

VDBUM

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

INFO

3•2023

Mai / Juni
51. Jahrgang

FORUM FÜR BAUFACHLEUTE

Höhenzugangstechnik Teleskoplader für starke Anwendungen



>> Seite 25

Erdbaumaschinen Niedriger CO₂-Ausstoß für geldwerten Vorteil

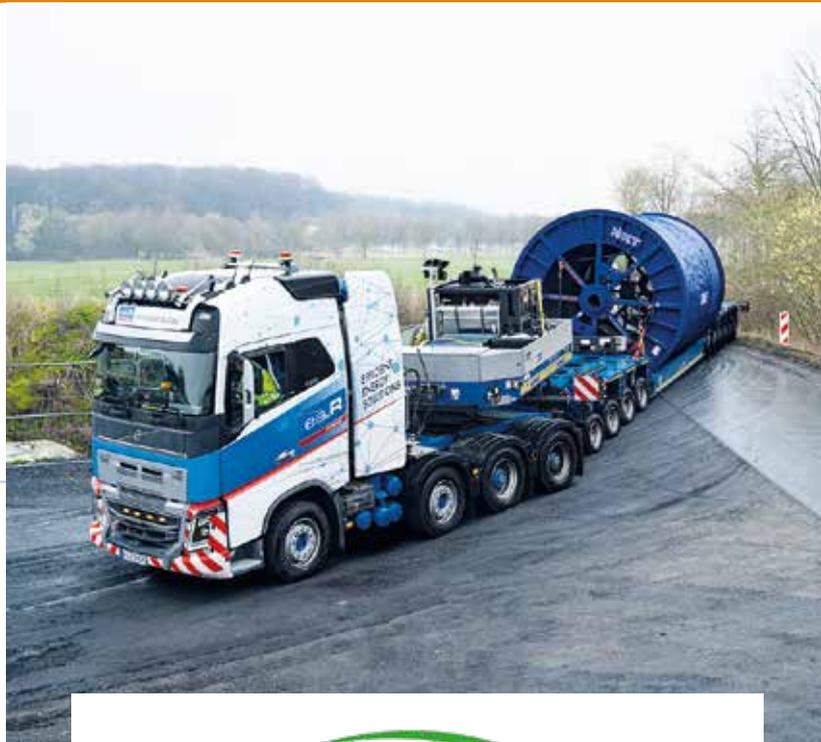


>> Seite 32

Baustelleneinrichtung & Logistik Reibungsloser Ablauf



>> Seite 39



Der VDBUM ist aktiv dabei!

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

VDBUM AKADEMIE

VDBUM ONLINE-SCHULUNG

Aus- und Weiterbildung in der Bauwirtschaft
ISO 9001-2015 zertifiziert



Kraftpaket

Der A 918 Litronic

Ob klassische Erdbewegung, Verkehrswegebau, Kanal- oder Rohrleitungsarbeiten – der A 918 ist dank seiner enormen Reiß- und Losbrechkraft und einer beständig hohen Grableistung ein absoluter Leistungsträger auf jeder Baustelle.
www.liebherr.com

LIEBHERR

Mobilbagger



Herausforderungen der Zukunft



In diesen bewegten Zeiten, die Coronakrise hinter uns und schon wieder vergessen, die internationalen Machtverhältnisse gefühlt immer kritischer werdend und die Klimaveränderung in aller Munde - um nur einige zu nennen - stellt sich die Frage, wie wir mit diesen Herausforderungen umgehen. Die wirtschaftlich verpflichteten Unternehmen, in denen wir alle unsere Brötchen verdienen, müssen auf diese Veränderungen reagieren. Verschiedene Trends werden laut einer Untersuchung von BauInfoConsult unser Baugeschehen künftig massiv beeinflussen. Mit dem Fachkräftemangel, Materialmangel und Lieferengpässen, einhergehend mit erhöhten Materialkosten, können wir soweit möglich umgehen und wir arbeiten daran, auf diese entsprechend zu reagieren bzw. ihnen entgegenzuwirken. Zum Thema Digitalisierung hat mein geschätzter Kollege Marco Fecke in der letzten Ausgabe der VDBUM-Info ausführlich Stellung genommen.

Was für uns im Moment noch als nebulös empfunden wird – und dieses Thema wird nach der o.g. Untersuchung sehr hoch bewertet – ist der Umgang mit dem nachhaltigen Bauen oder, etwas weiter gegriffen, der Nachhaltigkeit in

„Man entdeckt keine neuen Erdteile, ohne den Mut zu haben, alte Küsten aus den Augen zu verlieren.“

(André Gide, frz. Schriftsteller und Nobelpreisträger)

unserer Gesellschaft. Mit der Anpassung der nichtfinanziellen Berichterstattung (sog. Nachhaltigkeitsberichterstattung) auf EU-Ebenen wurden die gesetzlichen Vorgaben für die Darstellung nachhaltigen Unternehmertums innerhalb deren Jahresabschlüssen bezüglich Anwenderkreis und zu berichtenden Inhalten ausgeweitet. Künftig werden etwa 15.000 große Unternehmen zum Rapport über nichtfinanzielle Themen verpflichtet, auch und gerade aus dem typisch deutschen Mittelstand. Unternehmen werden also zukünftig von ihren Interessensgruppen nicht mehr nur nach den klassischen Kennzahlen der Betriebswirtschaftslehre bewertet, sondern ebenso nach ihren sozialen, ökologischen und ethnischen Wirtschaftstätigkeiten. Dies stellt eine immense Herausforderung für die Unternehmen dar, die bislang nicht darauf ausgerichtet waren, diese berichtspflichtigen Inhalte griffbereit dokumentiert und digital darzulegen. Die Leitplanken zur zukünftigen Berichtspflicht sind die folgenden drei Säulen aus dem EU-Sustainable-Finance-Aktionsplan: die sog. Offenlegungsverordnung Sustainable Finance Disclosure Regulation (SFDR), das Corporate Sustainability

Reporting Directive (CSRD) und die EU-Taxonomie. Mit der Änderung des Klimaschutzgesetzes hat die Bundesregierung die Klimaschutzvorgaben verschärft und das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 verankert. Bereits bis 2030 sollen die Emissionen um 65 % gegenüber 1990 sinken. Einzelne Bundesländer haben hierzu sogar noch ehrgeizigere Vorgaben.

Die EU hat dieses Langfristziel mit dem Klimagesetz für 2050 definiert. Damit geht eine immense Bauaufgabe einher, die uns sicher Leistung bescheren wird. Man denke nur an die geplanten Stromtrassen, den technisch notwendigen Umbau der Umspannwerke, die Errichtung von Photovoltaikparks und Windkraftanlagen und nicht zu vergessen die Sanierung von Bestandsgebäuden. Parallel dazu hat die Bauwirtschaft die Aufgabe, ihre Bauverfahren an den Klimazielen auszurichten. Dazu müssen die Baustoffhersteller einen erheblichen Beitrag in Form von umfangreichen Investitionen und die Entwicklung neuer innovativer Baustoffe und Verfahren leisten.

Weiterhin brauchen wir neben mutigen Auftraggebern, die bereit sind, diesen Zukunftsweg mitzugehen, eine Politik, die die entsprechenden Rahmenbedingungen schafft. Wie schon in der Vergangenheit werden wir als Verband unser Möglichstes tun, um hier im Sinne unserer Mitgliedschaft zu agieren und unsere Tätigkeit danach ausrichten. Der Leitgedanke des Verbandes ist es, Interessen zu vertreten, Ideen zu fördern, Menschen zu verbinden und mit Wissen die Zukunft zu gestalten.

Im Zukunftszirkel bündeln wir junges, dynamisches Know-how. Gepaart mit der Erfahrung unserer Mitglieder und Baufachleute sollte uns dies die Möglichkeit geben, auf die genannten Herausforderungen zu reagieren. Das ist uns doch in Vergangenheit in vielen Details immer wieder gelungen! Man denke nur an die anhaltenden Diskussionen um die immer strenger werdenden Abgaswerte. Die aus damaliger Sicht nicht zu erreichenden Forderungen sind letztendlich umgesetzt worden.

Gemeinsam werden wir auch diese neue Hürde nehmen, im Sinne des Verbandes, der Bauwirtschaft und der Pflicht, unseren Planeten in eine lebenswerte Zukunft zu führen und den nachfolgenden Generationen eine intakte Umwelt zu hinterlassen.

Ihr

Josef Andritzky

Mitglied des Vorstandes

Titelfoto:

Netzausbau effizient gestalten



Die Energiewende bringt viele Herausforderungen finanzieller und logistischer Natur mit sich – nicht zuletzt für die Schwerlast-Branche. So muss beispielsweise immer schwerere und größere Ladung an ihr Ziel gebracht werden. Dank einer neuen Lösung von Goldhofer lassen sich Kabeltrommeln jeglicher Größenklasse effizient zu ihrem Bestimmungsort transportieren.

Seite 38

INHALTSVERZEICHNIS

Sonderseiten

Bedingungen für Schwertransporte verbessern	06
Hohes Niveau beim Azubi-Cup	08
Trauer um Michael Hennrich	10
steinexpo: Stadionflair im Steinbruch	11
demopark: Schaufenster für innovative Technologien	12
RATL: Demo-Formate begeistern das Fachpublikum.....	14
IFAT-Fläche nahezu ausgebucht	18

Technik

Turmdrehkrane	19
Saugbagger	22
> Titelthema: Höhenzugangstechnik	23
> Titelthema: Erdbaumaschinen	27
> Titelthema: Baustelleneinrichtung und Logistik.....	36
Verschleißschutz	42
Technik im Einsatz	46
Digitalisierung.....	52

Wirtschaft

Topcon erweitert Präsenz in Süddeutschland	58
Größtes Baulos der österreichischen Geschichte.....	58
Rototilt setzt auf Wachstum.....	59
Kemroc erweitert Firmensitz und Portfolio.....	59
Komatsu beschleunigt Ersatzteilversorgung	60
Mehr Tempo bei Brückensanierungen gefordert	60
60 Jahre Mercedes-Benz Trucks in Wörth	61
Hatz und Berylls Group schließen Joint Venture	61
Neue Kiesel-Niederlassung in Homberg/Efze.....	62

Vorschriften & Verordnungen

ABE spart Kosten und Zeit	63
Schnelle Hilfe in akuten Krisen	64

VDBUM Spezial

VDBUM Branchentreff: Schweres Treffen, starke Impulse.....	65
Neue Mitglieder.....	66

Industrie aktuell

Aktuelle und interessante Informationen über neue Produkte und Dienstleistungen führender Ausrüster der Bauwirtschaft und ihrer Zulieferbranchen	67
--	----

Magazin

Einsteiger - Aufsteiger - Umsteiger.....	73
Messen und Veranstaltungen.....	74
Impressum / Vorschau.....	74

SEHEN SIE MEHR MIT AUGMENTED REALITY

Die Augmented Reality-Funktion in Trimble Earthworks vereinfacht komplexe Konzepte für Baggerfahrer, indem digitale 3D-Modelle maßstabsgetreu in die reale Umgebung überlagert werden. Bediener können die zu erledigenden Arbeitsschritte besser nachvollziehen und ihre Arbeit schneller und noch sicherer durchführen.

Kontaktieren Sie uns noch heute



 **Trimble**
Vertragshändler

SITECH DEUTSCHLAND GMBH

WWW.SITECH.DE

IHR PARTNER FÜR
PROFESSIONELLE SYSTEMLÖSUNGEN

 **SITECH**

Bedingungen für Schwertransporte verbessern!

Neue Verbändeinitiative richtet sich an das Bundesverkehrsministerium

Im Januar 2023 ist die „Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte“ (VI GST) gegründet worden. Rund 35 Verbände und Gruppierungen wirken an der Interessenvertretung mit, die sich für Verbesserungen bei Großraum- und Schwertransporten einsetzt. Auch der VDBUM ist beteiligt.

Großraum- und Schwertransporte (GST) sind elementare Voraussetzung für die Durchführung von Infrastrukturprojekten der Wirtschaft wie auch der öffentlichen Hand. Die Projektabläufe von Großprojekten sind immer wieder individuell und erfordern lange Planungs- und Vorbereitungszeiten. Der fortschreitende Verschleiß der Verkehrsinfrastruktur zeigt sich aktuell überdeutlich durch die Vielzahl maroder Brücken in Deutschland. Dies führt zu ungeahnten Erschwernissen bei der Suche nach der idealen Transportroute. Das Antrags- und Genehmigungsverfahren, das für GST auf der Straße zu durchlaufen ist, leidet immer mehr unter langwierigen Verwaltungsabläufen. Die Bearbeitungszeiten bei den Behörden nehmen derzeit Wochen bis Monate in Anspruch. Festgelegte Projektabläufe geraten dadurch aus den Fugen und verursachen Verzögerungen und Kostensteigerungen. Nationale Strategien wie die Energiewende stehen auf der Kippe, wenn z.B. Windenergieanlagen wegen Transportproblemen nicht wie vorgesehen errichtet werden können.

Untragbarer Zustand

Für die verladende Industrie ist der aktuelle Zustand nicht mehr tragbar. Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) tritt darum als gemeinsame Plattform der verladenden Wirtschaft und der Schwergutlogistik auf. Ziel ist die deutliche Forderung an die Politik, Großraum- und Schwertransporte nicht unnötig zu behindern, Spielräume zu nutzen und dringende Erleichterungen zu ermöglichen. Die Aktivitäten der Verbändeinitiative werden von einem Lenkungskreis gesteuert, dem das bauforumstahl (BFS), der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), der Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK), der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie sowie der

Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinenteknik (VDBUM) angehören. Der VDBUM ist durch seinen Präsidenten Peter Guttenberger vertreten, assistiert vom Technischen Leiter Wolfgang Lübberding. Ihre Forderungen und Ziele hat die VI GST in nachfolgendem Positionspapier zusammengefasst, das Dr. Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, Anfang Juni übergeben wurde.

Positionspapier: Verbesserte Bedingungen für Großraum- und Schwertransporte zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland und für den Umbau zu einer klimaneutralen Wirtschaft

Die Bundesregierung hat sich eine wettbewerbsfähige und effiziente Wirtschaft in Verbindung mit einem Ausbau der erneuerbaren Energien zum Ziel gesetzt. Damit beispielsweise der dafür notwendige tägliche Neubau von vier bis fünf Windenergieanlagen gelingen kann, sind aufgrund der Größe und des Gewichts der benötigten Bauteile allein in diesem Wirtschaftsbereich jährlich rund 30.000 Großraum- und Schwertransporte (GST) notwendig. Derzeitig behindern insbesondere vermeidbare Bürokratiehürden und Defizite in der Verkehrsinfrastruktur und der Digitalisierung diese zwingend erforderlichen Transporte.

Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST), ein Zusammenschluss von über 20 Verbänden der deutschen Wirtschaft und der Transportbranche, hat hierzu nachfolgende Lösungsvorschläge erarbeitet, denn die deutsche Wirtschaft ist dringend auf ein transparentes, verlässliches und vor allem praktikables System zur Einholung von Genehmigungen und die Durchführung der betreffenden Transporte angewiesen.



Gesprächsbedarf: Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte sucht den Dialog mit der Politik zur Verbesserung der Rahmenbedingungen von Großraum- und Schwertransporten. (Foto: Andreas Gruhl/Adobestock)

1. Sinnvolle Regelungen für GST

a) Einführung von Fahrzeugclustern

Jedes Fahrzeug, mit dem ein GST durchgeführt werden soll, bedarf einer gesonderten Genehmigung. Dies verursacht allein wegen der unterschiedlichen technischen Beschaffenheit des Fahrzeugs zusätzliche Genehmigungsanträge. Die Bauindustrie ist auf einen flexiblen Einsatz der Fahrzeuge des jeweiligen Fuhrparks angewiesen, um rechtzeitig Bauteile zur Baustelle zu transportieren. Dies wird durch Rn. 95 der VwV zu § 29 Absatz 3 StVO jedoch konterkariert, da sie keine Toleranzen bei der technischen Beschaffenheit des Fahrzeugs zulässt. Zu beachten ist hier, dass größere Unternehmen häufig über eine Vielzahl von Zugfahrzeugen und Anhängern verfügen, die entweder vom gleichen Typ sind oder deren unterschiedliche Achsabstände keine nennenswerten Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur haben.

Für Transportunternehmer ist bei der Planung eines GST zudem nicht immer vorhersehbar, welches Fahrzeug konkret zum Transportzeitpunkt zur Verfügung stehen wird. Deshalb sehen sich Transportunternehmer wegen der o.g. Regelung häufig gezwungen, viele weitere Anträge (bis zu zehn) präventiv zu stellen, um eine

Genehmigung für das zum Transportzeitpunkt zur Verfügung stehende Fahrzeug zu erlangen.

Diese Antragsflut ist für die Verwaltung als auch für die Transportunternehmen eine vermeidbare Belastung. Um diese zu verhindern und eine für die Unternehmen erforderliche Flexibilität zu schaffen, könnten GST-Fahrzeuge in Fahrzeugkombinationsgruppen zusammengefasst werden, bei denen Toleranzen bei den Achsabständen der Fahrzeuge gelten. Dies unter der Bedingung, dass die Fahrzeuge die gleiche Anzahl an Achsen vorweisen. Die Toleranzen bei Achsabständen könnten durch allgemeingültige „von ... bis zu...“-Formulierungen in den Verwaltungsvorschriften geregelt werden.

b) Unterschreitungen genehmigter Abmessungen/Gewichte wieder mitgenehmigen
Durch Änderung der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 29 Absatz 3 StVO ist eine Unterschreitung der Abmessungen der Ladung von bis zu 15 cm und/oder des Gewichts von bis zu 5 % nicht mehr möglich. Im Falle einer solchen Unterschreitung muss eine neue Genehmigung beantragt werden. Dies verursacht vermeidbare Anträge, die Genehmigungsbehörden und Transportunternehmen gleichermaßen belasten. Vor der Änderung der VwV zur StVO galten diese geringfügigen Unterschreitungen als mitgenehmigt.

Die VwV zur StVO muss geändert werden, sodass diese Unterschreitungen nach dem verwaltungsrechtlichen Grundsatz „maius minus continent“ wieder mitgenehmigt werden.

Für die vorgenannten Punkte bedarf es einer zeitnahen Anpassung der einschlägigen Verwaltungsvorschriften!

2. Antrags- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und optimieren

Genehmigungsverfahren für GST dauern aktuell z.T. mehr als acht Wochen. Auskünfte, wann die Genehmigung erteilt wird, können die Behörden aufgrund von Überlastung oft nicht geben.

Unternehmer erhalten Bescheide, die 200 Seiten umfassen. Grund: Alle in Betracht kommenden Auflagen werden beigefügt, auch wenn sie später für den konkreten Transport nicht relevant sind. Die VwV muss für die genehmigenden Behörden nachvollziehbarer gestaltet werden, damit Bescheide auch für Unternehmen verständlicher werden.



3. Einführung eines Geoinformationssystems für GST

Die Digitalisierung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens durch VEMAGS ist nicht gelungen. Dies zeigt sich bereits daran, dass Antragsdaten vom antragstellenden Transportunternehmen händisch eingegeben werden müssen. VEMAGS stellt nur ein automatisiertes Verfahren dar. Es bedarf jedoch eines digitalen Austauschs von allen Daten zwischen den IT-Systemen der transportdurchführenden Unternehmen innerhalb eines gemeinsamen Geoinformationssystems. Einige Schwertransportunternehmen verfügen bereits über Scan-Fahrzeuge und elektronische sowie selbstlernende Schwerlastkarten. Zudem muss in einem solchen Geoinformationssystem die Abwicklung aller Prozesse rund um die Durchführung eines GST vereint und sowohl von Wirtschaft als auch von den Behörden genutzt werden können. Beantragung, Planung und Genehmigung müssen also neu gedacht, standardisiert und digitalisiert werden!

4. Einheitliche und kalkulierbare Genehmigungsgebühren

Die Multiplikatoren und Formel des Anhangs zur Gebühren-Nummer 263.1.1 GST werden von den einzelnen Behörden unterschiedlich angewendet. Unterschiedliche und zehnfach höhere Gebühren sind die Folge. Dies erschwert die unternehmerische Kalkulation. Es müssen – unter Einbeziehung der Fachverbände – bundeseinheitliche Kriterien für die Anwendung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) geschaffen werden. Zudem müssen zwecks Transparenz Gebührenbescheide zukünftig eine Aufschlüsselung der Gebührenzusammensetzung enthalten.

GST werden durch kommunale Sondernutzungsgebühren (Lüdenscheid, München) für die verladende Industrie weiter verteuert. Dies beeinträchtigt die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Zudem wird Transportunternehmen die Kalkulation der Transportkosten erschwert, sollte jede Kommune unterschiedlich hohe

Sondernutzungsgebühren erheben. Die kommunalen Sondernutzungsgebühren müssen daher abgeschafft werden.

5. Verkehrsinfrastruktur: Erhalt, Ausbau und Nutzung

Die marode Verkehrsinfrastruktur – insbesondere im Bereich der Brücken – stellt eine erhebliche Behinderung für die GST dar. Sie führt zu erheblichen Umwegen, Zusatzbelastungen der Ausweichstrecken und vermeidbaren CO₂-Emissionen.

Die Infrastruktur muss daher umgehend und gezielt instandgesetzt und wo notwendig ausgebaut werden. Es wird in diesem Zusammenhang gefordert, prioritär bundesweite Schwerlastkorridore auszuweisen und diese digital den Antragstellern zur Verfügung zu stellen.

6. Fachkräftemangel entgegenwirken

Bestehendes Personal bei Genehmigungsbehörden und der Autobahn GmbH des Bundes muss mehr geschult und durch digitale Prozesse (z.B. automatische Routenberechnung) entlastet werden. Denn gut geschultes Fachpersonal, welches bei wiederkehrenden Prozessen z.B. durch KI-basierte Tools entlastet werden könnte, ist unverzichtbare Voraussetzung für ordnungsgemäße und schnelle Durchführung von Genehmigungsverfahren.

Die Verkehrssicherung von GST soll zukünftig von der Polizei auf private Verwaltungshelfer verlagert werden. In Kürze werden deshalb zehntausende Transportbegleiter für Begleitfahrzeuge Typ 4 (BF4) benötigt. Allerdings werden derzeit mangels Vorgaben kaum qualifizierte und zertifizierte Aus- und Fortbildungen von Verbänden und Körperschaften des öffentlichen Rechts zur Ausbildung angeboten. Um eine qualitativ hochwertige Ausbildung anbieten zu können, müssen die Personalausbildung zum BF4-Transportbegleiter und die Anforderungen an die Ausbildungsstätten umgehend einheitlich geregelt werden.

7. Regelmäßiger Dialog: Synergien nutzen

Die deutsche Wirtschaft kann mit ihrem umfangreichen fachlichen Know-how Politik und Behörden bei der Verbesserung der Bedingungen für GST unterstützen. Daher wird die Einrichtung von regelmäßigen Dialogen und Arbeitsgruppen an den zuständigen Schnittstellen gefordert.

Info: www.vdbum.de ■

Hohes Niveau beim Azubi-Cup

2. Meisterschaften im Bedienen von Baumaschinensimulatoren gestartet

Mit einem großen Andrang hat die zweite Ausgabe des vom VDBUM ins Leben gerufenen Azubi-Cup, der Deutschen Meisterschaften im Bedienen von Baumaschinensimulatoren, auf der RecyclingAKTIV & TiefbauLIVE (RATL) in Karlsruhe begonnen. Die Teilnehmenden zeigten sich hoch motiviert.

Auf dem VDBUM-Messestand, direkt an der Musterbaustelle Elektromobilität im Kompakt- und GaLaBau, hat mit dem Regionalentscheid Süd vom 27. bis 29. April die erste von vier Vorrunden zum Azubi-Cup 2023/24 stattgefunden. Stefan Schumski, Technischer Projektleiter und Referent der VDBUM Akademie, freute sich über ein breitgefächertes Teilnehmerfeld: „Wir hatten Azubis aus der Bauindustrie, dem Baugewerbe, dem Garten- und Landschaftsbau Baden-Württemberg sowie von Herstellern und Abbruchfirmen.“ Die Stimmung sei sehr gut gewesen, berichtet Schumski. Er rät den Teilnehmenden der drei folgenden Regionalentscheide, sich gut auf den Wettbewerb vorzubereiten, da das Niveau in Karlsruhe sehr hoch gewesen sei. „Hier waren teils sehr geübte Auszubildende am Start!“ Einen besonderen Dank richtete er an die Firma BIK & Vtechsaar: „Michael Scholz und Yann Eisenbarth unterstützen uns mit der Bereitstellung eines Acreos Simulators sowie Support an Ort und Stelle.“

Theorie und Praxis

Insgesamt haben gut 50 Auszubildende am Regionalentscheid Süd teilgenommen. Sie hatten zunächst 20 Fragen aus einem 50 Fragen starken Katalog zur Maschinenbedienung zu beantworten, bevor die praktische Prüfung am Baumaschinensimulator anstand. Zur Vorbereitung auf den theoretischen Teil wurden die Fragen und die richtigen Antworten im Vorfeld auf der VDBUM-Homepage veröffentlicht. Die ordnungsgemäße Dokumentation beim Start des Azubi-Cups in Karlsruhe führte Verena Windhorst aus dem VDBUM-Team



Letzte Vorbereitungen: Michael Scholz weist Johannes Jung in den Baumaschinensimulator ein, bevor der Azubi zwei Minuten Zeit bekommt, den Parcours möglichst fehlerfrei zu durchlaufen. (Fotos: VDBUM)



Ticket gelöst: Johannes Jung von der OilQuick Deutschland GmbH (Mitte) erreichte beim Regionalentscheid Süd den 1. Platz. Zweiter wurde Gabriel Rauscher von der Stooss Tiefbau GmbH (2.v.l.), dritter Luca Ring von der Erhardt GaLa-Bau GmbH (l.). Die Urkunde des Viertplatzierten Nils Hörig von der Oettinger Service GmbH nahm stellvertretend seine Ausbilderin entgegen, die des Fünftplatzierten Nico Janzen von der Eiffage Infra-West GmbH Yann Eisenbarth von der Firma BIK Simulation.

durch. Im praktischen Teil des Wettbewerbs ist ein zweiminütiger Parcours mit dem Kettenbagger und dem Radlader möglichst fehlerfrei zu absolvieren. Das bewältigten die meisten Teilnehmenden so professionell, dass wenig dagegen spricht, ihnen echte Maschinen anzuvertrauen.

Die besten Fünf wurden vor Ort in einer Siegerehrung gekürt. Sie haben sich damit für die Finalrunde qualifiziert und werden zum VDBUM Großseminar 2024 eingeladen, wo die Endrunde ausgetragen wird. „Die Finalisten und hoffentlich auch

Finalistinnen werden dort nicht nur um den Platz auf dem Siebertreppchen ringen, sondern auch die Gelegenheit haben, mit anderen Azubis und Vertretern der Bauwirtschaft ins Gespräch zu kommen, technische Neuentwicklungen kennenzulernen und zu erleben, wie spannend unsere Branche wirklich ist“, so Schumski. Zwischen Juli und November dieses Jahres finden die drei weiteren Regionalentscheide statt, bei denen sich jeweils fünf Azubis für das Finale im Kongresszentrum Sauerland Stern Hotel in Willingen qualifizieren. Dort treten sie an, um Ben Strauch, den bisherigen Deutschen Meister, abzulösen. Die nächsten Termine sind:

Regionalentscheid West

07. Juli im ABZ Oberhausen

Regionalentscheid Nord

06. bis 10. September auf der NordBau

Regionalentscheid Ost

07. November im AFZ-Walldorf in Thüringen
Die Durchführung der Deutschen Meisterschaft im Steuern von Baumaschinensimulatoren basiert auf den aktuellen Ausbildungsgrundlagen der Baubranche, im Vordergrund der Bewertung stehen die Themen Arbeitssicherheit- und Qualität. Die Anmeldung zu den Regionalentscheiden erfolgt über die Ausbildungsfirmen.

David Spoo, VDBUM-Redaktion

Info: www.vdbum.de ■

Der neue MDT 489

Hohe Hubkapazität.
Niedrige Betriebskosten.

POTAIN®

- > Der neue MDT 489 bietet die niedrigsten Betriebskosten für einen Hochleistungskran seiner Klasse.
- > Entworfen für eine einfache Logistik und einen optimierten Transport in nur 9 Containern.
- > Die schnellste Montage für einen Kran dieser Kategorie: maximal 2 Tage.
- > Ausgestattet mit dem Crane Control System (CCS) und CraneSTAR Diag.
- > Alle Vorteile eines Topless-Krans, der perfekt für Baustellen mit mehreren Krane geeignet ist.
- > NEUE leistungsstarke 110 HPL™ Hubwinde.

Kann mit dem innenliegenden Kranführeraufzug Potain Cab-IN ausgerüstet werden



2 Versionen: **20 t und 25 t**
80 m Ausleger - Bis zu 3,5 t bei 80 m
Bis zu **85 m** freistehende Höhe

Contact your Potain
dealer today
www.manitowoc.com

Trauer um Michael Hennrich

VDBUM-Ehrenvorstand verstorben

Michael Hennrich, Ehrenvorstand des VDBUM, ist am 28. April im Alter von 68 Jahren viel zu früh verstorben. VDBUM-Präsident Peter Guttenberger erinnert an ein langjähriges Mitglied des Verbandes, dessen Wirken getragen war von permanentem persönlichen Engagement, Geradlinigkeit, Entscheidungsfreude und Weitsicht.

Eine schwere Krankheit hat unseren Vorstandskollegen und Ehrenvorstand Michael Hennrich, viel zu früh aus unserer Mitte gerissen. Noch bis vor wenigen Wochen waren Michael und seine Familie zuversichtlich, dass er stärker sein könnte als diese heimtückische Krankheit. Michael war zwar ein Mann mit großer Zuversicht, aber auch Realist, der in seinem Leben immer nach Lösungen suchte und nicht Probleme in den Vordergrund stellte. Die dennoch plötzliche Nachricht von Michaels Tod hat uns alle zutiefst erschüttert und betroffen gemacht.

Wir nehmen Abschied von einem engagierten und innovativen Kollegen, der in seiner Laufbahn auch im Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik wegweisende Akzente gesetzt und unseren Verband geprägt hat.

Michael Hennrich durfte nach seinem Maschinenbau-Studium Erfahrungen in der Konstruktion von Sondermaschinen sammeln und diese ab 1982 im praktischen Einsatz zuerst als technischer Angestellter und später als Werkstatt- und Maschinentechnischer Leiter bei Firma Holzmann in Frankfurt/Main vertiefen. Nach mehrjähriger Auslandstätigkeit war er von 1988 bis 2002 bei Firma Scheid als maschinentechnischer Leiter tätig. Seit 2003 betraute er bei der BMTI, einem Tochterunternehmen der STRABAG vielfältige, komplexe maschinentechnische Aufgabenstellungen. Sein Sachverstand und seine umfassenden Kenntnisse waren über Deutschland hinaus gefragt.

Sein Wissen brachte er seit 1990 auch als aktives VDBUM-Mitglied umfassend ein. Man konnte Michael immer fragen – er



Michael Hennrich, 1954-2023

wusste die passende Antwort – und wenn nicht, dann kannte er jemanden aus seinem Netzwerk, der weiterhelfen konnte.

Ab Juli 1998 prägte er als Beirat und Stützpunktleiter wesentlich unseren Stützpunkt Frankfurt. Seit 2005 brachte er sich mit großem Engagement in die Vorstandsarbeit ein. Mit seinen weitreichenden technischen und diplomatischen Fähigkeiten unterstützte er unsere Lobbyarbeit in verschiedenen Arbeitskreisen, Ausschüssen und Forschungsgremien. Über zwölf Jahre hinweg lenkte er als 2. Vorsitzender und

damit als Geschäftsführender Vorstand die Geschicke des Verbandes strategisch. Es war mehr als selbstverständlich, dass ihm 2021 mit seinem Ausscheiden aus dem Vorstand, die Auszeichnung „Ehrenvorstand“ verliehen wurde.

Michael war ein Vorstandskollege, der nicht nur anstehende Themen perfekt und konsequent und mit großem Weitblick umgesetzt hat, sondern unser Team auch durch seine freundliche Art und seinem, mitunter auch spitzen Humor bereicherte. Menschen – unsere Mitglieder, seine Kollegen, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, seine Freunde und vor allem seine Familie waren ihm besonders wichtig, er stand allen immer hilfsbereit und unterstützend zur Seite.

Wir verlieren in Michael nicht nur einen Mitstreiter, sondern einen liebenswerten Kollegen. Einen Freund der für uns alle unvergessen bleiben wird. Sein Denkmal wird für immer in unseren Herzen stehen.

Im Namen des Vorstandes, des Beirates, all unserer Mitglieder und aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Verbandes der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik, möchten wir Michaels Frau Margot, der Familie Hennrich und allen Angehörigen unsere aufrichtige Anteilnahme und Verbundenheit auszudrücken.

Lieber Michael, ruhe in Frieden.



Michael Hennrich wurde 2021 zum Ehrenvorstand des VDBUM ernannt. (Fotos: VDBUM)

Stadionflair im Steinbruch

Einzigartige Demonstrationsmesse verstärkt Info-Charakter

Rund fünf Monate vor Messestart hatten sich bereits 268 Ausstellende mit insgesamt 395 vertretenen Marken zur steinexpo 2023 angemeldet. Damit sind die Anmeldezahlen der letzten Messeausführung im Jahr 2017 nahezu erreicht. Laut Veranstalterangaben werden alle führenden Unternehmen der Gewinnungs- und Aufbereitungsindustrie ihre Maschinen und Dienstleistungen im Steinbruch Nieder-Ofleiden präsentieren.

Mehr noch: Das Team der Geoplan GmbH geht sogar davon aus, dass zur steinexpo 2023 ein Ausstellerrekord vermeldet werden könnte, denn es gibt nur noch wenige Restflächen, die den Ausstellerkreis in den kommenden Monaten schließen werden. Zudem hat sich auch der Anteil international teilnehmender Unternehmen merklich erhöht. Wenn die 11. steinexpo am 23. August ihre Pforten öffnet, erwartet die Fachbesuchenden ein deutlich erweitertes Informations-Angebot. So werden Messeinteressierte an einigen Stellen vermehrt in den spannenden viertägigen Messealltag miteinbezogen. Quasi als Messe-Appetizer wird bereits ab Mitte August der Aufbau durch eine Permanent-Video-Cam mit Live-Übertragung begleitet. Eine steinexpo-App wird ab Sommer verfügbar sein. In der Live-Demo-Area auf der Demofläche A werden wie gewohnt professionell und fachkompetent moderierte Live-Gemeinschaftsdemonstrationen verschiedener großer Baumaschinenmarken stattfinden. Durch die „Stadion-Atmosphäre“ – mit freier Sicht von großzügigen Tribünen – erleben die Zuschauenden auf den Rängen die Leistungsfähigkeit der Lade- und Transportgeräte im realen Einsatz. Perfektioniert werden diese Präsentationen und Vorführungen in diesem Jahr durch eine 45 m² große LED-Wall, auf der die Live-Eindrücke der Großgeräte gezeigt und besondere Details und Features „at work“ herausgezoomt erläutert werden.



Fokus auf Details: In den letzten Zügen der Vorbereitung der steinexpo 2023 gilt es, auf Einzelheiten zu achten, um im August die großen Momente erleben zu können. (Foto: Geoplan GmbH)

Geländekonzeption auf der Zielgeraden

Durch die Durchführung der steinexpo in einem aktiven Steinbruch, dem größten Basalt-Steinbruch Europas, erwartet die Veranstalter jedes Mal eine veränderte Geländesituation, der immer wieder in einen neuen Messeplan mündet. Für die Demofläche A ergibt sich in diesem Jahr mehr Spielraum. Zuletzt wurde diese Fläche für die einzigartigen Leistungsshow's der Baumaschinen-Großkaliber genutzt. Diesmal ergibt sich zusätzlich die Möglichkeit, eine Schnellfahrt- bzw. Buckelstrecke für Dumper anzulegen. Auch ein Baumaschinenparkplatz ist wieder angedacht. Zudem sind die statischen Standflächen der beteiligten Aussteller kompakt auf dieser Fläche platziert. Es bleibt also mit Spannung zu erwarten, wie die neuen Gegebenheiten für die „Choreographien der Riesen“ genutzt werden.

Der Bereich für Zubehör befindet sich weiterhin auf Demofläche B. Im Vergleich zu 2017 ist er geringfügig schmaler. Und auch der hintere Bereich der oberen Demofläche C hat sich leicht verdünnt. Nichtsdestotrotz bleibt genug Raum, um auch 2023 bei einer Fahrt mit dem beliebten Höhen-Lift die Dimension der Messe zu bewundern. Der Eingangsbereich wird sich auf der

ca. 15.000 m² großen neuen Demofläche D (ehemalige Verfüllung) befinden. Dort erwartet die Ankommenden ein weiteres Highlight. Denn wie sich der Steinbruch verändert, so auch die damit einhergehenden Innovationen und Perspektiven. Das Motto „Quarry Vision“ der steinexpo 2023 steht daher stellvertretend für die Visionen innerhalb der Branche, denen eine angemessene Bühne geboten wird: Auf ca. 4.000 m² Fläche – und damit fast doppelt so groß wie ursprünglich geplant – haben namhafte Ausstellende hier die Möglichkeit, ihre Zukunfts-Innovationen, die noch nicht zwingend marktreif sind, für alle sicht- und greifbar zu präsentieren. Zu sehen sind dabei hochintelligente Maschinen, Fahrzeuge und Dienstleistungen. Trotz der großen Dimensionen werden auch kleinere Aussteller publikumswirksam präsentiert. Dafür wird der bisherige Groß-Pavillon eine Zweiteilung erfahren. An zwei Standorten auf zwei Ebenen wird jeweils ein themenfokussierter Ausstellungspavillon besuchbar sein.

Nähere Informationen zu den Ausstellern, ihren Produkt-Highlights und Informationen zu Tickets und Anreise, finden sie in der kommenden Ausgabe der VDBUM-Info, unserer steinexpo-Hauptausgabe.

Info: www.steinexpo.de ■

Schaufenster für innovative Technologien

Mähroboter-Schwärme und teilautonome Baumaschinen auf der demopark

Digitale Lösungen und das Internet of Things (IoT) sind auch im kommunalen Bereich sowie in den Betrieben des Garten- und Landschaftsbaus auf dem Vormarsch. Davon können sich die Besucher der demopark überzeugen, zu der sich die Grüne Branche vom 18. bis 20. Juni zum zwölften Mal in Eisenach trifft.

Auf der demopark finden die Besucher erneut die gesamte Bandbreite von Maschinen, Technologien und digitalen Helfern für Kommunen sowie GaLaBau-Betriebe. Das gezeigte Spektrum reicht von digitalen Tools oder kleinen Kameras und Sensoren über handgeführte Motorgeräte bis hin zu schweren Fahrzeugen. Das rund 25 ha große Flugplatzgelände in Eisenach-Kindel bietet reichlich Platz, um die ausgestellte Technik selbst zu testen und auf Herz und Nieren zu untersuchen. Veranstalter der Messe ist die VDMA Services GmbH. Mehr Effizienz, bessere Steuerbarkeit und Kontrolle, Dokumentation in Echtzeit und Vernetzung sind einige relevante Stichworte, die auf der Messe zu hören sein werden. „Auch in Kommunalbetrieben sowie im GaLaBau geht es zunehmend darum, vorhandene Ressourcen bei der Erledigung anstehender Arbeiten effizient, intelligent und sparsam zu nutzen – und dabei erweisen sich die modernen Technologien als unverzichtbar. Wir freuen uns, dass alle namhaften Marken diese Leistungsschau auch in diesem Jahr wieder aktiv mitgestalten“, so Messedirektor Dr. Tobias Ehrhard.

Neuer Ansatz

Über lange Zeit ging der Trend bei Maschinen für die Flächenpflege hin zu größeren, schlagkräftigeren und so auch schwereren Einheiten. Die intelligente Vernetzung von kleinen Einzelmaschinen zu einem autonom arbeitenden Schwarm stellt die bisherige Entwicklung auf den Kopf: Die Vernetzung stellt sicher, dass die einzelnen Mähroboter arbeiten, ohne sich gegenseitig zu behindern oder Areale auszulassen.



Kraftvolles Duo: Powertree und der vollelektrische Bagger ZE85 von KTEG arbeiten emissionsfrei. (Foto: Kiesel)

Mit der leichten Bauweise geht gleichzeitig ein stark verminderter Bodendruck einher. Die demopark 2023 zeigt auch, dass die Entwicklung hin zu mehr Autonomie auch im Bausektor voranschreitet. „Auch wenn völlig autonom arbeitende Maschinen wie etwa Bagger derzeit noch Zukunftsmusik sind, zeigt die demopark 2023, in welche Richtung die Entwicklung geht“, so die Einschätzung von Dr. Ehrhard. Die Teilautonomie sei bereits in der Praxis angekommen. Auch Telematiklösungen eröffnen ganz neue Ansätze. Durch die Kopplung von Telematikmodulen und Smartphones, die an der Frontscheibe von kommunalen Fahrzeugen montiert sind, lassen sich Daten generieren, um anstehende Reparaturmaßnahmen ortsgenau zu erkennen und zu planen.

