

### FORUM FÜR BAUFACHLEUTE

#### Brechen und Sieben Schutz von Mitarbeitern und Umwelt



>> Seite 28

#### Kampfmittelbeseitigung Kampf den Rüstungsaltlasten

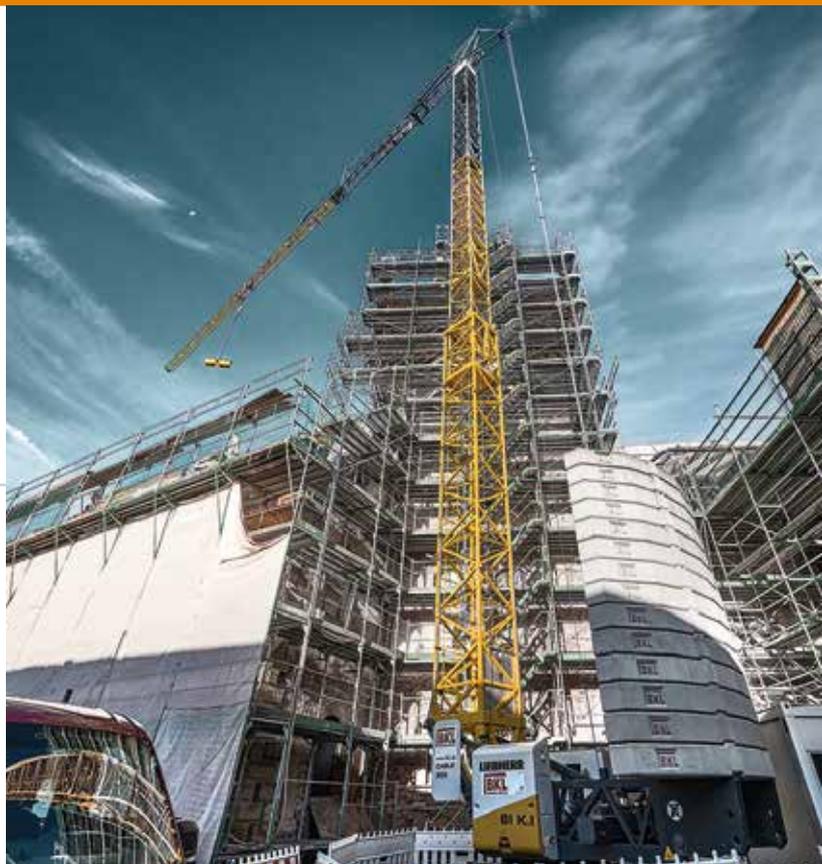


>> Seite 30

#### Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte VDBUM Expertengespräch



>> Seite 64





# KEINEN CAT KANN ICH MIR NICHT LEISTEN.

Als Familienunternehmen stehen wir seit über 110 Jahren für Verbindlichkeit, hohe Qualität sowie Respekt und Ehrlichkeit im Umgang miteinander. Werte, die wir leben und für die wir starke Partner brauchen. Zeppelin bietet uns seit vielen Jahren moderne, zuverlässige Maschinen und einen Rund-um-Service ohne Wenn und Aber. Darauf zu verzichten – das können wir uns nicht leisten.

