zu Entscheider*innen in Bundesministerien und -ämtern. „Durch Ihre professionelle, bundespolitische Lobbyarbeit haben Sie die Landschaftsgärtnerinnen und Landschaftsgärtner in den vergangenen sechs Jahren stark vertreten. Beharrlich, aber jederzeit freundlich haben Sie uns bundesweit, und besonders in Berlin, bei wichtigen Entscheiderinnen und Entscheidern als systemrelevante Akteurinnen und Akteure für grün-blaue Stadtentwicklung positioniert“, sagte BGL-Präsident Lutze von Wurmb in seiner Abschiedsrede. Unermüdlich habe sich Kloss parteiübergreifend für die Interessen und ein positives Image der Branche eingesetzt.

Die Nachfolge hat Dr. Guido Glania angetreten. Er leitete zuletzt als Hauptgeschäftsführer die Industrie- und Handelskammer (IHK) Karlsruhe und ist zum 1. März 2023 als Hauptgeschäftsführer in das Haus der Landschaft nach Bad Honnef gewechselt.

Info: www.galabau.de

VDBUM Stellenmarkt

Sie suchen nach einer beruflichen Veränderung?
Ihr Unternehmen hat eine Stelle zu vergeben?
www.vdbum.de/karriere/vdbum-stellenmarkt

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

Impressum

Die VDBUM INFO ist das offizielle Organ des Verbandes der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V.
51. 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. 42

Verlagsleitung, Anzeigen und Vertrieb:
Nicolas Engel
Tel.: 0421 - 87 85 85 91
e-Mail: verlag@vdbum-info.de

Erscheinungstermine 2023:
22. 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	Termin
RATL	Karlsruhe	www.tiefbaulive.com	27.04.-29.04.2023
Bits and Machines Coreum	Stockstadt	www.coreum.de	24.05.-25.05.2023
Steinexpo	Nieder-Ofleiden	www.steinexpo.de	23.08.-26.08.2023
NUFAM	Karlsruhe	www.nufam.de	21.09-24.09.2023
Nordbau	Neumünster	www.nordbau.de	06.09.-10.09.2023
Platformers´ Days	Karlsruhe	www.platformers-days.de	08.09.-09.09.2023

Veranstaltungen des VDBUM

Thema/Veranstaltung	Veranstaltungsort	Termin
Branchentreff „Schwertransporte“	Oppenau	23.05.-24.05.2023
Motorradtour durchs Weserbergland	Hannover	14.06.2023
40 Jahre VDBUM Stützpunkt Frankfurt	Frankfurt	16.06.-18.06.2023
50 Jahre VDBUM Stützpunkt Hamburg	Hamburg	24.06.2023
10 Jahre VDBUM-Golf-Turnier	Bad Bevensen	22.09.2023
Exkursion TDK / Werksbesichtigung Manitowoc	Porto	26.09.-28.09.2023
Branchentreff „Spezialtiefbau“ + Werksbesichtigung Bauer	Schrobenhausen	09.10-.10.10.2023
Branchentreff „Saugbagger“ + Werksbesichtigung MTS	Karlsruhe	14.11.-15.11.2023
Branchentreff TDK + Werksbesichtigung Spierings Krane	Oss (NL)	27.11-.28.11.2023

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

INFO
Ausgabe **3·23**
erscheint am
15.06.2023

Im nächsten Heft:

Höhenzugangstechnik

Erdbaumaschinen

VDBUM TDK FACHEXKURSION nach Porto

VDBUM TDK-INTERESSENVERTRETUNG

SAVE THE DATE

VDBUM

Inklusive Werksbesichtigung

Manitowoc Porto

26. – 28. September 2023

TDK Fachvorträge. Werksbesichtigung, Netzwerkabende, Exkursionen, Portweinverkostung, Schifffahrt auf dem Fluss Douro, Sightseeing

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

INFO 2·2023
51. Jahrgang

Kontakt für Adressänderungen:
Mail: verlag@vdbum-info.de
Tel. 0421 - 87 85 85 91

Finden Sie Ihr Thema in der VDBUM INFO

Die interaktive Inhaltsübersicht 2022 mit allen Artikeln ist für Sie online!

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