Inzwischen sind verschiedene Smartphone-Apps verfügbar, die eine Reihe interessanter Funktionen bieten. Winterdienst-Apps erleichtern etwa die Dokumentation der ausgeführten Arbeiten ebenso wie die Kommunikation und Planung während der Einsätze.

Die Zukunft ist elektrisch

Dass die Zukunft im GaLaBau elektrisch ist, verdeutlicht der Messeauftritt von Kiesel – Mein Systempartner. Gemeinsam mit der mobilen Ladestation Powertree wird mit dem kompakten Elektrobagger ZE85 von KTEG in der P-Line Ausführung die Leistungsfähigkeit und Effizienz voll-elektrischer Maschinen präsentiert. Dank

Pufferbatterie und Schnellladefunktion fungiert der Powertree als Stromtankstelle auf der Baustelle. Ein ideales Duo für emissionsfreies, geräuscharmes Arbeiten im Garten- und Landschaftsbau, besonders nahe bewohnter Gebiete. Erstmals auf dem Demogelände bei Kiesel zu sehen: der vollelektrische Radlader Giant G2700E in Verbindung mit der Abziehbohle B72 von SharpGrade, digital gesteuert mit 2D-Duallaser- und 3D-GPS. Die innovative Kombination wurde vom Kiesel-Partner Makineo erdacht und verhilft auf Baustellen zu mehr Effizienz.

Bei Wacker Neuson liegt ein Fokus liegt auf den akkubetriebenen Lösungen der zero emission-Reihe. Kunden können Bagger, Dumper, Akkustampfer und Co. auf der eigenen Demofläche live erleben und testen. Ein Highlight ist der neue Mobilbagger EW100. Beim Anbaugerätewechsel über das 10-Zoll-Display unterstützt die Maschine den Bediener. So passt sie automatisch die Maschinendynamik an das angebaute Werkzeug an. Außerdem können durch die leistungsstarke Fahrhydraulik und die hohe Grundarbeitsleistung mit der Maschine auch Aufgaben erledigt werden, für die sonst ein 14 t-Bagger eingesetzt werden müsste. Zu sehen ist auch der erste elektrische Teleskopklader TH412e, der durch seine Hubhöhe im Schaufeldrehpunkt von 4,5 m überzeugt. Außerdem wird die neueste Generation des bekannten E-Radladers WL20e vorgestellt, der nun mit einem leistungsstarken Lithium-Ionen-Akku ausgestattet ist. Sany



Neue Generation: Der E-Radlader WL20e ist nun mit einem leistungsstarken Lithium-Ionen-Akku ausgestattet. (Foto: Wacker Neuson)



Dauerhafte Lösung: Der JCB PotholePro hat etwas gegen Schlaglöcher. (Foto: JCB)

ist erstmals als Aussteller auf der demopark vertreten und zeigt mit zehn Maschinen nahezu das gesamte Portfolio im Bereich der Bagger bis 8 t, Tests sind auf der großzügigen Demofläche möglich. Die Produkthighlights sind das ganz neue Kurzheckmodell SY18U des 2 t Minibaggers und der elektrische Minibagger SY19E. Die Maschine ist mit einem Hochvoltsystem ausgestattet und kann so die Energie des 22 kWh LFP-Akkus noch effizienter in Bewegung umsetzen. Der Akku bewältigt laut Herstellerangaben über 3.500 Ladezyklen, auch seien dank des einzigartigen Akku-Typs (LFP) Zwischenladungen möglich, ohne den Akku zu beschädigen.

Schlaglöcher dauerhaft schließen

Auch der JCB-Vertriebspartner Bode Bautechnik Baumaschinen GmbH ist als Aussteller auf der demopark vertreten und zeigt einen Auszug aus dem

JCB-Maschinenportfolio. Ins Auge sticht der PotholePro, der eine 3-in-1-Lösung bietet, die speziell für eine effiziente, wirtschaftliche und dauerhafte Reparatur jedweder Art von Schlaglöchern sowie für präzise Instandsetzungsarbeiten z.B. rund um Kanalschächte entwickelt wurde. Mit dem elektrischen Minibagger 19C-IE sowie dem E-Dumpster werden zudem Maschinen aus der JCB E-TECH Reihe präsentiert. Gerade das Kompaktsegment hat ein sehr großes Potential für Elektroantriebe, da der Energieverbrauch hier weniger hoch ist.

JCB bietet eine umfassende Palette von Kompaktbaggern von 0,8 bis 10 t an. So findet sich der passende Micro-, Mini- oder Midibagger für jede Anwendung. Auch eine Auswahl aus der JCB Radlader-Range wird auf der Demopark 2023 in Eisenach zu sehen sein.

Meiller wird das erste Mal in Eisenach als Aussteller mit seinen Dreiseitenkippern vor Ort sein. Mit der neuen Produktgeneration

hat der Nutzfahrzeughersteller diese völlig neu gestaltet: inspiriert durch die Erfahrungen und Wünsche der Anwender ist der Trigenius entstanden, ein Dreiseitenkipper, der sich perfekt an jeden Einsatz anpasst. Im Segment GaLaBau kommen vor allem die kleinen Baureihen für 2-Achs-Fahrgestelle zum Einsatz. Diese überzeugen nicht nur mit einem noch geringeren Eigengewicht dank optimierter Bauweise, sondern zeigen sich auch in modernem Design, sind belastbarer durch den Einsatz von hochfestem Stahl und verfügen über unterschiedliche neue ergonomische sowie innovative Features. Je nach Ausführung der Kippbrücke führt die neue Bauweise beim Trigenius D202 zu Gewichtsreduzierungen von fast 16 %, was gegenüber dem Vorgänger einem Nutzlastgewinn von etwa 110 kg entspricht.

Info: www.demopark.de ■

REBUILD POWER.

ANTRIEB. NEU GEDACHT.





Die kompromisslos starken Bergmann E-Dumper. Jetzt mehr erfahren unter bergmann-dumper.de





Demo-Formate begeistern das Fachpublikum

Nachhaltiger Umgang mit Rohstoffen ist Motor der RATL in Karlsruhe

Gute Stimmung bei Recycling-AKTIV & TiefbauLIVE (RATL) in der Messe Karlsruhe. Rund 10.000 Besuchende informierten sich vom 27. bis 29. April bei mehr als 260 Herstellern, Händlern und Dienstleistern, die ein breites Angebotsspektrum der Tiefbau- und Recyclingbranche abbildeten. Der VDBUM spielte mit zahlreichen Aktivitäten eine gewichtige Rolle.

„Sowohl die Tiefbaubranche als auch die Recyclingwirtschaft stecken in einer großen Transformation. Recycling wird zunehmend wichtiger und die Verfahren werden zunehmend ausgeklügelter und bedeutungsvoller. In allen Bereichen beim Bauen kommen wir zunehmend in eine Kreislaufwirtschaft. Das ist auch notwendig, um Energie und Material zu sparen, insofern hängen die beiden Messen auch thematisch sehr eng zusammen und haben ein gemeinsames Ziel: Sie wollen dazu beitragen, dass man Umweltressourcen und das Klima schonen kann mit neuen Verfahren“, erklärte Winfried Hermann, baden-württembergischer Verkehrsminister und Schirmherr der RATL. „Die demonstrierten E-Antriebe, recycelbaren Baustoffe und System- und Prozessinnovationen verdeutlichen sichtbar die Veränderungen in Richtung Nachhaltigkeit innerhalb der Branchen“, so Britta Wirtz, Geschäftsführerin der Messe Karlsruhe. Die Demonstrationmesse bezeichnete sie als einen „Umschlagplatz für innovative Ideen“.

260 Ausstellende – so viele wie noch nie – gestalteten auf über 95.000 m² Fläche eine kompakte Vertriebsplattform für die Verknüpfung der Branchen Bau, Abbruch und Recycling in der Messelandschaft. Die fünf hochkarätig besetzten Demo-Formate mit rund 40 Shows an allen drei Messetagen haben den idealen Rahmen geschaffen, damit die Besuchenden Innovationen und passgenaue Lösungen für den Einsatz im eigenen Betrieb vergleichen und ausloten konnten. Hier gab es einige Neuheiten im Vergleich zu den vorangegangenen



Alles in Bewegung: Auf dem über 90.000 m² großen Freigelände der Messe Karlsruhe war Maschinenteknik live zu erleben. Auch an der Musterbaustelle Elektromobilität im Kompakt- und GaLaBau, für die der VDBUM verantwortlich zeichnete. (Foto: Messe Karlsruhe/Jürgen Rösner)

Messeausgaben – so war erstmals ein kompletter Straßenbauzug in Aktion zu sehen und auch das Thema Rammen feierte Premiere.

Bei einer Messe, die vorwiegend im Freien stattfindet, ist das Wetter nicht ganz unwichtig. In Karlsruhe zeigte es sich von ganz verschiedenen Seiten. Zum Messebeginn hatten einige Besucher*innen die Kraft der Sonne völlig falsch eingeschätzt und sich einen gewaltigen Sonnenbrand zugezogen. Schutz davor boten beispielsweise die knallroten Hüte, die die Firma Ammann verteilte.

VDBUM vor Ort

Der VDBUM, fachlich-ideeller Partner und einst Initiator der TiefbauLIVE, unterstützte die diesjährige Messeausgabe mit einer ganzen Reihe von Aktivitäten. Dazu zählt das Engagement auf den beiden Musterbaustellen Tief- und Straßenbau und Elektromobilität im Kompakt- und GaLaBau. VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnittjer, VDBUM-Info-Chefredakteur Wolfgang Lübberding und Stefan Schumski, Referent der VDBUM-Akademie, entlockten den Unternehmensvertretern in kurzweiligen Interviews so manches Detail zur gezeigten Maschinenteknik.

Auf der Musterbaustelle Elektromobilität im Kompakt- und GaLaBau sprachen die Moderatoren des VDBUM mit Stefan Kölle von Kiesel über den Hydraulikbagger KTEG ZE85 und den Radlader Giant G2700E, mit Daniel Fertig von Avant Tecno über den Elektrolader Avant E513, mit Jürgen Wolf von Wolf Technik für Baumaschinen über den Schaufelseparator Terra-Star Ecoline, mit Yasmine Cetin von JCB über den Elektroraddumper 1TE, mit Hans Weiser von Vermeer Deutschland über den Minilader Conmeq AS15, mit Willi Reutter von der Ammann Verdichtung GmbH über den Stampfer eATR68, mit Christian Nikou von der United Rentals GmbH über den Generator 200 kVA, mit Lars Küchmeister von Husquarna über den Abbruchroboter DXR, mit Jürgen Voss von Sany Europe über den Minibagger SY 19E, mit Florian Marks von der Gremac OHG über die Siebmaschine e2+, mit Kai Dehmer von der Bergmann Maschinenbau GmbH & Co. KG über den E-Dumper C 802e und mit Andreas Dennig von Wacker Neuson über den Radlader WL20e. Auszubildende der baden-württembergischen Bauindustrie und vom GalaBau-Verband Baden-Württemberg haben dabei Maschinen- und Geräte bedient. „Es macht Spaß, elektrisch betriebene Maschinen zu steuern und



Premiere: Erstmals war auf der RATL ein ganzer Straßenbauzug in Aktion zu sehen, den die Firma Rüko zur Verfügung gestellt hatte. VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnittjer moderiert hier eine der Demoshows auf der Musterbaustelle Straßen- und Tiefbau. (Foto: VDBUM)



Spannendes Format: Der VDBUM organisierte geführte Touren zu verschiedenen Themen. Hier ist Thorsten Schneider, Leiter der VDBUM-Akademie beim Rundgang „Standardisierte Schnittstellen von Anbaugerät und Trägerfahrzeug“ im Gespräch mit Steelwrist Country Manager Joachim Schier. (Foto: Spool/VDBUM)

zu spüren und festzustellen, dass sie den dieselbetriebenen Maschinen in nichts nachstehen“, freute sich Luca Ring, Azubi bei der Erhardt GaLaBau GmbH.

Auch auf der Musterbaustelle Tief- und Straßenbau war so einiges los. Hier interviewten die Experten des VDBUM Willi Reutter von Ammann zum Bodenverdichter ARS30, Thorsten Denz von Schlüter für Baumaschinen zum Komatsu Kurzheckbagger PC228USLC-11, Conny Göbel von der Kemroc Spezialmaschinen GmbH zur Kettenfräse EK100, Dominik Meinecke von Hydrema zum Citybagger MX 20G, Alexander Haag von der Hoch Baumaschinen GmbH zum Deltalader Takeuchi TL12, Bernd Vienenkötter von der Hermann Paus Maschinenteknik GmbH zum Schwenklader SL 9088, Sven Hagen von Bergmann zum Kettendumper C912, mit Alicia Lingner von der Firmengruppe Nagel zu digitalen Tools an verschiedenen Geräten, Andreas Velten von MOBA zum neuen Nivelliersystem Super-Ski und Thomas Evis von Dynapac Deutschland zum Fertiger SD2500CS. „Wir fühlen uns hier zu Hause und sind immer gern dabei“, fasste Wolfgang Lübberding das Engagement auf der Messe zusammen.

Nicht vergessen werden soll an dieser Stelle der Startschuss für die zweite Ausgabe des vom VDBUM ins Leben gerufenen Azubi-Cup. Am VDBUM-Stand fand die erste von vier Vorrunden für das Finale der Meisterschaften im Bedienen von Baumaschinensimulatoren statt. Mehr dazu auf S. 8 dieser Ausgabe. Auch die Messe Karlsruhe widmete sich dem Nachwuchs. Die Jobbörse Baustelle:Zukunft erhielt

großen Zuspruch und Bestnoten. Das lag sicher auch an der lockeren Atmosphäre und einem Live-DJ.

Gut angenommen wurden auch die von Experten moderierten Messerundgänge, die von der Messe Karlsruhe und mehreren unterstützenden Verbänden angeboten wurden. Der VDBUM organisierte geführte Touren zu den Themen „Abbruch und Aufbereitungstechnik“, „Standardisierte Schnittstellen von Anbaugerät und Trägerfahrzeug“ sowie „Wirtschaftlichkeit und Flexibilität von Mietgeräten und zielgenaue Einbindung in den Bauprozess“. Thorsten Schneider, Leiter der VDBUM Akademie, berichtete von vielen Anmeldungen zu den drei Rundgängen des Verbandes: „Das ist ein sehr gutes Format, bei dem die Teilnehmenden punktgenaue Informationen zu den für sie interessantesten Produkten erhalten.“ Gleichzeitig mit der Messe richtete der Verband auch den gut angenommenen Branchentreff Recycling aus. Kai Jentsch, Referent der VDBUM-Akademie, leitete zwei tagesfüllende Schulungs-Angebote, die die Akademie zur Messe anbot, namentlich „Zur Prüfung Befähigte Person Modul 1 – Rechtsgrundlagen“ und „Zur Prüfung Befähigte Person von Erd- und Straßenbaumaschinen Modul 2“.

Branche trifft Politik

Im Rahmen der RATL fand auch eine spannende Podiumsdiskussion zu den Themen „Warum Genehmigungsprozesse von Schwertransporten den Baustellenbetrieb gefährden“ und „Ersatzbaustoffe – Die Zukunft im Straßenbau?“

statt. Teilnehmende waren Winfried Hermann, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, Eric Rehbock, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. (bvse), Peter Guttenberger, Präsident des Verbandes der Baubranche, Umwelt- und Maschinenteknik e.V. (VDBUM), Thomas Lück, Vorstandsmitglied des Deutschen Abbruchverbandes und Geschäftsführer der InduRec GmbH sowie Dr. Sarah Brückner, Geschäftsführerin Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. Fachverband Abfall- und Recyclingtechnik (VDMA). Seit Anfang 2021 werden Genehmigungen für Schwertransporte zentral von der Deutschen Autobahn GmbH erteilt. Seitdem müssen nicht mehr, wie zuvor üblich, nur die schwersten Maschinen, die auf die Baustelle gebracht werden, eine Transportgenehmigung erhalten, sondern fast alle Fahrzeuge. Zudem gab es früher Dauergenehmigungen für drei Jahre, nun ist der Genehmigungszeitraum auf ein Jahr verkürzt worden. DA-Vorstandsmitglied Thomas Lück wies auf die wirtschaftsschädigenden und überbürokratischen Genehmigungsverfahren für Schwerlasttransporte hin. „Wenn ich auf die Baustelle drei Maschinen mit unterschiedlichem Gewicht bringe, brauche ich heute für jede eine Genehmigung – früher reichte eine für die schwerste Maschine. Das ist für uns nicht nachvollziehbar.“ Minister Hermann zeigte sich offen gegenüber den Beschwerden der Abbruchbranche. Er sagte, das Land Baden-Württemberg habe als Exportland kein Interesse daran, dass Schwerlasttransporte durch Über- ▶



Podiumsdiskussion auf der RATL: Eric Rehbock, Hauptgeschäftsführer des bvse; Winfried Hermann, BW-Verkehrsminister; Dr. Sarah Brückner, Geschäftsführerin des VDMA; Peter Guttenberger, Präsident des VDBUM; Thomas Lück, Vorstandsmitglied des Deutschen Abbruchverbandes und Geschäftsführer der InduRec GmbH (v.l.n.r.). (Foto: Messe Karlsruhe/ Jürgen Rösner)

Gute Idee: Simon Gies, CTO von Qiky, stellte die „ConTech Assoziation“ vor, ein Zusammenschluss von StartUps in der Bauindustrie, die die Digitalisierung und neueste Technologien etablieren wollen. (Foto: Spoo/VDBUM)

bürokratisierung behindert würden. Der Bund habe vor zwei Jahren alle Genehmigungen an sich gezogen, aber jetzt sehe man, dass das in der Praxis nicht gut funktioniert. Der Minister will sich für eine Bündelung bei Schwerlasttransportgenehmigungen einsetzen, dass es eine Bündelung geben muss. „Lasst den Worten Taten folgen“, gab VDBUM-Präsident Peter Guttenberger der Politik mit auf den Weg. Der VDBUM hat gemeinsam mit zahlreichen weiteren Verbänden eine Gruppe ins Leben gerufen, die als starke Gemeinschaft dafür eintritt, die Genehmigungsverfahren zeitnah wieder auf ein hinnehmbares Maß zu vereinfachen (s. auch S. 6). Guttenberger nutzte die Veranstaltung auch, um für modularen Bau zu werden: „Er ist erforderlich zur schnellen Verbesserung unserer Infrastruktur.“

Plattform für Investitionsentscheidungen

Die Ausstellenden schätzen an der RATL vor allem die Möglichkeit, Maschinenteknik live zeigen zu können und Zeit für tiefergehende Gespräche mit Kunden und Interessenten zu haben. „Wir sind auf der Musterbaustelle Elektromobilität und Aktionsfläche Holz und Biomasse mit dabei. Außerdem haben wir noch unsere Live-Demofläche auf dem Stand selbst. Das haben wir in dieser Form bei keiner anderen Messe“, berichtete Sarah Rupperath, Marketing Manager bei JCB. Ihr Kollege Marurice Schreurs, Product Sales Manager Radlader, berichtete, dass JCB seit 2019 insgesamt 1.000 Elektrobagger

verkauft habe. Insbesondere Frankreich und dort vor allem Paris zeige sich zunehmend als Hochburg der Elektromaschinen. Dass der einzigartige Charakter des Konzeptes der Demonstrationsmesse bei den Branchen ankommt, zeigt sich auch in der hohen Investitionsbereitschaft. Mehr als Dreiviertel der Besuchenden sind Entscheider. „Wir sind vor allem mit der Qualität der Gespräche, die wir mit Interessierten führen, sehr zufrieden“, fasste Marc Kallies, Niederlassungsleiter bei Zeppelin Baumaschinen, seine Messebeteiligung zusammen. „Auf der RATL herrscht eine lockere, aber gleichzeitig fachlich gute Atmosphäre. Hier haben wir im Gegensatz zu anderen Messen die Möglichkeit, uns intensiv mit den Kunden zu befassen. Nur so können wir in die Tiefe der Themen gehen.“ Auch Markus Eichstädt von Wacker Neuson bewertete die drei Messetage positiv: „Wir sind sehr zufrieden mit unserer diesjährigen Messeteilnahme. Wir konnten gute Geschäfte mit einer hohen Wahrscheinlichkeit auf Folgeaufträge am Messestand abschließen und zahlreiche Beratungsgespräche führen“. Nach mehreren Jahren Pause nahmen manche Unternehmen wieder an der Messe teil, darunter Topcon. Sales Manager Jürgen Karch bezeichnete das Messekonzept als „spannend“ und berichtete von guten Gesprächen über MC Mobile. Die 3-in-1-Lösung ermöglicht Vermessen, Planen und Bauen mit ein und demselben System. Simon Gies, CTO von Qiky, informierte über die neu gegründete „ConTech Association“ (CTA). Hier haben sich zukunftsfähige StartUps in der Bauindustrie mit dem Ziel

zusammengeschlossen, die Digitalisierung und neueste Technologien zu etablieren. Den Mitgliedern geht es um nicht nur um eine direkte und einfache Kommunikation, sondern vor allem um das gemeinsame Stärken ihrer Mitglieder und Partner. Durch den Kontakt zu einem Mitglied können direkte Vernetzungen zu weiteren Mitgliedern aufgebaut werden, um von zahlreichen Innovationen und Schnittstellen zu profitieren. Um an der Messe teilzunehmen, nahmen viele Besuchende aus ganz Deutschland sowie aus mehr als 20 weiteren Ländern einen teils langen Anreiseweg auf sich. So reiste fast die Hälfte der Besuchenden über 100 km und jeder Sechste über 300 km an. Stefan Siefken, Vertriebsaußendienstler bei Eggersmann resümiert: „Die RATL ist eine qualitativ hochwertige Messe und bringt die Branche auf den Punkt. Wir treffen hier auch auf internationale Fachkundschaft aus der Schweiz, Frankreich und Österreich, die Entscheidungen direkt auf der Messe trifft.“ Die große Zufriedenheit der Ausstellenden spiegelt sich in der Wiederkehrabsicht wider: Bereits jetzt haben über 90 % der Ausstellenden ihre Teilnahme an der nächsten RecyclingAKTIV & Tiefbaulive zugesichert. Nach der Coronabedingten Ausrichtung der RATL in den Jahren 2022 und 2023 wird die Messe nun wieder in ihren Zweijahresturnus zurückkehren. Die nächste Ausgabe findet vom 9. bis 11. Oktober 2025 in der Messe Karlsruhe statt. „Die tolle Resonanz unserer Ausstellenden ist eine große Motivation im Hinblick auf Herbst 2025. Besonders hat mich gefreut, dass wir bereits zahlreiche Gespräche mit



Auf den Zahn geföhlt: VDBUM-Experte Stefan Schumski (r.) entlockt Stefan Kölle von Kiesel Details zum Elektro-Radlader Giant G2700E auf der Musterbaustelle Elektromobilität im Kompakt- und GaLaBau.



Wieder dabei: Nach mehrjähriger Pause zählte Topcon wieder zu den Ausstellern auf der RATL. Sales Manager Jürgen Karch bezeichnete das Messekonzept als „spannend“. (Foto: Spoo/VDBUM)

potenziellen Neukunden geführt haben, die sich vor Ort von dem Demonstrationsmesse-Format überzeugen konnten“, zog Projektleiterin Olivia Hogenmüller ein zufriedenes Messefazit. Die RecyclingAKTIV und TiefbauLIVE arbeitet mit den Branchenverbänden

Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen (BDSV), Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung (bvse), Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik (VDBUM), Deutscher Abbruchverband (DA), Verband Deutscher Maschinen- und

Anlagenbau (VDMA), Verband Deutscher Metallhändler und Recycler (VDM) sowie dem Verband Garten- Landschafts- und Sportplatzbau Baden-Württemberg zusammen.

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

FÜR ALLE, DENEN GUT GENUG NICHT REICHT.

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

I MASCHINEN- UND GERÄTEVERMIETUNG
I TEMPORÄRE INFRASTRUKTUR
I BAULOGISTIK

0800-1805 8888 oder zeppelin-rental.de

III WIR HABEN DAS ZEUG DAZU.

ZEPPELIN

IFAT-Fläche nahezu ausgebucht

Internationale Nachfrage erneut sehr hoch

Die IFAT Munich, Weltleitmesse für Wasser-, Abwasser-, Abfall- und Rohstoffwirtschaft, steht in den Startlöchern: In knapp einem Jahr öffnen sich vom 13. bis 17. Mai 2024 die Türen der Messe München wieder für Aussteller und Besucher aus aller Welt.

Die erste Anmeldephase ist abgeschlossen, so dass nun die Aufplanung der Flächen beginnt. Philipp Eisenmann, Exhibition Director der IFAT Munich, betont: „Auch wenn wir in einigen Bereichen damit rechnen, eine Warteliste aufmachen zu müssen, können sich interessierte Unternehmen noch jederzeit anmelden. Da wir für 2024 keine Corona- und Abstandsauflagen mehr haben, sind wir deutlich flexibler und versuchen natürlich, den Wünschen unserer Kunden nach Möglichkeit nachzukommen.“ Auch 2024 wird die IFAT Munich wieder rund 260.000 m² belegen, verteilt auf 18 Hallen und große Teile des Freigeländes. „Derzeit gehen wir“, so Eisenmann weiter, „von einer Gesamtbelegung der verfügbaren Fläche aus.“ Dabei wird sich die Geländeaufteilung an



Großes Interesse: Rund ein Jahr vor Messesstart ist die IFAT Munich 2024 so gut wie ausgebucht. (Foto: Messe München)

den bisherigen Strukturen orientieren: Im Westen werden die Themen rund um Wasser und Abwasser platziert, im Osten die Anbieter aus den Bereichen Recycling und Kreislaufwirtschaft. Die Nachfrage ist dabei

national wie international ungebrochen hoch. Bisher haben sich Unternehmen aus über 50 Ländern angemeldet.

Derweil erweitert die IFAT Munich ihr Verbandsnetzwerk. So hat sich die Projektleitung mit dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI-CE) mit der Circular Economy Initiative auf eine Partnerschaft geeinigt. Der Verband steht für den notwendigen Schulterschluss mit der Industrie und den Willen, eine echte Kreislaufwirtschaft zu schaffen. Holger Löscher, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des BDI, erklärt: „Unser gemeinsames Ziel ist es, zirkuläre Wertschöpfung als erfolgreiche Strategie unserer Industrie im globalen Wettbewerb zu etablieren.“ Und Claas Oehlmann, Geschäftsführer der BDI-Initiative Circular Economy ergänzt: „Ganzheitliche Kreislaufwirtschaft braucht intensive Kooperation zwischen den Wertschöpfungsstufen. Die IFAT Munich ist der ideale Ort, um ein gemeinsames Verständnis für zirkulären Erfolg zu entwickeln: Vom Produktdesign als Anker über Herstellung, Vermarktung, Nutzung, Rücknahme und Rückführung in den Produktkreislauf.“

Info: www.ifat.de ■



Systemlieferant und Servicepartner für Schifffahrt und Werften, On-/Offshore, Industrie, Baugewerbe und Handwerk

www.kloska.com



Industrieausrüstung · Arbeitsschutzprodukte · Werkzeuge · Schlauchtechnik · Armaturen · Hydraulik
 Dichtungs- & Kunststofftechnik · Lastaufnahmemittel · Transportbandtechnik · C-Teile-Management
 Technische Schiffsausrüstung · Proviant & Catering · Diesel- & Gasmotorenservice · Reglertechnik
 Maritimes Umweltmanagement · Segelmacherei & Taklerei · Luftfracht & Logistik · Netzherstellung

Uwe Kloska GmbH
 Technischer Ausrüster
 Pillauer Straße 15 · 28217 Bremen
 Tel. 0421-61802-0 · Fax -55
 bremen@kloska.com · www.kloska.com



Speed bei der Fertigteilmontage

Hallenbau unter Hochspannungsleitungen clever gemeistert

Im Sommer 2022 hat das auf Betonfertigteilbau und -montage spezialisierte Unternehmen BKM Bau Beteiligungs-GmbH (BKM) seine Kranflotte erstmals mit einem Teleskopausleger-Raupenkran aufgerüstet. Die Wahl fiel auf den stärksten Krantyp, den der Markt aktuell in diesem Segment zu bieten hat: den LTR 1220 von Liebherr.

Der LTR 1220 bietet ein maximales Lastmoment von 672 mt und eine erreichbare Hubhöhe von 101 m mit dem Einsatz von Gitterspitzen am 60 m-Mast. Nach einem Jahr im Dauerdienst und fünf absolvierten Projekten mit dem Neuen zieht BKM-Montageleiter Boris Cordes eine durchweg positive Bilanz. BKM ist Anbieter von Betonfertigteil-Gebäuden mit mehreren Standorten zur Produktion der Stahlbeton-Elemente. Bislang hat die in Nienburg – zwischen Hannover und Bremen – ansässige Firma die Lagerhallen oder Bürogebäude für ihre Kunden mit Mobilkränen aufgestellt. Seit einem Jahr nun arbeitet zusätzlich ein Teleskopausleger-Raupenkran von Liebherr die Aufträge ab – mit beachtlichem Erfolg: „Wir sind mit unserem neuen LTR 1220 deutlich schneller als bisher. Mindestens um 20 %“, erklärt Boris Cordes. Er ist unter anderem Montageleiter bei BKM und hat auch das letzte große Projekt des Raupenkranes in Norderstedt betreut.

Definierte Arbeitsbereich-Begrenzungen

Ein Lagergebäude mit 11.000 m² galt es in der an Hamburg angrenzenden Stadt zu erstellen. Die Besonderheit dieses Projekts lag darin, dass Teile der Betonhalle direkt unter und mit geringem Abstand zu zwei großen Hochspannungsleitungen aufgebaut werden mussten. Mitunter blieben Kran und Monteuren nur wenige Meter nutzbare Höhe über dem Bauwerk, denn ein Mindestsicherheitsabstand zu den durchhängenden Kabeln war zwingend einzuhalten. Wie bei sämtlichen Krantypen aus der Produktion des Liebherr-Werks in



Stramme Leistung: 900 Betonfertigteile hat der LTR 1220 auf seiner Baustelle in Norderstedt teilweise knapp unter den Kabeln zweier Freileitungen montiert. (Fotos: Liebherr)



Überzeugt: „Für Betonbaustellen gibt's nichts Besseres“, sagt Kranfahrer Matthias Bachmann über den LTR 1220.

Ehingen, verfügt auch die Liccon-Steuerung des LTR 1220 serienmäßig über die Möglichkeit, die Begrenzungen für den Arbeitsbereich zu definieren. Ein versehentliches zu weites Ausfahren des Teleskops oder Aufwippen des Auslegers wird dadurch verhindert.

Der LTR 1220, die laut Herstellerangaben mit Abstand hubstärkste Maschine auf dem Markt der Raupenkrane mit Teleskopausleger, konnte in Norderstedt jedoch nicht nur seine beträchtliche Power, sondern auch weitere Fähigkeiten zur Geltung bringen: Die Montagen von 36 m langen Dachbindern unter der Stromleitung waren die Knackpunkte auf der Baustelle. Weil sämtliche Pfeiler der Halle zu Projektbeginn gesetzt worden waren, konnten die Träger

nicht parallel zur Einbaurichtung angeliefert werden. Dem auch unter Last mobilen Raupenkran kam die Aufgabe zu, das entfernt liegende Ende der 40 t schweren Elemente zu packen und mit der Last unter die Freileitung zu fahren. Auf der anderen Seite hatte ein Liebherr-Mobilkran angeschlagen und schwenkte die schweren Riegel aus Stahlbeton dann mit in die um 90 Grad versetzte Montageposition. „Das hätten wir mit einem Mobilkran hier so unter den Leitungen nicht bewerkstelligen können“, weiß Montageleiter Cordes.

Matthias Bachmann, Kranfahrer auf dem firmenblau lackierten LTR 1220, ist voll des Lobes für seine neue Maschine: „Steuerung, Kamerasystem, Beweglichkeit, Präzision – alles wirklich super“, schwärmt er. Bezüglich der Hubkraft lässt der moderne Kran seinem zufriedenen Bediener ohnehin keine Wünsche offen. „Ein 60 t schwerer Unterzug war bisher das Schwerste, was ich mit dem LTR verfahren habe. Und in den 990 Betriebsstunden hatten wir keinen einzigen Stillstand – das finde ich schon enorm gut.“ Montageleiter Boris Cordes hört das gern und ergänzt: „Den LTR 1220 anzuschaffen, war die beste Entscheidung, die wir treffen konnten. Das Gerät ist einfach herausragend.“

Info: www.liebherr.com ■

Willkommen in der Zukunft

Hausmesse und VDBUM Technik-Forum am BBL-Standort Göttelborn

Das Kranfahren der Zukunft war ein großes Thema bei der Hausmesse Mitte Mai in Göttelborn nahe Saarbrücken. BBL betreibt hier bereits intensive Forschung und ist beteiligt an innovativen Projekten. Im Seminargebäude des Unternehmens wurden beim VDBUM Technik-Forum die neueste Steuerungstechnik und Visionen für künftiges Kranfahren vorgestellt.

VDBUM-Beiratsmitglied Peter Slagen begrüßte die Teilnehmer. Die BBL-eigene Datenfernwartung bietet bereits einzigartige Möglichkeiten auf dem Markt, doch auch diese soll kontinuierlich weiterentwickelt werden. Gedanken bis hin zum autonomen Kranfahren ganz ohne Kranführer sind hier in aller Munde. Weiteres Thema des Forums bildeten die GPS-gesteuerten Baumaschinen, vorgestellt vom BBL-Partner Sitech. Diese Themen gehören mittlerweile zum Alltag bei BBL. „Wir gehen den Weg mit der Digitalisierung – ich bin gespannt, wo er uns noch hinführen kann“ erklärte Ralf Britz, Geschäftsführer und Gesellschafter der BBL-Gruppe.

Gezeigt wurde die neueste Krantechnik rund um die eigene Kranserie Wotan mit innovativer Steuer- und Fernwartungstechnik, ein BBL 8035.20/2 Wotan mit 80 m-Ausladung, montiert auf dem ebenfalls firmeneigen entwickelten Kranportal

namens 120/8 heavy sowie die große Bandbreite des Kranmietparks: von Anhängerkränen über moderne untendrehende Baukrane bis hin zum 300 t-Autokran, der ganz nebenbei noch Personen in einer Gondel auf 100 m über das Firmengelände schweben ließ. So konnten sich die Teilnehmenden einen wunderbaren Überblick über das gesamte Betriebsgelände der BBL auf dem Areal des ehemaligen Bergwerks Göttelborn verschaffen.

Ebenso innovativ und spannend präsentierte BBL auch den Baumaschinen-Mietpark mit zahlreichen ausgestellten Maschinen vor Ort: GPS gesteuerte Bagger und Planiertrappen, Bagger bis 100 t Einsatzgewicht, moderne Grabenverbautechnik, Brecheranlagen in Live-Vorfürungen und vieles mehr. Über 450 selbstfahrende Baumaschinen stehen bei BBL Mietservice zur Miete bereit. Neben etlichen modernen Maschinen mit GPS-Steuerung, E-Antrieben und automatisierter Bedienung, steht auch in diesem Bereich modernste Steuerungs- und Datenfernwartungs-Technologie zur Verfügung. Zum Gelingen der Veranstaltung trugen auch die Firmenmitarbeiter bei. Motiviert und engagiert erlebte man die BBLer bei Kundenberatung, Maschinenvorfürungen und ebenfalls beim kompletten Catering der Veranstaltung. Saarländische Schwenker und Lyonerpfanne, Getränke, Kuchen und Salate wurden mit guter Stimmung authentisch unter die Besucher gebracht. Getreu dem sozialen Engagement der Unternehmensgruppe wurde auch dieser Veranstaltung ein gemeinnütziger Zweck zuteil und Spenden für den ortsansässigen Kindergarten und die Grundschule gesammelt. Rund 2.000 Besucher aus nah und fern, darunter die Mitarbeiter der Firmengruppe, Kunden, Lieferanten und Freunde des Unternehmens blicken auf ein spannendes und erlebnisreiches Wochenende zurück, das bereits in die Digitalisierung von Morgen blicken ließ.

Info: www.bbl-baumaschinen.de



Hingucker: Ein Highlight der BBL-Hausmesse war die Kranserie Wotan mit innovativer Steuerungs- und Fernwartungstechnik. (Fotos: BBL)



Viel Input: Themen des VDBUM Technik-Forums waren neue Steuerungstechnik und auch Visionen für künftiges Kranfahren.



Am Haken: Schwindelfreie Besucher konnten in einer Gondel 100 m über dem Firmengelände schweben. Sie wurde von einem 300 t-Autokran getragen.



ISO 9001-2015 ZERTIFIZIERT



Ventilsysteme

Für Öl-Service und Entlüftung



Skarke GmbH
Auf der Rüt 4
64668 Rimbach-Mitteltchern

06253 - 80 62-0
info@skarke.de
www.skarke.de

Herausforderungen gemeistert

Umfassende Renovierung des historischen Mailänder Krankenhauses

Die Policlinico di Milano, auch bekannt als Ospedale Maggiore di Milano, wurde 1456 gegründet und gilt als eines der ältesten Krankenhäuser Italiens. Bei der Renovierung der geschichtsträchtigen Anlage erweisen sich eine schmale Zufahrtsstraße und nur wenig Platz für das Manövrieren schwerer Fahrzeuge zu den großen Herausforderungen.

Das Bauunternehmen Consorzio Stabile SIS hat sich für vier Obendreherkrane von Potain entschieden, die bei der Renovierung eine zentrale Rolle spielen werden. Das Projekt ist auf drei Jahre angelegt und erfordert den Einsatz der Potain-Krane für die komplette Dauer der Bauarbeiten.

Consorzio Stabile SIS kaufte zwei MDT 269 J12-Krane mit Standardauslegern von 65 m und zwei MDT 389 L16-Krane mit Standardauslegern von 75 m, die auf der Baustelle mit Auslegern von 55 bis 60 m Länge und Hakenhöhen von bis zu 69 m montiert wurden. Die Krane werden schwere Lasten heben und die Ausrüstung auf der 23.000 m² großen Baustelle manövrieren. Consorzio Stabile SIS ist ein langjähriger Partner von Manitowoc und



Historisches Gebäude: Policlinico di Milano wurde vor 567 Jahren gegründet. Bei der Renovierung des Krankenhauses kommen vier Potain-Krane zum Einsatz. (Foto: Manitowoc)

zählt auch fünf Grove Geländewagenmodelle und drei Potain Selbstmontagekrane zu seiner Kranflotte.

Herausfordernd ist das Projekt aufgrund der Lage im historischen Stadtzentrum, einer einzigen schmalen Zufahrtsstraße zum Krankenhaus, die nicht blockiert werden darf, und begrenztem Platz für das Manövrieren schwerer Fahrzeuge, den Mobilkran und die Demontearbeiten. Matteo Pastore, Ingenieur bei Manitowoc

Lift Solutions, spielte eine entscheidende Rolle bei der Planung und Organisation der Platzierung der Turmdrehkrane. Er nutzte dabei die Erfahrung und die einzigartigen Fähigkeiten der Potain-Techniker, die weltweit auf anspruchsvollen Baustellen arbeiten. Unter Pastores Leitung haben die Manitowoc-Ingenieure diese Aufgabe gemeistert.

Info: www.manitowoc.com ■

Arbeitssicherheit verlangt Wissen
Seit über 40 Jahren erprobtes Schulungsmaterial

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



Praxis- und kundennah

Saugbagger sind auf Baustellen weltweit als Problemlöser im Einsatz

Egal ob klassischer Tiefbau, Havariedienst oder Flachdach- und Baumwurzelsanierung: Seit mittlerweile 30 Jahren bietet die RSP GmbH, Marktführer für Ventilationsaugen mit Sitz im thüringischen Saalfeld, mit ihren Saugbaggern individuelle Lösungsansätze im Sinne der Kunden.

Dabei geht diese enge Verbindung immer weit über die Produktion und den Verkauf der leistungsstarken Sauger hinaus. Neue Produkte werden beispielsweise vor der Markteinführung in enger Abstimmung mit langjährigen Kunden auf Herz und Nieren geprüft. Dabei kommt dem Familienunternehmen aus Mitteldeutschland sein weltumspannendes Netz an Partnerschaften zu Gute, um Produkte auch unter den verschiedensten klimatischen Einflüssen sowie diversen Bodenbeschaffenheiten zu testen – und diese gewonnenen Erkenntnisse im Sinne der Kunden in die nächste Generation von Saugbaggern einfließen zu lassen.

Doch nicht nur bei Neuentwicklungen pflegt RSP einen engen Kontakt zur „Praxis“. Regelmäßig sind RSP-Mitarbeiter auf den Baustellen präsent, auf denen die produzierten Saugbagger zum Einsatz kommen. Das Ziel dabei: Die Praxistauglichkeit aller Funktionen, Werkzeuge und des gesamten Saugbagger ständig hinterfragen und verbessern. Und wer könnte darüber besser Bescheid geben, als diejenigen, die tagtäglich mit den Saugern im Einsatz sind.