**Ralf Eggers, Geschäftsführender Gesellschafter  
Eggers Gruppe, Hamburg**

**[zeppelin-cat.de](http://zeppelin-cat.de)**

**ZEPPELIN®** 



# Influencer-Influenza



In der verzweifelten Hoffnung, aus ihrem Ältesten könne mal was werden, haben mich meine Eltern auf ein humanistisches Gymnasium geschickt. Was es gebracht hat? Nun ja, ich kann mich fließend auf Latein mit jedem unterhalten, der es möchte. Möchte nur keiner...! Immerhin kann ich heute aber ganz gut ... Fremdworte! Das lateinische Verb „influere“ steht etwa für „beeinflussen“. Und tatsächlich, die Influenza und auch die Influencer können unser Leben, unseren Gesundheits- und Gemütszustand massiv beeinflussen. In besonders hartnäckigen Fällen würde ich beide als eine Krankheit bezeichnen. Bei einem Influencer lindert allerdings ein oft unanständig hohes Einkommen die Symptome, für das meiner Meinung nach nicht selten jeglicher Leistungsbezug fehlt. Wir in unserer Branche sind es gewohnt, mit produktiver und wertschöpfender Arbeit unsere Brötchen zu verdienen. Für uns ist ein Follower eher ein zufriedener Kunde in unserem persönlichen Kontakt-Netzwerk, der uns beim nächsten Projekt wieder anfragt. Zeiten ändern sich und Vertreter der sogenannten Generation Z, die förmlich in die sozialen Netzwerke hineingeboren wurden, runzeln jetzt vielleicht die Stirn. Eine interessante Generation, zwei ihrer Vertreter habe ich selbst in die Welt gesetzt. Es macht mir Freude, technikinteressierte junge Menschen in ihrer Ausbildung an der Universität zu begleiten und es gibt immer wieder neue Impulse, sich im

„Wer die Welt bewegen will, sollte erst sich selbst bewegen.“

(Sokrates, 469 v. Chr. bis 399 v. Chr.)

Rahmen des Patenschaftsprogramms des VDBUM intensiv mit ihren Erwartungen und Sichtweisen auseinanderzusetzen. Was mir aber trotzdem Sorgen macht, ist die massive Einflussnahme sogenannter „Social-Influencer“ auf junge Menschen mit vermeintlichen Werten und Idealbildern, die nicht immer ins echte Leben passen.

Haben Sie sich mit dieser Generation Z, geboren irgendwo zwischen 1995 und 2010, auch schon einmal etwas näher beschäftigt? Sollten Sie unbedingt, sie steigt allmählich ins Arbeitsleben ein und in Zeiten des demographischen Wandels und des Fachkräftemangels wird sie schon bald einen Großteil unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausmachen. In absehbarer Zeit steht sie zudem an der Spitze unserer herausforderndsten wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Probleme.

Jetzt kann man es halten, wie der alte Grieche Sokrates, der über die Jugend gesagt haben soll: „Sie widersprechen ihren Eltern, legen die Beine übereinander und tyrannisieren ihre Lehrer.“ Ein Zitat, das aus jeder anderen Generation stammen könnte. Fragen Sie mal unsere Eltern, ... oder lassen Sie es besser! Jede Generation wächst in einer anderen Zeit auf, ist anderen Einflüssen ausgesetzt und entwickelt sich entsprechend. Wir werden nie eine ganze Generation ändern, also sollten wir uns bemühen, sie zu verstehen und ihre Stärken zu identifizieren. Wer wird uns helfen,

die Herausforderungen der Digitalisierung zu meistern, wenn nicht diese sogenannten „digital natives“ der Generation Z? Sie sind schnelle Kommunikation gewohnt, wie häufig mangelt es in unseren Unternehmen überhaupt an der notwendigen Kommunikation? Wer wehrt sich gegen Mitarbeiter, die eine hohe Informationsdichte verarbeiten können? Was ist schlecht an einer Generation, die in ihrem Job eine Sinnhaftigkeit erkennen will und für die Nachhaltigkeit und soziales Engagement eine Grundhaltung darstellen? Transparentes Handeln, Authentizität der Führungskräfte und die Möglichkeit, etwas bewegen zu können, sind für diese Generation wesentliche Entscheidungskriterien bei der Wahl des Arbeitgebers. Sehe ich das falsch, oder passen diese Erwartungshaltungen nicht optimal zur DNA vieler Familienunternehmen und Mittelständler unserer Branche? Ist das nicht eine wirkliche Chance für uns? Klar, der Social-Influencer, der lieber einen Seelenstriptease hinlegt, als anzupacken, der passt nicht zu uns. Ich bin aber überzeugt, dass die Strukturen in vielen unserer Unternehmen, unsere Werte und unser Selbstverständnis gar nicht so weit auseinanderliegen mit den Erwartungen der jungen Menschen. Wir müssen diese Überzeugung nur nach außen tragen, über unsere Unternehmen, über unseren Verband.