So etwa zuletzt beim Kunden Saugbagger Ried GmbH aus dem hessischen Biebesheim. Dort hat man schon viele Jahre Erfahrung im Umgang mit Saugbaggern und kann diese auch an RSP zurückgeben. „Von Beginn an war es uns wichtig, individuelle Lösungen für unsere Kunden zu finden. Dafür ist aber natürlich Voraussetzung, dass wir überhaupt wissen, welche Herausforderungen beim täglichen Einsatz warten. Deshalb ist es unser Anspruch, nah am Kunden zu sein.“, sagt Rolf Heilmann, RSP-Geschäftsbereichsleiter Customer Relations.

Effektiv und schnell

Ganze vier Tage lang begleitete die RSP-Delegation den Saugbagger vom Typ



Hohes Fassungsvermögen: Der Saugbaggerbehälter kann bis zu 10 t Saugmaterial aufnehmen. (Fotos: RSP)

ESE6 aus dem Ried-Fuhrpark. Der erste Einsatz war dann direkt ein „Klassiker“: Für die Erneuerung einer Straßenbeleuchtung mussten im innerstädtischen Bereich Fundamente ausgehoben bzw. ausgesaugt werden. Besonders die bestehenden Kabelstränge im Erdreich hätten einen konventionellen Aushub erschwert. Mit dem Saugbagger blieben nicht nur die Kabel durch die starke Saugleistung unbeschädigt, die Baustelle konnte auch, dank des minimalinvasiven Eingriffs, deutlich schlanker gehalten werden. Gesammelt wird das Material im Behälter, der bis zu 10 m³ Saugmaterial aufnehmen kann.

Beim zweiten Einsatz ging es „raus aufs Land“, wo in die Jahre gekommene Hydranten einer landwirtschaftlichen Bewässerungsanlage ausgetauscht werden mussten. Und auch hier zeigte der Saugbagger seine Vorteile: Innerhalb weniger Stunden konnten die Hydranten mitsamt unterirdischer Leitungen freigelegt werden. Durch das berührungslose Absaugen des Erdreichs wurden die Jahrzehnte alten Leitungen geschont und konnten anschließend problemlos mit modernen Hydranten verbunden werden.

Der Blick über die Schulter ergab für die RSP-Mitarbeiter vor Ort ebenfalls wieder spannende Einblicke und hilft, das künftige Handling der Maschinen weiter zu



Minimalinvasiver Eingriff: Beim Saugbagger-einsatz können Baustellen deutlich schlanker gehalten werden.



Kurzer Prozess: Durch das berührungslose Absaugen des Erdreichs können unterirdische Leitungen innerhalb weniger Stunden freigelegt werden.

optimieren. Für die kommenden Wochen sind dann auch bereits die nächsten Einsatzbesuche geplant. Immer mit dem Anspruch, für jede individuelle Herausforderung der RSP-Kunden die richtige Lösung parat zu haben.

Info: www.rsp-germany.com ■

Schwerpunktthema: Höhenzugangstechnik

Wohl auf keiner Baustelle wegzudenken, ist die Höhenzugangstechnik. Unendlich viele Aufgabenstellungen finden in luftigen Höhen statt, die nicht immer mit Tritten und Leitern erreicht werden können. Von Elektroinstallationen über komplette Montagen von Hallenelementen stellen

sich die Geräte jeglicher Herausforderung. Damit nehmen die Reichweiten und -höhen auch permanent zu. Dem allgemeinen Trend entsprechend, finden sich auch immer mehr elektrisch betriebene Geräte auf den Baustellen. Einige Möglichkeiten finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.

Emissionsarm und sicher Erweiterung der Produktlinie elektrischer Hubarbeitsbühnen

Manitou ist die Flaggschiffmarke der Manitou Group. Das Angebot umfasst Lösungen für den Materialtransport, das Heben von Menschen und die Erdbewegung. Mit vier neuen Modellen im Bereich Hubarbeitsbühnen wird nun die emissionsarme Produktlinie „Oxygen“ erweitert.

Die geländegängige Hubarbeitsbühne 200 ATJe (20 m Arbeitshöhe) ist für noch größere Wendigkeit mit Allradlenkung und optional mit Endlosdrehung verfügbar. Mit 250 kg Maximallast im Arbeitskorb bietet sie 30 kg mehr Hublast als das Modell mit Zweiradlenkung. Im Vergleich zur Version mit Verbrennungsmotor können die Wartungskosten um fast 50 % gesenkt und damit die Gesamtbetriebskosten (TCO) erheblich reduziert werden. Auch die Produktlinie von geländegängigen elektrischen Gelenk-Teleskop-Hubarbeitsbühnen wurde um zwei neue Modelle ergänzt: 160 ATJe und 180 ATJe. Mit Arbeitshöhen von jeweils 16 m bzw. 18 m verfügen diese Hubarbeitsbühnen ebenfalls über 20 kg mehr Tragfähigkeit und kommen somit auf eine maximale Tragfähigkeit von 250 kg. Eine zweite Version 160 ATJ+e mit einer deutlich erhöhten Tragfähigkeit von bis zu 408 kg existiert ebenfalls.

Weil das Thema Sicherheit bei der Manitou Group immer an erster Stelle steht, sind die Modelle 160, 180 und 200 ATJe mit optionalem Safety Pack erhältlich. Diese Option bietet Schutz für den Bediener und das Baustellenpersonal und informiert Flottenmanager über potentiell gefährliches Verhalten. Zu den Innovationen des Pakets

zählen vor allem eine Erkennungsfunktion für das Tragen der PSA und für Hindernisse um das Chassis der Maschine. Ein Beleuchtungspaket bietet dank zahlreicher Leuchten an der Arbeitsbühne optimale Sicherheit und bessere Sicht und Sichtbarkeit beim Be- und Entladen der Maschine. „Mit ihren neuen Produkten ist die Manitou Group der erste Anbieter einer kompletten Produktlinie von geländegängigen Hubarbeitsbühnen von 16 m bis 20 m mit 100 % Elektroantrieb. Die beschleunigte Umsetzung unseres Entwicklungsplans in Richtung Elektrolösungen versetzt uns heute in die Lage, emissionsarme Lösungen für unser gesamtes Arbeitsbühnenangebot, aber auch unsere Teleskoplademodelle anzubieten. Entsprechend den Zielen unserer CSR-Roadmap arbeiten wir weiter daran, solche Antriebsarten auch für unsere anderen Produktlinien umzusetzen“, sagt Arnaud Boyer, Vizepräsident für Marketing und Produktentwicklung. Auch das industrielle Angebot wurde um eine neue Version der Gelenk-Teleskop-Hubarbeitsbühne 120 AETJ erweitert. Das Modell wurde komplett überarbeitet und verfügt über Wechselstrommotoren (asynchron) für mehr Komfort und Flexibilität bei der Benutzung. Besonderes



Fortschrittlich: Die Manitou Group bietet eine komplette Produktlinie von geländegängigen Hubarbeitsbühnen von 16 m bis 20 m mit 100 % Elektroantrieb. (Foto: Manitou)

Augenmerk lag dabei auf dem Zugang zu den Komponenten: So sorgen unter anderem schwenkbare Batteriefächer und ein werkzeugfreier Zugang für Einsparungen im Bereich Wartung. Die neue Generation von industriellen Gelenk-Teleskop-Hubarbeitsbühnen verfügt über das gleiche Diagnosesystem wie die geländegängigen Modelle, das eine rasche Wartung ohne externes Zubehör ermöglicht.

Info: www.manitou.com ■

Ungebrochene Nachfrage

Teleskoplader sind auch als emissionsfreie Variante verfügbar

1992 gestartet, hat Merlo Deutschland bislang mehr als 19.000 Teleskoplader bundesweit in den Markt gebracht. Laut Unternehmensangaben ist die Tendenz ungebrochen steigend. Aktuell investieren Vermieter intensiv in die drehbaren Modelle der Italiener.

„Im Moment sind wir nach einer allen Markt-Teilnehmern schwer erklärbaren Sonderkonjunktur in einer Phase der Beruhigung. Wir erleben trotzdem eine weiterhin gute Nachfrage. Auf die Anforderungen der Vermieter können wir wieder mit einer etwas besseren Bedarfsdeckung antworten. Verbunden mit unserem starken, über Jahrzehnte gewachsenen Servicekonzept sind besonders die Rotoren Marktanteil-Treiber in der Miete“, sagt Merlo-Deutschland-Geschäftsführer Henrich Clewing und ergänzt: „Es wird gekauft, was gemietet wird und anders herum. Der Wohnungsbau ist bei unseren Abnehmern ein Baustein der Nachfrage, der derzeit spürbar rückläufig ist. Insgesamt erleben wir die Bauwirtschaft als stabil im Kaufverhalten, da die öffentliche Hand und auch die Industrie weiterhin stark investieren.“ Die Modelle von Merlo S.p.A. bewegen 2,5 bis 12 t. Ihre Ausleger erreichen Hubhöhen von 6 bis 35 m. Mit dem Servicepaket und der breiten Palette der drehbaren Ausführungen erklärt Clewing den speziellen Erfolg der Rotoren. Das Bedienpersonal kann deren Oberwagen 415°, 600° oder endlos verschwenken. Verfügbar sind Varianten mit Klappstützen sowie einzeln vertikal und horizontal teleskopierbaren Stabilisatoren. Alle verfügen über ASCS, einen Assistenten für optimierte und sichere Einsätze. Die Leistung der Stage-V-Motoren liegt je nach Gerät zwischen 75 und 170 PS. Einige Maschinen besitzen zusätzlich den Niveausgleich oder eine nach oben kippbare Kabine.

Doppelt grün

Getreu seiner markanten Hausfarbe bewegt sich Merlo S.p.A. mit dem E-Trend



Vielfältig: Merlo bietet Modelle mit Starr-Rahmen und drehbarem Oberwagen. Es gibt Varianten mit Klappstützen sowie einzeln vertikal und horizontal teleskopierbaren Stabilisatoren. (Fotos: Merlo)



Leistungsstark: Die Teleskoplader von Merlo verfügen über Hubkräfte von bis zu 5 t und eine Hubhöhe bis zu 18 m.

innovativ in die grüne Richtung. In vielen Rotoren gibt es neben dem Dieselantrieb die Option, auf Abstützungen elektrisch zu arbeiten. So lässt sich in den großen S- und S-Plus-Rotoren auf Wunsch eine Elektro-Option installieren. In abgestütztem Zustand ist damit ein elektrischer Betrieb der Arbeitshydraulik (400 V bei 32 A, bzw. 400 V bei 63 A) möglich. So lassen sich beispielsweise kranähnliche Arbeiten mit Winden oder Haken leise und emissionsfrei im Elektromodus per Teleskopstapler erledigen. Mit dem Dieselantrieb kann das Personal kraftvoll auf der Baustelle oder Straße mit bis zu 40 km/h (optional) vorankommen.

100 % elektrisch arbeiten die kleinsten Teleskopen mit starrem Rahmen, die eWorker. Die zwei vollwertigen

Teleskopstapler-Modelle heißen EW25.5-90 (2,5 t / 5 m / 90 PS) und EW25.5-60 (2,5 t / 5 m / 60 PS). Ein Elektromotor treibt die kompakten Geräte mit einem Eigengewicht von 4,9 t emissionsfrei an. Ihre 48 V-Batterien haben eine Ideal-Laufzeit von bis zu 8 h. Sie benötigen rund 9 h, um vollständig aufzuladen. In einer ROPS-/FOPS-Kabine ist das Personal gut geschützt. Wie bei einem Gabelstapler werden die eWorker über die Hinterräder mit einem maximalen Lenkeinschlag-Winkel von 85° gelenkt. Am Geräteträger nehmen die Modelle verschiedene Werkzeuge auf. Merlo plant für den Sommer den Verkaufsstart eines Arbeitskorbs, von dem aus der eWorker auch verfahren werden kann. Er ist 1.100 x 700 mm groß und trägt zwei Personen bzw. bis zu 200 kg. Aus der Panoramic-Serie mit zwei vorderen Abstützungen präsentierte Merlo zuletzt das größte Modell, den P 50.18 Plus. Das 5 t / 18 m Gerät kommt mit einem 4-Zylinder-Stage-V-Motor und 115 PS. Die im Innenraum 1.010 mm breite Kabine, ASCS und Seitenverschiebung / Niveausgleich sind inklusive. Der 50.18 ergänzt die Panoramic-Reihe mit Hubkräften von nun 3,5 bis 5 t und 11 bis 18 m Hubhöhe. Die meisten Merlos können auf Wunsch des Kunden mit einer Hubarbeitsbühne ausgestattet werden.

Info: www.merlo.de ■

Hohe Tragfähigkeit

Gelenk-Teleskop-Arbeitsbühnen mit verschiedenen Antriebsvarianten

JCB baut sein Arbeitsbühnenprogramm mit zwei neuen Gelenk-Teleskop-Arbeitsbühnen weiter aus. Die Arbeitsbühne A45E ist eine vollelektrische Version des Diesel-Modells AJ48D und bietet die gleiche Leistung, Arbeitshöhe und Reichweite – allerdings emissionsfrei.

Die Arbeitsbühne A45E wird von acht 6 V-Batterien angetrieben, die ein 48 V-System mit 400 Ah bilden. Die Batteriepakete sind auf beiden Seiten des unteren Chassis angeordnet, wodurch ein niedriger Schwerpunkt für zusätzliche Stabilität und verbesserte Traktion gewährleistet ist. Die Batterien versorgen die AC-Antriebsmotoren über die Motorsteuerung und die Hydraulikpumpe der Maschine über eine Hydraulikmotorsteuerung.

Das Modell A45EH ist eine Diesel-elektrische Hybridversion der gleichen Maschine und eignet sich damit ideal für Arbeiten an entlegeneren Orten, an denen eine externe Stromversorgung nicht ohne weiteres verfügbar ist. Ein 14,8 kW Dreizylinder-Dieselmotor und einen 7,5 kW Generator versorgen die acht 6 V-Batterien der Maschine. Der Motor ist auf einer ausschwenkbaren Platte montiert, was die Wartung und Instandhaltung bei Bedarf erleichtert. Ein 40 l-Kraftstofftank bietet mehr als genug Diesel für eine ganze Betriebswoche. Dieser flexible Hybridantrieb macht die Maschine zu einer idealen emissionsarmen Lösung für entlegene Standorte und wechselnde Einsatzbereiche. Sofern ein Zugang zum Stromnetz vor Ort besteht, kann die Batterie an das Stromnetz angeschlossen werden.

Beide Arbeitsbühnen sind serienmäßig mit Allradantrieb und Zweiradlenkung ausgestattet. Die Räder werden von vier Wechselstrommotoren angetrieben, die durch regeneratives Bremsen Energie zurückgewinnen, um die Batterieleistung zu verlängern. Da jedes Rad einzeln angetrieben wird, kann die Maschine Steigungen bis zu 40 % überwinden. Eine Pendelachse sorgt dafür, dass bei eingefahrenem Ausleger die maximale Traktion auch auf unwegsamem



Flexibel: Die Gelenk-Teleskop-Arbeitsbühnen A45E und die A45EH bieten eine maximale Plattformhöhe von 13,84 m mit 7,47 m maximaler seitlicher Reichweite. (Foto: JCB)

Gelände erhalten bleibt. Um die Stabilität der Maschine zu gewährleisten, wird die Achse jedoch gesperrt, wenn die Maschine in den Modus zum Anheben des Auslegers wechselt. Abriebfeste, nicht markierende Reifen sind Standard.

Maximaler Hub

Die Gelenk-Teleskop-Arbeitsbühne hat drei Einstiegspunkte für einen einfachen Zugang. Es gibt vier Stellen, an denen das Gurt-Geschirr eingehängt werden kann, sodass der Bediener vollen Zugang zum Korb hat. Die Länge der Plattform beträgt 0,84 m und die Breite 1,84 m. Eine Abschaltvorrichtung, die bei ihrer Aktivierung die Funktionen des Auslegers automatisch unterbricht, schützt den Bediener und verhindert Quetschungen. Die Ausleger sind zudem mit einer Fahrtrichtungsanzeige ausgestattet, die sicherstellt, dass dem Fahrer deutlich ersichtlich ist, ob der Ausleger über die Seite des Fahrgestells geschwenkt ist, bevor er die Maschine mit ausgefahrenem Ausleger bewegt. Ein Neigungssensor verhindert, dass der Ausleger bei mehr als 5° Neigung auf unebenem Boden weiter ausgefahren werden kann. Die maximale Plattformhöhe beträgt bei beiden Modellen 13,84 m,

mit einer horizontalen Reichweite von bis zu 7,47 m und einer Übergreifhöhe von 7,48 m. Die Tragfähigkeit für beide Maschinen beträgt 300 kg.

Das LiveLink-Telematik-System des Herstellers liefert Echtzeit-Betriebsdaten zu Leistung, Wartungsplänen und Fehlercodes. Mietpark-Manager oder Flottenmanager können damit aus der Ferne u.a. den Motorbetrieb, Warnungen bei niedrigem Kraftstoffstand, Neigungssensorwarnungen und Überlastwarnungen aufzeichnen. LiveLink liefert auch Daten zur Batteriespannung, zum Kraftstoffstand und zur prozentualen Auslastung der Maschine.

Die Maschinen sind mit einem 5-Zoll-Farb-Touchscreen-Display auf der Plattform ausgestattet, sodass der Bediener die wichtigsten Daten und Bedienelemente stets zur Hand hat. Das intuitive Bedienelement erhöht die Sicherheit und Produktivität auf der Baustelle.

Darüber hinaus verfügen die Maschinen über ein einzigartiges Steuersystem, das den Wechsel zwischen Plattform- und Bodensteuerung überflüssig macht. Der Fahrer kann die Maschine nahtlos von beiden Positionen aus bedienen und muss nicht mühsam den Steuerungsmodus wechseln.

Info: www.jcb.de ■

Schwerpunktthema: Erdbaumaschinen

Mit den umfassenden Möglichkeiten der Erdbaumaschinen wird nahezu jede größere Baustelle gestartet. Sei es der Standardbagger, der Kanäle oder Gräben für Rohrleitungen erstellt bis hin zum Tunnelbohrgerät, welches mit Durchmessern von mehr als 14 m im Vollschnitt Tunnel in die Hügel und Berge dieser Welt bohrt. Bei allen Maschi-

nen stehen auch alternative Motorenkonzepte bis hin zum Elektroantrieb auf dem Prüfstand, ebenso werden neue Treibstoffe getestet, um die CO₂-Bilanzen der Baustellen besser in den Griff zu bekommen.

Aktuelle Entwicklungen finden Sie im folgenden Kapitel.

Erstbefüllung mit HVO ab Werk

Wichtiges Etappenziel auf dem Weg zur Emissionsfreiheit erreicht

Als erstes Unternehmen weltweit betankt Komatsu seine Maschinen seit April 2023 im hannoverschen Werk der Komatsu Germany GmbH, Construction Division (KGC) und im englischen Werk von Komatsu UK in Birtley mit hydriertem Pflanzenöl (HVO). Weitere Werke von Komatsu Europe sollen folgen.

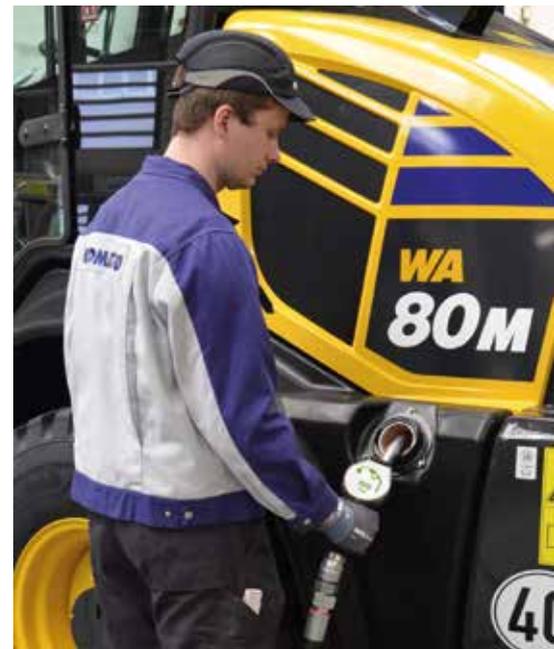
Die Verbrennungsmotoren der Baumaschinen, Gabelstapler sowie Gewinnungs- und Forstmaschinen von Komatsu können ohne technische Anpassungen mit genormtem HVO betrieben werden. Die Umstellung auf diesen erneuerbaren, paraffinischen Kraftstoff als nachhaltige Alternative zu herkömmlichem Dieseldieselkraftstoff ist ein wichtiger Schritt, den Komatsu zur Verringerung seiner Umweltauswirkungen unternimmt. Demnach können die Maschinen des Unternehmens mit einem saubereren und nachhaltigeren Kraftstoff betrieben werden, was zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen und zur Verbesserung der Luftqualität beiträgt.

HVO wird aus erneuerbaren Rohstoffen wie Speiseöl und fetthaltigen, tierischen Abfallprodukten hergestellt. Es ist ein einfacher Ersatz für fossilen Diesel, jedoch mit hoher Cetanzahl, ohne Sauerstoff und ohne Aromaten. HVO kann die Treibhausgasemissionen der Komatsu-Maschinen um bis zu 90 % senken, wenn sie mit Neste MY Renewable Diesel (= HVO 100) betankt werden. Neste ist einer von Komatsus Hauptlieferanten für HVO. Das Unternehmen mit Sitz im finnischen Espoo

entwickelt Lösungen zur Bekämpfung des Klimawandels und für eine schnelle Einrichtung einer Kreislaufwirtschaft. Neste verarbeitet Abfälle, Rückstände und innovative Rohstoffe zu erneuerbaren Kraftstoffen und nutzt nachhaltige Rohstoffe für Kunststoffe und andere Materialien.

„HVO garantiert nicht nur geringere Emissionen während des Betriebs durch eine bessere chemische Zusammensetzung“, so Ingo Büscher, Geschäftsführer von KGC. „Das HVO-Erstbefüllungsprodukt von Komatsu, also Neste MY Renewable Diesel, wird hauptsächlich aus Abfallstoffen hergestellt, sodass der Verbrauch erneuerbarer Ressourcen wie Pflanzenöl geringer ist.“ Er fügt hinzu: „Wir wollen unsere Kunden bei der Erreichung ihrer langfristigen Nachhaltigkeitsziele unterstützen. Wir glauben, dass HVO eine effektive und wirtschaftliche Möglichkeit ist, sowohl Emissionen zu reduzieren als auch begrenzte Ressourcen zu sparen.“

Mit der Umstellung auf einen HVO-Kraftstoff geht Komatsu einen weiteren Schritt auf dem Weg in Richtung Kohlenstoffneutralität bis 2050 und erreicht ein Zwischenziel des mittelfristigen Managementplans.



Vorreiter: Im hannoverschen Komatsu-Werk erfolgt die Erstbetankung von Baumaschinen seit April 2023 mit HVO. (Foto: Komatsu)

Das Unternehmen erforscht und entwickelt außerdem neue Technologien und Lösungen, wie etwa elektrische oder mit Wasserstoff betriebene Maschinen, um seine Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern und sein Ziel der Emissionsfreiheit zu erreichen.

Info: www.komatsu.eu ■

Mineure drehen „Lilia“ an

TBM für die Haupttunnelröhre Ost am Brenner Basistunnel gestartet

Am 2. Mai 2023 ist im Baulos „H41 Sillschlucht-Pfons“ die Tunnelbohrmaschine (TBM) „Lilia“ in Betrieb gegangen und damit der Vortrieb der Haupttunnelröhre Ost vom Ahrental in Richtung Süden gestartet. An diesem Tag wurde auch der erste Tübbingring, bestehend aus sechs Tübbingsteinen, eingebaut.

Ausgehend von der Montagekaverne im Ahrental, die sich etwas weniger als 1.000 m unterhalb der Geländeoberkante befindet, wird die TBM ihre rund 8,1 km lange Vortriebsstrecke bis ins Gemeindegebiet von Navis bewältigen. Sie hat einen Bohrdurchmesser von etwa 10,4 m und eine Länge von rund 160 m, inklusive Nachläuferkonstruktion. Das Gewicht der Tunnelbohrmaschine beträgt rund 2.420 t. Allein die Montage vor Ort dauerte drei Monate.

Den Nachläufern einer TBM sind spezielle Aufgaben zugewiesen, um die Versorgung und die Steuerung der TBM zu gewährleisten. Neben Arbeitsgeräten und Baumaterialien sind in den Nachläufereinheiten auch Einrichtungen zum Personenschutz untergebracht. Ebenso befinden sich darin die Installationen für die Aufbringung der Innenverkleidung des Tunnels (Tübbinge) sowie hydraulische Geräte, Lüfter, Entstauber und mehrere Trafoanlagen. Spezielle Rettungscontainer, die mit Wasser und Nothilfe-Utensilien ausgerüstet sind und von außen mit Frischluft versorgt werden, bieten den Tunnelarbeitern in Gefahrensituationen Zuflucht. Das Ausbruchmaterial wird in der Regel über Förderbänder direkt auf Deponien transportiert. Die zweite Tunnelbohrmaschine „Ida“, die die westliche Haupttröhre des Tunnels vom Ahrental in Richtung Süden auffahren wird, startet dieser Tage.

Die Tübbingproduktion für das Baulos H41 Sillschlucht-Pfons erfolgt in der neu errichteten Tübbinghalle direkt am bestehenden Baustellenareal. Insgesamt werden in den nächsten zweieinhalb Jahren rund 51.000 Tübbinge eigens für dieses Baulos



Gigantisch: Montage des Bohrkopfes der TBM „Lilia“. Sie hat einen Bohrdurchmesser von etwa 10,4 m und gerade ihre rund 8,1 km lange Reise von der Montagekaverne im Ahrental bis ins Gemeindegebiet von Navis begonnen. (Fotos: BBT SE)



Faszinierend: Kinder und Erwachsene konnten am Tag des offenen Tunnels beim Brenner Basistunnel die Dimensionen der Tunnelbaugeräte und Maschinen erleben.

hergestellt. Die Tübbingproduktion vor Ort bietet nicht nur logistische Vorteile, sondern schon dadurch auch die Umwelt. Lange Transportwege entfallen und die umliegenden Gemeinden werden nicht durch zusätzlichen Baustellenverkehr belastet. Durch die Produktion am Areal können rund 27.000 Lkw-Transporte von Tübbing zu Baustelle vermieden werden.

Tag des offenen Tunnels

Gemeinsam mit der ARGE Sillschlucht-Pfons, hat die Brenner Basistunnel Gesellschaft BBT SE wenige Tage vor dem Andrehen von „Lilia“ zum Tag des offenen

Tunnels eingeladen. Von den insgesamt rund 230 km zu errichtenden Tunnelröhren konnten tausende Besucher*innen - inklusive des 2,4 km langen Zufahrtstunnels Ahrental, durch den die Reise in den Tunnel begann - mehr als 4,5 km als Tunnelröhren sehen. An Informationsständen zu diversen Themenbereichen, die bei der Errichtung des BBT eine zentrale Rolle spielen, war zu erleben, wie facettenreich dieses Eisenbahninfrastrukturprojekt ist. Expert*innen der BBT SE informierten zur Geologie, Bahntechnik, Tunnelbaumethoden, Vermessung oder Umwelt. „Echt cool“ fand das jüngere Publikum die ausgestellten Baumaschinen, die Spielstationen und auch das Theaterstück mit den Maskottchen Dynamo Sprenger und BeeBT Biene. Als Belohnung für die Beantwortung der Fragen im Kinder-Quizheft durften sie sich eine Belohnung abholen, bevor es mit den Shuttlebussen aus dem Tunnel hinaus zurück an die Erdoberfläche ging. Hauptattraktion waren die beiden rund 160 m langen unterirdischen Fabriken „Lilia“ und „Ida“. Im Rahmen eines Gewinnspiels bekamen einige Glückspilze die einzigartige Gelegenheit, eine TBM zu besichtigen und deren gigantische Ausmaße zu bestaunen.

Info: www.bbt-se.com ■

Filigranes Arbeiten

Drehantriebe steigern Flexibilität und Effizienz im Leitungsbau

Die Herausforderungen im Kanalbau werden stetig komplexer: Die vielen bereits vorhandenen Versorgungsleitungen erschweren das sichere Verlegen der benötigten neuen Leitungen. Zusätzlich sorgt der Personalmangel für weitere Herausforderungen.

Stärker, besser, schneller und vor allem „Millimetergenau“, so möchte der Tiefbau-Spezialist Lück + Wahlen aus Düren seine Aufträge bearbeiten. Das Unternehmen verlegt viele Leitungen im Auftrag verschiedener Versorgungsunternehmen, ist aber auch für private Auftraggeber tätig. Mario Klefisch ist seit 18 Jahren im Familienunternehmen angestellt, seit sieben Jahren als Polier und arbeitet häufig selbst mit dem Bagger. Dabei hat er die Erfahrung gemacht, dass das Verlegen von Leitungen in den letzten Jahren stets anspruchsvoller geworden ist, da ständig neue Leitungen hinzukommen, ohne dass die alten entfernt werden. Hinzu kommt, dass aufgrund des knappen Fachpersonals immer kleinere Kolonnen für die einzelnen Baustellen gebildet werden, sodass immer mehr Aufgaben mit weniger Mitarbeitern bewältigt werden müssen. Lück + Wahlen steuert dem Personalmangel mit Mitarbeiter-Benefits, gutem Betriebsklima und einem sehr modernen Maschinenpark entgegen: Gut ausgestattete Maschinen machen nicht nur die Arbeit für Mitarbeiter attraktiver und angenehmer, sie helfen auch, die Arbeit besser und schneller zu bewältigen.

Kein ständiges Versetzen des Baggers

Mittlerweile ist jeder Bagger bei Lück + Wahlen mit einem RotoTop der Holp GmbH ausgestattet, was für eine dauerhafte Leistungssteigerung bei der täglichen Arbeit sorgt, wie Klefisch erklärt: „Mit dem RotoTop ist man flexibler und kann sich durch

die große Bewegungsfreiheit beim Verfüllen oder Ausschachten den Gegebenheiten viel besser anpassen. Dadurch sparen wir deutlich an Zeit und Handarbeit. So kann ich beispielsweise mit dem Bagger bis ganz an die Gebäudekanten hin verfüllen, weil ich mit dem RotoTop die Schaufel endlos drehen kann und so nirgends anstoße.“ Die Möglichkeit, viel filigraner mit dem Bagger zu arbeiten, ersetzt demnach die meiste Handarbeit. Ebenso könne man seitlich an Leitungen heran, ohne ständig den Bagger versetzen zu müssen.

Aktuelles Beispiel ist das Verlegen einer Gasleitung in Düren im Auftrag der städtischen Leitungspartner GmbH. Die Versorgungsleitung mit einem Durchmesser von 560 mm, die in 2 m Tiefe verlegt war, musste erneuert werden. Die Herausforderung bestand darin, die vielen in geringerer Tiefe verlegten Leitungen für Wasser, Strom und Daten bei allen Arbeiten zu umgehen und nicht zu berühren. Hier arbeitete die Kolonne von Lück + Wahlen zunächst mit ihrem Saugbagger, dann kam der Bagger mit dem RotoTop zu Einsatz: Da die Schaufel über Endlosdrehbarkeit und damit maximale Bewegungsfreiheit verfügte, war es möglich, das Material unter den anderen Leitungen hervorzuarbeiten und über einen geschaffenen Spalt sicher aus der Baugrube herauszuschaffen.

Vor einigen Jahren ließ man sich durch eine Vorführung und eigenes Testen von den Vorteilen des Drehantriebs von Holp überzeugen. Mit der intensiven Zusammenarbeit mit dem Baumaschinenhändler Hans Warner in Niederzier und den positiven



Millimeterarbeit: Beim Neuverlegen einer Gasleitung in 2 m Tiefe konnte das Material dank des Drehantriebs Roto Top um die anderen Leitungen herum herausgearbeitet werden. (Foto: Holp)

Erfahrungen wurde es bei Lück + Wahlen zum Standard, dass ein RotoTop grundsätzlich an jedem Bagger fest verbaut ist. Info: www.holp.eu ■

**DAS BESTE,
WAS DEM MOTOR
PASSIEREN KANN.**

CLEANFIX

www.cleanfix.org

Umdenken einbauen!

Der innovative Umkehrlüfter.
Das Original von **CLEANFIX**.



CLEANFIX
invented & made by Hägele

Universalist im Main-Tauber-Kreis

Schmitt Systembau setzt auf leicht transportablen 13-t-Kurzheckbagger

Albin Schmitt hat die Bauunternehmung Schmitt Systembau im Mai 2000 gegründet. Das in Wittighausen, nahe Tauberbischofsheim, ansässige Unternehmen erstellt Wohnhäuser und Gewerbeimmobilien, zudem werden Erd-, Abriss- und Abbrucharbeiten ausgeführt. Das Anlegen von Außenanlagen rundet das Portfolio ab.

„Ich suchte einen kompakten und rund 14 t schweren Kettenbagger für Aushub-, Abbruch- und Verfüllarbeiten, den ich auf meinem Tandem-Anhänger transportieren kann. Schon beim Besichtigen des Baggers hat mich die großzügige Kabine, die gute Übersichtlichkeit und die gute Zugänglichkeit der einzelnen Komponenten sehr positiv gestimmt“, sagt Schmitt über den Kurzheckbagger HX130A LCR von Hyundai. Dieser von ihm geordnete Bagger besitzt einen Verstellausleger, Planierschild, Schmierleiste und Gummipads. Seit März 2022 arbeitet der staatlich geprüfte Bautechniker und Maurermeister mit dem neuen Bagger und ist ob der Leistung, Feinfühligkeit und guten Übersicht hoch zufrieden. Ein hydraulischer Schnellwechsler mit Powertilt von Rädlinger erleichtert das Auswechseln von Löffeln, Verdichtungsequipment und Abbruchhammer. Schmitt merkt an: „Das gute Preis-Leistungsverhältnis und die Qualität von Hyundai haben mich überzeugt.“

Bei Verwendung eines CK-4 E/G Motoröls bietet dieser Motor Wartungsintervalle von bis zu 1.000 Stunden - eine Verdopplung gegenüber der Vorgängermaschine. Dies senkt die Betriebskosten für den Kunden und erhöht die Betriebsbereitschaft vor Ort. Die optionale vernetzte Motordiagnose (ECD), eine integrierte Ressource zwischen Cummins und Hyundai, bietet Technikern und Händlern die Möglichkeit, Kunden mit Diagnoseberichten und Motorleistungsdaten zu unterstützen. Mit HCE-DT Air kann der Kunde über ein Smartphone oder einen Laptop vor Ort eine drahtlose Verbindung herstellen. Laut Herstellerangaben wird der Feinstaub (PM) um 60 % ohne AdBlue reduziert.



Feinfühlig: Der Hyundai HX130ACR der Bauunternehmung Schmitt Systembau übernimmt Verfüllarbeiten auf einer Baustelle in Wittighausen. (Foto: Hyundai)

Komfortable Bedienung

Ein neuer Hubmodus verbessert Feinststeuerung und Hubkapazität, indem er die Motordrehzahl reduziert, den Leistungsschub aktiviert und eine verbesserte Pumpenfördermengenregelung bietet. Die Maschinen werden auch mit einer optionalen Schwenkfeinststeuerung angeboten, die die Bewegung des Auslegers zu Beginn und am Ende der Schwenkbewegung glättet. Der Bediener kann durch Aktivieren oder Deaktivieren der Auslegerprioritätsfunktion auch die Hubgeschwindigkeit des Auslegers im Vergleich zur Schwenkgeschwindigkeit einstellen. Die Geschwindigkeit des Löffelstiels kann ebenfalls durch Aktivieren und Deaktivieren der Löffelstiel-Regenerationsfunktion abgestimmt werden. Es ist jetzt möglich, die Maschineneinstellungen über den Key-On-Init-Arbeitsmodus zu speichern, um die Einstellungen beim Motorstart zu übernehmen.

Der Bagger verfügt über eine moderne Kabineneinrichtung mit einem kapazitiven 8-Zoll-Touchscreen für alle wichtigen Informationen, der auch über einer Drehwahlschalter wie in einem Pkw gesteuert werden kann. Zentralisierte Schalter unter dem Display ermöglichen eine einfache Steuerung aller Funktionen.

Eine automatische Sicherheitssperre verhindert ein unbeabsichtigtes Betätigen der Maschine. Optionen sind AAVM-Kamerasystem (Erweiterte Rundumsichtüberwachung) und IMOD (Intelligente Erkennung beweglicher Objekte), das den Bediener informiert, wenn Personen oder Objekte im Arbeitsbereich erkannt werden.

Die Bagger der HX A-Serie profitieren von einer Vielzahl digitaler Konnektivitätstechnologien. Dazu gehört das bewährte Standard-Fernmanagementsystem Hi MATE, das ein Höchstmaß an Servicekonnektivität und Ferndiagnosefähigkeit bietet. Die Mobile Fleet App wurde aktualisiert, um Maschinenparkbetreibern problemlosen Zugriff auf Maschinenbetriebsdaten zu ermöglichen, einschließlich wirtschaftlicher Nutzung, Auslastung und Fehlercodeerkennung.

Neben dem 13 t-Kurzheckbagger HX130A LCR ohne AdBlue, gibt es den HX140AL, mit 14 t Einsatzgewicht und konventionellem Hecküberstand für mehr Hubleistung, sowie einen weiteren Kurzheckbagger im 15 t-Bereich, den HX145A LCR, den größeren Bruder von des HX130A LCR. Der Unterschied der beiden Geräte liegt in einem längeren Laufwerk, sowie einem 134 PS-starken Cummins Motor (100 kW). Info: www.hyundai-ce.eu

Stark und sicher

Moderne Technik unterstützt Bau von Königsbrunn neuer Mitte

Die zentrale Bürgermei-ster-Wohlfarth-Straße in Königsbrunn wird im Rahmen der „Vision Zentrum 2030“ zur Fußgängerzone umgewandelt. Künftig werden die Menschen dort unter grünen Bäumen auf hellem Granitpflaster flanieren können.

Im Rahmen der Neugestaltung müssen rund 10.000 m² gepflastert werden. Das ist schwerste Arbeit, weil die Granitblöcke (60/30, 25/60 und 20/46) zwischen 20 und 70 kg wiegen. Die Firma Tuscher Pflasterbau aus Abensberg setzt dabei auf Vacu-Mobil-Allrounder von Optimas. Bevor die Blöcke auf den Untergrund gesetzt werden, müssen sie in einen Kleber getaucht werden. Das verlangt nach Präzision. „Wir haben uns deshalb dafür entschieden, mit mehreren Optimas-Vakuumeräten gleichzeitig zu arbeiten“, sagt Firmeninhaber Markus Tuscher. Nachdem die Blöcke verlegt und fest sind, werden die Fugen geschlossen. Zur Rutschfestigkeit schleift man dann die Oberfläche und danach wird sie kugelgestrahlt.

Der Vacu-Mobil-Allrounder (VMA) bewegt sich auf zwei Kettenlaufwerken. Er wird angetrieben von einem 13,6 PS/9,6 kW starken Benzinmotor, der auch das Vakuum für den Auslegerarm erzeugt. Der VMA passt mit einer Breite von nur 920 mm in wirklich extrem schmale Lücken oder Durchfahrten. Gerade bei kleinen Baustellen oder in sehr engen, räumlich begrenzten Baustellen oder Straßenverkehrssituationen schafft diese Schmalheit Bewegungsmöglichkeiten und Sicherheit. Der sichere Stand während des Verlegens wird noch durch vier hydraulisch steuerbare Abstützfüße verbessert. Der knickbare Auslegerarm hat eine Reichweite von 3 m bei einem Schwenkbereich von 360°. Das sind exakt die Voraussetzungen, die man für die gebundene Verlegung benötigt. Manchmal sieht es wie bei einem Ballett aus, wenn die drei Vacu-Mobil-Allrounder arbeiten. Der bewegliche Vakuum-Ausleger macht den Transport der Granitblöcke auf jede Position, ob 20 cm oder 300 cm entfernt, über



Effektives Trio: Drei Vacu-Mobil-Allrounder von Optimas kommen bei der Verlegung schwere Granitblöcke in der neuen Fußgängerzone in Königsbrunn zum Einsatz. (Foto: Optimas)

Höhen und Tiefen hinweg möglich und das ohne körperliche Belastung des Verlegers. Es ist fast wie Büroarbeit. „Es ist mir wichtig, die Gesundheit meiner Mitarbeiter zu erhalten. Das war ein wesentlicher Grund für die Anschaffung der Vakuumeräte“, berichtet Tuscher.

Modernes Familienunternehmen

Tuscher Pflasterbau wurde vor 35 Jahren gegründet. Das Unternehmen hat sich auf Straßen-, Kanal- und Pflasterbau spezialisiert und bearbeitet vom niederbayerischen Standort Abensberg aus im Umkreis von ►

SYMMETRISCH. ÜBERLEGEN. ROBUST.

Vollhydraulische Schnellwechsler SQ-V mit überlegener Ventiltechnik für höchsten Öldurchfluss und integrierter Drucklosschaltung. Gedrehte Verwendung von hydraulischen Anbaugeräten möglich.



mehr Infos auf:
www.lehnhoff.de/sq



Lehnhoff®

etwa 100 km die Aufträge. Straßenbaumeister Markus Tuscher sorgt dafür, dass seine etwa zehn Mitarbeiter immer mit Maschinen und Geräten auf dem aktuellen Stand der Technik arbeiten können. „Beste Technik ist auch wirtschaftlich gut“, sagt Markus Tuscher. So hat die Firma seit Jahren das Planiersystem Optimas PlanMatic im Einsatz. Anders als hier in Königsbrunn stellt man zum Beispiel auch den Untergrund für Pflasterungen her. Dafür ist das PlanMatic ein ideales Gerät. Natürlich ist auch der Maschinen- und Gerätepark auf

dem modernsten Stand der Technik. „Mit den drei Optimas Vacu-Mobil-Allroundern können unsere Mitarbeiter kontinuierlich auf hohem Niveau arbeiten, von Montag bis Freitag. Es muss keine Kraft aufgewendet werden, um schwere Steine oder gar Bordsteine von 120 kg oder mehr zu heben oder zu tragen. Dadurch bleibt das Arbeitstempo die ganze Woche über hoch“, so Tuscher. Diese Erfahrung machen alle, die mit dem Optimas VMA arbeiten. Auch am Ende eines Arbeitstages oder einer Arbeitswoche ist die Leistungsfähigkeit der

Mitarbeiter ungemindert. Außerdem sind keine weiteren Mitarbeiter zum Heranbringen der Steine oder Blöcke notwendig. „Wir haben natürlich auch gerechnet, ob sich eine solche Investition in drei VMA lohnt und man kann klar sagen, die Arbeit mit den VMA ist wirtschaftlicher“, sagt Florian Rappenglitz, der regional zuständige Optimas-Mitarbeiter. Nach nun einjähriger Erfahrung kann Markus Tuscher dies uneingeschränkt bestätigen.

Info: www.optimas.de ■

Die Dekade der Nachhaltigkeit

Mit niedrigerem CO₂-Ausstoß bei Baumaschinen geldwerten Vorteil sichern

Der CO₂-Ausstoß hat längst einen direkten und zunehmend größeren Einfluss auf die Kostenseite eines Unternehmens. „Kunden fragen daher gezielt bei uns an, wie sie mit ihren Baumaschinen CO₂ vermeiden können, und das steht in direktem Zusammenhang mit den Spritverbräuchen von Baumaschinen“, berichtet Matthias Sowada, Projekt- und Einsatzberater bei Zeppelin.

Der Baumaschinen-Experte benennt die Faustformel: „1 l Diesel entspricht rund 2,64 kg CO₂. Jeder Liter, der weniger anfällt, ist daher besser für die Klimabilanz und trägt zu einer Kostenersparnis bei. Unternehmen, die im Zuge des Emissionshandels CO₂-Zertifikate erwerben, müssen davon ausgehen, dass die Zertifikate immer teurer werden und es immer schwieriger werden wird, diese Zertifikate zu erhalten, zumal das Verfahren auf Verknappung ausgelegt ist. Umso wichtiger ist es, sich damit zu beschäftigen, den Emissionsausstoß zu senken. Sonst holt einen das irgendwann ein“, so Sowada, Stark betroffen von den höheren Spritpreisen sind energieintensive Branchen - insbesondere Produzenten von Zement, Beton und Asphalt - die Stahlindustrie und metallverarbeitende Betriebe. „Auch immer mehr Gewinnungsbetriebe reagieren zunehmend sensibel. Mittlerweile ist nicht nur der Spritverbrauch ein



Einsparpotential: Durch den Einsatz moderner Baumaschinen wie dem CAT-Radlader 988K XE und optimierter Abläufe lassen sich Dieselverbrauch und CO₂-Emissionen deutlich senken. (Foto: Zeppelin/Caterpillar)

Kaufkriterium, sondern Unternehmen interessieren sich auch für die Emissionen ihrer Baumaschinen“, beobachtet Sowada. Das war nicht immer so. Kaufkriterien für Baumaschinen unterlagen in den letzten Jahrzehnten einem dynamischen Wandel. „Geht man bis in die 1960er-Jahre zurück, wird man feststellen, dass Unternehmen einsatzspezifisch Geräte für ihre Baustellen bestellt haben“, so der Zeppelin Projekt- und Einsatzberater. Zehn Jahre später rückten Innovation und Größe in den Vordergrund. „Es war die Zeit, als sparsame Motoren gebaut wurden“, so Sowada. In den 1970er-Jahren drosselten arabische Ölstaaten die Ölförderung und verhängten ein Embargo. Der Ölpreis stieg um das Vierfache – eine ähnliche Situation wie aktuell. In der folgenden

Dekade kam ein hoher Qualitätsanspruch hinzu, auf den Kunden Wert legten. In den 1990er-Jahren wurde durch die Wiedervereinigung Deutschlands ein neuer Markt für Baumaschinen aufgetan. Das wirkte sich auf die Verfügbarkeit aus, die eine große Rolle bei Investitionen spielte. Ab dem Jahr 2000 wurde durch die Einführung der Acert-Motorentechnik der Fokus auf Sparsamkeit gelegt, aber auch auf Innovationen, was sich in der Antriebstechnik wie der Dieselelektrik bei einem Cat Dozer D7E niederschlug. „Ab 2010 ging es erstmals um Abgasnachbehandlung und Effizienz – derzeit das beherrschende Thema. Gesucht wird die maximal mögliche Effizienz. Innovationen bei der Antriebstechnik, insbesondere bei alternativen Antrieben, sind gefragt wie nie. Die nächsten zehn

Jahre werden Themen rund um Nachhaltigkeit bestimmend bleiben und wegen der CO₂-Neutralität an Fahrt gewinnen“, ist Sowada überzeugt. Das erklärt sich auch aus der energieintensiven Baustoffindustrie heraus. „Allein die Brechtechnik in einem Steinbruch und die Verarbeitung von Werkstein verlangen nach einem großen Energiebedarf“, fügt er hinzu. Umso wichtiger wird es, Sprit durch neue Technik zu sparen und Emissionen zu reduzieren.

Überzeugende Rechenbeispiele

Welche Möglichkeiten sich hier auftun, erklärt der Baumaschinen-Experte an einem Rechenbeispiel für einen Cat Radlader 980K, der auf der Motorentechnik der EU-Stufe IIIB basiert. Der durchschnittliche Dieselverbrauch pro Betriebsstunde liegt bei 22,4 l und bei 59,14 kg an CO₂-Emissionen pro Stunde. Im Vergleich dazu beträgt der Spritverbrauch des Stufe V-Motors bei einem Cat 980 rund 18,2 l/h. Umgerechnet sind das 48,05 kg CO₂-Emissionen. Noch bessere Werte erzielt ein Cat Radlader 980 XE mit seinem leistungsverzweigten Getriebe. „Wenn man von 2.000 Betriebsstunden im Jahr ausgeht, dann stößt die alte Radlader-technik 118,28 t CO₂-Emissionen aus. Mit dem Cat 980 der neuen Generation und dem konventionellen Getriebe kommt man auf 96,10 t. Noch niedrigere Werte erreicht das XE-Getriebe, nämlich 88,18 t. Bedenkt man, dass Unternehmen energieintensiver Branchen den CO₂-Ausstoß durch CO₂-Zertifikate kompensieren müssen, dann macht die Reduktion von 118,28 auf 88,18 t an CO₂-Emissionen schon einen Unterschied aus. Das sind dann im Ernstfall 60 Euro/t. Das ist somit ein geldwerter Vorteil zusätzlich zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch, in dem weiteres Sparpotenzial steckt“, so Matthias Sowada.

Auch Vergleiche der Cat Radlader 988H, 988K und 988K XE erbringen bei angenommenen 2.000 jährlichen Betriebsstunden interessante Ergebnisse: Bei dem Altgerät 988H fallen 212,26 t CO₂-Emissionen an, beim 988K sind es 188,50 t und 154,70 t beim 988K XE. „Wenn man sich vorstellt, dass so eine Baumaschine in einem Kalk- oder Zementwerk vor der Wand auch Skw belädt, dann können sich die Einsparungen sehen lassen. Die Effekte erzielt man, wenn man bewährte Technik durch ein besseres und neueres Gerät ersetzt oder eben Abläufe verändert“, so Matthias Sowada. Als Beispiel führt er einen Tieflöffelbagger und zwei Dumper an, die im Schnitt stündlich auf einen Dieselverbrauch von 58 l und somit 153,12 kg CO₂-Emissionen kommen. Werden sie durch einen Cat Radlader 988K XE im Load-and-Carry-Verfahren abgelöst, dann erreicht der stündliche Dieselverbrauch 29,9 l, die CO₂-Emissionen 78,94 kg. „Ist das ein Betrieb, der Emissionszertifikate erwerben muss, spart er sich zwei Fahrer, Kraftstoff und fast die Hälfte der CO₂-Emissionen. Es ist klar: Die Gerätetechnik lässt sich nicht in jedem Betrieb einsetzen, aber wenn es passt, ist es wirklich die wirtschaftlichste Lösung und dank fortschrittlicher und innovativer Motoren- und Antriebstechnologie können Unternehmen hier mit niedrigeren Emissionen punkten“, betont der Zeppelin-Mitarbeiter.

Info: www.zeppelin-cat.de ■

steinexpo

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



23. bis 26. August
Homburg/Nieder-Ofleiden,
Deutschland



GP GESTEINS
Perspektiven

ALLGEMEINE BAUZEITUNG
Wochenzeitung für die gesamte Baubranche

GEOPLAN
GMBH

Tel. + 49 7229 606-29
info@geoplantgmbh.de

www.steinexpo.de

Kleines Detail, große Wirkung

Arbeitsabläufe dank symmetrischer Schnellwechsler neu denken

Wo die Gebrüder Reindl GmbH & Co KG arbeitet, wird schwer etwas bewegt. Denn bei den Experten für Transport und Erdbau aus dem österreichischen Stams dreht sich alles um Erdaushub, Lohnbrechung Erdbewegung und Transport.

Zum Einsatz kommen ihre unterschiedlichen Bagger, Radlader, Lkw und Siebmaschinen. Für die Bagger der 8 bis 18 t Klasse wurde nun in die symmetrischen Schnellwechsler SQ 60V von Lehnhoff investiert. Das Ziel: für alle Bagger der Klasse ein einheitliches System zu etablieren. Damit können die mechanischen und hydraulischen Anbaugeräte ohne Umbauarbeiten oder Adapter an allen Baggern gleichermaßen eingesetzt werden.

Moderne Bagger werden immer mehr als Geräteträger eingesetzt. Damit sie ihre volle Effektivität entfalten und mühelos die passenden Anbaugeräte für die wechselnden Aufgaben im jeweiligen Bauprojekt einsetzen können, bedarf es eines verlässlichen Schnellwechselsystems. Daher hat sich die Firma Reindl für den symmetrischen Schnellwechsler SQ 60V von Lehnhoff entschieden. „Uns war es wichtig, dass sich unsere Bagger möglichst vielseitig einsetzen lassen“, erklärt René Reindl, Junior-Geschäftsführer. „Mit dem SQ 60V können wir das Maximum aus unseren Baggern herausholen.“

Dank des symmetrischen Aufbaus können die eingesetzten Geräte und Löffel problemlos um 180° gedreht aufgenommen werden. Ein weiteres wichtiges Detail des Lehnhoff SQ 60V ist die Stromdurchführung. Da die Bagger der Firma Reindl mit einer 3D-Steuerung ausgestattet sind, kann die nötige Stromdurchführung für die GPS-Steuerung des Anbaugerätes verwendet werden. Ein klarer Pluspunkt.

Neue Einsatzmöglichkeiten

Gerade bei komplexen Aufgaben mit unterschiedlichen Anforderungen, wie etwa beim Kanalbau mit anschließender Verfüllung, kann die Produktivität durch



Im Handumdrehen: Mit dem Lehnhoff SQ 60V lassen sich dank des symmetrischen Aufbaus des Ventilblocks selbst vollhydraulische Anbaugeräte um 180° gedreht aufnehmen. (Foto: Lehnhoff)

den Einsatz der passenden Anbaugeräte enorm gesteigert werden. „Früher lohnte es sich nicht, etwa für kleine Verdichtungsarbeiten den Anbauverdichter mitzunehmen. Der Anbau an den Bagger hätte viel zu lang gedauert, das hätte sich nicht gerechnet“ bestätigt René Reindl. „Nun müssen wir nicht lange überlegen und können alle benötigten Anbaugeräte einsetzen. Schließlich kann der Fahrer jederzeit kurzerhand aus der Kabine heraus wechseln.“

Auch beim Abbruch zeigen die neuen Lehnhoff SQ-Schnellwechsler ein neues Produktivitätspotential auf. Wenn für Abbruch und Sortieren zwischen Abbruchzange oder -schere, Magnet und Greifer gewechselt werden muss, stellt dies nun keinen wirklichen Aufwand mehr dar. Der Fahrer kann aus dem gesamten Werkzeugarsenal schöpfen – ganz ohne Umbaupausen.

Der SQ 60V ist nach dem internationalen S-Standard aufgebaut. Doch das besondere an diesem Schnellwechselsystem

ist laut Herstellerangaben der ebenfalls symmetrisch angeordnete Ventilblock. So können selbst vollhydraulische Anbaugeräte um 180° gedreht aufgenommen werden. Schwenk- und Brecherlöffel können so etwa einfach als Hochlöffel eingesetzt werden.

Neben der neu gewonnenen Freiheit im Einsatz der Anbaugeräte zeichnet sich der SQ 60V vor allem durch seine Wartungsfreundlichkeit aus. Die verbauten leckagefreien Kurzhubventile lassen sich bei Bedarf mit dem mitgelieferten Ventilschlüssel jederzeit vor Ort innerhalb von 5 Min. austauschen. Das spart lange Wartezeiten und die Bagger sind schnell wieder einsatzbereit. „Wir haben stets drei Ventilsets auf Lager, falls schnell ein Ventil gewechselt werden muss. Die können wir nun für bis zu zehn unserer Bagger verwenden“, erklärt René Reindl. „Ausfallzeiten brauchen wir mit dem Lehnhoff SQ 60V also nicht zu befürchten.“

Info: www.lehnhoff.de ■

Endlich **Freitag**



steinexpo
2023

Besuchen Sie uns! **Pavillon PC31**

ABZ-MESSEAusGABE 33

Anzeigenschluss: 15.08.2023

NB **NORD**
BAU

Besuchen Sie uns! **Forum Halle 1-1424**

ABZ-MESSEAusGABE 35

Anzeigenschluss: 29.08.2023

Jeden Freitag erscheint die ABZ

mit den aktuellsten Angeboten im Ankauf,
Verkauf und Mieten von gebrauchten
Baumaschinen, Geräten und Materialien.

Jetzt
PROBE
LESEN



- ➔ Jederzeit neue Informationen über das Baugeschehen
- ➔ Unbegrenzter Zugriff auf alle Artikel, bequem und überall
- ➔ Trends und Neuigkeiten per Newsletter

ABZPLUS

www.allgemeinebauzeitung.de



Schwerpunktthema: Baustelleneinrichtung und Logistik

Eine Baustelle verdient dann Geld, wenn die Planung der Baustelleneinrichtung und die -logistik bereits frühzeitig begonnen wird. Ebenso zählt die Überlegung, dieses Feld den Fachleuten zu überlassen, deren täglich Brot die Erledigung solcher Sonderaufgaben sind. Besonders bei großen Projekten kann es sich schnell rechnen, Aufgaben passend

zu delegieren. Innerstädtische Straßenbaumaßnahmen gehören ebenso dazu wie die Durchführung von besonderen Renovierungsarbeiten an historischen Gebäuden.

Einige dieser Projekte stellen wir Ihnen auf den folgenden Seiten vor.

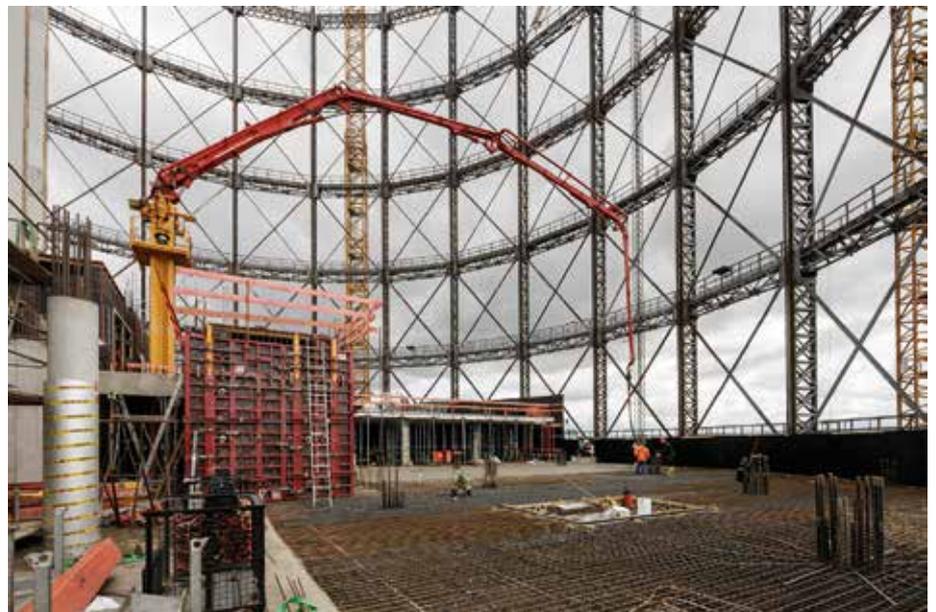
Komplexe Hochlogistik

Beim Gasometer in Berlin erfolgen Sanierung und Neubau parallel

Wie schaffen es Bauprofis, eine komplette Glasfassade durch einen 1,20 m schmalen Spalt einzubauen? Das ist nur eine von vielen Herausforderungen, die das Bauunternehmen Wolff & Müller und seine Partner beim Innenausbau des denkmalgeschützten Gasometers in Berlin-Schöneberg zu bewältigen hatten. Die Bauprofis haben für das Großprojekt auf dem EUREF-Campus manch ausgefeilte Lösung entwickelt.

Mit dem Richtfest am 5. Mai hat die Baustelle am „Zukunftsort“ EUREF-Campus einen Meilenstein erreicht. „Wir liegen im Zeitplan. Die Instandsetzung des Industriedenkmals ist zu 80 % fertig und soll bis September 2023 vollendet sein. Die Rohbauarbeiten am neuen Bürogebäude wurden bereits Ende 2022 abgeschlossen. Inzwischen sind auch alle Fassadenelemente eingebaut“, berichtet Carsten Hofmann, Oberbauleiter bei Wolff & Müller. Die Gebäudehülle ist also dicht. Die DENKMALplus Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. Erste Berlin KG investiert als Bauherr insgesamt rund 200 Mio. Euro in das Projekt. Die folgenden Daten und Fakten veranschaulichen die Besonderheiten und logistischen Herausforderungen dieses Projekts.

Material und Arbeitszeit: Insgesamt wurden im Projekt 22.000 m³ Beton



Neue Nutzung: Das historische Stahlgerüst des Gasometers in Berlin wird saniert. Im Inneren entsteht ein Bürogebäude, in das die Deutsche Bahn einziehen wird. (Fotos: Wolff & Müller, Andreas Muhs)

verbaut; das entspricht 55.000 t bzw. 2.900 Betonfahrern. Dazu kommen 4.300 t Betonstahl. Die Fassade aus vorgefertigten Glaselementen ist 12.600 m² groß und hat ein Gesamtgewicht von 790 t. Die schwerste Glasscheibe wiegt 633 kg.

Addiert man alle einzelnen Sonnenschutzlamellen, kommt man auf eine Länge von 669,7 km. In dem Bauwerk stecken rund 600.000 Arbeitsstunden. Aktuell kommen jede Woche rund 10.000 Stunden hinzu. Bis zu 250 Handwerkerinnen und Handwerker in bis zu 60 Gewerken sind derzeit täglich auf der Baustelle im Einsatz.

Sanierung und Neubau auf einen

Streich: Zum einen wird das historische Stahlgerüst, das einst einen Gasspeicher trug, saniert. Zum zweiten entsteht im Inneren des Gerüsts ein Bürogebäude, in das Anfang 2024 die Digitalsparte der Deutschen Bahn mit rund 2.000 Mitarbeitenden einziehen wird. Während der Neubau in die Höhe wächst, wird das Stahlskelett mithilfe von Sandstrahltechnik entschichtet und bekommt einen komplett neuen Korrosionsschutz. Dass beide Teilprojekte parallel ablaufen, ist eine Besonderheit der Baustelle. Entsprechend viele Arbeiten und Personen gilt es gleichzeitig zu koordinieren.

Hoch und nieder, immer wieder: Der



Termingerecht Dank BIM, Lean-Management und ausgefeilten Lösungen liegt das Großprojekt Gasometer in Berlin im Zeitplan.



Tragende Rolle: Große Sprengwerke sorgen dafür, dass der untere Teil des Gasometers als stützenfreier Konferenzbereich ausgestaltet werden kann.

Neubau ist von außen nicht frei zugänglich, sondern von dem rund 78 m hohen Gasometer-Stahlgerüst umschlossen. Entsprechend anspruchsvoll gestaltet sich der Transport der Baumaterialien. Um den vertikalen Material- und Personentransport sicherzustellen, ist eine komplexe Hochlogistik erforderlich. Im Inneren des Neubaus gibt es zwei leistungsfähige Bauaufzüge. Mithilfe eines Online-Buchungssystems können die beteiligten Firmen Zeitfenster für die Nutzung buchen. Ein Aufzugführender überwacht jede Fahrt, ein Logistik-Polier hat die Gesamtübersicht.

Glas auf Schienen: Nur 1,20 m beträgt der Abstand zwischen dem Stahlskelett und dem Rohbau des neuen Bürogebäudes. Durch diesen schmalen Spalt mussten sämtliche Elemente der 12.600 m² großen Außenfassade bis zu 65 m hoch an die richtige Stelle gehoben und geschoben werden. Speziell für das Gasometer haben der Fassadenbauer FKN Gruppe und Wolff & Müller eine pfiffige Lösung entwickelt: Jedes Element wurde ebenerdig auf ein kreisrundes Schienensystem innerhalb des Zwischenraumes gehoben. Der elektrische Fahrwagen fuhr die Elemente rund um das Gebäude bis zum richtigen Montageort, wo sie von einem Minikran in die Höhe gezogen wurden.

Sprengwerke mit tragender Rolle: Der untere Bereich des neuen Gasometers soll auch künftig als Konferenzbereich dienen. Damit der 12 m hohe Saal stützenfrei bleiben kann, hat das Bauteam sogenannte Sprengwerke gebaut. Massive schräge Streben aus Stahlbeton leiten die Lasten aus den Stützen der Obergeschosse in angrenzende Bauteile ab. Dabei muss über jedes Sprengwerk eine Last von

1.480 t umgelenkt werden. Die aufwändigen Konstruktionen befinden sich oberhalb des großen Saals innerhalb der hier angeordneten Lüftungszentralen.

Erst digital, dann real: Alle Planungspartner haben, koordiniert von Wolff & Müller, mit BIM gearbeitet. Dazu wurde vor dem ersten Spatenstich ein virtuelles Modell des Bauwerks erstellt. BIM bedeutet ein besseres Informationsmanagement, denn der digitale Zwilling ist die Basis für die gesamte Kommunikation, Koordination und Kollaboration im gesamten Projektteam. Damit werden Planungsänderungen in einem bestimmten Gewerk oder auch Kollisionen zwischen verschiedenen Gewerken sofort für alle Beteiligten sichtbar. Wird der Terminplan mit dem Modell verknüpft, kann der gesamte Bauablauf simuliert werden. Alle Details lassen sich dreidimensional betrachten und so viel einfacher als mit herkömmlichen 2D-Plänen besprechen.

Verschwendung? Keine Chance: Auch die Philosophie des Lean Management kommt beim Gasometer zur Anwendung. Es geht darum, fortlaufend Prozesse zu verbessern und die gesamte Wertschöpfungskette schlank und effizient zu gestalten. Weder Zeit noch Ressourcen sollen verschwendet werden. Das Projektteam nutzt verschiedene Anwendungsfälle, die auf dem Lean-Prinzip basieren. Eine davon ist das Last Planner System. Dabei werden alle Baupartner aktiv und gemeinschaftlich in die detaillierte Terminplanung eingebunden: Da jedes Gewerk in seinem Bereich die größte Erfahrung hat, verteilt die Bauleitung keine fertigen Terminpläne, sondern erarbeitet sie tagesgenau gemeinsam mit den Baupartnern. Nun konzentriert sich Wolff & Müller auf den

Ausbau der Büroetagen. „Auch hier bedienen wir uns der Lean-Arbeitsmethodik. Die Taktplanung und die Taktsteuerung sind maßgeschneidert für die sich ähnelnden Etagen. Wir haben diese detailliert ausgearbeitet und mit unseren Baupartnern abgestimmt. Im Wochenrhythmus arbeiten die Firmen ihre zugewiesenen Bereiche ab. Durch diese Anwendung, die eintretende Verbesserung und auch die kurzzyklische Baufortschrittskontrolle haben wir die Qualität, die Kosten und den Zeitplan voll im Griff“, beschreibt Lars Mörke – ebenfalls Oberbauleiter beim Gasometer – die Vorteile der Methode. Anfang 2024 soll der Neubau an die EUREF AG übergeben werden.

Info: www.wolff-mueller.de ■

VDBUM



SHOP



Artikel online bestellen
unter www.vdbum.de/shop

Netzausbau effizient gestalten

Kabeltrommel-System ermöglicht Transport und Abspulen aus einer Hand

Die Energiewende bringt viele Herausforderungen finanzieller und logistischer Natur mit sich – nicht zuletzt für die Schwerlast-Branche. So muss beispielsweise immer schwerere und größere Ladung an ihr Ziel gebracht werden. Dank einer neuen Lösung von Goldhofer lassen sich Kabeltrommeln jeglicher Größenklasse effizient zu ihrem Bestimmungsort transportieren.



Wo bislang der Auf- und Ausbau von Anlagen zur Gewinnung regenerativer Energieanlagen im Vordergrund stand, rücken zunehmend die nachgelagerten Prozesse in den Fokus. Neue Stromtrassen und -netze müssen gebaut werden. Die produzierte Energie wird in die zunehmend intelligenten Netze (sog. „Smart Grids“) eingespeist, um zum Endverbraucher zu gelangen. Deren Ausbau ist ein logistischer Kraftakt. Ein zentrales Element für die neuen Stromautobahnen sind Kabel, die mit einem Durchmesser von ca. 150 mm und einer Länge von bis zu 2 km zwischen den Muffengruben auf voluminösen Kabeltrommeln zur Baustelle transportiert werden.

Umfassendes Lösungsportfolio

Gegenwärtig werden Kabeltrommeln mit 3 bis 5 m Länge, einem Durchmesser von über 4 m bei einem Gewicht von 30 bis 50 t transportiert. Damit sind Kabellängen von ca. 1 km möglich. Zur Realisierung neuer Projekte wie z.B. Süd-Link und Süd-Ost-Link werden Kabeltrommeln mit Längen von ca. 8 bis 12 m und einem Gewicht bis zu 100 t bewegt. Die Kabellänge beträgt dann bis zu 2 km. Eine besondere Herausforderung stellt das Abspulen bzw. Einziehen der Kabel dar, da diese Aufgabe mit bestehenden Transportlösungen in den wenigsten Fällen „aus einer Hand“ erfüllt werden kann. Daraus resultieren deutlich höhere Kosten für Transport- und Abspultechnik, sowie

Geringeres Einstiegsinvestment: Die Kabeltrommel-Transport-Lösung von Goldhofer kann mit bestehenden Transportsystemen angewandt werden. Im Feldtest hat das System bereits überzeugt. (Foto: Goldhofer)

das gesamte Genehmigungsverfahren für den Transport.

In Zusammenarbeit mit der Energieanlagen Ramonat GmbH hat Goldhofer ein umfassendes Lösungsportfolio für den Transport von Kabelspulen unterschiedlicher Gewichts- und Größenklassen entwickelt. Die Kabeltrommel wird in einer speziellen Kesselbrücke innerhalb einer (4+6)- oder (5+7)-Kombination von Goldhofer-Schwerlastmodulen transportiert. Durch einfach anzubringende hydraulische Stützen kann die Brücke unter Volllast auf Ladeflächen-niveau angehoben werden und von der Modulkombination unterfahren werden. Dadurch verringert sich die Gesamtlänge für die letzte Meile entscheidend, wodurch insbesondere in Kombination mit selbstfahrenden Modulen die Manövrierfähigkeit auf unterschiedlichen Baustellentopographien deutlich größer ist. Am Bestimmungsort ist dank einer integrierten Abspulvorrichtung mit synchronisiertem Gleichlauf ein ruckfreies Einziehen der Kabel möglich. „Unsere Abspulvorrichtung kann auch in bereits im Fuhrpark vorhandenen Goldhofer-Kesselbrücken mittels Adapter nachgerüstet werden, wodurch unsere Kunden ein deutlich geringeres Einstiegsinvestment aufbringen müssen“, so Robert Steinhauser, Leitung Vertrieb und Service Transport Technology.

„Die neuen Kabeltrommel-Brücken von Goldhofer bieten uns alles, was wir uns

wünschen. Sie sind leichter und kürzer als bisherige vergleichbare Lösungen, bieten ein einfaches Handling, hohe Manövrierfähigkeit und das Abspulen der Kabel – alles aus einer Hand.“, sagt Stefan Ramonat, Geschäftsführer der Energieanlagen Ramonat GmbH. „Der Querschnitt der Brücke ist so optimiert, dass die Kabeltrommel bis auf den Boden abgesenkt werden kann, um so die geringstmögliche Gesamttransporthöhe zu erzielen, was dem Flanschdurchmesser entspricht. Trommeln mit 100 t können in einer (4+6)-Kombination transportiert werden, ohne die maximale Achslast von 12 t zu überschreiten.“

Goldhofer hat zudem bereits Entwicklungen für Kabeltrommeln geringerer Gewichts- und Größenklassen angestoßen. Diese sehen den Einbau der Abspulvorrichtung in Tiefbett-Kesselbrücken vor, sodass auch hier mit größtmöglicher Wirtschaftlichkeit agiert werden kann. „Bei der Entwicklung dieses Portfolios haben wir von Anfang an Wert daraufgelegt, dass je nach Skalierung des Fuhrparks und der zu transportierenden Kabeltrommeln immer die richtige Lösung zur Verfügung steht.“, so Steinhauser. „Dies ermöglicht unseren Kunden, den Netzausbau mit einer nie dagewesenen Effizienz und Wirtschaftlichkeit voranzutreiben und somit entscheidend zum Gelingen der Energiewende beizutragen“.

Info: www.goldhofer.com ■

Reibungsloser Ablauf

Umrüstung der Verkehrsführung für Brückenabriss über der A7

Die A7, die sich im Westen von Hamburg-Altona entlang schlängelt, war Ende 2022 punktuell Großbaustelle. Im Abschnitt zwischen Othmarschen und Bahrenfeld bekommt die Autobahn auf gut 2 km Länge den sogenannten „Hamburger Deckel“. Neben vollumfänglichem Lärmschutz für tausende Anwohner und Anwohnerinnen entstehen im Bereich Altona neue Stadtflächen von insgesamt 19 ha, Platz für öffentliche Grünflächen und Wohnungsbau.

Bis es so weit ist, gibt es noch viel Arbeit. Damit die wichtige Nord-Süd-Verbindung von sechs auf acht Spuren ausgebaut werden kann, müssen mehrere Autobahnbrücken abgerissen werden. So auch die verbliebenen Brückenbauwerke der A7-Überquerung Osdorfer Weg. Dort übernahm Zeppelin Rental die Umrüstung der Verkehrsführung im Rahmen einer 79 Stunden langen Autobahn-Vollsperrung.

Die Vorarbeiten fanden schon am Donnerstag vor dem Wochenende der Sperrung statt. Die Zubringer auf und die Abfahrten von der Autobahn wurden geschlossen. Um den Verkehr geregelt über den noch bestehenden Brückenabschnitt zu lenken, stellten die Verkehrssicherungsmonteur von Zeppelin Rental die Verkehrsführung



Leergefegte A7: Im Zuge des Großprojektes „Lärmschutzdeckel Altona“ wurden Mitte November mehrere Brücken zeitgleich abgerissen. Zeppelin Rental übernahm die Verkehrssicherung auf der Autobahnquerung Osdorfer Weg. (Fotos: x21 photography Reiner Freese)

von insgesamt sechs auf zwei Fahrspuren Richtung Westen und einspurig Richtung Osten um. Im Rahmen der Verkehrssicherung montierte das Team insgesamt 207 Baken, knapp 200 Absperrschrankengitter, 80 Schilder, Vorwarnzeichen und Hinweistafeln. Komplettiert wurde der Umbau

der Verkehrslenkung mit temporären Schutzeinrichtungen des Typs Meton I und Meton VI, die sich auf einer Länge von etwa 150 m auf beiden Seiten des Baustellenbereiches entlangzogen, um Fußgänger und Radfahrer vom motorisierten Verkehr abzuschildern. ▶

www.dllgroup.com

Bauen Sie mit uns auf nachhaltige Partnerschaft

Warum DLL? Sprechen Sie mit unseren Finanzierungsspezialisten.

dll financial solutions partner



Michael Brardt
michael.brardt@dllgroup.com
+49 173 850 325 9
<https://t.ly/X58Q>



De Lage Landen Leasing GmbH
Theo-Champion-Straße 1
40549 Düsseldorf



Vorarbeiten: Altbestände auf der Fahrbahn werden mit Spezialfräsen aus dem Mietpark von Zeppelin Rental entfernt.



Gelb ist das neue Weiß: Nach dem Entfernen der Altbestände werden temporäre Markierungen aufgebracht, die den Verkehrsteilnehmern den Weg durch den Baustellenbereich weisen.

„Die Herausforderung des Projekts war, dass es in diesen 79 Stunden, während die alten Brückenteile zurückgebaut wurden, sehr dynamisch zuging. Wir waren mit gut elf Mann nahezu ununterbrochen vor Ort, um auf kurzfristige Änderungen reagieren zu können. Das Umstellen und Verengen einer sechsspurigen Stadtstraße birgt durchaus Komplexität und war in diesem Fall äußerst stramm getaktet, ohne viel Luft zwischen den einzelnen Schritten. Der

Druck ist da, der Verkehr muss fließen, alle Arbeiten müssen reibungslos ablaufen, am Montag wird die Sperre aufgehoben, ohne Wenn und Aber. Das ist dann schon für alle Beteiligten und für mich als Bauleiter herausfordernd“, beschreibt Detlef Johansen, Bauleiter am Kompetenz-Center für Baustellen- und Verkehrssicherung von Zeppelin Rental in Hamburg, die Anstrengungen, um den Verkehrsfluss auf dem Osdorfer Weg aufrecht zu erhalten.

Arbeiten im laufenden Verkehr

Als Projektmanagementgesellschaft plant und baut die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) Hamburgs längsten Lärmschutzdeckel. Zeppelin Rental unterstützt das Großprojekt mit Verkehrssicherungsmaßnahmen auf der A7-Querung. „Wir prüfen die Verkehrszeichenpläne auf ihre Machbarkeit, sprechen sie im Team durch und

TUM Boring gewinnt erneut

Hunderte Studierende, fünf Teams und ein Ziel: der Bau der schnellsten Tunnelbohrmaschine der Welt. Anfang April fand wieder der internationale Wettbewerb „Not-a-Boring-Competition“ in den USA statt, die von Elon Musks „The Boring Company“ ausgerichtet wird. Wie beim vorherigen Wettkampf sollte die Tunnelbohrmaschine einen 30 m langen und 0,5 m breiten Tunnel graben. Neu war in diesem Jahr, dass die Bohrung von der Oberfläche aus gestartet wurde. Mit einer maximalen Bohrgeschwindigkeit von 7 mm/s überzeugte das Team von TUM Boring mit seinem selbstgebauten Prototyp. Bereits zum zweiten Mal förderte Zeppelin Rental die Teilnahme einer Projektgruppe von Studierenden der Technischen Universität München und unterstützte dabei wie bei der Erstauflage im Jahr 2021 das Gewinnerteam. Das übergeordnete Ziel des Wettkampfs ist, die Mobilität der Zukunft zu verändern

und mehr Verkehr in den Untergrund zu verlegen. Die immensen Kosten des Tunnelbaus sollen durch die Entwicklung von innovativen und schnellen Bohrmaschinen künftig gesenkt werden.

Seit März 2022 bereitete sich die zweite Generation von TUM Boring für den Wettbewerb vor. Zeppelin Rental lieferte für die mehrmonatige Konstruktions- und Testphase modulare Raumsysteme, Stromerzeuger, Flutlichtanlagen, Metallbauzäune und Baumaschinen wie den Radlader CAT 906M und den Mobilbagger CAT M318. Außerdem stand das Unternehmen dem jungen Team mit praktischen Tipps und hilfreichen Kontakten zur Seite. Insgesamt 24 Studierende aus den unterschiedlichsten Fachrichtungen gehörten der Projektgruppe an. Als „essenziell“ bezeichnete das Siegerteam die erneute Unterstützung durch Zeppelin Rental. „Die innovative Idee, die Zielstrebigkeit und der ausgeprägte Unternehmergeist der

TUNNELBOHRWETTBEWERB



So sehen Sieger aus: Das Team von TUM Boring der Technischen Universität München hat Elon Musks „Not-a-Boring-Competition“ in Texas gewonnen. Zeppelin Rental unterstützte die Studierenden mit Equipment. (Foto: actionpress/Alexander von Spreti)

Studierenden hat uns auch in diesem Jahr wieder begeistert und uns dazu bewegt, die Projektgruppe mit unserem Mietequipment und Netzwerk umfangreich zu unterstützen“, erklärte Markus Blenk, Mietstationsleiter bei Zeppelin Rental am Standort Heimstetten.

Info: www.zeppelin-rental.de ■

leiten sie dann an die Behörden weiter“, erklärt Johansen. Je nach Baufortschritt vollzogen sich die Verkehrsumrüstung und Spurenwechsel während des gesamten Novemberwochenendes wiederholt aufs Neue im Baustellenbereich. Sicherheit geht auch hier selbstverständlich vor. Da alle Arbeiten im laufenden Verkehr ausgeführt wurden, arbeiteten die Monteure in einem durch Baken abgesicherten Schutzbereich. „Wir sind sehr zufrieden mit der Arbeit unserer ARGE-Partner und den beauftragten Unternehmen, zu denen auch Zeppelin Rental zählt. Hier greift eine Hand in die andere, sonst wäre eine solche Umsetzung in so kurzer Zeit gar nicht leistbar“, zeigt sich Mike Ahlmeyer, Baubevollmächtigter der DEGES zufrieden.

Das Finale bildeten am Sonntag die Markierungsarbeiten. Aufgrund der nassen Witterung war das Arbeiten mit Markierungsfolie nicht mehr umsetzbar. „Wir hatten allerdings Glück mit dem Wetter, da es in besagtem Zeitfenster der Sperrung trocken blieb und die Temperaturen nicht unter 5 °C fielen, sodass wir die Markierungsarbeiten mit Farbe durchführen konnten“, so Johansen. Das Vormarkierungsteam unter der Führung von Torsten Behrendt, Montageleiter bei Zeppelin Rental, übertrug die Daten des Verkehrszeichenplans auf die Straße, nahm Maß, rechnete die Abstände und Markierungsverläufe aus und zeichnete mit einem Silberstrich die Markierung vor. „Das ist, wenn man so will, der wichtigste Schritt bei den Markierungsarbeiten, hier kommt es auf höchste Präzision an“, erklärt Bauleiter Detlef Johansen. „Die Vormarkierungen werden gleich vor Ort von Behördenträgern geprüft ob hier zentimetergenau gearbeitet wurde.“ Erst dann rückt die eigentliche Markierungskolonnen an. Hier arbeitete Zeppelin Rental mit einem Nachunternehmer zusammen.