Erlauben Sie mir als letztes noch ein Wort zur Letzten Generation. Von ihr können wir lernen, was es heißt, sich für seine Werte einzusetzen. Hierfür gebührt ihr durchaus Respekt! Diskutieren darf man sicher über die Art und Weise. Mein lieber Vorstandskollege, unser Vizepräsident Dirk Bennje, hat sein Editorial in der letzten VDBUM-Info mit Blick auf Klimaschutz und Energieerzeugung mit den Worten überschrieben „Wir haben es in der Hand“. Warum klebt man dann seine Hand am Asphalt fest und ist quasi handlungsunfähig? Im Sitzen kann man auf sich aufmerksam machen, das ist gelungen. Bewegen kann man im Sitzen aber nicht viel! Übrigens, auch mit Sachbeschädigung nicht! Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind zu wichtig, um mit andauernden Trotzaktionen die Nerven der Gesellschaft zu strapazieren und am Ende von den eigentlichen Themen abzulenken oder sie gar negativ zu färben.

„Machen!“ ist jetzt die Devise und das können wir in unserer Branche besonders gut. Schon das letzte VDBUM-Großseminar hat dies mit der Schwerpunktsetzung auf „Effiziente Maschinenteknik im nachhaltigen Bauprozess“ eindeutig in den Fokus gerückt und das „Machen“ wird in Titel und Programm des Großseminars 2024 noch präsenter sein. Versprochen!

Mit den besten Grüßen an alle Macher,

Ihr

Jan Scholten

VDBUM-Vorstandsmitglied

**Titelfoto:**



Enge Gassen und dicht aneinandergereihte Gebäude verleihen historischen Altstädten den ganz besonderen Charme. Wenn allerdings Bauarbeiten anstehen, wird all das schnell zur Herausforderung. Das war auch bei der Sanierung des ehemaligen Residenzschlosses Geyerswörth in Bamberg der Fall.

Seite 23

# INHALTSVERZEICHNIS

## Sonderseiten

- Komprimiertes Fachwissen für Führungskräfte ..... 6
- Bestens informiert..... 8
- Azubi-Cup: Fünf Norddeutsche fürs Finale..... 8
- steinexpo kehrt mit Besucherrekord zurück.....10
- NordBau: Umbruch und Aufbruch .....15
- Erfolgreiche Platformers' Days .....20
- NUFAM: Motor für Transformation in der Gütermobilität.....21

## Technik

- Turmdrehkrane ..... 22
- > **Titelthema:** Brechen und Sieben.....27
- > **Titelthema:** Kampfmittelbeseitigung ..... 30
- Schalung und Rüstung.....32
- Fachkräftemangel und Mitarbeiterqualifizierung .....37
- Technik im Einsatz ..... 40
- Digitalisierung..... 49

## Wirtschaft

- DGNB-Zertifikat für nachhaltige Baustellen ..... 58
- Hüffermann übernimmt Knaack..... 58
- Atlas Weyhausen und Zeppelin kooperieren.....59
- Sennebogen eröffnet Stahlbauwerk in Ungarn ..... 60
- Sechste Tsurumi-Vertriebsgesellschaft eröffnet..... 60
- Protest gegen die geplante Rohstoffabgabe.....61
- Neuer Develon-Standort entsteht in Mannheim ..... 62
- Weichen für Ertragsoptimierung gestellt..... 62
- Baubranche erwartet auch 2024 keine Erholung..... 63
- Batteriezellenproduktion in den USA vereinbart ..... 63

## VDBUM Spezial

- > **Titelthema:** Die Bürokratie auf ein Minimum reduzieren ..... 64
- Internationale Schwerlasttage: Forderungen an die Politik .. 68
- VDBUM-Stützpunkt besucht Wacker Neuson Academy.....70
- Neue Mitglieder..... 72

## Industrie aktuell

- Aktuelle und interessante Informationen über neue Produkte und Dienstleistungen führender Ausrüster der Bauwirtschaft und ihrer Zulieferbranchen .....74

## Magazin

- Personalia: Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger.....81
- Messen und Veranstaltungen..... 83
- Impressum / Vorschau..... 83