Langlebige Farbmarkierung

Bevor die neuen leuchtend gelben Markierungen den Verkehrsteilnehmern den Weg über die neue Brücke weisen, mussten zuerst die Altbestände mittels Spezialfräsen aus dem Mietpark von Zeppelin Rental von der Fahrbahn entfernt werden. Im Anschluss wurden die zu markierenden Stellen mit zwei Hochdruckheizern, ebenfalls Bestandteil des Mietportfolios von Zeppelin Rental, vorbehandelt und im Anschluss die Farbe aufgebracht. Vor allem da die geänderte Verkehrsführung

über Monate hinweg Bestand haben soll, besticht die Farbmarkierung durch ihre Langlebigkeit. Nichtsdestotrotz muss auch hier etwa jedes halbe Jahr nachmarkiert werden. Gemeinsam mit der Farbe wird ein Streumittel aus winzigen Glasperlen auf die Fahrbahn ausgebracht, das sich mit der Farbe verbindet. So wird das Licht besser reflektiert, wodurch eine höhere Sichtbarkeit, besonders nachts, und in diesem Zuge auch eine höhere Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer erzielt wird. Dem Zeitdruck hat das Team von Zeppelin Rental standgehalten. „Meine Mannschaft war extrem flexibel und hat tolle Arbeit geleistet“, lobt Johansen. Alle Arbeiten konnten im Zeitplan erledigt werden. Am

Montagsmorgen um 04:30 Uhr wurde die Vollsperrung aufgehoben und die Zubringer auf die Autobahn freigegeben. Im Zuge dessen wurde die Verkehrsführung auf der Stadtstraße Osdorfer Weg erneut vom Zeppelin-Rental-Team neu eingerichtet. Laut DEGES soll der zweite Akt der Fertigteilauflage zur Komplettierung der vorgezogenen Tunnelzellen im Sommer 2023 eingehoben werden, um einen temporären Vollausbau des Straßenquerschnitts an den Überführungsbauwerken über der Autobahn im Herbst 2023 in Betrieb nehmen zu können. Die Fertigstellung des Großprojekts Lärmschutztunnel Altona ist für Ende 2028 geplant. Info: www.zeppelin-rental.de ■

Motorschutz, Anwenderunterstützung und Fehlerbehebung

WSA

Weber Smart Assist

Auch mit Dieselpartikelfilter verfügbar!

webermt.com

webermt
We Know Compaction

Nachhaltig investieren in Verschleißschutz

Verschleiß und mechanische Belastung verursachen horrenden Kosten

Mechanische, thermische oder chemikalische Belastungen sind die Hauptursachen für hohen Verschleiß. Der richtige Werkstoff für Verschleißschutz macht den Unterschied zwischen Stillstand und Produktion. PU ist ein seit Jahren bewährter Werkstoff für viele Anwendungsmöglichkeiten, bruchstabil, korrosionsbeständig, resistent gegen Öle und Fette.

Der Druck auf Unternehmen wächst angesichts globaler Wettbewerbssituationen. Steigende Stückzahlen oder Förderquoten sind der Grund für überproportionalen Verschleiß an Maschinen und Bauteilen. Besonders bei hoch abrasiven Materialien verstärkt sich der Verschleiß enorm. Der Einsatz von Pucest bietet sich an, wenn komplette Bauteile ersetzt werden sollen oder auch, wenn beschichtet werden soll. Mit geringem Materialverbrauch, ausgezeichneten mechanischen Eigenschaften und hervorragenden Standzeiten werden nicht nur Wartungsintervalle verkürzt, auch die Kosten für Instandhaltung verringern sich deutlich. Pucest ist ein seit Jahren erprobter Werkstoff und gilt in den meisten Anwendungsbereichen auch als reparabel.

Um möglichst lange Standzeiten zu erzielen, müssen Unternehmen ihre Fertigungsanlagen, Zuführsysteme oder Bauteile möglichst effizient betreiben und optimieren. In jahrelanger Forschung wurde die Rezeptur von Pucest für die Bedürfnisse extremer Verschleißbeanspruchung optimiert und ersetzt in vielen Bereichen Gummi, Stahl und Keramik. Der komplette Herstellungsprozess findet im eigenen Hause statt und unterliegt ständigen Kontrollen im eigenen Prüflabor sowie externer Prüfstellen.

Lärmmissionen gemindert

Ein konkreter Anwendungsfall eines Unternehmens aus der Betonindustrie ist eine Siebtrommel aus Metall. Die



Leiseres Arbeiten: Eine Siebtrommel aus Metall wurde mit Pucest-Trommelbelägen ausgestattet, was zu einer erheblichen Reduzierung des Lärms führte. (Foto: Pucest)

Trommel produzierte enorm viel Lärm, was zu ständigen Problemen mit Anwohnern und Behörden führte. Hier entstanden in der Spitze während des Siebvorganges bis zu 96 dB. Um weiter das Trommelsieb an diesem Standort zu betreiben, musste das Sieb im Betrieb leiser werden. Die Trommel wurde ausgebaut und bei Pucest in Elsenfeld neu konstruiert. Durch den Einsatz der Pucest-Trommelbeläge ist eine Lärmreduzierung beim Siebvorgang um ca. 12 dB entstanden. Nun ist sogar der Lkw auf dem Gelände lauter als der Siebvorgang.

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem Produkt wird bei diesem Unternehmen schon seit vielen Jahren an allen Standorten als Pucest PU als Verschleißschutz eingesetzt, bei Aufgabebunkern, Waagenauskleidungen, Rutschen, Rinnen, Übergaben und Prallstellen der Bänder, Auslaufrichtern, Mischwerkzeugen, Schläuchen oder Manschetten, um nur einige Anwendungen

zu erwähnen. Gerade in der Schüttgut- und Bauindustrie gehen immer mehr Anwender in nahezu allen Bereichen dazu über, verschleißgefährdete Bauteile durch robuste PU Werkstoffe zu ersetzen. Nach einem Wechsel sind die Investitionsmöglichkeiten in einen nachhaltigen Verschleißschutz aber noch nicht ausgeschöpft.

Das Elsenfelder Unternehmen bietet nicht nur Konstruktionsbauteile und Komplett-austausch von Verschleißschutzelementen an, sondern bietet mit dem Produkt Pucest Tix eine Reparaturlösung verschlissener Pucest-Bauteile an. Herkömmliche Verschleißschutzlösungen machten bei geringem Verschleiß in der Regel den Austausch der gesamten Verschleißoberfläche notwendig. Dank der Reparaturlösung ist dies nicht mehr erforderlich, denn verschlissene Stellen können nachgebessert werden. Das lohnt sich, denn die Instandsetzungskosten liegen meist erheblich unter dem Preis, den der Anwender für neue Ersatzteile zahlen müsste. Es ist auch möglich, das Produkt mit anderen Werkstoffen zu kombinieren. Vor der Investition in andere Verschleißschutzwerkstoffe sollten die Gesamtkosten betrachtet werden. Wo ist der Einsatz mit welchem Material am sinnvollsten? Komplettumbau, Teilaustausch oder Beschichtung? Die Profis von Pucest erstellen eine Analyse und beraten den Kunden hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit, Verhältnis von Investitionen zu Materialkosten und Lebensdauer. Ergänzend zu den Produkten wird ein breites Spektrum an Dienstleistungen rund um Produktionsanlagen und Wartungen angeboten.

Info: www.pucest.de ■

19. – 20. JUNI 2023**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 CO₂-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



Sieben Schritte zum Öl-System 4.0

Ein Gastbeitrag von Milorad Krstić, Vorstandsvorsitzender der Kleenoil AG

Schon im alten Ägypten wussten die Pyramidenbauer, dass die schweren Steinblöcke auf dem mit Olivenöl getränktem Untergrund besser rutschen und somit einfacher zu transportieren sind. Das war möglicherweise die erste Anwendung von biologisch abbaubaren Ölen, sozusagen das Öl-System 1.0.

Mit der Erfindung der Dampfmaschine kamen auch die mechanischen Getriebe immer häufiger zum Einsatz. Öle, wie auch diverse Fette, wurden als Verschleißschutzelement eingesetzt. Dieser Zeitabschnitt kann als Entwicklungsstufe 2.0 bezeichnet werden.

Im Ölbereich begann die Entwicklung 3.0 mit der Erfindung des Verbrennungsmotors und dem immer häufigeren Einsatz von hydraulisch angetriebenen Anlagen. Den Schmierölen wurden, in gut 100 Jahren Einsatz- und Entwicklungsgeschichte, immer mehr Aufgaben übertragen: schmieren, kühlen, Kraft übertragen, Korrosionsschutz usw. Seit Mitte der 1980er-Jahre kam der Umweltschutz dazu. Das war die Geburtsstunde der biologisch abbaubaren Öle. Höhere Preise und ein verstärktes Umweltbewusstsein verlangten nach längeren Wechselintervallen. Es ist die Zeit der engagierten Entwicklung von langzeitauglichen Ölen. Heute sind 100.000 gefahrene Kilometer mit einer Ölfüllung in einem Lkw zur Normalität geworden. Über 100.000 Betriebsstunden Hydraulikölnutzung in Hydraulikanlagen sind immer häufiger anzutreffen.

Gegen Ende des vergangenen Jahrtausends begann die Entwicklung des Öl-Systems 4.0. Die Öle wurden zum Konstruktionselement. „Öl kann sprechen“, so wirbt ein renommiertes Öl-Labor für seine Leistungen. Damit ist gemeint, dass durch das Öl eine perfekte Diagnostik für den Zustand einer Maschine möglich geworden ist. Es folgte der Anspruch der Energieeffizienz. In diesem Spannungsfeld blieb die Umweltbetrachtung stets präsent. Die Kleenoil AG arbeitet seit 1986 an einem perfekten Öl-System, mit dem Ziel das Öl



Nachhaltig: Die Kleenoil Triple-Unit kann drei verschiedene Ölkreisläufe einer Maschine mit einheitlichen Gilterelementen filtern. (Fotos: Kleenoil)

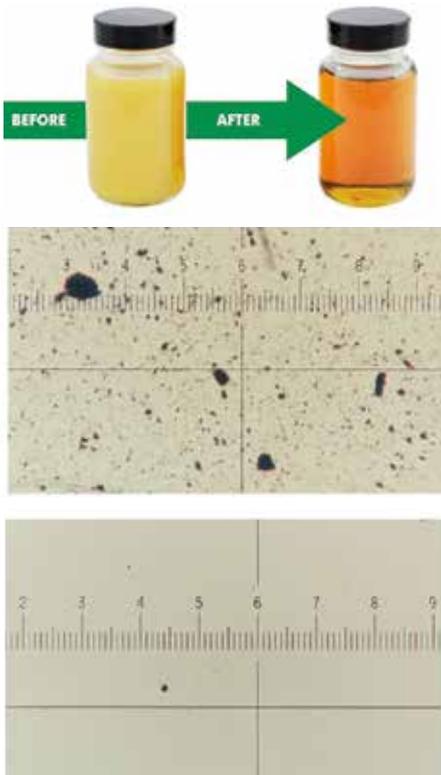
vom Wegwerfgedanken zu befreien. Die gegenwärtige Ausbaustufe beinhaltet ein Rundum-Paket in dem Hochleistungsöle, Kleenoil Nebenstromfilter und Ölanalysesensorik eine funktionierende Einheit bilden. Die wichtigste Komponente bleibt weiterhin das Öl selbst, wobei diese neben hoher technischer Leistungsfähigkeit, zunehmend auch den Umweltschutzanforderungen gerecht werden muss.

Umweltfreundliche Öle müssen biologisch abbaubar sein

Damit Öle als biologisch schnell abbaubar gelten, müssen sie (mindestens) gemäß OECD Richtlinien (vollständiger Abbau) biologisch schnell abbaubar sein. Wenn das der Fall ist, entsprechen sie meistens auch einer niedrigeren Wassergefährdungsklasse als konventionelle Öle. In einigen Fällen sind diese Produkte mit diversen Umweltzeichen z.B. europäischen EEL (European Ecolabel) ausgezeichnet. Langzeitauglich sind in der Regel nur biologisch schnell abbaubare Öle auf der Basis gesättigter synthetischer Esther. Öle auf dieser Basis überzeugen auch mit einem sehr tiefen

Stockpunkt (bis $-60\text{ }^{\circ}\text{C}$), womit exzellente Tieftemperaturstabilität belegt ist. Für den Anwender sind auch die Freigaben von Maschinen- und Komponentenhersteller von Bedeutung. Seit mehreren Jahren gilt der Fluid Rating Test von Bosch Rexroth als höchstgesetzte Benchmark. Produkte, die diesen Test erfüllen, bringen automatisch eine technisch sehr hohe Überlegenheit mit. Mit eben solchen Produkten wurde bei der Kleenoil AG in den letzten über 35 Jahren Erfahrungen gesammelt, in mehreren über 100.000 Maschinen und schätzungsweise über 2 Mrd. absolvierter Betriebsstunden.

Zur biologischen Abbaubarkeit ist nun die CO_2 Betrachtung dazu gekommen. Nach mehrfachen Beschlüssen der UN-Klimakonferenzen, die die CO_2 -Reduktion vorsehen, ist davon auszugehen, dass zunehmend von den gewerblichen Unternehmen gefordert werden wird CO_2 Einsparungen vorzuweisen. Auch hierbei liefern langzeitaugliche vollsynthetische Öle mit Leichtlauf-eigenschaften ein erhebliches Potenzial CO_2 -Reduktion nachzuweisen. Der „Carbon Footprint“ (CO_2 -Fussabdruck) zeigt das Treibhauspotenzial eines Produktes



Vergleich: Die Ergebnisse der Filtration mit Kleenoil Mikrofiltration sind optisch und unter dem Mikroskop sichtbar.

während einer auf die Anwendung festgelegten Zeitspanne auf.

Umweltfreundlichkeit ohne Energieeinsparung ist kaum vorstellbar. Es sind die Leichtlauf Eigenschaften von vollsynthetischen Ölen, welche je nach Produkt, Einsatz und Abstimmung, mehr oder weniger eine spürbare Energieeinsparung ermöglichen. In diesem Bereich tauchen immer wieder Werbebotschaften auf, in denen Energieeinsparungen auch im zweistelligen Prozentbereich ausgelobt werden. Solch hohe Werte dürften in den allermeisten Fällen unrealistisch sein. Bei seriöser Betrachtung, belegt mit Prüfstands- und Praxistests, können gleichwohl mit unseren Hochleistungsölen zwischen 1 bis knapp 5 % Energieeinsparung erzielt werden.

Längere Ölwechselintervalle werden von Anwendern zunehmend vorausgesetzt. Biologisch schnell abbaubare Öle sind durchweg im Einkaufspreis höher, als nicht biologisch abbaubare mineralölbasische Öle. Die ausgewogene Wirtschaftlichkeit kann nur über längere Standzeiten wiederhergestellt werden. Die von der Kleenoil AG gelieferten Öle sind langzeittauglich und müssen bei Beachtung der Anwendungs- und Gewährleistungsbedingungen des Herstellers nicht in den sonst üblichen

Intervallen gewechselt werden. Beim Einsatz solcher Öle in mobilen Maschinen (z.B. Baumaschinen o.Ä.) sind Einsatzzeiten ohne Ölwechsel bis über 20.000 Betriebsstunden nachgewiesen. Im industriellen Einsatz (z.B. bei Spritzgussmaschinen) werden über 100.000 Betriebsstunden erreicht. Durch den Langzeiteinsatz werden sowohl die wirtschaftliche als auch die ökologische Bilanz positiv beeinflusst.

Die Verunreinigung macht auch die besten Öle schnell unbrauchbar. So wie ein Hochleistungssportler auf sich und seinen Körper in einem besonderen Maße aufpassen muss, so müssen nahezu alle hochwertigen Dinge mit höherem Pflegeaufwand, innerhalb ihrer Hochleistungsfähigkeit geschützt werden. Bei Hochleistungsölen ist das nicht anders. Einige Hersteller, so auch Kleenoil, haben sich in den vergangenen Jahrzehnten auf die Entwicklung von Mikrofiltrationssystemen für technische Öle konzentriert. Die Anwendungsvorteile der Kleenoil Mikrofiltration sind vielschichtig. Öl- und Aggregatpflege mit einer solchen Feinstfiltration im Nebenstrom trägt zur Reduzierung von Systemstörungen, Verschleiß und Ausfällen bei. Der Alterungsprozess der eingesetzten Flüssigkeiten verlangsamt sich, wenn mit der eingesetzten Filtertechnik neben der Feststoffverunreinigung auch Wasser aus dem Öl ausgefiltert wird. Kleenoil Filteranlagen sind ausschließlich für die Filtration von kohlenwasserstoffbasierten Flüssigkeiten konzipiert. Die besonderen Vorteile hierbei sind die ausgezeichnete Effizienz mit der niedrigen Filtereinheit (1-3 µm) sowie das hohe Schutzvermögen der Filterelemente. Dank einer ausgeklügelten Konstruktion bleiben die in den Ölen eingesetzten Additive auch bei sehr niedriger Filtereinheit unangetastet. Die übrigen katalytisch und abrasiv wirkenden Verunreinigungen, d.h. Wasser und Feststoffpartikel, werden erfolgreich ausgefiltert.

Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser – dieser polarisierende Spruch gilt auch für Öle. Es ist faktisch undenkbar eine Langzeitverwendung von Ölen auszuloben, ohne (mindestens) periodische Ölanalysen. Im Allgemeinen kann erwähnt werden, dass Öle mindestens in den Intervallen im Labor analysiert werden, wie sie üblicherweise gewechselt worden wären. Seit mehreren Jahrzehnten sind bei der Kleenoil AG Laboranalysen ein integraler Bestandteil des Anwendungskonzeptes. Im Rahmen



Milorad Krstić, Vorstandsvorsitzender der Kleenoil AG.

der Gewährleistungszusage werden auch die dafür anfallenden Kosten übernommen.

Mit Öl-Sensoren Zweifel und Risiken beseitigen

Zwischen den Ölwechsel- und/oder Analyseintervallen gleicht die Nutzung der eingesetzten Öle einem „instrumentenlosen Blindflug“. Um das Risiko zu vermeiden, werden meistens Wechsel- und/oder Analyseintervallen entsprechend kurz gehalten. Nach dem heutigen Stand der Technik ist es möglich, alle ölbedingten Maßnahmen, z. B. Öl-Analyse oder -Wechsel zustandsabhängig durchführen zu lassen. Dafür hat die Kleenoil AG das integrierte Fluidkonzept entwickelt. Hauptbestandteil dieses Konzepts ist der Öl-Sensor Kleenoil ICC (Identification Contamination Control), womit die Zustandsanalyse (Qualitätsabgleich) alle 30 Minuten direkt in der Maschine erfolgt. Interessant ist die Anbindungsmöglichkeit an ein Telematik-System. So können Maschinen effizient fernüberwacht werden.

Das Öl-System 4.0 wird in einer Baumaschine am effektivsten durch die Verwendung von einer Kleenoil Triple Unit mit integrierter Verwendung des Kleenoil ICC als Ölanalysesensor verwirklicht. Damit werden alle in der Maschine relevanten Ölkreisläufe mit Kleenoil Nebenstromfiltration feinstgefiltert und der Qualitätszustand mit Kleenoil ICC überwacht.

Info: kleenoilpanolin.com ■

Kurzheckbagger-Quartett

Starke und zuverlässige Maschinenteknik für Münchener Siedlungsprojekt

Die ehemalige Bayernkaserne in Freimann ist neben Freiham das größte und wichtigste Siedlungsprojekt für München in den nächsten Jahren. Auf dem 60 ha großen Areal entstehen 5.500 Wohnungen, Symbol des Quartiers wird ein 80 m hoher Wohnturm.

Neben der Wohnbebauung werden auf dem Gelände der Bayernkaserne zahlreiche Kitas, zwei Schulstandorte mit einem Gymnasium, zwei Grundschulen und eine Förderschule gebaut, außerdem sowie Sportanlagen, soziale Einrichtungen, eine Zweigstelle der Volkshochschule und ein großer Lebensmittelmarkt.

Wo man auf der Fröttmaninger Baustelle auch hinkommt, ein Atlas 175 WSR ist schon da. Die Firma Wadle Bauunternehmung GmbH aus Essenbach in Niederbayern legt hier beim Neubau einer Grundschule und dazugehörigen Sportanlagen die Entwässerung an. „Wir haben eine sehr enge Terminlage. Um die zu halten, arbeiten wir mit den vier sehr zuverlässigen und leistungsstarken Atlas-Baggern“, sagt Michael Lechner, der zuständige Polier.

Der Kurzheckmobilbagger 175 WSR hat 18.000 kg Dienstgewicht und ist mit einem Motor der EU-Stufe V mit 115 kW/156 PS Leistung ausgerüstet. Die Unterwagenlänge beträgt gerade einmal 4 m, der Heckschwenkradius 1,72 m. Das Kontergewicht von 5,3 t ist im Oberwagen integriert und überragt nicht den Unterwagen. Der 175 WSR präsentiert sich als Leistungsschwergewichtler mit kleinen Außenmaßen. Daher können auch vier Maschinen des Typs auf dieser Baustelle bestens zusammenarbeiten. Besonders wenn es ums Verlegen von schweren Rohren geht, was möglichst zügig hintereinander weg geschehen muss, sind die Mobilbagger ideal – jeder kann über 10 t heben.

Beste Rundumsicht

Die Fahrerkabine weist viele praktische Details auf, so etwa Rückraum- und Seitenkamera rechts, Klimaautomatik,



Klein, wendig und stark: Der Atlas 175 W Kurzheck-Mobilbagger ist für viele Einsatzzwecke geeignet. (Foto: Atlas)

Wärmeschutzverglasung und eine Rundumsicht wie im Leuchtturm. Optional gibt es eine umfangreiche Liste an Ausrüstungen und Sonderlösungen sind bei Atlas immer möglich. So kann auf Wunsch auch über eine Joystick-Lenkung gearbeitet werden. Die Ansteuerung der Baggerfunktionen kann digital über den Wählbutton und das Display erfolgen. Es gibt zudem auch ein Bedienfeld, wo über Tastendruck direkte Befehle gegeben werden können. Genauso komfortabel ist das kontrastreich abbildende Display. Auch bei Sonnenschein gibt es keine nennenswerten Sichteinschränkungen. Die Oberwagenarretierung erfolgt mit einfachem Tastendruck. Die „T“-Taste hierfür ist auf der linken Fahrerseite nahe beim Joystick angebracht. Das Hydrauliksystem hat eine Fördermenge von 260 l/Min. bei einem Betriebsdruck von maximal 350 bar. Und mit einem Geräuschpegel von 70 dB(A) ist es sehr leise in der Kabine. Was sich in der Praxis als außerordentlich nützlich erwiesen hat, ist ein hydraulischer Schnellwechsler, ein Drehmotor, der Anbaugeräte 55° nach links und rechts schwenkt und ein Rotator der 360° endlos rotiert. „Wir setzen bereits seit über 25 Jahren Atlas-Bagger bei Wadle ein. Sie haben sich als leistungsstark und

vor allem zuverlässig erwiesen. Wir haben schon bis zu 14.000 Betriebsstunden mit einem Atlas gearbeitet“, sagt Lechner.

1898 gegründet, hat sich die Wadle Bauunternehmung GmbH über verschiedene Stationen zu einer Firma mit einem breiten Angebotsportfolio entwickelt. Neben Tief-, Ingenieur- und Straßenbau bietet man bundesweit unter anderem auch Spezialtiefbau, Spülbohrtechnik und Vortriebstechnik an. Mittlerweile sind 350 Mitarbeiter für das Unternehmen aktiv. Solides Bauen mit bester Technik ist hier eine Selbstverständlichkeit. Die Mobilbagger 175 WSR gehören dazu. Das Bauunternehmen wird vom regionalen Atlas-Händler, der Atlas Kern GmbH, betreut. Kern beschäftigt an den Standorten Steinach, Erlangen und München aktuell etwa 120 Mitarbeiter. Große Bedeutung hat die Beratung und vor allem schneller Service und schnelle Reparatur. Ein wichtiges Kern-Markenzeichen sind die Werkstattmöglichkeiten. Fahrzeugbau oder Umbau von Baggern sind ein großes Feld für Kunden. Kern liefert vielfältige und wenn nötig komplexe Lösungen. Zuverlässigkeit ist auch hierbei ein wichtiges Stichwort.

Info: www.atlasgmbh.com ■

Das ist der Hammer

Weniger Beschädigungen beim Rammen von Betonpfählen

Im schwedischen Karlstad entsteht ein Gebäudekomplex mit Wohnungen, Büros und Geschäften im Erdgeschoss. Das ausführende Bauunternehmen Hercules Grundläggning AB bringt 284 Pfähle mit einer Breite von 270 x 270 mm und einer Länge von 15 bis 20 m in den Boden ein, um die Lasten des Bauwerks in tragfähige Bodenschichten abzutragen.

Das Rammgerät LRH 100.1 unplugged gehört zu den neuesten Modellen der elektrisch angetriebenen Unplugged-Serie von Liebherr. Ausgerüstet mit einem Hammer H 6 der neuesten Generation hat es hier seine erste Baustelle gefunden. Hercules Grundläggning AB zeigt sich bei der Premiere sehr zufrieden. Mats Andersson, der das batteriebetriebene Rammgerät bedient, freut sich, damit „Abgase, Lärm und Vibrationen zu vermeiden.“ Mehr noch: „Ich gehe in zwei Jahren in den Ruhestand. Es ist sehr schön, die letzten Jahre eine solche Maschine zu bedienen“, ergänzt Andersson.

Das LRH 100.1 unplugged zeichnet sich durch einen großen Arbeitsbereich aus. Eine Ausladung bis zu 8,7 m hat den Vorteil, dass die Maschine beim Arbeiten nicht ständig umgesetzt werden muss. Das Design des Mäklers erlaubt Neigungen bis zu 18° in alle Richtungen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, den Mäklär 4 m anzuheben oder abzusenken (z.B. in eine Baugrube), was das Gerät noch flexibler macht.

Für die Rammarbeiten hat Hercules Grundläggning AB das LRH 100.1 unplugged mit dem Liebherr-Hammer H 6 ausgerüstet. Der Hammer ist modular aufgebaut und kann je nach Anforderung mit Fallgewichten von 3.000 bis 6.000 kg verwendet werden. Auf der Baustelle in Karlstad rammt Mats Andersson mit einem Gewicht von 5.000 kg und einer Fallhöhe von 40 cm die Pfähle in den Boden. „Wir verwenden hier einen Freifallhammer, das heißt, er ist nicht beschleunigt. Wir kompensieren lediglich die Verlustleistung



Premiere: Das LRH 100.1 unplugged rammt im schwedischen Karlstad mit dem Hammer H 6 Pfähle in den Boden. (Foto: Liebherr)



mit den Zylindern. Dies hat speziell beim Rammen von Betonpfählen den Vorteil, dass die Pfähle weniger beschädigt werden als mit beschleunigten Hämmern“, erklärt Liebherr-Produktmanager Michael Rajek. Je nach Pfahllänge sind 800 bis 1.500 Schläge des Hammers pro Pfahl notwendig. In nur 10 bis 20 Minuten kann Mats Andersson den Pfahl anheben und in den Boden rammen. „Die Steuerung ist so ausgelegt, dass der Fahrer die Rammenergie und die Schlagzahl unabhängig voneinander einstellen und den Rammvorgang so ideal den Bedingungen anpassen kann.“

Deutlich weniger Lärmbelastung

Der verwendete Hammer gehört zur neuesten Generation der Serie: „Wir haben gegenüber dem bereits bestehenden H 6-Hammer die ganze Architektur verändert. Der neue Stahlbau ist besonders auf Steifigkeit, eine lange Lebensdauer und Zuverlässigkeit ausgelegt.“ Die Lärmreduktion auf der Baustelle durch das batteriebetriebene Rammgerät wurde auch beim neuen Hammer fortgeführt. „Wir haben eine schallisolierte Schlaghaubenführung und Schlaghaube.“ Durch die Überarbeitung des Hammers konnte die Lärmemission um rund 35 % reduziert werden. Das

elektrohydraulische Antriebsdesign des LRH 100.1 unplugged hat dieselben Leistungsdaten wie die konventionelle Ausführung. Beide Versionen werden in derselben Art und Weise bedient, was für den Fahrer besonders angenehm ist, wenn er häufig zwischen Geräten wechseln muss.

Die Bodendruckanzeige des neuen Rammgerätes berechnet den aktuellen Bodendruck in Echtzeit und vergleicht diesen mit vorgegebenen Sicherheitsgrenzwerten der jeweiligen Baustelle. Der Bodendruck wird in der Fahrerkabine angezeigt. So weiß der Gerätefahrer stets, ob er sich in einem kritischen Bereich befindet oder sich einem solchen annähert.

Ein herausragendes Merkmal des elektrischen Antriebskonzeptes ist „Zero Emission“. Die Modelle der Unplugged-Serie verursachen keine Abgase und sind sehr leise. Damit treffen sie besonders in lärmempfindlichen Regionen den richtigen Ton und finden Anklang beim Baustellenpersonal. Das Laden der Batterien erfolgt über herkömmlichen Baustellenstrom. „Das war überhaupt kein Problem“, berichtet Mats Andersson. Während des Ladevorgangs kann der Betrieb wie gewohnt fortgesetzt werden. Um in den Akkubetrieb zu gelangen, muss nur der Stecker gezogen werden, daher: „unplugged“. Ob ein- oder ausgesteckt, die Leistung und das Anwendungsspektrum bleiben unverändert.

Info: www.liebherr.com ■

Pick & Carry am Kai

Rundstahlanker setzen mit zwei Raupen-Teleskopkranen

Um die Schifffahrt und den Hochwasserschutz der niederbayerischen Donau voranzubringen, wird die Fahrrinntiefe des Flusses zwischen Straubing und Deggendorf vergrößert. Da es sich beim Hafen Straubing-Sand um einen sogenannten „Schutzhafen“ handelt, der Schiffen in Notsituationen einen geschützten Ankerplatz bieten soll, muss auch die Tiefe des Hafenbeckens angepasst und um ca. 65 cm tiefer ausgebagert werden.

Damit die Stabilität des Beckens auch weiterhin gewährleistet ist, wurde das traditionsreiche deutsche Spezialtiefbauunternehmen Stump-Franki damit beauftragt, die Hafenkai-Spundwand durch eine zusätzliche Rückverankerung zu ertüchtigen. Innerhalb eines dreiviertel Jahres sollen daher auf allen drei Seiten des Beckens genau 1.076 Rundstahlanker gesetzt werden. Hierfür setzten sie ihren 33 t Raupen-Teleskopkran von Sennebogen ein und ergänzen ihn extra für das Hafenprojekt noch durch einen von der Sennebogen Vertriebsgesellschaft gemietet und speziell für den Einsatz im Hafen ausgestatteten 50 Tonner, den 653E.

Da der Hafenbetrieb während der Arbeiten ungehindert weiterlaufen soll, erfordert das Wasserbauprojekt einen beachtlichen Koordinationsaufwand zwischen dem Spezialtiefbauunternehmen, dem Hafenbetreiber, den verkehrenden Schiffen und Spediteuren. Dies bedeutet zugleich, dass die Krane, die beim Handling der Anker und der Schuttmulden Hand in Hand arbeiten, zuverlässig und flexibel sein müssen. Die Raupenteleskopkrane erweisen sich hier als ideal. Bauleiter Christoph Müller bestätigt: „Die Entscheidung, für dieses Projekt unseren eigenen 30 Tonner von Sennebogen noch durch einen 50 t Raupen-Telekran derselben Marke zu ergänzen, war definitiv richtig. Der 50 Tonner steht seinem kleinen Bruder in Sachen Zuverlässigkeit in nichts nach und auch die Zusammenarbeit mit



Keine Beschädigungen: Der 50 t Raupen-Teleskopkran wurde für die Arbeiten am Kai in Straubing mit bodenschonenden Gummipads ausgerüstet. (Foto: Franziska Limbrunner)

der Sennebogen Vertriebsgesellschaft als Vermieter funktioniert hervorragend. Die Ansprechpartner stehen immer mit Rat und Tat zur Verfügung – und es war beispielsweise auch überhaupt kein Thema, die gemietete Teleraupe extra für diesen Einsatz mit aufgeschraubten Gummipads auf den Raupenplatten auszustatten, damit bei den vielen Pick and Carry-Fahrten eine Beschädigung des Kais ausgeschlossen werden kann.“

Robust und feinfühlig

Der für das Projekt angemietete 50 t Raupen-Teleskopkran arbeitet am Kai und ist daher mit bodenschonenden Gummipads auf den Raupenbodenplatten ausgestattet. Dabei kümmert er sich zum einen um das Be- und Entladen der Tieflader, die regelmäßig neue Anker anliefern und die mit dem ausgespülten Gesteinsmaterial befüllten Schuttmulden abholen. Zum anderen belädt er aber auch das zwischen Kai und Arbeitsponton hin- und herfahrende Versorgungsponton.

Hierfür verfährt er im ständigen Pick and Carry-Einsatz mit den bis zu 11 t schweren Schuttmulden oder mit den bis zu 29,5 m langen Rundstahlankern auf einer 20° abschüssigen Rampe bis an das Hafenbecken. Kranfahrer Tommy Gärtner lobt vor allem die Kombination aus Robustheit und Flexibilität, die der 50 Tonner aufweist: „Ich habe schon Krane unterschiedlicher Hersteller gefahren, den Sennebogen mag ich aber am liebsten, da er mich vor allem durch seine robuste Bauweise und die einfache, feinfühlige Steuerung überzeugt. Auch heikle Tätigkeiten wie das Verfahren auf der Rampe mit einer Traverse und dem fast 30 m langen Anker am Haken werden mit diesem Gerät beinahe zum Kinderspiel.“

Der kompakte 33 t Raupen-Teleskopkran wird direkt auf der Arbeitsplattform eingesetzt. In dieser besonders beengten Platzsituation fungiert er als zentrales Hebegerät. Er nimmt die Anker vom Versorgungsponton auf, fädelt sie in das Bohrgerät ein, und händelt auch die Schuttmulden. Diese müssen penibel das gesamte ausgespülte

Bodenmaterial aufnehmen, damit die erhöhten Umweltschutzbedingungen, die bei der direkt am Wasser befindlichen Baustelle gelten, ordnungsgemäß erfüllt werden. Ein Gesamtgewicht von bis zu

11 t ist daher bei den Mulden nicht selten. Die Spezialtiefbauer sind zufrieden. „Wir freuen uns, dass wir mit dem Auftrag so gut und schnell vorankommen, einem zielgemäßen Abschluss steht nichts im Wege.“

Die Zuverlässigkeit der Krane leistet hier sicherlich auch ihren Beitrag“, bekräftigt Bauleiter Müller abschließend.

Info: www.sennebogen.com ■

Pure Nachhaltigkeit

Abwasserreinigung mit der Kraft der Natur

Ob Produktionswasser, kommunales Abwasser oder Klärschlamm: Die Bauer Resources GmbH zählt seit Jahren zu den Vorreitern der Wasserreinigung auf rein biologische Weise. Nun werden die natürlichen Verfahren zur Abwasserreinigung unter dem neuen Namen Ecosys vermarktet. Damit will das Unternehmen die Technologie weiter vorantreiben und seine Marktposition schrittweise ausbauen.

Das Herzstück der nachhaltigen Technologie sind Millionen von Pflanzen, tonnenweise Filterkies und unzählige Mikroorganismen, die das Abwasser auf natürliche Weise reinigen – und zwar ganz ohne den Einsatz von Chemikalien. Eine vergleichsweise einfache Funktionsweise, die aber wirkt: Am Ende des Prozesses sind praktisch alle organischen Schadstoffe abgebaut. Mehr noch: „Durch die Verwendung von natürlichen Fließprozessen sind für die Behandlung des Abwassers im gesamten System keine energieintensiven Pumpen notwendig. Das spart nicht nur Energiekosten, sondern reduziert auch CO₂-Emissionen“, erklärt Dennis K. Alexandersen, Leiter Geschäftsentwicklung, Region Mittlerer Osten bei Bauer Resources. Außerdem schaffen Pflanzenkläranlagen natürliche Lebensräume, fördern die Artenvielfalt und ermöglichen durch die Wiederverwendung von Abwasser Landschaftsentwicklung.

Die naturnahen Verfahren reinigen nicht nur jegliche Art von Abwasser zuverlässig, sie sind auch für die unterschiedlichsten Standorte geeignet. Je nach Projektanforderung werden verschiedene Wetland-Technologien einzeln oder in



Patentiertes Verfahren: Seit 2011 betreibt Bauer die weltgrößte Schilfkläranlage im Oman. (Foto: Bauer Group)

Kombination eingesetzt. „Wir finden für jeden Standort die optimale Lösung“, sagt Dr. Roman Breuer, Geschäftsführer der Bauer Resources GmbH. Auch für den dezentralen und mobilen Einsatz wurde ein kompaktes System zur häuslichen Abwasser- und Schlammbehandlung entwickelt, die ReedBox. „Dadurch können kleinere Mengen ganz einfach mit minimalen Wartungs- und Betriebsanforderungen behandelt werden“, erläutert Alexandersen und bringt die Vorteile der ReedBox auf den Punkt: „Sie ist nachhaltig, bedienerfreundlich und kostengünstig.“

Mehr als 100 solcher Projekte hat Bauer Resources bereits erfolgreich umgesetzt – darunter auch die größte Pflanzenkläranlage der Welt. Sie nutzt seit 2011 die Kraft der Natur, um kohlenwasserstoffbelastetes Wasser aus der Erdölgewinnung des Nimir Ölfelds im Oman mit einem patentierten Verfahren zu reinigen. Bedeutend ist sie nicht nur aufgrund ihrer enormen Fläche von 13,5 km², sondern auch wegen ihrer bemerkenswerten Reinigungsleistung:

Mithilfe von 1,5 Mrd. Schilfpflanzen werden in der Spitze bis zu 175.000 m³ belastetes Wasser gereinigt. Auf diese Weise kann ein Kohlenwasserstoffgehalt von weniger als 0,5 mg/l erreicht werden. Auch knapp 95 % des im Wasser befindlichen Rohöls können ohne Einsatz von Energie oder Chemikalien entfernt bzw. zurückgewonnen werden – täglich entspricht dies durchschnittlich 880 Barrel Rohöl. „Damit können bis zum Betriebsende im Jahr 2044 schätzungsweise 4,5 Mio. t CO₂-Emissionen vermieden werden“, betont Alexandersen. Aktuell generiert das Projekt Einsparungen von 225.000 t CO₂ pro Jahr, die wiederum als CO₂-Zertifikate gehandelt werden.

Ecosys ist ein wichtiger Meilenstein in der nachhaltigen Abwasserreinigung. „Nachhaltigkeit geht uns alle an“, bekräftigt Dr. Roman Breuer. „Deshalb wollen wir mit der Marktausweitung die zukunftsweisende Technologie in weiteren Regionen der Welt verfügbar machen.“

Info: www.ecosys-wetlands.com ■

Beeindruckende Dimensionen

Offizieller Baustart der Hochbrücke Horb

Am 24. April 2023 wurde im feierlichen Rahmen der Grundstein für die Neckartalbrücke Horb gelegt. Unter Beteiligung bundes- und landespolitischer Spitzenpolitiker wurde der offizielle Baustart der Hochbrücke im Zuge der B 32-Ortsumfahrung Horb gefeiert.

Im Auftrag des Bundes, vertreten durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, des Landes Baden-Württemberg, realisiert die PORR in einer Arbeitsgemeinschaft mit dem Tochterunternehmen Stump-Franki Spezialtiefbau bis 2026 den Abschnitt Hochbrücke Horb der Bundesstraße 32 über das Neckartal. Anlässlich der Grundsteinlegung kamen Regierungspräsidentin des Regierungspräsidiums Karlsruhe, Sylvia M. Felder, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Michael Theurer, Verkehrsminister Winfried Hermann, Oberbürgermeister der Stadt Horb, Peter Rosenberger sowie Vertreterinnen und Vertreter des Bauherrn und der PORR zusammen. In den Ansprachen wurde die Bedeutung der zukünftigen Neckartalbrücke für die Region und ihre Infrastruktur hervorgehoben. In Horb verläuft die B32 gegenwärtig vom Verkehrsknotenpunkt B28/B32 hinunter in die Kernstadt und wieder hinauf nach Nordstetten, was mit einer hohen Verkehrsbelastung einhergeht. Künftig kann



Blick in die Zukunft: Auf dem Tablet ist zu erkennen, wie die 667 m lange Brücke in Horb sich in die Landschaft einfügen wird. (Foto: Porr)

der Durchgangsverkehr über die neue Neckartalbrücke fahren – ohne die Innenstadt zu tangieren.

Anfang 2023 wurde die Baustelle zur Errichtung des Neckartalviadukts eingerichtet und bereits erste vorgezogene Baumaßnahmen am Widerlager Achse 70 durchgeführt. Mit der Grundsteinlegung starteten jetzt die Betonarbeiten für der Herstellung des Pfeilers Achse 60, gefolgt von der Bohrpfehlgründung für den Pfeiler Achse 50. Bei der Brückenplanung stand neben der Funktionalität auch ein ansprechendes Aussehen im Vordergrund.

Mit einer Länge von 667 m wird sich die Hochbrücke Horb über das Neckartal erstrecken. Das bis zu 90 m hohe Brückenbauwerk inkl. Pylone ist als sechsfeldriger Durchlaufträger konzipiert. Die drei mittleren der fünf Brückenpfeiler werden als Pylone mit V-förmiger Ausweitung oberhalb der Fahrbahn ausgeführt und die benachbarten Felder jeweils mit Schrägseilen abgespannt. Die Gründung der Pfeiler erfolgt überwiegend mittels Großbohrpfählen mit einem Durchmesser von 1,50 m und einer Länge von bis zu 40 m.

Info: www.porr.de ■

Neue Wege für den Bremer Osten

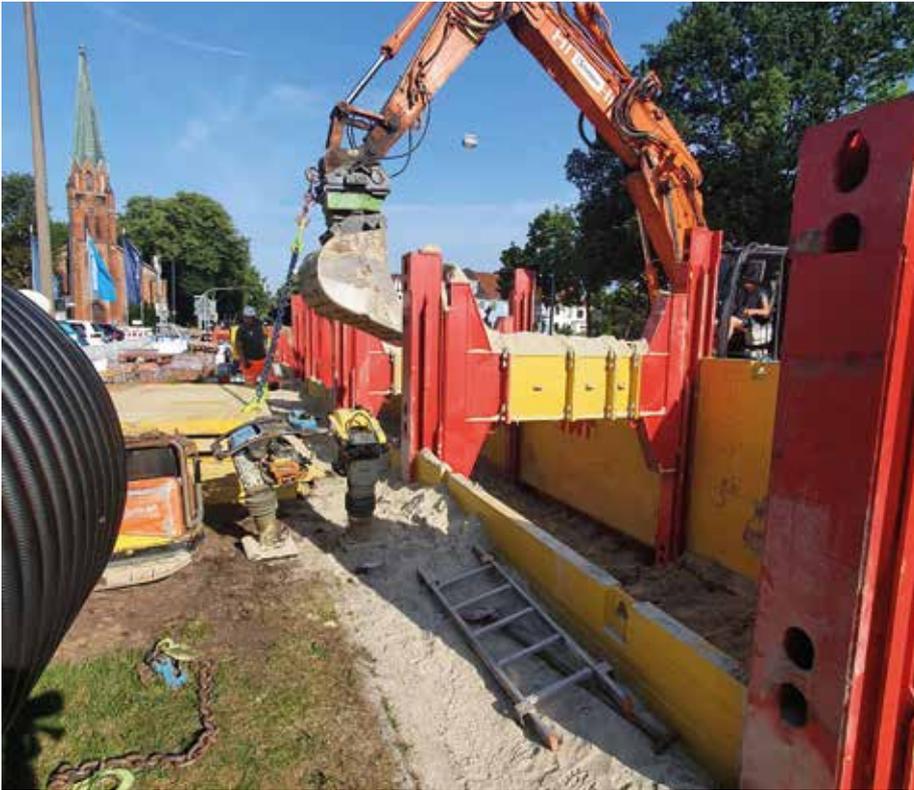
Gleitschienenverbau ermöglicht hohe Tagesleistung

Das vorhandene Straßenbahnnetz in Bremen wird um eine Querverbindung erweitert. Durch die Neubaustrecke wird eine umsteigefreie Fahrt von der Vahr und von Osterholz in die Östliche Vorstadt und die Innenstadt ermöglicht.

Auf ihrer Gesamtstrecke zwischen Bremer Westen und Osten gehört die Linie 2 dann mit 20 km und 44 Haltestellen zu den längsten Straßenbahnstrecken der Hansestadt. Die neue Gleisverbindung optimiert

das Angebot des ÖPNV. Sie ist ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätswende und Bestandteil des beschlossenen Handlungskonzepts im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025.

Vor dem Gleis- und Straßenbau wurden Kanalbaumaßnahmen im Bereich der neuen Gleisverbindung durchgeführt. Der im Bereich der neuen Gleisverbindung unter den Straßen verlaufende Mischwasserkanal wird von der ARGE Stehne/Matthäi im Auftrag der hanseWasser Bremen GmbH saniert. Kanaluntersuchungen mittels TV-Kamera hatten ergeben, dass das Kanalsystem durch starke Schäden



Ideale Lösung: Die Bauunternehmung Stehnke setzt für den Kanalbau an der Stresemannstraße in Bremen auf einen Gleitschienenverbau der TWF Tiefbautechnik. (Foto: Gottfried Stehnke Bauunternehmung GmbH & Co. KG)

beeinträchtigt ist. Die Arbeiten erfordern umfangreiche Verkehrslenkungsmaßnahmen und begannen im Mai 2022. Der neue Kanal wird in der alten Trasse verlegt, mit einer Nennweite von 1.800 mm in der Stresemannstraße bzw. 1.200 mm in der Bennigsenstraße. Zusätzlich wird von der Bennigsenstraße aus ein Kanal mit einer Nennweite von 1.400 mm eingebaut, um zusätzliches Stauraumvolumen zu schaffen. Die Kanalbaumaßnahmen sollen bis August 2023 andauern, die gesamte Maßnahme wird voraussichtlich Mitte 2026 abgeschlossen sein.

Der eigentliche Kanalbau in der Bennigsenstraße begann im Juni 2022 ab der Kreuzung Stresemannstraße (Bauabschnitt 1) und wurde ab Mitte Juli von einer zweiten Kolonne in der Stresemannstraße in Richtung Steubenstraße unterstützt (Bauabschnitt 2).

Die ausführende Gottfried Stehnke Bauunternehmung GmbH & Co. KG aus Osterholz-Scharmbeck setzte für die Erneuerung des Vorfluters DN 1800 aus Polyethylen (PE) auf einen Gleitschienenverbau der TWF Tiefbautechnik GmbH aus Heinsberg. Die „Doppelgleitschiene Standard“ wurde auf einer Länge von 460 m und einer Tiefe von ca. 4 m auf einer Breite von 3,3 m eingesetzt, die teilweise auf 5,3 m aufgeweitet

werden musste. „Aufgrund der Komplexität der notwendigen Aufweitung hatten wir mit der von TWF angebotenen Mietlösung den idealen Partner für den Verbau. So konnten wir flexibel Ergänzungs- und Anbauteile ordern, die TWF zuverlässig und ‚just in time‘ auf die Baustelle gebracht hat.“ berichtet Stehnke-Bauleiter Thomas Böttjer. TWF-Berater Michael Bär ergänzt: „Der Doppelgleitschienen-Verbau kann sehr flexibel auf die Baustellengegebenheiten angepasst werden. Die Kolonne von Andreas Müller (Anm.: Polier der Stehnke Bauunternehmung) konnte mit dem Verbausystem sehr schnell vertraut gemacht werden und schafft hier eine hohe Tagesleistung. Gegenüber herkömmlichen Verbauarten konnte unser Kunde mit Einsatz der TWF-Verbausysteme viele Meter machen. Aufgrund unseres regionalen Mietlagers konnten wir flexibel auf Änderungen der Baustellengegebenheiten reagieren. Außerdem kann unser eigenes technisches Büro Baustellen- und Ausführungspläne bis hin zur statischen Berechnung mitliefern. Zuverlässigkeit, Geschwindigkeit und Flexibilität unseres Gleitschienenverbau war ausschlaggebend für Stehnkes Entscheidung.“

Info: www.twf-tiefbautechnik.de ■



SO GEHT SCHLAUCH- MANAGEMENT

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

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



QR-Code scannen
für mehr Informationen
www.hansa-flex.com

HANSA/FLEX

Tieflader digital disponieren

Software-Lösung sichert effiziente Touren- und Ressourcenplanung

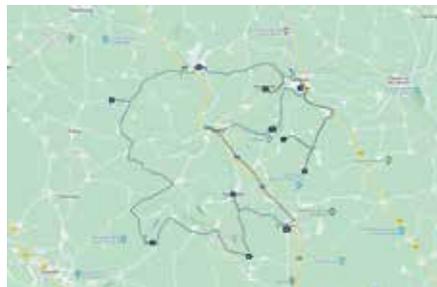
Große Projekte im Straßen- und Tiefbau müssen effizient geplant werden. Die Koordination von Personal und Maschinen stellt die Disponenten oft vor große Herausforderungen. Bei der Pusch Bau GmbH aus Kinding sorgen die Touren- und Ressourcenplanung der geoCapture GmbH für eine effiziente Planung und Disposition von Mensch und Maschine und geben sozusagen den Extra-Push.



Erleichterung: Disponent René Gleisenberg freut sich über effiziente Planung der Baustellen. Ressourcen- und Tourenplanung sind eng miteinander verknüpft. (Fotos: goeCapture)

Wenn sich die Mitarbeiter von Pusch Bau auf den Weg machen, dann ist oftmals schweres Gerät gefragt. Ein Beschicker, der Asphalt mischt und temperiert, wiegt rund 35 t, ist 3,20 m breit und fast 3,70 m hoch. Ohne Tieflader geht da gar nichts. Passt aber die Kombination durch die Unterführung? Was ist mit der Brücke kurz vor der Baustelle? Wie sieht's aus mit den Ortsdurchfahrten? Die Routenplanung für diese und andere schwergewichtige Maschinen, die Pusch Bau für seine Aufträge braucht, kann trickreich sein. Aber keine Sorge: Wenn es um die richtige Route, effiziente Abläufe und die Digitalisierung geht, setzt das Traditionsunternehmen aus dem Altmühltal auf geoCapture.

Seit 2020 arbeitet das Unternehmen, das mit 120 Mitarbeitern Tief-, Straßen-, Kanal- und Ingenieurbauarbeiten im Städtedreieck Nürnberg-Ingolstadt-Regensburg ausführt mit geoCapture zusammen. Zuvor hatte die Software eines Mitbewerbers aus dem Bereich der Telematik die Erwartungen nicht erfüllen können. Die Chemie stimmte nicht, erinnert sich Disponent René Gleisenberg: Die ITler sahen die Welt aus der Sicht der Programmierer, die Tiefbauer aus der Sicht der Praktiker. Tastatur vs. Asphalt. „Letztlich haben wir verschiedene Sprachen gesprochen“, so Gleisenberg. Also recherchierte er im Internet, stieß dabei auf geoCapture und nahm Kontakt auf. Sein Eindruck: „Die verstehen uns, die können sich in unseren Arbeitsalltag hineinendenken.“ Werner Schneider, kaufmännischer



Übersichtlich: Die Tourenplanung zeigt die Tiefladertransporte wegoptimiert auf der Karte an.

Geschäftsführer der Pusch Bau GmbH, war der gleichen Meinung.

Von Hause aus brachte geoCapture das mit, was Standard ist: Fahrzeugortung, Erfassung der Maschinen-Betriebsstunden, Tourenplanung, Einbindung von BLE-Tags, die ihren Standort über Bluetooth an GPS-Tracker funken etc. Spannend wurde es, als man bei geoCapture die Bereiche zusammenführte, die zum Kerngeschäft des Disponenten gehören: Tourenplanung für Tieflader und Ressourcenplanung in einer Anwendung. Ressourcenplanung, das ist der essenzielle organisatorische Vorlauf für jede Baustelle. Welche Maschine braucht man wann und wo? Wie lange dauert ihr

Einsatz? Steht die Maschine auf dem Hof oder noch auf einer anderen Baustelle? Nicht zu vergessen, die Ressource Mensch, denn schließlich muss auch die Arbeit einer oder mehrerer Kolonnen eingeplant werden. Über die Ressourcenplanung werden die Maschinen auf die einzelnen Projekte verteilt, um dann mit der Tourenplanung wegoptimiert, den einzelnen Tiefladern zugeordnet zu werden.

Weniger Nachfragen

Eine Vielzahl von Informationen und Variablen also, die René Gleisenberg dank geoCapture nun konzentriert an einer Stelle bündeln kann. Die Informationen aus Fahrzeugortung und den Stammdaten aller Maschinen und Fahrzeuge kombiniert mit den Informationen zum jeweiligen Bauprojekt, mit denen die Bauleiter den Disponenten „füttern“, ergeben die perfekte Ressourcenplanung. Der Disponent hat alles im Blick: In einem Geofence – einem virtuellen, am Rechner erstellten Zaun um die Baustelle – ist das Projekt zusammengefasst; der virtuelle Zaun dient zugleich als Baustellenüberwachung für die Maschinen. Die Bauleiter verfügen stets, dank geoCapture-App auf dem Tablet, über den gleichen Informationsstand. Früher erledigte der Disponent die Ressourcenplanung auf dem Papier.

„Wichtigstes Werkzeug waren Bleistift und Radiergummi“, lacht Gleisenberg. Jetzt spart geoCapture Zeit, sorgt für effizienten Workflow und reduziert vor allem die Zahl der Nachfragen, die in der Vergangenheit am Schreibtisch des Disponenten aufliefen und stets eine Unterbrechung der aktuellen Arbeit mit sich brachten.

Direkt verknüpft mit der Ressourcenplanung ist die Tourenplanung – ein weiteres Feature, das die Anforderungen der Praktiker umsetzt. Denn die Pusch Bau GmbH braucht auf Baustellen schweres Gerät, das per Tieflader transportiert werden muss, etwa den Shuttle Buggy. Die Daten (Gewicht, Maße) des 30 t

schweren Beschickers sind ebenso im System hinterlegt, wie die aller weiteren Maschinen und Fahrzeuge; sie werden in der Tourenplanung mit Besonderheiten wie Durchfahrthöhen, Brückentraglasten oder Engstellen abgeglichen. Die Fahrer sehen die Tourenplanung auf dem Smartphone in der geoCapture-App und sind stets auf dem aktuellen Stand. Änderungen, wenn etwa das Wetter einen Strich durch die Rechnung macht, sind in der Ressourcen- und Tourenplanung schnell erledigt. Ein zusätzliches praktisches Feature in der App sind Formulare für Fahrtberichte und Fahrzeugübergabeprotokolle. „Die Formulare haben wir nach unseren Vorstellungen

erstellt, da ist geoCapture sehr komfortabel“, erklärt René Gleisenberg. Wenn Fremdfirmen für die Pusch Bau GmbH den Transport erledigen, wird der Transportauftrag direkt in geoCapture generiert.

Baustellenorganisation ohne geoCapture? Gleisenberg hat zwar die Abläufe aus der Zeit von Papier und Bleistift im Kopf, aber praktikabler und effizienter ist die Arbeit mit geoCapture allemal. Das sieht auch Geschäftsführer Werner Schneider so mit Blick auf die Mitarbeiter. „Natürlich tun sich manche Mitarbeiter schwerer mit der Digitalisierung als andere. Aber die Vorteile im Alltag haben einfach überzeugt.“

Info: www.geocapture.de ■

Keine lange Suche

Maschinen und Geräte mit Telematics stets im Blick

Eine Baustelle ist normalerweise ein produktiver Ort, an dem etwas Neues entsteht oder etwas in die Jahre gekommenes generalüberholt wird. Allerdings wird die Baustelle auch oft zum Tatort. Gestohlene Maschinen und Geräte – vom Bagger bis zur Rüttelplatte – „verschwinden“ unbemerkt.

Der finanzielle Schaden ist groß, die Aufklärungsquote gering – normalerweise. Die Schaupp Bau GmbH mit Sitz in Deggendorf erhöht mit OneStop Pro ihre Chance, Diebesgut zu orten und Diebstähle umgehend zu bemerken.

Das inhabergeführte Unternehmen ist seit über 40 Jahren auf den Straßen- und Tiefbau spezialisiert, beschäftigt rund 50 Mitarbeiter und verwirklicht regionale Projekte. Allein im Jahr 2022 musste Schaupp Bau gleich zwei große Maschinen ersetzen. Ein Abrollcontainer und ein Radlader waren zur Beute von Kriminellen geworden. „Das ist teuer, man ärgert sich und wiederfinden wird man die Maschinen auch nicht“, sagt Bauleiter Tobias Schaupp.

Im Zuge der Wiederbeschaffungsmaßnahmen für den Radlader wandte sich das Unternehmen an Beuthhauser und wurde auf das Tochterunternehmen OneStop Pro Software Solutions aufmerksam. In einem Beratungsgespräch mit Vertriebsspezialist Maximilian Auer realisierte Schaupp Bau, dass sich mithilfe des Produkts Telematics die Aufklärungsquote erhöhen lässt. Zugleich löst das Produkt ein zweites Problem: Mangelnde Übersicht über den Aufenthaltsort der Maschinen und Geräte.

Durch Nutzung von Telematikkdaten werden Informationen zu Standorten, Bewegungen und Live-Daten einheitlich in einem System dargestellt. Rund 50 Nachrüst-Telematikeinheiten wurden verbaut und die entsprechenden Maschinen und Geräte in OneStop Pro einmalig angelegt. Die Frage „Wo ist was?“ lässt sich seither mit einem Knopfdruck beantworten. Auch bei einem potenziellen Diebstahl sind die Maschinen verfolgbare.

Zusätzlich verwendet Schaupp Bau mit sogenannten Geofences ein effektives Mittel, Diebstähle sofort zu bemerken. Bei dieser Funktion wird ein digitaler Zaun global auf einer Karte eingezeichnet, entweder um ein Projekt oder um eine Region. Schaupp Bau hat den Geofence in einem gewissen Umkreis rund um das Firmengelände definiert. Bewegt sich eine Maschine außerhalb des festgelegten Bereichs wird automatisiert eine Warnung ausgelöst.

Gesteigerte Übersicht hat zwangsläufig effektivere Prozesse zur Folge. Die zeitaufwändige und lästige Suche nach Maschinen und Geräten, die in der Vergangenheit laut Tobias Schaupp mit Dutzenden Telefonaten verbunden war und viele



Automatisiertes Equipment-Tracking: Nach der Befestigung der Bluetooth Tracker durch Schrauben oder Kleben wird die Hardware einmalig via QR-Code-Scan mit dem Gerät verknüpft. (Foto: OneStop Pro)

Kapazitäten gebunden hat, entfällt nun. Das gilt nicht nur für große Maschinen. Schaupp Bau nutzt das automatisierte Equipment-Tracking. Mit diesem Feature können auch Kleingeräte mithilfe von Bluetooth-Trackern kosteneffizient und automatisiert getrackt werden. In einem ersten Schritt wurden 18 Bluetooth-Tracker an Rüttelplatten, Stampfer und sogar im Koffer eines Hochbaulasers angebracht.

Nach den ersten Monaten im Einsatz zeigt sich Tobias Schaupp mit OneStop Pro zufrieden. Die Software wird aktuell von ihm, seinem Bruder und seinem Vater, Geschäftsführer Jürgen Schaupp, bedient und sei sehr benutzerfreundlich. Auch die Implementierung sei problemlos verlaufen.

Info: www.onestop-pro.com ■

Weniger Konfliktpotential

Großbaustelle bekommt revisionsichere Belegverwaltung

Auf Großbaustellen kommen meist mehrere Lieferanten und Abnehmer zusammen. Dadurch ist es nicht einfach, die insgesamt auf die Baustelle geflossenen Mengen nachzuvollziehen und kontrollieren zu können. Das manuelle Eintragen von Lieferscheinen in Excellisten, das Übertragen in weitere Excellisten tut sein Übriges und letztlich ist es herausfordernd, bei Reklamationen den betreffenden Beleg für den relevanten Bauabschnitt am korrekten Datum herauszusuchen.

Es gibt jedoch erste Bauunternehmen, die es für eine Auftragserteilung zur Bedingung machen, dass sowohl dieser manuelle Prozess eliminiert, als auch eine neutrale Ablageposition für Lieferscheine geschaffen wird. Dadurch wird zudem vermieden, dass die Belege während der vierjährigen Aufbewahrung nur im System eines Partners liegen, wobei alle anderen gar keine Zugriffsmöglichkeit haben, was immer wieder Konfliktpotential bietet. Der elektronische Datenaustausch schützt sämtliche Lieferscheindaten auch vor Manipulationen verschiedenster Art.

Ein solch revisionsicheres Belegportal ist Ende 2022 an den Start gegangen: Zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza entsteht derzeit eine 24 km lange Umgehungsstraße. Diese Baustelle, für die vom Bund 560 Mio. Euro zur Verfügung gestellt werden, gilt als aktuell größtes Straßenbauprojekt Thüringens. Dazu wurde die LieferARGE B247 gegründet. Eine der beteiligten Firmen, die MBC Nordthüringen GmbH, wandte sich an ihren langjährigen Software-Partner mit der Bitte um Bereitstellung eines Belegportals. Die Praxis EDV- Betriebswirtschaft- und Software-Entwicklung AG hat daraufhin nicht nur eine Plattform zur Verfügung

gestellt, die nicht nur eine neutrale Einsicht aller Beteiligten ermöglicht, die eine entsprechende Berechtigung haben, sondern zusätzlich auch eine Mengenkoordination integriert.

Übersichtliche Darstellung

Steffen Höhn, langjähriger Projektleiter bei Praxis, ist verantwortlich für die Planung, Umsetzung und Betreuung des Projekts Belegportal. Er erklärt hierzu: „Unternehmen der Liefergemeinschaft stellen allen an der Baustelle beteiligten Partnern der ARGE über das Belegportal Lieferscheine, Informationen zu Mengen, Belege, Statistiken und vieles mehr zur Einsichtnahme oder digitalem Abruf bereit. Die Lieferanten können jeweils die Lieferscheine der beteiligten Werke, inklusive PDF/A hochladen. Der Abnehmer kann sich diese anschließend direkt als Datensatz oder PDF herunterladen und zusätzlich in einer Excel-Übersicht auswerten. Zum Beleg werden Datenmengen (z.B. Qualität, Auslieferzeitpunkt, Lkw, Werk, Lotsenpunkt und Abladeort etc.) erfasst und in einer übersichtlichen Darstellung angezeigt. Über eine Filterfunktion sind alle notwendigen Informationen auch noch nach



Zukunftsgewandt: Beim Bau der Umgehungsstraße Mühlhausen-Bad Langensalza kommt eine revisionsichere Belegverwaltung zum Einsatz. (Foto: MKW GmbH)

Jahren nachvollziehbar und abrufbar. Alle Daten sind geschützt und dennoch haben die entsprechend Berechtigten jederzeit darauf Zugriff.“

„In diese Lösung ist über die Belegverwaltung hinaus auch eine Mengenkoordination integriert“, sagt Höhn und schließt an: „Meist gibt es bei LieferARGEn bekanntlich eine Quotenvereinbarung. Bestellungen der Bauleiter laufen direkt in das Portal. Der Materialdisponent verteilt die benötigte Menge unter Berücksichtigung des Verteilungsverhältnisses sowie der Maximalmenge pro Lieferwerk. Durch diese Bestellkoordination über einen Verteilerschlüssel ist eine reibungslose Lieferung an alle Bauabschnitte jederzeit gewährleistet.“

Abschließend bemerkt der Projektleiter: „Die Vorteile einer revisionsicheren Belegverwaltung mit Mengenkoordination liegen auf der Hand. Sie reichen vom verbesserten Informationsfluss zwischen Unternehmen, über Nachhaltigkeit durch digitale Belege, Datennachverfolgung und transparentem Gesamtüberblick der Baustellenabschnitte, bis hin zum Einsparen von Versand- und Arbeitszeitkosten. Als Upgrade- Lösung dieses zukunftsfähigen Standardsystems kann auch eine Übermittlung der Beleg-Datensätze direkt in die Eingangsrechnungsprüfung eingesetzt werden.“

Info: www.praxis-edv.de ■



27755 Delmenhorst 49808 Lingen
 Annenheider Str. 219 Schüttelsand 5
 T.: 04221 - 9279-0 T.: 05907-9320-0
 info@marm.de lingen@marm.de

www.marm.de



Werkshändler
Turmdrehkrane



Teleskopen - Lader - Bagger
Verdichtungstechnik



Mobilkrane
Raupenkrane



Mauertechnik

5G-Campusnetze stehen vor Praxistest

Zusammenspiel von 5G-Netzarchitektur und Maschinensteuerung

Ein Konsortium aus 22 Projektpartnern aus Forschung und Industrie hat sich in Herne getroffen, um den Stand des Leitprojektes um 5G-Campusnetze CampusOS zu vertiefen. Gastgeber war Topcon Deutschland Positioning, Praxispartner im Projekt für die Bauindustrie.

Was können die neuartigen 5G-Campusnetzwerke und wie funktioniert die Interaktion von Netzwerktechnik, Maschine und Mensch in der Praxis? Darum ging es Ende März beim ersten der vierteljährlichen Konsortialtreffen der Projektteilnehmer des Leitprojektes CampusOS am Standort der Testbaustelle in Herne.

Mit CampusOS wird das Ziel verfolgt, Ökosysteme für 5G-Campusnetzwerke aufzubauen auf der Basis von offener und modularer Funktechnologie. Das macht sie für wirtschaftliche und industrielle Bereiche, den öffentlichen Sektor und für das Gesundheitswesen attraktiv. Die Campusnetze werden in verschiedenen Feldversuchen von den Industriepartnern unter realen Arbeitsbedingungen erprobt. So testet Bosch in Hildesheim vernetzte Mobilität oder Still in Hamburg latenzarme und resiliente Steuerung von Fahrzeugen. Im Bauwesen prüft Topcon die Überwachung von Baustellen in Echtzeit sowie die Vernetzung aller im Einsatz befindlicher Sensoren und Baumaschinen. Zum Projektende steht ein Komponenten-katalog und Blaupausen für verschiedene Betreibermodelle für jede Anwendung eines 5G-Campusnetzwerkes.

Bei diesem Treffen ging es um den Aufbau des Baustellen-Referenztestfeldes, das im Juli in Betrieb gehen wird. „Es werden vier verschiedene Antennen aufgebaut“, erzählt Raimo Vollstädt, Produkt Marketing Manager und Projektverantwortlicher bei Topcon. „Die Antennen müssen in jede Richtung abstrahlen können.“ Der Baumaschinen-Händler AP Deutschland GmbH stellt die Maschinen. Topcon stattet sie mit einer Maschinensteuerung aus. Andere Projektpartner kümmern sich um die Schnittstellen-Technologien,



Treffen in Herne: Das Konsortium des Leitprojektes CampusOS ist am Ort des Referenztestfeldes für 5G-Campusnetze in der Bauindustrie zusammengekommen. (Foto: Topcon)

Referenztestfelder oder technische Einbindung von Betreibermodellen.

„Im Bereich der Baustellenlogistik koordiniert man die diversen und teilweise mobilen Arbeitsabläufe anhand digitaler Baustellenwillinge“, erklärt Vollstädt die Ausgangssituation. Die Positions- und Sensordaten, die Video- und Laser-3D-Aufzeichnungen müssen analysiert und zusammengeführt werden für ein stets aktuelles Bild der Baustelle. „Die Baumaschine bzw. ihre Maschinensteuerung erhält ständig Korrekturdaten. Die Frage dabei ist, wie das mit der 5G-Netzarchitektur zusammenläuft und wie die Übergabe der Daten funktioniert. Außerdem wollen wir sehen, wie die eingesetzte Technik den rauen und wechselnden Umgebungsbedingungen standhält“, beschreibt der Ingenieur die Herausforderungen für die Bauindustrie. „Zudem arbeiten wir im 5G-Campusnetz mit nomadischen Systemen, d.h. Endgeräte und Antennen, die innerhalb des

Netzwerkes ‚wandern‘.“ Nomadische Systeme brauchen bei Verwendung offener RAN-Lösungen, einem Funknetzzugang, eine optimale Platzierung einer Infrastruktur zur Datenverarbeitung. Es muss sichergestellt sein, dass unerwünschte Interferenzen nicht die bestehende Sensorik stören. „Das wird spannend“, kommentiert Raimo Vollstädt.

Die 22 CampusOS-Projektpartner aus Forschung und Industrie, koordiniert von den Fraunhofer-Instituten HHI und FOKUS, erarbeiten Referenzarchitekturen, evaluieren Hard- und Software-Bausteine. Sie testen die Leistungsfähigkeit offener sowie modularer Campusnetze in Feldversuchen. CampusOS wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) mit 18,1 Mio. Euro gefördert. Der zuständige Referent vom BMWK, Dr. Walter Mattauch, gehörte ebenfalls zu den Teilnehmern.

Info: topconpositioning.com ■

**Baumaschinen • Fahrzeugbau
Aufbereitungstechnik • Umschlagtechnik**

ATLAS **Bobcat**

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

DOOSAN **HYVA**

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

TEREX **FREYTAG**

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

**MIT UNS
KANN MAN
ARBEITEN!**

www.seemann-online.de

Vereinfachtes Flottenmanagement

Telematiklösung EquipCare überzeugt polnischen Baumaschinenvermieter

Die gesamte Maschinenflotte jederzeit im Blick zu haben – dies ermöglicht die Telematiklösung EquipCare von Wacker Neuson. Bei einem Vermietunternehmen für Baumaschinen in Polen kommt sie seit einiger Zeit zum Einsatz und zeigt: EquipCare verbessert Flottenmanagement und Flexibilität und gewährleistet eine reibungslose Zusammenarbeit des Vermieters mit seinen Kunden.

Eurosprężet, ein Baumaschinenvermieter und langjähriger Partner von Wacker Neuson in Polen, nutzt die Telematiklösung seit einigen Jahren. „EquipCare bietet viele Möglichkeiten, spart Zeit und Geld und erleichtert die Verwaltung unseres Fuhrparks“, erklärt Dariusz Materna, Gründer von Eurosprężet. Die Telematiklösung ermöglicht ein transparentes Management der gesamten Flotte. In den Kompaktmaschinen ist ein Telematikmodul verbaut, das auf Basis der ermittelten Informationen beispielsweise auf eine anstehende Wartung aufmerksam macht, auf Wunsch auch per Push-Nachricht auf das Mobiltelefon. So ist beispielsweise sofort ersichtlich, wann die Maschinen gewartet werden müssen. Termine können frühzeitig angesetzt und längere Ausfallzeiten minimiert werden. Besonders für Maschinenvermieter wie Eurosprężet ist dies ein großer Vorteil. Auch über Störungen informiert das System sofort. Techniker können schnell reagieren



Überzeugter Kunde: Dariusz Materna (r.), Gründer des Vermietunternehmens Eurosprężet im Gespräch mit Andrzej Jezyna, Aftersales Manager bei Wacker Neuson in Polen. (Foto: Wacker Neuson)



und die richtigen Ersatzteile bereits ohne Inspektion der Maschine auf die Baustelle bringen.

„Mit EquipCare haben wir alle relevanten Informationen im Blick. Damit können wir beispielsweise sehen, wie viele Motorstunden die Maschine pro Tag und wie viele Tage pro Woche sie gearbeitet hat“, ergänzt Dariusz Materna. All diese Features können per Web oder App über den PC, ein Tablet oder das Smartphone einfach und überall abgerufen werden. Zur

weiteren Optimierung der Arbeitsprozesse kann EquipCare auch in bestehende IT-Lösungen integriert werden und gibt zudem Auskunft darüber, ob der Maschinenpark bedarfsgerecht ausgestattet ist und wie die optimale Maschinenplanung aussieht. „Das Interesse an EquipCare wächst auf dem polnischen Markt sowohl bei Großkunden als auch bei kleineren Unternehmen. In einer Zeit, in der Produktivität entscheidend ist, ist es wichtig, den Fuhrpark effizient zu verwalten“, weiß Andrzej Jezyna, Aftersales Manager bei Wacker Neuson in Polen. Damit bietet der Hersteller eine weitere Lösung, die Arbeitsabläufe vereinfacht und optimiert.

Info: www.wackerneuson.com/equipcare ■

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.



Spezifische Lösung

Wie syniotec KI für Baumaschinenvermieter und –händler nutzt

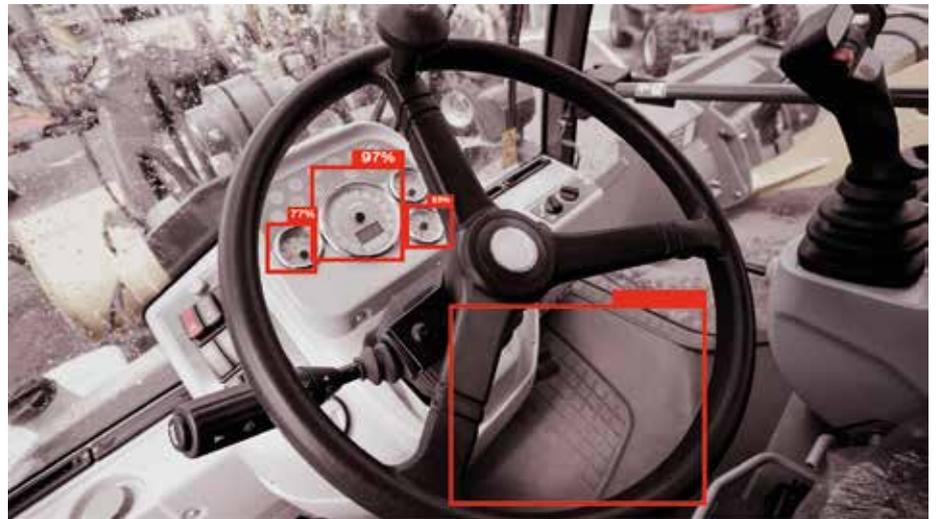
Vor wenigen Monaten hat syniotec eine neue SaaS-Lösung für Baumaschinenvermieter und -händler namens RAM an den Markt gebracht. Die Abkürzung steht für Rental Asset Manager und ist eine Software, die die Verwaltung der Mietflotte digitalisiert.

Diese Software verbindet den gesamten Mietpark im Zusammenspiel mit IoT-Geräten und der Cloud. Hierbei kann sowohl die hauseigene IoT von syniotec als auch jede andere Telematik genutzt werden. Per Knopfdruck sind so Live-Standort, Auslastung und aktuelle Leistung der Maschinen und Geräte ersichtlich. Dadurch können Buchungen verwaltet, spezifische Konditionen pro Kunde hinterlegt und ein Soll-Ist-Abgleich aller Vermietungen im Handumdrehen durchgeführt werden. „Zusätzlich zu der Software haben wir eine App entwickelt, die KI-Technologie nutzt“, sagt Patrik Kuhna, Product Manager von RAM. „In Zusammenarbeit mit unseren Kunden ist die RAM-App entstanden, in der die Dokumentation der Maschinenübergabe KI-gestützt erfolgt.“

Für Baumaschinenvermieter sind Übergaben von Maschinen ein zentraler Punkt, dokumentieren die doch den Maschinenzustand bei Herausgabe an den Kunden und bei der Rücknahme. „Dabei gibt es verschiedene Aspekte, die für das Vertragsverhältnis zum Kunden von großer Relevanz sind“, stellt Kuhna fest. „Diese gilt es rechtssicher zu protokollieren und an allen relevanten Stellen im System zu hinterlegen. Bisher wurde das beim Großteil der Unternehmen, mit denen wir uns ausgetauscht haben, analog mit Stift und Papier gemacht. Wir haben uns gedacht: Das ändern wir jetzt.“

RAM-App protokolliert zentrale Parameter

„Bei der Entwicklung der RAM-App lag der Fokus auf dem direkten Nutzen bei der Übergabe von Maschinen & Equipment“, weiß Dr. Dierck Segelke, Head of



Übergabeprotokolle vereinfachen: syniotec hat eine KI entwickelt, die mithilfe von Fotos vollautomatisch Displays analysiert und somit Tankfüllstände und Betriebsstunden ausliest. (Foto: syniotec GmbH)

Data Science and Innovation. „Wir haben eine KI entwickelt, die mithilfe von Fotos vollautomatisch Displays analysiert und dadurch Tankfüllstände und Betriebsstunden ausliest. Zudem wertet die KI anhand von Fotos der Maschine deren Verschmutzungsgrad und eventuelle Schäden aus. Dies beschleunigt den gesamten Übergabeprozess und lädt die Ergebnisse direkt ins System hoch. Gerade die geleisteten Betriebsstunden anhand der Tacho-Anzeige waren unser erster Angriffspunkt, um einen großen Mehrwert für die Baumaschinenvermieter zu generieren.“ Neben den Betriebsstunden werden weitere zentrale Parameter ausgelesen. Es werden in der App Fotos von der Maschine gemacht, um

den Verschmutzungsgrad in der Kabine festzustellen, eventuelle Beschädigungen außen an der Baumaschine zu protokollieren oder den Tankstand auszulesen. Das automatisiert die Prozesse, spart viel Zeit und reduziert darüber hinaus manuelle Fehlerquellen. „Das Problem bei der Entwicklung war – wie so oft bei der Entwicklung von KI – die Qualität und Menge der Daten“, stellt Dr. Segelke fest. „Denn: umso genauer die Daten, umso besser sind dann die Lösungen.“ Sowohl die RAM-App als auch die weiteren Lösungen von syniotec SAM, die Service-App und die eigene IoT, werden stetig mithilfe des Feedbacks aus der Baubranche ausgebaut.

Info: <https://syniotec.de> ■

HKL

Mieten
Kaufen
Service

Bau die Welt besser!

ALLES FÜR IHR BAUPROJEKT!

Egal ob Sie kleine oder große Projekte am Start haben – wir bieten Ihnen eine Riesenauswahl an modernen Maschinen und Geräten zur Miete und zum Kauf inkl. eines umfassenden Service, damit Sie erfolgreich sind!

Mehr unter hkl24.com oder 0800-44 555 44

Topcon erweitert Präsenz in Süddeutschland

Die Topcon Deutschland Positioning GmbH und die BAU Süddeutsche Baumaschinen Handels GmbH haben eine dauerhafte Zusammenarbeit beschlossen. Der bayerische Baumaschinenhändler und Dienstleister hat ab März 2023 Topcon-Lösungen zur Vermessung und Maschinensteuerung exklusiv in sein Produktportfolio und Mietparkangebot integriert. Der neue Topcon-Vertragshändler ist im südlichen Bayern, in Baden-Württemberg und Österreich vertreten. „Mit der Süddeutschen Bau haben wir jetzt einen starken, kompetenten und aktiven Partner im Süden Deutschlands“, freut sich Axel de Leve, Geschäftsführer der Topcon Deutschland Positioning GmbH.

Der neue Topcon-Partner verfolgt neben Verkauf und Vermietung einen ausgeprägten Serviceanspruch. „Das Erschließen neuer Produkte, Dienstleistungen und Geschäftsmodelle genießt bei uns schon immer einen hohen Stellenwert“, sagt Dr.-Ing. Christoph Karrer, geschäftsführender



Gute Stimmung: BAU Süddeutsche Baumaschinen wird neuer Topcon-Vertragshändler. Peter Selder (Sales Representative Construction Topcon Deutschland Positioning), Karsten Dietrich (Senior Director Business Expansion EMEA Topcon Europe Positioning), Dr.-Ing. Christoph Karrer (Geschäftsführender Gesellschafter BAU), Axel de Leve (Geschäftsführer Topcon Deutschland Positioning) und Markus Fagschlunger (Vertrieb BAU) besiegeln die Partnerschaft (v.l.n.r.). (Foto: Topcon Deutschland Positioning GmbH)

Gesellschafter der Süddeutschen Bau. Die Topcon-Technologien und -Prozesslösungen ergänzen das Portfolio seines Unternehmens ideal. Das Unternehmen mit Sitz in Ulm sowie zahlreichen Niederlassungen im südlichen Bayern und angrenzenden Regionen stellt eigens geschulte Monteure und Verkaufspersonal für die Topcon-Lösungen. „Die BAU bietet ihren Kunden beim Thema Vermessung und Maschinensteuerung einen Rundum-Service, angefangen bei Schulung und Beratung – und darüber hinaus auch kurze Wege“, fasst Peter Selder, Sales Representative Construction bei Topcon, das Bündnis zusammen. Karsten Dietrich, Senior Director Business Expansion EMEA bei Topcon, fügt an: „Die Süddeutsche Bau ist ein Handels- und Servicepartner, der unsere Technik und unser Know-how im Bereich Maschinensteuerung und Vermessung im süddeutschen Raum bestens vertreten wird.“

Info: www.topconpositioning.de ■

Größtes Baulos der österreichischen Geschichte

Die Errichtergesellschaft BBT SE hat den Zuschlag für den Bau der Tunnelstrecke Pfons-Brenner an eine Arbeitsgemeinschaft von Porr Bau GmbH, der Grazer Marti GmbH und Marti Tunnel AG erteilt. Der Auftragswert für das Baulos „H53 Pfons-Brenner“, das bislang größte in der Geschichte Österreichs, beträgt 959 Mio Euro. „Wir freuen uns, mit unserem Partner Marti dieses Jahrhundertprojekt in Angriff nehmen zu können“, erklärte Porr-CEO Karl-Heinz Strauss. „Der Brenner Basistunnel ist eine wichtige Antwort auf das Kernthema Mobilität, dem sich Europa widmen muss.“ Aufgrund ihrer weitreichenden Kompetenzen im Tunnelbau konnte die Porr bei der Auftragsvergabe mit dem besten Angebot überzeugen. Strauss ergänzt: „Wir haben unser Team neu aufgestellt und werden diese Teilstrecke nun zügig abwickeln. Der Brenner Basistunnel soll als Verbindung zwischen Österreich und Italien seine Schlüsselrolle im europäischen Verkehrsnetz so schnell wie möglich einnehmen.“

Der Bau der Teilstrecke Pfons-Brenner wird rund sechs Jahre in Anspruch nehmen. Der Auftragsumfang umfasst zwei eingleisige Haupttunnelröhren mit einer Gesamtlänge



Es geht voran: Die Bauarbeiten an der Strecke Pfons-Brenner mit einer Gesamtlänge von 25,2 km werden rund sechs Jahre in Anspruch nehmen. (Foto: Schnittraum)

von insgesamt 25,2 km. Die ARGE Porr - Marti setzt dabei sowohl zwei Tunnelbohrmaschinen als auch den Sprengvortrieb ein. Jede der Tunnelbohrmaschinen mit einem Ausbruchdurchmesser von 10,37 m kann dabei eine Strecke von bis zu 30 m pro Tag zurücklegen. Zusätzlich zu den Haupttunneln sind weitere rund 3,6 km an Erkundungs- bzw. Querschlagstunnelstrecken

geplant. Der neue Auftrag ist nicht das einzige Baulos der Porr im Rahmen des Brenner Basistunnels: Sie errichtet mit dem Baulos H21 auch die rund 600 m lange Anbindung des Tunnels an den Innsbrucker Hauptbahnhof durch die Sillschlucht. Die Fertigstellung dieser Strecke ist für 2024 geplant.