---

# Der Bums

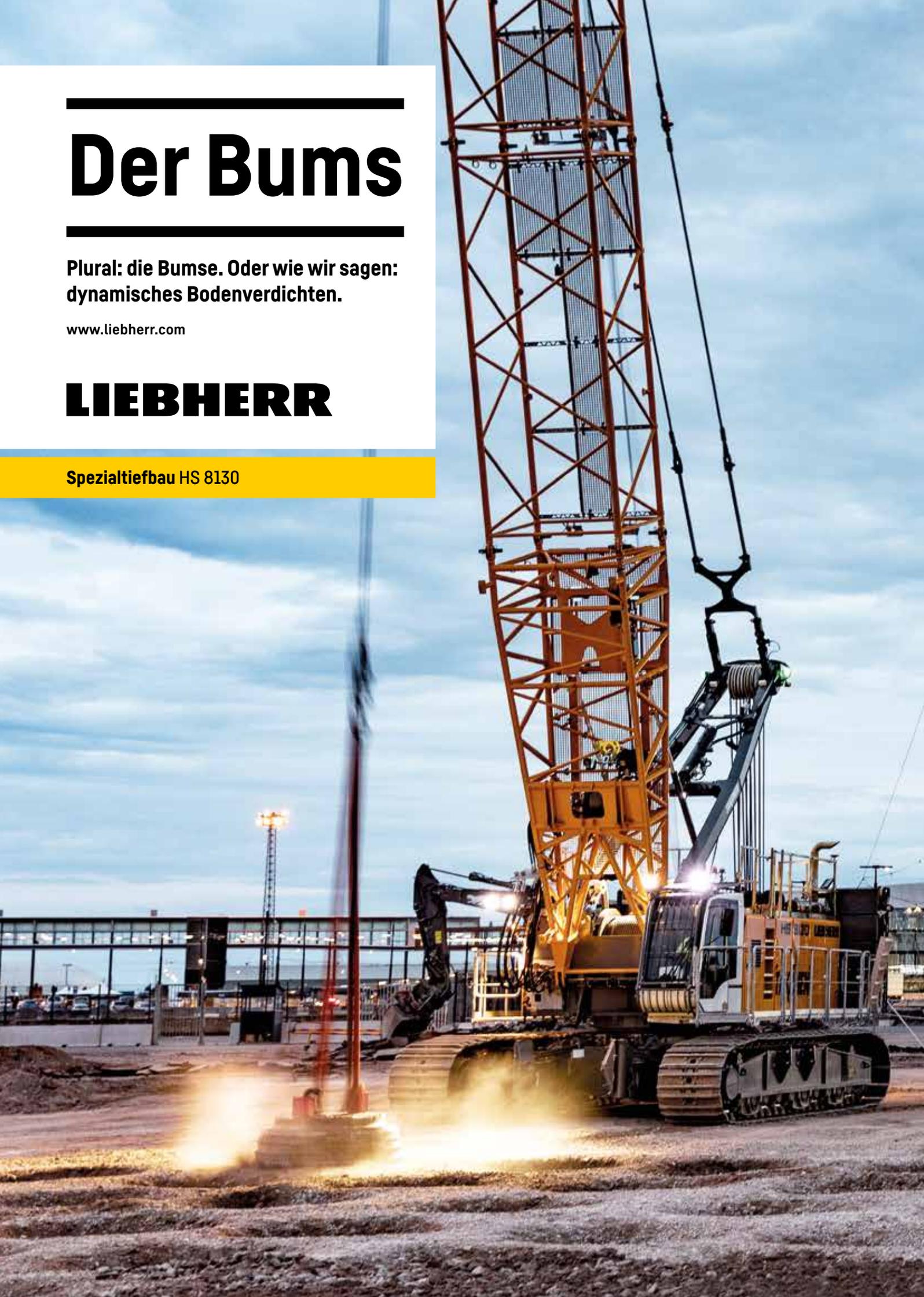
---

**Plural: die Bumse. Oder wie wir sagen:  
dynamisches Bodenverdichten.**

[www.liebherr.com](http://www.liebherr.com)

## **LIEBHERR**

**Spezialtiefbau HS 8130**



# Komprimiertes Fachwissen für Führungskräfte

## VDBUM-Großseminar liefert Impulse für die Bausaison 2024

Das 52. Großseminar des Verbandes der Baubranche, Maschinen- und Umwelttechnik e.V. (VDBUM) findet vom 30. Januar bis 2. Februar 2024 unter dem Motto "Mensch – Maschine – Machen" im Kongresszentrum Sauerland Stern Hotel in Willingen statt. Mit einigen Neuerungen steigert der Verband nochmals die Attraktivität des Top-Events für die Führungskräfte der Branche.