Info: www.porr-group.com ■

Rototilt setzt auf Wachstum

Nach 20 Jahren enger Zusammenarbeit mit Eurosteel als Vertriebspartner hat sich Rototilt entschieden, eine neue Tochtergesellschaft in den Niederlanden zu gründen. Hintergrund ist die steigende Nachfrage nach Tiltrotatoren in den Benelux-Ländern. Die Gründung der Tochtergesellschaft sei auch „ein wichtiges Element unseres Bestrebens, unsere Präsenz in Europa insgesamt zu erhöhen“, so Per Våppling, Head of Marketing and Sales bei Rototilt Group AB. Als Country Manager konnte Jason Sanders gewonnen werden. Sanders, der über 18 Jahre Erfahrung in den Bereichen Baumaschinen, Abbruch und Recycling in den Benelux-Ländern verfügt, hat seinen neuen Posten am 1. Mai angetreten. Nicht nur in den Niederlanden erreicht Rototilt die nächste Entwicklungsstufe. Zuletzt hatte das Unternehmen in den drei Märkten Frankreich, Norwegen und Finnland dem Produktbereich vollhydraulische Schnellwechsler jeweils einen eigenen Sales Manager zugeordnet. Leiter des neuen Teams ist Hampus Jonsson, zugleich Geschäftsbereichsleiter für QuickChange,

dem vollhydraulischen Schnellwechlersystem für Baggerschnellwechsler, Schwenkrotatoren und Anbaugeräte des schwedischen Herstellers

Vor wenigen Wochen hat Rototilt zudem ein neues Distributionszentrum in Rosersberg, günstig gelegen am Flughafen Arlanda nördlich von Stockholm, eingeweiht. Dort stehen 2.500 m² Nutzfläche und 2.000 Palettenstellplätze zur Verfügung. Mit der Investition in das datengesteuerte, automatisierte Zentrallager wird das gesamte Ersatzteilsortiment vom Produktionswerk in Vindeln nach Rosersberg ausgelagert. „Dies ist eine langfristige Investition in unser After-Sales-Management, um unseren Kunden den bestmöglichen Service bieten zu können. Denn wir wissen, wie wichtig ein reibungsloser Maschinenbetrieb ist“, erläutert After-Sales-Manager Jan Karlsson. Bestellungen, die bis 16 Uhr eingehen, werden in den nordischen Ländern nun bereits am nächsten Tag geliefert, im übrigen Europa verkürzt sich die Lieferzeit um einen Tag.

Info: www.rototilt.com ■



Per Våppling, Head of Marketing and Sales bei Rototilt Group AB. (Foto: Rototilt)

Kemroc erweitert Firmensitz und Portfolio

Die Kemroc Spezialmaschinen GmbH wächst weiter. Erneut wurde das Angebot an Anbaufräsen und Schneidrädern für Bagger und Baggerlader ausgebaut. Nach einem großen Expansionsschritt im Jahr 2021 hat der Hersteller auf Grundlage seines beständigen weltweiten Erfolges sein Produktangebot nochmals umfassend erweitert. In fünf Produktreihen sind seitdem insgesamt rund 50 Modelle dazugekommen, davon allein acht Modelle in den zentralen Baureihen EK und EKT. „Mit den zahlreichen neuen Maschinen haben wir jetzt unsere Produktreihen noch feiner abgestuft. Damit stellen wir den Betreibern von Hydraulikbaggern nun Anbaufräsen zur Verfügung, mit denen ihre spezifischen Aufgaben noch exakter gelöst werden können“, erläutert Firmengründer und Inhaber Klaus Ertmer.

Auch am Firmensitz in Hämbach hat sich einiges getan. Im März 2022 wurde eine zusätzliche, 430 m² große Fertigungshalle für die Produktion der KSI-Mischfräsen fertiggestellt. Im September 2022 kam eine weitere, 440 m² große Halle dazu. Diese Halle wird für Lager- und Büroräume



Team mit Geschäftsführer: Die Kemroc-Belegschaft rund um den Firmengründer Klaus Ertmer (hintere Reihe, 4.v.r.). Der Firmensitz in Hämbach wurde um zusätzliche Fertigungs-, Lager- und Büroräume erweitert. (Foto: Kemroc)

genutzt. Von den Erweiterungen profitieren auch die Belegschaft und die Region rund um Hämbach, einem Ortsteil von Bad Salzungen. Dort hat sich der Hersteller in den letzten Jahren zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber entwickelt. Neben dem Geschäftsführer arbeiten bei Kemroc fünf Personen in der

Konstruktion, 13 in der Fertigung, 14 in Lager, Verwaltung und Facility, drei in Marketing, Controlling und Administration, 19 im Vertriebsinnen- und Außendienst sowie fünf Personen in Mietpark und Service. Derzeit wird ein Auszubildender beschäftigt.

Info: www.kemroc.de ■

Komatsu beschleunigt Ersatzteilversorgung

Komatsu Europe hat sein europäisches Ersatzteillager erweitert. Dank des zusätzlichen Lagerraums für große und schwere Komatsu-Ersatzteile wird eine schnelle und zuverlässige Versorgung mit Original-Ersatzteilen für Kunden in Europa, Afrika und dem Nahen Osten gewährleistet. Der Erweiterungsbau umfasst eine Fläche von 10.000 m², wodurch sich die Gesamtlagerfläche im belgischen Vilvoorde auf über 59.000 m² vergrößert. Das Gebäude ist mit moderner nachhaltiger Technologie ausgestattet, unter anderem mit 840 bereits installierten Solarzellen. Sie erzeugen jährlich 32.499 MWh, wodurch innerhalb von 20 Jahren schätzungsweise 3.323 t CO₂ eingespart werden. Im kommenden Jahr werden zusätzlich mehr als 1.000 Solarzellen installiert. Zu den weiteren High-Tech-Merkmalen gehören sich mit der Sonne drehende Lichtfänger auf dem Dach, eine Fußbodenheizung sowie ein Sicherheitslager und ein Schaumspinkler-System für Risikomaterialien. Die Erweiterung wird die Ersatzteil-Versorgung der kürzlich nach Skandinavien



Zufriedene Gesichter: Eröffnung des zusätzlichen großen Lagerraums am Komatsu Europe-Hauptsitz im belgischen Vilvoorde. Er bietet eine zusätzliche Fläche von 10.000 m². (Foto: Komatsu)

gelieferten Elektro-Muldenkipper erleichtern und die Effizienz des Lagerbetriebs durch die Vergrößerung des Lagerbestands an großen und schweren Ersatzteilen steigern. „Diese Investition spiegelt unsere Verpflichtung, unseren Kunden weiterhin ein Höchstmaß an Service und Unterstützung zu bieten. Durch die erhöhte

Lagerkapazität können wir schneller auf die Wünsche unserer Kunden reagieren und sicherstellen, dass sie die benötigten Teile in kürzester Zeit erhalten“, sagt Tadashi Maeda, Präsident von Komatsu Europe. Das neue Lager wurde am 25. März in Betrieb genommen.

Info: www.komatsu.eu ■

Mehr Tempo bei Brückensanierungen gefordert

Die Brücken an Bundesfernstraßen in Deutschland bleiben das Sorgenkind für die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB). Der erste Brückengipfel des Bundes liegt gut ein Jahr zurück. „Das Vorhaben des BMDV, die Brückenmodernisierungen zu beschleunigen, ist noch nicht für die Bauwirtschaft zu erkennen“, bringt BVMB-Hauptgeschäftsführer Michael Gilka die Lage aus Sicht des Verbandes auf den Punkt. Nach Beobachtung der BVMB kamen im vergangenen Jahr nicht so viele Projekte auf den Markt wie angekündigt worden waren. Mit einem dreijährigen Hochlauf sollen ab 2026 400 Straßenbrücken pro Jahr saniert oder erneuert werden. „Die Startphase ist aus unserer Sicht holprig verlaufen“, stellt Gilka fest. Sorgen bereitet der BVMB neben den immer noch zu langsamen Planungs- und Genehmigungsverfahren insbesondere, dass die Bundesregierung Teile der Lkw-Mauteinnahmen künftig in die Schiene statt in die Straße verschieben will. Hier wird ein maroder Verkehrsträger gegen den anderen ausgespielt. Das schadet der Mobilität in Deutschland, die



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

Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung in unserem Land ist“, kritisiert Gilka. „Wenn die Politik das durchzieht, wird das verheerende Folgen für unsere Fernstraßen haben“, prophezeit der Baufachmann. Aktuell seien in Deutschland

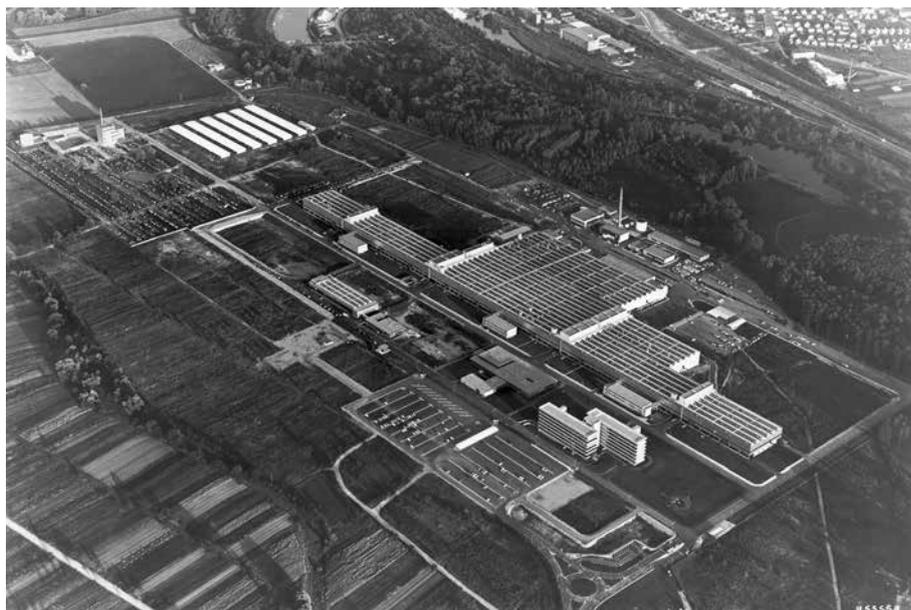
10.000 Brücken dringend zu sanieren oder zu ersetzen sind. Bummeln könne man sich hier nicht leisten. Zudem hätten die Baufirmen im Vertrauen auf die angekündigten Brückenprojekte Kapazitäten aufgebaut – „und die werden jetzt nicht ausreichend abgerufen“, klagt Gilka. Die Thematik stand auch im Mittelpunkt der Frühjahrstagung des Arbeitskreises Straße/Brücke der BVMB in Sulzbach. Beschleunigung und Augenmaß im Umgang mit Nachhaltigkeitsaspekten im Straßenbau hat der Arbeitskreis Straße/Brücke bei seiner der Frühjahrstagung in Sulzbach gefordert. „Wir wollen uns gerade als mittelständische Bauwirtschaft den Nachhaltigkeitsthemen stellen, hierbei müssen allerdings echte Hebel identifiziert werden, die auch einen Mehrwert erzeugen“, erklärte der stellvertretende Präsident des Verbandes RA Jürgen Faupel. Auftraggeber und Auftragnehmer dürften bei der Umsetzung nicht überfordert werden. Die Unternehmen müssten sich auf das Bauen konzentrieren können und dürften nicht durch Bürokratie „erschlagen“ werden.

Info: www.bvmb.de ■

60 Jahre Mercedes-Benz Trucks in Wörth

Das Mercedes-Benz-Werk in Wörth feiert sein 60-jähriges Bestehen. Nur eineinhalb Jahre nach Start der Bauarbeiten lief am 1. Oktober 1963 der erste Fahrerhaus-Rohbau vom Band. Ab 1965 fertigte die Belegschaft komplette Lkw. Heute werden die Modelle Actros, Arocs und Atego gebaut und auch die Mercedes-Benz Special-Trucks Econic, Unimog und Zetros. 2021 startete die Serienproduktion des batterieelektrisch angetriebenen Mercedes-Benz eActros, 2022 folgte der zweite Elektro-Serien-Lkw Mercedes-Benz eEconic. Bis zu 470 nach Kundenwunsch gefertigte Lkw können das Werk Wörth pro Tag verlassen. Mit einer Fläche von knapp 3 Mio. m² ist das Werk das weltweit größte im Produktionsverbund von Mercedes-Benz Lkw. Mit rund 10.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist es der zweitgrößte Arbeitgeber in Rheinland-Pfalz. In den 60 Jahren seit Produktionsstart sind mehr als 4,4 Mio. Lkw in Wörth hergestellt worden

„Es bleiben auch in Zukunft die Menschen, die das Werk ausmachen. Unsere Innovationskraft und das Engagement für Mercedes-Benz Lkw werden maßgeblich von der Belegschaft getragen. Deshalb sind Qualifizierung und Weiterbildung in Zukunftstechnologien für uns essentiell. Und um die Transformation erfolgreich zu



Blick zurück: Die Luftaufnahme zeigt das Mercedes-Benz-Werk in Wörth im Jahr 1970. (Foto: Daimler)

gestalten, investieren wir konsequent in unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, denn sie sind es, die ich als begeisterte Mitstreiter in dieser faszinierenden Zeit an meiner Seite brauche“, erklärte Dr. Andreas Bachhofer, Standortverantwortlicher am Mercedes-Benz Werk Wörth. „Dank neuer Produkte entstehen auch neue Berufsbilder für die Kolleginnen und Kollegen und

damit neue berufliche Chancen“, sagte der Betriebsratsvorsitzende Thomas Zwick, Als Leitplanke dient dabei das starke und tragfähige Zukunftsbild für den Standort, das 2021 mit der Unternehmensleitung vereinbart wurde. Für das Jubiläumsjahr 2023 werden zahlreiche Aktivitäten rund um das Werk und im Werk stattfinden.

Info: www.daimlertruck.com ■

Hatz und Berylls Group schließen Joint Venture

Die Motorenfabrik Hatz GmbH & Co. KG ist zum 22. Mai 2023 ein Joint Venture mit der Berylls Group GmbH eingegangen, die durch eine Kapitalerhöhung Mehrheitsanteile an der Hatz Components GmbH erwirbt. Die Motorenfabrik Hatz ist künftig Minderheitsgesellschafterin und wird die durch diesen Schritt freigesetzten Ressourcen in ihre Weiterentwicklung und Transformation investieren.

Mit den Automotive-Experten der Berylls Group aus München konnte der Wunschpartner für das Joint Venture gewonnen werden. Die Berylls Group GmbH hat sich auf die Geschäftsentwicklung im Industrie- und Automotive-Sektor spezialisiert und übernimmt als strategischer Partner die Mehrheitsanteile an der Hatz Components GmbH und somit die industrielle Führung. Das Ziel ist, mit dem bestehenden ▶



Joint Venture geschlossen: Bernd Krüper, CEO Hatz Components GmbH, Dr. Jan Dannenberg, Executive Partner Berylls Group, Wolfram Hatz, Hauptgesellschafter der Motorenfabrik Hatz GmbH & Co. KG, Dr.-Ing. Simon Thierfelder, CEO Motorenfabrik Hatz GmbH & Co. KG (v.l.n.r.). (Foto: Hatz)

Management-Team und Mitarbeiterstamm das Unternehmen weiterzuentwickeln und die Internationalisierung voranzutreiben. Berylls ist als renommiertes Unternehmen in der Automotive-Branche der optimale Partner, um in diesem für Hatz Components wichtigen Markt die nächsten Erfolge zu feiern. Die Zulieferung von qualitativ exzellenten Pleuelstangen und Kurbelwellen für die robusten Industriemotoren der Motorenfabrik ist durch das Joint Venture

sichergestellt. Die Motorenfabrik war und wird auch in Zukunft der größte Kunde der Hatz Components sein. In Sachen Standort und Führungsteam setzen die Partner auf Kontinuität. Motorenfabrik Hatz und Hatz Components verbleiben am aktuellen Standort in Ruhstorf an der Rott. Bernd Krüper, bislang CEO der Motorenfabrik Hatz und von Hatz Components in Personalunion, wird künftig solitär die Geschicke von Hatz Components verantworten.

Berylls wird auf Management-Ebene mit beratenden Führungskräften unterstützen. Neuer CEO der Motorenfabrik wird Dr.-Ing. Simon Thierfelder, bislang technischer Geschäftsführer des Unternehmens. Thierfelder übernimmt somit zusätzlich zu seinen bisherigen Verantwortungsbereichen Entwicklung und Operations auch die Leitung des Vertriebs, des Marketings, des Service und des Bereichs Digitalisierung. Info: www.hatz-diesel.com

Neue Kiesel-Niederlassung in Homberg/Efze

Bereits im Frühjahr 2022 hat die neue Kiesel-Niederlassung in Homberg/Efze den Betrieb aufgenommen. Nun fand die offizielle Eröffnung statt, zu der das Unternehmen zahlreiche Kunden, Geschäftspartner und auch Vertreter der kommunalen Politik begrüßen konnte, darunter Winfried Becker, Landrat des Schwalm-Eder-Kreises, Jürgen Liebermann, Bürgermeister der Stadt Schwarzenborn und sein Amtskollege Jürgen Roth von der Gemeinde Knüllwald. „Mit unserer direkten Anbindung an die Autobahn A7 sind wir in Nordhessen



Begrüßung: Kiesel-Geschäftsführer Maximilian Schmidt (Mitte vorn) und Jochen Kiesel (Mitte hinten), beide Mitglieder der Geschäftsführung, heißen Geschäftspartner bei der Eröffnung der neuen nordhessischen Kiesel-Niederlassung willkommen. (Foto: Kiesel GmbH)



ECKERNKAMP

Wir kümmern uns um Ihr Dieseleinspritzsystem!

Bosch / Delphi Diesel Service

Diagnose, Prüfung, und Instandsetzung nach Herstellervorgaben

hochmodernes Prüfequipment

umfangreiches Tauschprogramm

Verkauf von Ersatzteilen



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



perfekt positioniert. Von hier aus erreichen wir unsere Kunden jederzeit – auch dann, wenn es akut ist“, sagte Sascha Fischer, Geschäftsführer Vertrieb der Kiesel Mitte GmbH, und schloss an: „Wir stehen unseren Kunden zur Seite und das in über zehn Branchen. Mit den zahlreichen Herstellern für Maschinen, Schnellwechsler, Anbaugeräte und digitalen Assistenzsystemen können wir Prozesse kontinuierlich optimieren. Ein Thema, das in unserer Branche immer wichtiger wird“. Bastian També kaufmännischer Geschäftsführer der Kiesel Mitte GmbH, berichtete, dass mehr als elf Mitarbeiter am Standort im Vertrieb, Service, Miete und Verwaltung arbeiten. Kiesel Mitte ist eine von fünf deutschen

Regionalgesellschaften innerhalb der Kiesel Gruppe. „Für uns steht der Kunde bei allem, was wir tun im Mittelpunkt. Unsere Kunden können uns schnell erreichen: egal, ob es um den Verkauf, die Miete oder den Service geht“, so Maximilian Schmidt, Geschäftsführer der Kiesel GmbH. Beim Tag der offenen Tür nutzten viele Bürgerinnen und Bürger aus der Region sowie Kunden und Geschäftspartner den Blick hinter die Kulissen der Kiesel-Niederlassung. Auf dem Betriebshof wurden Maschinen mit den entsprechenden Anbaugeräten präsentiert und zahlreiche Fragen rund um die Themen Miete, Service und Vertrieb beantwortet. Info: www.kiesel.net

ABE spart Kosten und Zeit

Allgemeine Betriebserlaubnis für manche Mobilbagger-Modelle ab Werk

Um am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen zu können, bedürfen selbstfahrende Arbeitsmaschinen wie Mobilbagger in Deutschland entweder einer Einzelbetriebserlaubnis (EBE) oder einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE). Neben der bisher verfügbaren EBE bietet Liebherr für ausgewählte Mobilbagger-Modelle nun auch die ABE an.

Selbstfahrende Arbeitsmaschinen wie Mobilbagger dürfen laut Fahrzeug-Zulassungsverordnung auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie einem genehmigten Typ (ABE) entsprechen oder für diese eine Einzelgenehmigung (EBE) erteilt wurde. Weicht ein Fahrzeug hinsichtlich Abmessungen (Länge, Höhe, Breite), Gewichte (Achslast, Gesamtmasse), Ausrüstung, Sichtfeld oder in sonstiger Weise von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bzw. der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ab, sind diese Ausnahmen gemäß § 70 StVZO zu genehmigen sowie eine Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO einzuholen.

Bisher hat Liebherr auf Kundenwunsch die EBE für Mobilbagger angeboten. Auf Grundlage eines Gutachtens des technischen Dienstes erfolgt die Genehmigung der Ausnahmen gemäß § 70 StVZO und für bestimmte Ausführungen die Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO. Da diese jedoch zunächst nur an Liebherr erteilt sind, muss der Kunde bzw. der neue Fahrzeughalter bei seiner zuständigen Straßenverkehrsbehörde die Neuerteilung der Ausnahmegenehmigungen auf seinen Namen beantragen und ausstellen lassen. Auf dieser Basis erfolgt dann durch die Straßenverkehrsbehörde die Ausstellung der EBE.

Neben der weiterhin verfügbaren EBE bietet Liebherr nun auch die ABE an, welche für eine genehmigte Typenreihe wie den A 918 Compact bereits die Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO beinhaltet. Diese wird vom Kraftfahrt-Bundesamt



Kosten- und Zeiteinsparpotential: Der Liebherr-Mobilbagger A 918 Compact Litronic ist nun in zwei unterschiedlichen Maschinenkonfigurationen ab Werk mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) verfügbar. (Foto: Liebherr)

erteilt, gilt bundesweit und unbefristet – auch für den Kunden. Auch bei einem Weiterverkauf ist sie für den neuen Fahrzeughalter gültig. Lediglich die Erlaubnis gemäß § 29 Abs. 3 StVO ist vom Kunden bzw. Fahrzeughalter bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde stets gesondert einzuholen.

Schnellere Einsatzbereitschaft

Der große Vorteil der ABE ist, dass die Ausnahmen nach § 70 StVZO nicht jedes Mal erneut genehmigt werden müssen, wenn Fahrzeughalter im Zuständigkeitsbereich einer neuen Straßenverkehrsbehörde tätig werden. So sind die Maschinen auch bei häufigen, überregionalen Baustellenwechsel schneller einsatzbereit und wertvolle Zeit wird eingespart. Zudem können Kosten infolge eines vereinfachten und schnelleren Genehmigungsprozesses gesenkt werden. Zunächst steht eine genehmigte Variante des Mobilbaggers A 918 Compact Litronic mit einer ABE zur Verfügung. Weitere Modelle werden nach und nach folgen. Ab Juli 2023 wird der Mobilbagger mit einer ABE in zwei unterschiedlichen, vorab definierten Ausführungen bei den Liebherr Vertriebs- und Servicepartnern in Deutschland erhältlich sein.

Der A 918 Compact Litronic gilt als ideale Leistungsmaschine für klassische Anwendungen im Bereich der Erdbewegung. Er kombiniert die flexiblen Einsatzmöglichkeiten eines Compact-Mobilbaggers mit der Leistungsfähigkeit eines Standard-Mobilbaggers. Die beiden Maschinenkonfigurationen, für die die ABE in Verbindung mit den Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO erteilt wurde, ist so gewählt, dass ein breites Spektrum an Erdbewegungsarbeiten ausgeführt werden kann.

Das zulässige Gesamtgewicht der Maschine liegt bei 19.000 kg. Durch den geringen Heckschwenkradius von 1,85 m kann der Compact-Mobilbagger auch flexibel bei engen Platzverhältnissen eingesetzt werden. Mit dem 115 kW/156 PS starken Motor erreicht die Maschine hervorragende Leistungsfähigkeit und Fahrleistung bei gleichzeitig hoher Kraftstoffeffizienz. Das schnelle Lösen von Material auch in harten Böden sowie verkürzte Fahrzeiten dank hoher Zugkraft und schneller Beschleunigung steigern die Produktivität und reduzieren Betriebskosten.

In der Maschinenkonfiguration samt ABE ist der A 918 Compact mit einem 2.550 mm breiten Unterwagen mit Abstützplanierschild hinten und Zwillingsbereifung ausgestattet. Das Abstützplanierschild eignet ►

sich zum Planieren und Zusammenschieben von Material und verleiht der Maschine, gerade im Einsatz auf weichen, sandigen Böden, einen sicheren Stand. Diese wird durch die Zwillingsbereifung nochmals verstärkt. Zudem sorgt die größere Aufstandsfläche der Zwillingsbereifung

für geringeren Bodendruck und höhere Traktion sowie gutes Fahrverhalten. Die Ausrüstung der Maschinen besteht aus einem für Straßenfahrten obligatorischen 5,05 m langen Verstellausleger, einem 2,45 m langen Löffelstiel sowie dem vollautomatischen Liebherr- Schnellwechselsystem

Likufix. Die zweite angebotene Maschinenkonfiguration unterscheidet sich dadurch, dass diese einen Löffelstiel mit 2,65 m hat. Dies führt zu einer nochmals höheren Grabtiefe, Reichweite, Ausschütthöhe sowie Reichhöhe.

Info: www.liebherr.com ■

Schnelle Hilfe in akuten Krisen

Die BG BAU bietet ihren Versicherten eine psychologische Onlineberatung

Nach schweren Arbeitsunfällen oder bei der Diagnose einer Berufskrankheit brauchen Betroffene und auch Augenzeugen im Unternehmen oft Hilfe. Da diese in akuten Krisenfällen schnell erfolgen soll, bietet die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU) ihren Versicherten nun eine psychologische Onlineberatung als kostenlosen Service an.

Das Angebot richtet sich an Menschen, die entweder einen schweren Arbeitsunfall hatten oder an einer anerkannten Berufskrankheit erkrankt sind. Auch Augenzeugen eines schweren Arbeitsunfalls einer Kollegin oder eines Kollegen können auf den Service zurückgreifen. Die kostenlose Beratung dient als erste Orientierung und unterstützt bei der Bewältigung der psychischen Belastungen.

Ein schwerer Unfall oder eine Erkrankung haben nicht nur körperliche Folgen. Oft leiden die Betroffenen auch psychisch unter den Ereignissen. Gefühle der Einsamkeit, Ängste oder depressive Verstimmungen können belasten und sich auf den Heilungsprozess auswirken. Mit der Onlineberatung bietet die BG BAU ihren Versicherten ein niedrigschwelliges Angebot, um mit qualifizierten Psychologinnen und Psychologen in den Austausch zu kommen. „Mit der schnell und unkompliziert zu erreichenden Onlineberatung möchten wir unsere Versicherten bei der Bewältigung der akuten Ausnahmesituationen unterstützen und sie – wenn nötig – im Anschluss frühzeitig mit weiteren Angeboten versorgen“, sagt Jörg Wachsmann, Leiter der Abteilung Steuerung Rehabilitation und Leistungen der BG BAU.



Neues Angebot: Die BG Bau bietet in akuten Krisen schnelle Erst-Hilfe durch psychologische Online-Beratung. (Foto: Jan-Peter Schulz / BG BAU)

Zur Beratung in zwei Schritten

Die Beratung ist kostenlos, anonym und kann deutschlandweit durchgeführt werden. Die Psychologinnen und Psychologen sind täglich nahezu rund um die Uhr über das Smartphone oder den Computer erreichbar. Der Austausch erfolgt über ein Onlinetelefonat, mit oder ohne Video, oder per Textchat und ist in mehreren Sprachen möglich. Die erste Beratung erfolgt innerhalb von 24 Stunden nach Anmeldung auf der Internetseite. Für die Anmeldung wenden sich Betroffene an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BG BAU – etwa über die Suchfunktion für Ansprechpersonen nach Postleitzahlen. Dort erhalten sie die erforderlichen Informationen zur Anmeldung für die

psychologische Onlineberatung. Alle Beratungen unterliegen der gesetzlichen Verschwiegenheitspflicht und sind mit modernstem Datenschutz abgesichert.

„Die Beratung ist noch keine Therapie. Aber sie gibt unseren Versicherten eine erste Anlaufstation, wenn sie das Gefühl haben, in der Situation überfordert oder unsicher zu sein“, sagt Jörg Wachsmann. Sollte im Anschluss eine Therapie und eine längere psychologische Begleitung nötig sein, vermittelt die BG BAU ihre Versicherten direkt an eine spezialisierte Psychotherapeutin oder einen spezialisierten Psychotherapeuten. „Unsere Erfahrungen zeigen: lieber einmal mehr mit jemandem reden als einmal zu wenig. Jedes Wort kann helfen, ob geschrieben oder gesprochen.“

Info: www.bgbau.de ■

Schweres Treffen, starke Impulse

VDBUM Branchentreff zieht 50 Teilnehmende aus ganz Deutschland an

Doll, einer der führenden, europäischen Hersteller von Transportfahrzeugen, freut sich über den Erfolg des VDBUM Branchentreffs Schwertransporte, der am 23. Mai 2023 auf seinem Werksgelände in Oppenau im Schwarzwald stattgefunden hat.

Rund 50 Teilnehmende aus der Schwertransportbranche aus ganz Deutschland kamen zusammen, um sich über die aktuellsten Entwicklungen der Branche auszutauschen und die Fertigung der Fahrzeuge hautnah zu erleben. Der Branchentreff begann mit der einmaligen Gelegenheit, das Werksgelände des Fahrzeugbauers Doll zu besichtigen und exklusive Einblicke in die funktionellen Produktionsprozesse zu erhalten. Schwer beeindruckt zeigten sich die Teilnehmenden von den Vorführungen der Plattform- und Tiefbett-Sattelaufleger sowie von den innovativen Bedien- und Steuerungssystem Doll control. „Ein neues Level an Bedienkomfort, was in der Zukunft aus der Schwertransport-Branche nicht mehr wegzudenken sein wird“, so Mathias Neumayer, Produktmanager Produktbereich Schwertransport & Defence, Doll Fahrzeugbau GmbH. Ein Netzwerkabend rundete den ersten Tag ab.

Wolfgang Lübberding, Technischer Leiter des VDBUM, führte am Morgen des zweiten Tages in die Thematik ein. Im Anschluss stellte Mathias Neumayer unter der Überschrift „Digitalisierung im Schwertransport – Neues Level an Bedienkomfort“ das Steuerungskonzept von Doll vor. Reifenurgestein Helmut Haak und Mark Sobiech, Key Account Manager bei der Bohnenkamp AG, widmeten sich dem Thema „Sichere und nachhaltige Bewegung im Segment Schwerlast“. Sie sprachen über geeignete Reifen und Reifentechnik, Tragfähigkeits-Aspekte und Machbarkeiten, das Stahlrad als wichtige Komponente des Kompletttrades und gaben Hinweise zu Pflege, Reinigung, Luftdruck und länderspezifischen Anforderungen. „Schwerlast-Transport-Fahrzeuge und deren Technik aus Sicht Mercedes-Benz



Besichtigung: Die Teilnehmenden des VDBUM Branchentreffs Schwertransporte hatten die Gelegenheit, das Werksgelände des Fahrzeugbauers Doll zu besichtigen. (Fotos: Doll Fahrzeugbau)



Begrüßung: Wolfgang Lübberding, Technischer Leiter des VDBUM, begrüßte die Teilnehmer des Branchentreffs in Oppenau und führte in das Thema ein.

Lkw“ war der Vortrag von Dr. Markus Stumpf, Product Management CTT, Mercedes-Benz Trucks, überschrieben. Hier ging es um Technik und Ausstattung des Mercedes-Benz Truck SLT, Funktionsweise und Nutzen der Turbo-Retarder-Kupplung oder das Fahrzeugportfolio. „Philosophie oder entscheidend? Materialdiskussion in der Zurrtechnologie!“ So lautete der Titel des Vortrags von Michael Weber, Leiter Militär Technologie, RUD Ketten Rieger & Dietz GmbH u. Co. KG. Weber erläuterte dabei die Abgrenzung von Zurrsystemen aus Stahl und Textil, den Stand der Zurrmitteltechnologie, die Anforderungen durch Normen und Richtlinien und praxisnahe Auswahlkriterien.

Jürgen Kluge von der Autobahnpolizei Osnabrück referierte über den „Einsatz von Fahrzeugen/Fahrzeugkombinationen mit Genehmigungen gem. § 70 StVZO“. Dabei

sprach er über teilbare Ladung – Zubehör – Beiladung, zeigte Möglichkeiten und Grenzen der Empfehlungen zu § 70 StVZO auf, erläuterte autonome Wiegesysteme und gab Einblicke in die Rechtsprechung bezüglich des Erkennens und Vermeidens von Überladungen. Olaf Beckedorf, Vorstandsvorsitzender der BigMove AG, griff das Thema „Schwertransporte – Projektplanung zur reibungslosen Durchführung – Erschwernis Genehmigungsverfahren“ auf und zum Abschluss beschäftigte sich Peter Freudenthal, EuroKompZert, mit der Frage „Die Vorschriftenlage des Großraum- und/oder Schwertransports – eine Herausforderung für die Branche und worauf müssen wir uns einstellen?“. Hier standen aktuelle Entwicklungen im Bereich des GST im Mittelpunkt.

„Dass der VDBUM unser Werk als Austragungsort des diesjährigen Branchentreffs auserwählt hat, macht uns stolz. Das war eine großartige Chance für uns, unsere Kunden und potenzielle Interessenten persönlich zu treffen und ihnen einen Einblick hinter die Kulissen unseres Fahrzeugbaus zu geben“, so Renato Ramella, Geschäftsführer der Doll Fahrzeugbau GmbH. Das im Jahr 1878 gegründete Traditionsunternehmen mit Hauptsitz in Oppenau im Schwarzwald beschäftigt heute ca. 400 Mitarbeitende und baut rund 1.000 Fahrzeuge pro Jahr.

Info: www.Doll.eu
www.vdbum.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.



HyRoConnect GmbH

Die HyRoConnect GmbH mit Sitz im hessischen Langen entwickelt und vertreibt hydraulische Schwenkmotoren für die weltweite Baumaschinenindustrie. Sie wurden nach dem Steilgewindeprinzip entwickelt und zeichnen sich durch maximale Präzision, Langlebigkeit und Zuverlässigkeit aus. Dank der feinfühligsten und verlustfreien Kraftübertragung durch eine innenliegende Lagerung und höchste Fertigungsgenauigkeit im Steilgewinde können so Baustellenzeiten und Kosten reduziert werden. Die Schwenkmotoren arbeiten bei einem Betriebsdruck von 210 bar und erlauben einen Schwenkwinkel von echten 90 (+1) Grad nach rechts und links. Sie sind mit gehärteten, rostfreien Oberflächen ausgestattet, verschleißfest und langlebig, selbst unter härtesten Einsatzbedingungen. Durch das definierte Dichtungskonzept und den wartungsfreien Abstreifer, der seitlich bündig am Gehäuse sitzt, wird verhindert, dass Schmutz in den Motor eindringt. Mit dem serienmäßig montierten Lasthalteventil arbeiten sie unabhängig von der Hydraulik des Baggers. Die hydraulischen Schwenkmotoren eignen sich für alle Bagger-Trägergeräte bis 10 t und sind kompatibel für alle Schnellwechsler und Bagger-Schaufeln. Das Produktportfolio umfasst insgesamt fünf Baugrößen, die diesen Bereich vollumfänglich abdecken. HyRoConnect arbeitet agil, flexibel und dezentral, was beste Voraussetzungen für einen Start im von disruptiven Veränderungen geprägten Wachstumsmarkt bietet. Die interne Aufstellung ohne straffe Hierarchien ermöglicht ideenförderndes Arbeiten, auch an mechanischen und digitalen Lösungen von morgen.

Info: www.hyroconnect.de



MP FILTRI Germany GmbH

1964 von Bruno Pasotto in Italien gegründet, zählt MP Filtri heute mit zehn Niederlassungen und einem internationalen Handelspartnernetz zu einem der weltweit führenden Unternehmen für hydraulische Filtrationslösungen, Systeme zur Verschmutzungsüberwachung und Komponenten zur Kraftübertragung in Hydraulikkreisläufen. Die deutsche Niederlassung besteht seit 1988. Der technische Vertrieb sowie das Produktlager mit über 1.200 m² befinden sich in St. Ingbert im Saarland. Die Kombination aus Vertrieb und Lager ermöglicht es, technische Beratung und Auftragsabwicklung aus einer Hand anzubieten.

Die MP Filtri Germany GmbH berät und betreut ihre Kunden bei anwendungsspezifischen Produkt- und Branchenlösungen, die den spezifischen technischen Gegebenheiten der jeweiligen Anlagen Rechnung tragen. Für alle hydraulische Steuerungen und spezifische Anwendungen fertigt MP Filtri ein umfassendes Produktportfolio. Lösungen zur Überwachung und Messung von Hydraulikflüssigkeiten werden mit der einzigartigen MP Filtri Partikelmesstechnik angeboten. Mobile Filtersysteme und eine breite Zubehörpalette ergänzen das Angebot für Hydraulikkreise. Technologische Innovation sowie eine herausragende Qualität bilden die Basis optimaler Lösungen und Serviceleistungen für Anwendungen mit hydraulischer Steuerung in unterschiedlichsten Branchen, u.a. für Industrie, Windenergie, Recycling, Schiffbau und Off-Shore-Technik, Baugewerbe, Luftfahrtsysteme und den Transportmarkt. Vollautomatische Arbeitsstationen im permanent aktualisierten Maschinenpark produzieren ohne Unterbrechung in drei Arbeitsschichten. Info: www.mpfiltri.de

Zuverlässiger Partner seit 175 Jahren

Die Wurzeln von Wacker Neuson reichen 175 Jahre zurück, nämlich in das Jahr 1848, als Johann Christian Wacker eine Schmiedewerkstatt in Dresden gründete. Seither brachte das Unternehmen Maschinen und Geräte hervor, die das Arbeiten auf der Baustelle immer wieder revolutionierten. Hermann Wacker etwa setzte 1930 mit einem innovativen Elektrostamper neue Maßstäbe in der damaligen Bauindustrie. Bis heute werden die Stampfer für die Bodenverdichtung eingesetzt. Es folgten der Innenrüttler für die Betonverdichtung, der ab 1934 den Markt eroberte, oder die erste reversierbare Vibrationsplatte, die einen Meilenstein in der Bodenverdichtung legte.

„Wir sind stolz darauf, auf eine so lange und von Innovationen geprägte Historie blicken zu können“, sagt Axel Fischer, Geschäftsführer Wacker Neuson Deutschland und verantwortlich für alle europäischen Direktvertriebsmärkte. „Schon von Beginn an standen die Bedürfnisse der Kunden im Fokus – das gilt bis heute und spiegelt sich ganz besonders in unseren Direktvertriebsmärkten wider, wo wir mit eigenen Niederlassungen unsere Kunden beraten und betreuen. Und das in vielen Märkten schon seit mehreren Jahrzehnten! Jubiläen feiern wir 2023 in Belgien mit 40 Jahren, in Polen mit 30 Jahren und in der Schweiz mit 25 Jahren.“ In Tschechien und Ungarn ist man jeweils seit 30 Jahren vertreten.

Auch im Bereich der Kompaktmaschinen brachte Wacker Neuson immer wieder neue Entwicklungen hervor. Eine Innovation im Bereich der Kompaktbagger ist das Vertical Digging System (VDS), das seit 1988 das Arbeiten effizienter, schneller und angenehmer für den Bediener macht: Es erlaubt exaktes vertikales Graben auch auf unebenem Untergrund. Seit 2005 gehören knickgelenkte Radlader und später auch kompakte Teleskoplader zum Portfolio des Herstellers. Ein weiteres Highlight ist der 2019 auf den Markt gebrachte Dual View Dumper mit der 180° drehbaren Sitz- und Bedienkonsole des Raddumpers.

Mit der Einführung der zero emission Serie ging Wacker Neuson 2014 neue Wege und nahm erneut eine Vorreiterrolle ein: Die ersten elektrisch betriebenen Maschinen und Geräte waren zwei Akkustamper und der batterie-elektrische Radlader



1934: Der erste Innenrüttler von Wacker erobert den Markt. (Fotos: Wacker Neuson)



1952: Neue Möglichkeiten für den Einsatz von Stampfern ergeben sich durch den Einbau von Verbrennungsmotoren.



1988: Das Vertical Digging System (VDS) erlaubt exaktes vertikales Graben auch auf unebenem Untergrund, an Bordsteinkanten und am Hang.

WL20e. Seither wurde das Portfolio stetig ausgebaut und umfasst nun auch elektrische Vibrationsplatten, Bagger, Rad- und Kettendumper sowie in Kürze einen E-Teleskoplader. Damit kann schon heute eine typische innerstädtische Baustelle ohne direkte Abgasemissionen und extrem geräuscharm betrieben werden. Wacker Neuson bedient das gesamte zero emission Ökosystem: von der Ladeinfrastruktur über Serviceleistungen, Finanzierungsangebote und unterschiedliche Nutzungsmodelle bis hin zu einer Lebenszyklusbetrachtung der Batterie.