Zum jährlichen Wissens Check-Up im winterlichen Willingen erwartet der VDBUM wieder mehr als 1.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Um die Fortbildungsveranstaltung möglichst effektiv zu gestalten, hat der Verband das Programm etwas gestrafft und am ersten der drei Galaabende ein neues, zeitgemäßes Gesprächsformat aufgelegt. „Wir hatten bereits zum Großseminar 2023 ein paar Abläufe angepasst und nun hat der Vorstand erneut einige Dinge auf den Prüfstand gestellt. Unser Ziel ist es, ein Großseminar auszurichten, das bestmöglich auf die Ansprüche der Besucherinnen und Besucher zugeschnitten ist, bereichernde Inhalte bietet und ausreichend Gelegenheit zum fachlichen und persönlichen Austausch freihält“, erläutert VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnittjer.

Eine Neuerung zeigt sich gleich mit dem ersten Programmpunkt am Dienstag, dem 30. Januar, dem Anreise- und Eröffnungstag: Die Mitgliederversammlung, die freitags stets den Schlusspunkt des Großseminars markierte, bildet nun um 13.00 Uhr den Auftakt der Veranstaltung. „Dazu laden wir alle herzlich ein, die schon im Hause sind“, sagt Dieter Schnittjer.

### Neues Gesprächsformat

Leicht verändert zeigt sich auch der Ablauf des Eröffnungsabends in der Upland-Arena. Moderatorin Alexandra von Lingen wird, fachlich perfekt vorbereitet, wie man das von ihr kennt, durch einen Lounge-Talk



**Fachwissen für Fachleute:** Das VDBUM-Großseminar ist die Weiterbildungsveranstaltung für Führungskräfte zu Beginn des Baujahres. (Fotos: VDBUM)

führen. Begrüßen wird sie dabei Vertreter der drei Schwerpunktpartner – die beiden Baumaschinenhersteller Komatsu und Liebherr sowie ein Bauunternehmen, mit dem sich der Verband derzeit noch in der Abstimmung befindet. Komplettiert wird die Runde durch VDBUM-Präsident Peter Guttenberger, der aus dem Talk heraus ein paar Worte an die Anwesenden richtet und das Großseminar eröffnet wird. Im Anschluss wird er mit seinen Gesprächspartnern das Buffet freigeben.

Eine feste Größe der ersten Abendveranstaltung ist der Impulsvortrag. Wen der Verband als Key-note-speaker gewinnen konnte, will Dieter Schnittjer noch nicht preisgeben, er verrät aber, „dass sich der Vortrag inhaltlich mit den Themen Wertschätzung, Respekt und Entscheidungen in Extremsituationen beschäftigen wird“. Mit von der Partie sind an diesem Abend bereits auch die Teilnehmenden des Patenschaftsprogramms. Erneut finanzieren der VDBUM und seine Partner 50 Meisterschülern und Studierenden die Teilnahme am Großseminar. Die Nachwuchskräfte der Baubranche erhalten so eine einzigartige Chance, mit Branchenakteuren ins Gespräch zu kommen und ihre Fühler in Richtung beruflicher Perspektiven auszustrecken.

Bevor am nächsten Morgen das dreizügige Seminarprogramm in den Räumen Brilon, Korbach und Winterberg beginnt, wird Alexandra von Lingen bei der Podiumsdiskussion wieder mit hochkarätigen Vertreterinnen und Vertretern von Unternehmen und Verbänden über die Herausforderungen sprechen, die der Branche aktuell zusetzen. Ein Thema wird sicherlich die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte sein, an der der VDBUM federführend beteiligt ist. Die VI GST setzt sich für ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren und praxisnahe Großraum- und Schwertransportprozesse ein.

Auch beim Seminarprogramm gibt es eine kleine Änderung: Damit die Vorträge noch knackiger präsentiert und auf den Punkt gebracht werden, beträgt die den Referent\*innen zur Verfügung gestellte Zeit nunmehr 30 Minuten. Im Anschluss ist eine fünfminütige Diskussion eingeplant. Einige Vortragende planen, das Konzept der Co-Vorträge von Hersteller und Anwender aufzugreifen, das beim 50. Großseminar aufgrund seiner Dynamik viel Anklang gefunden hat. Im Vortragsblock Forschung und Entwicklung werden wieder Experten aus Hochschulen und Start-ups zu Wort kommen – teils werden sie sich dabei das Podium teilen und in kurzen Statements

von ihren Innovationen berichten. Diese Pitch-Präsentationen kamen beim letztjährigen Großseminar sehr gut an. Das komplette Seminarprogramm sowie weitere Infos zu den Schwerpunkten werden zeitnah veröffentlicht.

**Spannende Entscheidungen**

Spannung verspricht der Mittwochabend, wenn der VDBUM-Förderpreis in den drei Kategorien „Innovationen aus der Praxis“, „Entwicklungen aus der Industrie“ sowie „Projekte aus Hochschulen und Universitäten“ verliehen wird. „Erstmals beziehen wir dabei das Publikum in die Wertung mit ein“, macht Dieter Schnittjer neugierig, lässt aber noch offen, welche Rolle das Publikum einnehmen wird. Der je Kategorie mit 2.500 Euro dotierte und in der Branche hoch anerkannte Förderpreis wird 2024 bereits zum elften Mal vergeben. Der prominent besetzten Jury wird die Auswahl der Gewinner sicher nicht leicht fallen, denn schon lange vor Ende der Bewerbungsfrist waren laut Dieter Schnittjer erfreulich viele Einreichungen eingegangen. Alle Einreichungen zum VDBUM-Förderpreis werden an den Seminartagen auf Roll-Ups ausgestellt und erfahren damit große Aufmerksamkeit. Nicht minder spannend geht es am Donnerstag zu, denn dann findet das Finale der Deutschen Meisterschaften im Bedienen von Baumaschinensimulatoren, kurz gesagt: der Azubi-Cup, statt. 20 Auszubildende aus ganz Deutschland haben sich in vier Regionalentscheiden in einer theoretischen und praktischen Prüfung für das Finale qualifiziert. Die Teilnehmenden reisen bereits Tags vorher an und starten nach der Begrüßung durch den VDBUM mit dem Fahrertraining und kämpfen am Donnerstag schließlich um



**Gute Gespräche:** Das Großseminar bietet viel Raum zum Erfahrungsaustausch und zur Stärkung der technischen und sozialen Kompetenz – beispielsweise in der begleitenden Fachausstellung.

den Meistertitel. Der neue deutsche Meister oder die neue Meisterin wird im Laufe der Abendgala gekürt. Der dritte Abend bietet reichlich Gelegenheit, die Eindrücke des Großseminars Revue passieren zu lassen sowie Kontakte zu knüpfen oder zu pflegen. Er klingt mit einem kurzweiligen Unterhaltungsprogramm aus. Ein wesentlicher Bestandteil des Großseminars ist die begleitende Fachausstellung. Hier sind mehr als 100 Unternehmen mit Experten vor Ort, die Rede und Antwort zu den Produkten und Lösungen stehen. Einige Themen der Aussteller werden im Rahmen des Vortragprogramms aufgegriffen, so können an den Ständen weiterführende Gespräche geführt werden. Zeit für einen Besuch der Fachausstellung bieten die großzügigen Kaffeepausen zwischen den Vorträgen. Auch das abendliche Get-together, das die Galaveranstaltungen einläutet, findet dort statt. Zusätzlich zum 1.500 m<sup>2</sup> großen Ausstellungsbereich im Kongress-Centrum bietet der Außenbereich ausreichend Platz für größere