Mit digitalen Lösungen bringt das Unternehmen mehr Effizienz und Transparenz auf die Baustelle. Ein Beispiel ist das Assistenzsystem zur Betonverdichtung ConcreTec. Im Bereich Service machen die Mixed-Reality-Brillen „Smart Glasses“ das Arbeiten effizienter. Zum neuen Mobilbagger EW100 gehören ein intelligentes Attachment Management System sowie ein Human Machine Interface, das den Fahrer beim Anbaugerätewechsel über das 10-Zoll-Touchscreen-Display unterstützt. Wacker Neuson wird den Fokus auf Digitalisierung legen, um durch intelligente Vernetzung, digitale Lösungen, Produkte und Geschäftsmodelle die Arbeit auf Baustellen sowie die Zusammenarbeit aller Beteiligten zu vereinfachen und effizienter zu gestalten.

www.wackerneuson.com ■

Flexible Lösungen für guten Datenempfang

In unerschlossenen Gebieten oder ländlichen Regionen mit schlechter Netzabdeckung ist es häufig schwierig, eine gute Internetverbindung zu bekommen. Durch den Einsatz von Baucontainern mit metallischer Außenhülle wird der Empfang vor Ort häufig weiter erschwert. Dabei muss auf Baustellen remote mit allen Unternehmensprogrammen gearbeitet werden können: Zudem werden Pläne empfangen und versandt, Abstimmungsmeetings online durchgeführt, Daten auf das Firmennetzwerk der Zentrale geladen und vieles mehr. Für diese Aufgabenstellungen bietet die ConnectingCase GmbH aus dem oberschwäbischen Warthausen eine Internetlösung auf Basis von LTE/5G. Wie der Name des Unternehmens bereits ausdrückt, passen alle Komponenten, die für eine Internetanbindung vor Ort benötigt werden, in einen stabilen Hartschalenkoffer. Die mobilen Anlagen, die es in verschiedenen Varianten gibt, können bei Bedarf kombiniert werden und Kapazitäten von drei bis 60 Nutzern bedienen.



Stabiles Netz: ConnectingCase verbindet schnell, unbürokratisch und unkompliziert alle Beteiligten auf einer Baustelle oder überall da, wo es kein Internet gibt. (Foto: ConnectingCase)

Sie haben sich bereit tausendfach in Deutschland und im europäischen Ausland im Einsatz bewährt. ConnectingCase wird mit Hilfe verschiedener Parameter wie Netzabdeckung, Geodaten und weiterer Rahmenbedingungen vorab im Werk konfiguriert und fertig zum Einsatzort geliefert. Die kleinen Light 2.0-Anlagen können in Eigenregie montiert werden, die größeren

Anlagen aus den Reihen standard und pro werden von Monteuren professionell aufgebaut, wobei stets das bestmögliche Mobilfunk-Signal am Standort eingefangen wird. Fällt ein Betreiber aus, wird der Kunde über das Fallback-System automatisch an einen anderen Provider angeschlossen. Dabei bleiben Bauunternehmen in Bezug auf Nutzungszeiten flexibel. Sie können die Anlagen bereits ab einer Mindestlaufzeit von einem Monat nutzen und müssen sich dank des Full Service vom Aufbau bis zum Abbau keinerlei Gedanken machen.

ConnectingCase arbeitet mit Partnern wie Cradlepoint oder der Telekom oder Verbänden wie bitkom oder BD Bau an der Digitalisierung der Baubranche und unterstützt seine Kunden aktiv auf dem Weg zur digitalen Baustelle. Jüngstes Produkt ist ConnectingCase 5G2Go, ein tragbares, akkubetriebenes Netzwerksystem, das es ermöglicht, Internet flexibel an jeden Ort zu bringen.

Info: www.connectingcase.de ■

Smarte Unterstützung für Maschinenbediener

Die Bedienung handgeführter Bodenverdichter stellt den erfahrenen Bauarbeiter in der Regel nicht unbedingt vor größere Probleme. Allerdings führt der Fachkräftemangel auf Baustellen und die zunehmende Vermietung der Maschinen zu neuen Herausforderungen. Anwender sind deshalb für Hilfestellungen beim Einsatz und bei Wartungsarbeiten dankbar. Hier kommt der neue Weber Smart Assist (WSA) von Weber MT ins Spiel. Ein Produkt, das bekannte und neue Technologien vereint. Gebräuchliche Symbole im Display unterstützen nun den Anwender bei der Behebung der vom Motorschutz signalisierten Störung, sowie bei der Durchführung der regelmäßigen Wartungsarbeiten. Schritt für Schritt wird erläutert, wie man zum Beispiel das Luftfilterelement wechselt oder wo Motoröl nachgefüllt wird, falls sich der Motor bei zu niedrigem Öldruck zuvor selbstständig abgeschaltet hat. Das kompakte Display hält aktuelle Informationen über die Motordrehzahl, die



Arbeiterleichterung: Der Weber Smart Assist erleichtert dem Bediener die Anwendung handgeführter Bodenverdichter. (Foto: Weber MT)

Batteriespannung und die verbleibende Einsatzzeit bis zur nächsten Wartung bereit. Außerdem können die aufgetretenen Motorschutz-Fehlermeldungen ausgelesen werden. Die bekannte Verdichtungskontrolle Compacrol erscheint nun in neuem Design. Sie gibt dem Anwender in einer gut lesbaren und leicht verständlichen Balkengrafik den Verdichtungsfortschritt an. Schwachstellen im Boden können erkannt

und rechtzeitig behoben werden. Da unnötige Verdichtungsfahrten vermieden werden, können bis zu 25 % Zeit und Kosten eingespart werden. Der Weber Smart Assist ist als neue Ausstattungsvariante mit der Bezeichnung WSA für die reversierbaren Bodenverdichter CR 6, CR 7, CR 8 und CR 9 verfügbar.

Möglich wurde die Entwicklung des WSA durch den Einsatz der Hatz E1-Dieselmotoren – einer mittlerweile tausendfach hergestellten Motoren-Baureihe. Sie verfügen über eine elektronische Motorsteuerung, die die richtige Drehzahl automatisch nachregelt. Neu ist auch die Bedienung der Maschinen. Nach dem eigentlichen Starten wird die Vibration auf Knopfdruck zugeschaltet. Einen Gashebel sucht man vergebens. Zwei auf die Fliehkraftkupplung abgestimmte Motordrehzahlen können gewählt werden. Den Rest regelt der Motor im wahrsten Sinne des Wortes selbstständig.

Info: www.webermt.com ■

Drei Tipps für erfolgreiche Digitalisierung

2.655 Beschäftigte der Bauindustrie haben an einer Umfrage im Auftrag von Klickrent, der digitalen Mietplattform für Baumaschinen und Bautechnik teilgenommen, die vom Lectura-Verlag durchgeführt worden ist. Sie zeigt auf, dass fehlendes Know-how über digitale Angebote und Möglichkeiten in der Bauindustrie das größte Hemmnis von Digitalisierung ist. Laut der Umfrage ist sich die Bauindustrie mehrheitlich der immensen Vorteile digitaler Prozesse bewusst, tut sich jedoch schwer, diese Prozesse im eigenen Unternehmen zu implementieren. Es fehlt an Wissen und Expertise über digitale Arbeitsmöglichkeiten. Das Unternehmen Klickrent ist angetreten, um der Bauindustrie digitale Angebote an die Hand zu geben und damit die Digitalisierung der Branche voranzutreiben. Tobias Sudbrock, Klickrent-Geschäftsführer für digitale Produktentwicklung und Prozesse, gibt drei Tipps, um Unternehmen den Weg in Richtung Digitalisierung zu erleichtern.

Kommunikation und Führung: alle Mitarbeiter im Boot! Die Klickrent-Umfrage hat deutlich gezeigt, dass der Weg zu mehr Digitalisierung im Unternehmen vor allem eine große soziale Herausforderung ist. Häufige Hemmnisse sind Unentschlossenheit der Geschäftsführung, Widerstand von Kollegen und Mitarbeitern und zu wenig Know-how. Und es liegt nahe, dass sich diese drei Gründe gegenseitig beeinflussen. Was Führungskräfte hierbei nicht unterschätzen dürfen, ist die Sorge, die Mitarbeiter in traditionellen Branchen umtreibt, wenn sie "Digitalisierung" hören. Digitalisierung macht Arbeitsprozesse effizienter. Viele Mitarbeiter assoziieren das mit einem Stellenabbau und dem Verlust des Arbeitsplatzes. Es ist deshalb wichtig, diese Sorge von Anfang an auszuräumen und die Mitarbeiter in die Planungen und Ziele mit einzubeziehen. Führungskräfte müssen deutlich machen, dass digitale Prozesse nicht nur dem Unternehmen helfen zu wachsen und erfolgreicher zu wirtschaften, sondern auch die einzelnen Jobs im Unternehmen interessanter machen. Mitarbeiter müssen erkennen können, dass Digitalisierung nicht nur Vorteile für das Unternehmen bringt, sondern auch für sie selbst als Individuum. Dies ist ein häufiges Missverständnis, verursacht durch nicht ausreichende interne Kommunikation. Es führt jedoch zu internem Widerstand und



Digitalisierungshemmer: Unentschlossenheit und Angst vor den Folgen hemmen die Digitalisierung vieler Unternehmen. (Grafik: Lectura)

erschwert die Umsetzung von digitalen Lösungen und Prozessen erheblich.

Für eine Digitalisierungsstrategie und deren Implementierung braucht es ein starkes Team mit flachen Hierarchien. Das schafft eine Führungsperson oder ein Führungstab nicht allein. Wer seine Mitarbeiter zu Experten ausbildet, Verantwortung überträgt und sie als Team an Zielen und Vision mitarbeiten lässt, schafft es schneller und einfacher, sein Unternehmen digitaler und damit effizienter zu gestalten.

Fokus auf den Kunden! In der Masse der digitalen Möglichkeiten fällt es vielen Unternehmen schwer, einen Überblick zu bekommen und einen Anfang zu finden. Bei der Priorisierung steht der Kunde im Mittelpunkt: Welche digitale Veränderung bringt meinem Kunden den größten Mehrwert? Wie verbessere ich durch digitale Prozesse mein Produkt? Wie verbessere ich das Kundenerlebnis?

Wer den Kunden stets im Fokus hat und bei der Digitalisierung seines Unternehmens kundenorientiert arbeitet, erzielt eine höhere Kundenzufriedenheit und stärkere Kundenbindung. Dies wiederum schafft die besten Voraussetzungen für die

nächsten Digitalisierungsschritte.

Kleine Schritte – von externen Angeboten profitieren! Wenn es um Digitalisierung in Unternehmen geht, dann können Unternehmen den Faktor „Finanzierung“ natürlich nicht ignorieren. Auch wenn digitale Prozesse langfristig Ressourcen einsparen, muss zunächst investiert werden. Digitalisierung lässt sich aber sehr gut in kleinen Schritten umsetzen. Es ist nicht notwendig, mit komplexen Veränderungen zu starten. Kleine Schritte geben allen Beteiligten im Unternehmen mehr Sicherheit sowie die Möglichkeit, auszuprobieren und gegebenenfalls auch zu korrigieren. Ideal sind dafür zunächst Partner oder Dienstleister mit digitalen Angeboten. Sie stellen sich auf das Unternehmen ein: Es kann risikofrei erste Erfahrungen sammeln und im eigenen Tempo digital wachsen. Im Austausch und in der Beratung mit dem Partner kann ein Unternehmen zudem schneller und leichter einschätzen, welche Angebote sich im digitalen Transformationsprozess als nächstes anbieten.

Info: [klickrent.de](https://www.klickrent.de) ■

55 Neumaschinen für eine erfolgreiche Zukunft

Schlüter für Baumaschinen liefert insgesamt 55 Radlader, Planiertraupen und Kettenbagger inklusive 3D-Maschinensteuerung an die GP Papenburg-Unternehmensgruppe. Sie werden in verschiedenen Bauprojekten zum Einsatz kommen. Projektleiter Maximilian Schlüter überreichte gemeinsam mit dem Team der Schlüter-Niederlassung in Sarstedt bei Hannover zunächst 20 neue Kettenbagger an Jens Kleinert, Geschäftsführer GP Maschinentechnik, und dessen Team. Radlader und Traupen folgen in Kürze. Das Maschinen-Paket wurde auf der letztjährigen bauma abgeschlossen. Basis war die partnerschaftliche Zusammenarbeit, die die beiden Unternehmen seit vielen Jahren verbindet. Seit Jahrzehnten agierten beide Unternehmen als Händler und Dienstleister für den Hersteller Komatsu. Die langjährige erfolgreiche Partnerschaft ist ein Grund dafür, dass Schlüter zum 1. Januar 2022 die ehemalige GP Baumaschinen GmbH Halle, nun Schlüter Baumaschinen Halle GmbH, sowie deren Tochtergesellschaft, die G-tec Positioning GmbH, von Papenburg übernehmen durfte. Damit erweitert Schlüter sein Niederlassungsnetzwerk auf knapp 75 % von Deutschland. „Wir als Papenburg-Gruppe sind bundesweit in verschiedensten Branchen zuhause. Dazu zählen unter anderem die Produktion



Maximilian Schlüter (r.) überreicht das neue Maschinenpaket offiziell an Jens Kleinert.
Foto: Schlüter für Baumaschinen

von Rohstoffen wie Sand, Kies, Splitt, die Weiterverarbeitung zu Baustoffen wie Betonwaren, Beton und Asphalt, der Hoch-, Ingenieur-, Spezialtief- und Verkehrswegebau, das Recycling sowie die

Verwertung. Bei dieser Vielfalt an Einsätzen ist es unsere tägliche Aufgabe, in der Maschinentechnik eine hohe Verfügbarkeit unserer Maschinen zu gewährleisten. Da Nachhaltigkeit in unserem Familienunternehmen längst zu einem durchgehenden Geschäftsmodell gehört, investieren wir kontinuierlich in modernste Technik, um auch so die CO₂-Emissionen stetig zu senken. Deswegen setze ich als Geschäftsführer weiterhin auch auf die uns bekannten Baumaschinen von Komatsu, welche durch das bundesweite Service-Netzwerk von Schlüter zusätzlich super abgerundet werden“, erklärte Jens Kleinert. „Mit den nun 33 Schlüter-Standorten bieten wir ein engmaschiges und flächendeckendes Service-Netzwerk, welches kurze Wege und schnelle Reaktionszeiten ermöglicht. Mit der Erweiterung können wir nun überregional tätige Kunden noch professioneller bedienen. Unsere Vision ist es, führender Dienstleister für Baumaschinen mit überdurchschnittlicher Kundenorientierung zu sein und die Symbiose aus Generalist und Spezialist darstellen zu können. Die Übergabe dieses Maschinenpaketes zeigt, dass die Kombination aus dem bundesweiten Netzwerk und Schlüter-Systemnutzung bei überregionalen Kunden wie GP Papenburg überzeugt“, sagte Maximilian Schlüter.

Info: www.schluter-baumaschinen.de ■

Eurovia setzt auf MTS-Technologie

„Bei der Wahl von Herstellern sind für Eurovia vorrangig Kriterien wie Zukunftsfähigkeit und Investitionssicherheit maßgeblich“, so Jannis Pfeiffer, MTA-Leiter des Unternehmens. „So auch bei unserer Entscheidung für MTS-Steuerungen. Überdies überzeugt uns die hohe Innovationskraft des Unternehmens immer wieder von Neuem. Angefangen bei den Standardisierungs-Bestrebungen bis hin zur flächendeckenden Verdichtungskontrolle und anderen Beispielen ist MTS einfach immer ganz vorne dabei und gehört dank seiner hohen Investitionen im Bereich Forschung und Entwicklung definitiv zu den Global Playern, ohne uns bei der Ausstattung unseres Fuhrparks durch proprietäre System-Lösungen an bestimmte Hersteller zu binden.“ Hinzu kommt für Pfeiffer, dass „wir – genauso wie MTS – Krisen



Hand drauf: MTS-Anwendungsberater Patrick Dreixler (l.) und MTA-Leiter Jannis Pfeiffer von Eurovia besiegeln den jüngsten Neuzugang von MTS im Eurovia-Fuhrpark Renningen. (Foto: MTS)

immer auch als Chance auf eine immer schlagkräftigere Neuaufstellung begreifen, um auch perspektivisch breit aufgestellt zu

bleiben, neuen personellen Engpässen zu begegnen und auch für die Herausforderungen im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Ressourcen-Schonung gerüstet zu sein. Auch im Hinblick auf unseren Grundgedanken prozessoptimierten Bauens ist die auf Standardisierung zielende System-Lösung von MTS ein absoluter Volltreffer, da von der Hard- über die Software bis zum Support alles komplett aus einer Hand geliefert wird und das Unternehmen dazu noch ‚um die Ecke‘ liegt.“ Entscheidend ist seiner Ansicht nach aber die über zwei Jahrzehnte währende Geschäftsbeziehung mit MTS, „die von Anfang an eine echte Partnerschaft war und mittlerweile auf einem so hohen Vertrauenslevel angekommen ist, dass ein Wort mehr als jeder geschriebene Vertrag gilt“, so Pfeiffer.

Info: www.mts-online.de ■

Ersteinsatz für netzbetriebenes Bauer-Bohrgerät

Cementation Skanska und Bauer Maschinen GmbH haben in London gemeinsam das weltweit erste elektrische Großdrehbohrgerät auf das Projekt High Speed 2 (HS2) gebracht. Anstatt eines Dieselmotors verfügt die Bauer eBG 33 über einen leistungsstarken elektrischen Antrieb. Dank einer elektrischen Trafostation vor Ort kann das Gerät lokal komplett emissionsfrei betrieben werden.

Das Gerät beweist, dass schwere, elektrisch angetriebene Baumaschinen die gleichen Aufgaben ausführen können, wie herkömmliche Geräte. Die eBG 33 in London hat annähernd 500 Stunden auf diesem Projekt gearbeitet, was einer erheblichen CO₂-Einsparung entspricht. Zusätzlich ist die Lärmreduzierung beträchtlich: Im Vergleich zu einem konventionellen Bohrgerät ist der Geräuschpegel des Grundgerätes um 50 % niedriger. „Der emissionsfreie Einsatz dieses Bohrgerätes ist ein entscheidender Schritt hin zu unserem Ziel, komplett klimaneutral zu werden. Diese Innovation passt exakt zu unserer Strategie



Einsatz unter Realbedingungen: Die Bauer eBG 33 arbeitet auf einer HS2-Baustelle in London. (Foto: Bauer Gruppe)

der CO₂-Reduzierung und unterstützt HS2 bei dem Ziel, alle Baustellen bis 2029 dieselfrei zu betreiben“, betonte Andrew Entwistle, Betriebsleiter bei Cementation Skanska. Der Einsatz der eBG 33 auf einer realen Baustelle sei auch eine wichtige Gelegenheit, der Baubranche zu zeigen, welches Potenzial elektrische Großgeräte haben. Warren Arnold, Geschäftsführer von Bauer Equipment UK Ltd., erläuterte: „Sämtliche während des Betriebs aufgezeichnete Daten helfen uns bei der weiteren

Entwicklung unserer umweltfreundlichen Bohrgeräte und in unserem Bestreben, der führende Anbieter nachhaltiger Geräte für den Spezialtiefbau zu sein. Es ist eine hervorragende Möglichkeit für uns zu zeigen, was unsere eBG 33 leisten kann und welche Vorteile sie für die Anwohner und die Umwelt bringt.“ Der Einsatz ist die Fortsetzung der Arbeiten im Rahmen des HS2-Projekts in Birmingham, wo das Gerät von einem Generator angetrieben wurde. Dort wurde zum allerersten Mal unter Realbedingungen der Kabeltransport getestet. Mit der Möglichkeit, das Gerät in London an das örtliche Stromnetz anzuschließen, konnten Bauer und Cementation die eBG 33 auf Herz und Nieren prüfen und wertvolle Daten über den Stromverbrauch während des gesamten Pfahlbohrvorgangs sammeln. Diese Daten werden in die Weiterentwicklung der kürzlich vorgestellten, batteriebetriebenen eBG 33 H all electric einfließen.

Info: www.bauer.de ■

Zuverlässig verdichten

Präzise erarbeitet der Weycor Walzenzug AW 1070 die Verdichtung auf seinen Bahnen. Tiefgehende Verdichtung ist auf der Baustelle bei Regensburg notwendig, um einen 2.000 m² großen Stellplatz für Fahrzeuge anzulegen. Der 7,1-Tonner von Atlas Weyhausen ist mit einem 54 kW/ 73,4 PS starken Motor ausgerüstet. Wichtig ist, dass die Verdichtung dieses lehmigen Bodens möglichst tief und gleichmäßig geschieht. Zur Verfügung stehen dafür eine Verdichtungsamplitude von 1,6 bis 0,7 mm, eine Frequenz von 30 oder 40Hz und eine Zentrifugalkraft von 120 bzw. 90 kN. Um sichere Information zu gewinnen, wie und wo verdichtet wird, ist das einfach zu bedienende Weycor CompDoc Mess- und Aufzeichnungssystem im Einsatz. Alle Informationen werden übersichtlich auf dem LCD-Display in die Fahrerkabine dargestellt. Über den Sensor wird das Schwingverhalten der Bandage registriert und daraus der Wert für die



Kraftvoll und robust: Der 7,1 t schwere Walzenzug AW 1070 von Weycor. (Foto: Weycor)

relative Verdichtung zum Zeitpunkt des Abwalzens berechnet. Der Fahrzeugführer ist jederzeit über die aktuellen Werte von Verdichtung, Sprungbetrieb, Amplitude, Frequenz und Geschwindigkeit informiert. Das ist auf dieser Baustelle sehr wichtig, weil die Unterschichten aus unterschiedlichem Material und teilweise mit Gestein versetzt sind. Das portable CompDoc-Gerät wird mit einem Schnellverschluss befestigt und kann daher problemlos auf mehreren Maschinen eingesetzt werden.

Für maximale Stabilität ist der komplette Vorderrahmen der Weycor Walzenzüge – mit Ausnahme der Querträger – geschweißt. Alle Walzenzüge, auch dieser AW 1070, sind mit wartungsfreien Knickpendelgelenken ausgestattet. Mit ihnen laufen Vorder- und Hinterwagen in einer Spur mit dem Effekt eines besonders tief liegenden Schwerpunktes. Der Knickwinkel dieses Gelenksystems beträgt 35°, der Pendelwinkel 12°. Das ermöglicht die hervorragende Manövrierfähigkeit. Perfekte Traktion und Steigfähigkeit sichert die serienmäßige No-Spin-Achse mit permanenter Differentialsperre. Es gibt kein einseitiges Durchdrehen eines Rades. Eine raffinierte technische Lösung ist bei Kurvenfahrten, bei denen die Radrehzahlen unterschiedlich sind, dass die Sperre automatisch aufgehoben und erst dann erneut aktiviert wird, wenn die Räder wieder synchron laufen.

Info: www.weycor.de ■

Neuer Swecon smartrent-Partner

Clevere Konzepte, smarte Mietlösungen und die flächendeckende Vermietung von Volvo Baumaschinen – dies hat sich Swecon smartrent, der Bereich Vermietung der Swecon Baumaschinen GmbH auf die Fahnen geschrieben. Ein weiteres Ziel des Konzeptes ist es, als Dachorganisation neben den firmeneigenen Mietparks, auch Geräte angeschlossener Mietpartner anzubieten. Gleichzeitig erhalten die Mitglieder des Verbundes Zugriff auf die Mietparkflotte von Swecon. Dies sorgt für die physische Auslastung der Mietflotte bei allen Beteiligten.

Im nördlichen Kreis Borken ist seit Juni 2021 die Martin Sicking GmbH aus Stadtlohn als Händlerpartner von Swecon tätig, nachdem man bereits über zehn Jahre im Vertrieb und Service zusammengearbeitet hat. Die Kooperation zwischen den beiden Unternehmen hat sich weiter intensiviert, denn das Stadtlohner Traditionsunternehmen ist nun auch als Mietpartner innerhalb des Swecon smartrent-Verbundes aktiv. „Wir freuen uns darüber, dass wir nun noch enger mit der Martin Sicking GmbH zusammenarbeiten und ein hochkarätiges neues Mitglied für unser Netzwerk gewinnen konnten“, erklärt Thomas Kremser,



Starke Partner: Jan Sicking, Geschäftsführer Martin Sicking GmbH, Marvin Kempkes, Verkauf Martin Sicking GmbH, Thomas Kremser, Regionalleiter Vermietung West, Swecon Baumaschinen und Karsten Skupin, Händlerbetreuung Swecon Baumaschinen (v.l.n.r). (Foto: Swecon)

Regionalleiter Vermietung West bei der Swecon Baumaschinen GmbH. Jan Sicking, Geschäftsführer des Unternehmens in dritter Generation, ist überzeugt von dem Konzept, das Swecon smartrent seinen Partnern bietet. „Mit Swecon haben wir seit Jahren einen starken Partner an unserer Seite. Nun haben wir die Vermietung von Baumaschinen als Geschäftsfeld mit Perspektive für unser Unternehmen identifiziert und freuen uns auf die neuen Aufgaben

in der Vermietung von Volvo Baumaschinen“, so Jan Sicking. Die Kunden des Unternehmens seien an Austauschgeräten interessiert, falls sich das eigene Gerät im Service befindet und sie wünschen sich neben Service und Vertrieb auch die Möglichkeit, beim gleichen Ansprechpartner zuzumieten, so der Geschäftsführer des Stadtlohner Unternehmens.

Info: www.swecon.de ■

CO₂-neutrale Lkw zeigen ihr Können

Imitten der alpenländischen Kulisse Tirols haben CO₂-neutrale Lkw von Daimler Truck erfolgreich Touren auf bis zu 1.560 m Höhe absolviert. Zum Einsatz kamen zwei Prototyp-Varianten des Mercedes-Benz GenH2 Truck mit wasserstoffbasiertem Brennstoffzellenantrieb und eine seriennahe batterieelektrische Mercedes-Benz eActros 300 Sattelzugmaschine für den Verteilerverkehr. Das Unternehmen verfolgt eine Doppelstrategie bei der Elektrifizierung seines Portfolios mit Batterien und wasserstoffbasierten Antrieben. „Antriebe auf Basis von Wasserstoff und Batterien sind für den vollständigen emissionsfreien Transport der Zukunft unerlässlich. Im Verteilerverkehr ist der batterieelektrische eActros bereits bei zahlreichen Kunden europaweit im regulären Einsatz. Für den planbaren Fernverkehr befinden wir uns mit dem eActros LongHaul auf der Zielgeraden zur Serie. In der zweiten Hälfte der



Auf Alpentour: Prototyp-Varianten des Mercedes-Benz GenH2 Truck mit wasserstoffbasiertem Brennstoffzellenantrieb bewiesen auf dem Brenner ihre Fähigkeiten. (Foto: Daimler Truck)

Dekade folgt dann die Serienversion unseres Brennstoffzellen-Lkw GenH2 Truck für besonders herausfordernde Einsätze. Wir haben hier in Tirol gezeigt, dass beide Antriebstechnologien absolut zuverlässig und leistungsstark funktionieren“, erklärte Dr. Dalibor Dudic, Leiter Fahrzeugprojekte Mercedes-Benz Trucks, Daimler Truck AG.

Auf einer insgesamt rund 70 km langen Strecke zwischen Innsbruck und dem Brenner pendelte die mit Flüssigwasserstoff betriebene Fahrzeugversion über mehrere Tage. Das Gespann wurde für die Fahrten auf 40 t kombiniertes Gesamtgewicht beladen. Zeitgleich fuhr zwischen Innsbruck und dem auf 1.560 m Höhe gelegenen Skigebiet „Axamer Lizum“ auf einer Strecke von etwa 40 km ein weiterer Prototyp des GenH2 Truck, der mit gasförmigem Wasserstoff betrieben wird. Hierbei wurde der Einsatz der Brennstoffzelle auf verschiedenen Höhenniveaus in anspruchsvoller Topographie demonstriert. Betankt wurde das Fahrzeug an einer betriebsinternen Wasserstofftankstelle des österreichischen Lebensmittelunternehmens Mpreis, das grünen Wasserstoff in einer eigenen Elektrolyseanlage mittels erneuerbarer Energien produziert.

www.daimlertruck.com ■

Doppelte Auszeichnung für Kleemann

Die mobile Grobstücksiebzanlage Mobiscreen MSS 802(i) EVO von Kleemann hat gleich zwei begehrte Designpreise erhalten. Der renommierte German Design Award wird jedes Jahr vom Rat für Formgebung vergeben. 1953 auf Initiative des Deutschen Bundestages als Stiftung gegründet, unterstützt er die Wirtschaft dabei, Markenmehrwert durch Design zu erzielen. 2023 überzeugte die Grobstücksiebzanlage die Jury durch ihr gut durchdachtes Gesamtkonzept. In der Begründung heißt es: „Die Mobiscreen MSS 802(i) EVO ist auf kompromisslose Leistung, Performance und Flexibilität ausgelegt, was durch das offenkundig sorgfältig durchdachte Designkonzept funktional und formal nachvollziehbar zum Ausdruck gebracht wird.“ Bereits Ende 2022 konnte die Siebanlage einen weiteren Designpreis ergattern: den Good Design Award. Der Preis zeichnet jährlich die innovativsten Industrie-, Produkt- und Grafikdesigns aus aller Welt aus. Die Jury begründet die Auszeichnung: „Das charakteristische Design der Anlage greift Elemente des bestehenden Kleemann Designs auf und entwickelt sie weiter. Die Anlage demonstriert Leistung und Zuverlässigkeit auf dem neuesten Stand der Technik. Damit ist sie auf den ersten Blick als Kleemann Anlage



Kommt gut an: Die mobile Grobstücksiebzanlage Mobiscreen MSS 802(i) EVO überzeugte die Jury des German Design Awards und die des US-Good Design Awards. (Foto: Kleemann)

erkennbar und schafft ein hochwertiges Gesamtbild der Marke Kleemann, das sich deutlich vom Wettbewerb abhebt.“

Bei der Entwicklung der neuen Generation von Siebanlagen hat Kleemann bewusst die Anwenderperspektive in den Fokus gesetzt. Die Anlage besticht nicht nur mit technischen Highlights, wie den zahlreichen Umbaumöglichkeiten oder dem hohen Materialdurchfluss. Sie ist auch in der Bedienung optimiert, hat ein

anwenderfreundliches Wartungskonzept und zeichnet sich durch ihr ergonomisches Design aus. Durch die kompakte und übersichtliche Bauweise in einem Stück lässt sich die MSS 802(i) EVO gut transportieren. Die Bedienung erfolgt intuitiv, alle relevanten Funktionen sind aus sicherer Entfernung bedienbar und bieten erhöhte Arbeitssicherheit.

Info: www.wirtgen-group.com ■

Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger

Alexander Susanek wird neuer COO bei Palfinger

Alexander Susanek, ehemaliger Geschäftsführer der BMW Motoren GmbH in Steyr und bisheriger Leiter der Antriebsproduktion der BMW Group, übernimmt per 1. Juli 2023 im Vorstandsteam der Palfinger AG die Position des COO und verantwortet damit wesentlich den laufenden Transformationsprozess. Er folgt im Palfinger-Vorstand auf Martin Zehnder, der nach 15 Jahren sein Mandat nicht weiter verlängert hat. In enger Zusammenarbeit mit CEO Andreas Klauser und CFO Felix Strohbichler wird Susanek die konsequente Umsetzung der Strategie 2030 vorantreiben. „Alexander Susanek kennt aus eigener Erfahrung



Ab 1. Juli 2023 übernimmt Alexander Susanek die Position des COO im Vorstandsteam der Palfinger AG.

die vielfältigen Herausforderungen, die mit einem Transformationsprozess einhergehen. Er hat den Wandel der Automobilindustrie hin zur Elektrifizierung maßgeblich und proaktiv mitgestaltet“, betont Hubert Palfinger, Aufsichtsratsvorsitzender der

Palfinger AG und ergänzt: „Diese Kompetenz und Erfahrung für Palfinger gewonnen zu haben, ist für den Aufsichtsrat und das Unternehmen ein großer Gewinn. Ich freue mich, ihn als COO im Vorstand der Palfinger AG zu begrüßen“, so der Aufsichtsratsvorsitzende. „Mit der Vision und Strategie 2030 hat Palfinger eine ambitionierte Antwort auf die Herausforderungen der Zukunft formuliert. Ich freue mich auf die Möglichkeit, zusammen mit meinen Vorstandskollegen die Transformation und das Wachstum von Palfinger proaktiv voranzutreiben. Gemeinsam mit dem gesamten Palfinger-Team werden wir unsere Weltmarktführerschaft weiter ausbauen“, erklärt Susanek.

Info: www.palfinger.com

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
Steinexpo	Nieder-Offleiden	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
40 Jahre VDBUM Stützpunkt Frankfurt	Rödemark-Urberach	16.06.2023
Motorradtour: Rundfahrt Weser-Bergland	Hannover	17.06.2023
VDBUM-Branchentreff „Schweißen“	Duisburg	19.06.-20.06.2023
50 Jahre VDBUM Stützpunkt Hamburg	Hamburg	24.06.2023
Technik-Forum digital „Digitale Helfer am Bau: Einfache Lösungen für mehr Sicherheit und Transparenz“		29.06.2023
Azubi-Cup 2023 - Regionalscheid West	Oberhausen	07.07.2023
Azubi-Cup 2023 - Regionalscheid Nord	Neumünster	06.09.-10.09.2023
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



INFO

Ausgabe 4·23

erscheint am
10.08.2023

Im nächsten Heft:

Maschinen und Geräte für Mining, Tunnelbau und Steinbruch

Pumpen- und Umwelttechnik

Nfz, Kipper und Tieflader





4. – 5. SEPTEMBER 2023

VDBUM

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

VDBUM Branchentreff nachhaltiger Straßenbau

 **in 53578 Windhagen**

 **VDBUM SERVICE**

PROGRAMMABLAUF:

4. September 2023:

- ◆ **14.30 Uhr:** Werksbesichtigung der Firma Wirtgen GmbH
- ◆ **19.00 Uhr:** Netzwerkabend im Hotel The YARD Bad Honnef

5. September 2023

09.00 – 09.15 Uhr: Begrüßung

Thorsten Schneider, Leiter VDBUM Akademie

- ◆ **09.15 – 10.00 Uhr: CO₂ im Asphaltbau, wo stehen wir heute und welche Möglichkeiten bringen die nächsten 5 Jahre**

- Potential zur CO₂ Reduktion an neuen wie auch bestehenden Asphaltmischanlagen

Referent: Steven Mac Nelly - Leiter Entwicklung & Konstruktion Benninghoven



- Moderne Kaltfräsen mit reduzierten CO₂ Verbräuchen

Referent: Bernd Holl – Produktmanager Kaltfräsen Wirtgen GmbH

- Alternatives Bauverfahren Kaltrecycling mit enormen CO₂ Einsparpotenzialen

Referent: Martin Diekmann – Produktmanager Kaltrecycling Wirtgen GmbH

10.00 – 10.30 Uhr: Kaffeepause

- ◆ **10.30 – 11.30 Uhr: Kennwert Asphaltverdichtung**

- Stand der Forschung

- Möglichkeiten und Grenzen der Anwendung

Referent: Ronald Utterodt

- ◆ **11.30 – 12.15 Uhr: Anforderungen an den Umgang mit Recyclingmaterial im Straßenbau unter der neuen Ersatzbaustoffverordnung**



- neue Regeln zum Umgang mit mineralischen Ersatzbaustoffverordnung

- Ende der Abfalleigenschaft und Nebenprodukte

Referent: Rechtsanwalt Dr. Tim Hahn, okl & Partner

12.15 – 13.15 Uhr: Mittagspause

- ◆ **13.15 – 14.00 Uhr: „Schichtenverbund in der Zukunft?“**

- Problemstellung die durch Haftkleber entsteht

- Kalkmilch – nie wieder Probleme mit verschmutzten Maschinen, Fahrzeugen, Baustellen

- Gewährleistung des Schichtenverbundes

- Praxisbeispiele

Referent: Matthias Geißler, NADLER Straßentechnik GmbH



- ◆ **14.15 – 15.00 Uhr: „Bäume, Wolken und Neuronen. Oder: Wie man Nachhaltigkeit digitalisiert?“**

- Digitalisierung – wo stehen wir im Straßenbau und welchen

Nachhaltigkeitsbeitrag leistet Digitalisierung schon heute?

- der Forschung: KI für den nachhaltigen Straßenbau – Was bringt die Zukunft?

- Nachhaltigkeit als Zuschlagskriterium? Digitalisierung hilft!

Referent: Marcus Müller, Smart Site Solutions GmbH



15.00 – 15.30 Uhr: Kaffeepause

- ◆ **15.30 – 16.15 Uhr: Wiederverwendung von Ausbauasphalt – ein Beitrag zur Nachhaltigkeit im Straßenbau**

- Wiederverwendung – Sachstand in Deutschland und im europäischen Vergleich

- Erfüllung von Qualitätsstandards für eine hohe Wiederverwendungsrate

- Nachhaltigkeit durch Ressourcenschonung

Referentin: Kerstin Gärtner, TPA GmbH,

Gesellschaft für Qualitätssicherung und Innovation



Änderungen und Irrtümer vorbehalten

Bilder & Grafiken: VDBUM, AdobeStock, Wirtgen

26. – 27. JULI 2023
VDBUM Branchentreff Elektrotechnik auf Baustellen und in Werkstätten der MTA

26. – 27. 7. 2023 in Gaildorf • MERZ GmbH • Daimlerstraße 24 • 74405 Gaildorf (Werk 2)

PROGRAMMABLAUF:

26. Juli 2023:

- ◆ **14.30 Uhr:** Werksbesichtigung (ab 15.00 Uhr) MERZ GMBH Werk 1 und 2
- ◆ **19.00 Uhr:** **Netzwerkabend** im Gasthaus & Hotel Krone Rathausstraße 1, 74427 Fichtenberg

27. Juli 2023

- ◆ **08.30 – 08.45 Uhr:** **Begrüßung**
 Kurze Begrüßung durch Merz GmbH und VDBUM
- ◆ **08.45 – 09.30 Uhr:** **„Mobile Stromversorgung goes Internet.“**

 - Wie aus einem Baustromverteiler eine Energieanalyse-Station wird
 - Anwendungsbeispiele • Nicht nur messen, auch steuern, schalten, signalisieren
 - Die Bedienoberfläche selbst gestalten. Kurz erklärt
 Referenten: Jürgen Köhnlechner, und Markus Zink, MERZ GMBH
- ◆ **09.30 – 10.00 Uhr:** **Kaffeepause**
- ◆ **10.00 – 10.45 Uhr:** **„Neuheiten aus dem MERZ Produktportfolio“**

 - Wasserverteiler
 - KFZ und Maschinen-Ladeverteiler für die Baustelle
 - Universalprüfgerät für Geräte- und Installationsprüfung
 Referenten: Jürgen Köhnlechner und Christian Schübler, MERZ GMBH
- ◆ **10.45 – 11.45 Uhr:** **„Neues aus den Regelwerken“**

 - die neue DGV Information 203-006: Container-Erdung und Lichtschläuche auf Baustellen • Die neue VDE 0701 und VDE 0702 nach der Übergangsfrist-Praxisgerechte Umsetzung • Elektrische Baumaschinen und Baugeräte und was das für den Elektriker bedeutet
 Referent: Michael Lochthofen, Mebedo
- ◆ **11.45 – 12.30 Uhr:** **„CO₂ freie Baustelle autark versorgt mit Solarenergie und Stromspeicher“**

 - Herausforderungen in der Planung und Umsetzung von PV-Anlagen auf Baustellen • Welche Einsparungen sind mit und ohne Stromspeicher realistisch?
 - Optimierungsmöglichkeiten im Baustellenbetrieb für maximalen Eigenverbrauch
 - Anwendungsbeispiele aus der Praxis
 Referent: Timo Schnitzer, MobilHybrid
- ◆ **12.30 – 13.30 Uhr:** **Mittagspause**
- ◆ **13.30 – 14.15 Uhr:** **„Nachhaltige Portable Batterie-Stromversorgung auf der Baustelle“**

 - aktueller Stand der Technik • Vorstellung Firma instagrid und Produktvorstellung instagrid ONE max • Vorstellung EU LIFE Projekt (Life Cycle Analysis) und Impact Report 2022 • Anwendungsfelder auf der Baustelle (Diamantkernbohrung, Schweißen, Schlaghammer) • Vorstellung Produkt-Roadmap
 Referent: Andreas Sedlmayr, Geschäftsführer instagrid
- ◆ **14.15 – 14.30 Uhr:** **Kaffeepause**
- ◆ **14.30 – 15.15 Uhr:** **„#switchtogleen Wacker Neuson“**

 - Elektrische Baumaschinen • die zero emission Lösung von Wacker Neuson
 - Zukünftig mit weiteren Innovationen
 Referent: Martin Trumm, Wacker Neuson Zero Emission
- ◆ **15.15 – 16.00 Uhr:** **„Baustellenbeleuchtung nachhaltig aufstellen“**

 - Lumen und Real Lumen – wie energieeffizient ist eine Leuchte wirklich?
 - Insektenfreundliches Licht – was ist das? • Der Einfluss von Farbtemperatur auf den Menschlichen Organismus • Bauwegebeleuchtung mit Lichtschläuchen + Notlichtmodul • Die Leistungsstärkste, Mobile Großflächenleuchte der Welt
 Referent: Marc Schultz, Geschäftsführer SETOLITE Lichttechnik