Exponate. Hier präsentieren hauptsächlich Baumaschinenhersteller aktuelle Technik. Das Großseminar endet am Freitagmorgen mit dem Abbau der Stände in der Fachausstellung und der Abreise von Ausstellenden und Teilnehmenden, sofern sie nicht noch am Arbeitskreis-Programm teilnehmen, das am Freitagvormittag angeboten wird. „Gemeinsam mit der TU München gestalten wir hierzu ein neues Veranstaltungsformat. Die Inhalte werden wir auf der VDBUM-Website, unserer App und auch in der Ausgabe 6/23 der VDBUM Info veröffentlichen“, berichtet Dieter Schnittjer. Die Teilnehmenden des Arbeitskreis-Programms werden nach einem gemeinsamen Mittagessen abreisen. Das 52. VDBUM Großseminar liefert mit exzellenten Referent\*innen, bewährter Qualität und spannenden neuen Formaten alle Zutaten eines erfolgreichen Fitnessprogramms für die Führungskräfte der Baubranche, Maschinen- und Umwelttechnik.  
David Spoo, VDBUM-Redaktion  
Info: [www.vdbum.de](http://www.vdbum.de)

**ALL IT TAKES!**

Alle Produkte und Dienstleistungen auf [www.wackerneuson.com](http://www.wackerneuson.com)

# Bestens informiert

## VDBUM verstärkt digitalen Veranstaltungsservice

Weit über 300 Veranstaltungen organisiert der VDBUM jährlich für seine Mitglieder – da gilt es, den Überblick zu behalten. Selbstverständlich richtet sich nicht jedes Angebot an alle Mitglieder, daher ist zu filtern, welcher Termin der eigenen Interessenlage entspricht oder auch, ob er örtlich und zeitlich gut zu erreichen ist. Dies ist nun wesentlich einfacher.

Um gezielt über die vielen Veranstaltungen zu informieren, versendet das VDBUM-Team seit einiger Zeit mittwochs die „VDBUM Terminübersicht“ via E-Mail. Darin wird nicht nur aufgelistet, welche Veranstaltungen zeitnah anstehen, mit nur einem Klick gelangt man auf detaillierte Informationen und hat zudem die Möglichkeit, sich direkt zur Teilnahme anzumelden. Die einzelnen Angebotsgruppen sind übersichtlich nach

Themen gegliedert – Branchentreffs, Technik-Foren, Regionalveranstaltungen, Messen, Präsenz- und Online-Schulungen der VDBUM-Akademie etc. Somit fällt es deutlich leichter, die passenden Veranstaltungen zu finden. Klicken Sie mal rein, in die Mittwochs-E-Mail des VDBUM. Das „Netzwerk“ stets in der Hosentasche – das ist der Ansatz der VDBUM App. Sie wurde gemeinsam mit dem Partner Day4Solutions



**Einfach und schnell:** Über die VDBUM-App ist die Anmeldung zu Veranstaltungen im Handumdrehen erledigt. (Foto: VDBUM)

## Fünf Norddeutsche fürs Finale

Nach den Regionalentscheiden Süd und West stand auf der NordBau der Regionalentscheid Nord der Deutschen Meisterschaften für Baugeräteführer in der Kategorie Simulatoren, kurz Azubi-Cup, auf dem Programm.

„Baumaschinen sind die Schlüsselgeräte auf jeder Baustelle. Sie verfügen über immer mehr Technologie und deshalb ist eine gute Ausbildung enorm wichtig. Baumaschinensimulatoren, die inzwischen von vielen Ausbildungszentren genutzt werden, sind hierbei ein sehr hilfreiches Tool“, so Wolfgang Lübberding, Technischer Leiter des VDBUM.

Nicht zuletzt dies ist ein guter Grund, junge Baugeräteführer durch die Ausrichtung des Azubi Cups zu animieren und zu motivieren. Mit dem Verlauf des norddeutschen Regionalentscheid zeigte sich Stefan Schumski, Technischer Leiter des Azubi-Cups, hoch zufrieden. „Fast 50 junge Leute haben teilgenommen“, so Schumski. Wie bei den vorangegangenen regionalen Wettbewerben galt es, sich in Theorie und Praxis am Simulator zu beweisen. Der Acreos-Simulator wurde wieder bereitgestellt vom VDBUM-Partner BIK & Vtechsaar, Michael Scholz

  
 Video



VDBUM INFO



INTERAKTIV

und Yann Eisenbarth unterstützten die Teilnehmer vor Ort. Aus einem Fragenkatalog von 50 Fragen wurden 20 Fragen ausgewählt, die in der theoretischen Prüfung zu beantworten waren. Und auch in Neumünster ging es wieder äußerst knapp zu. Nach einem harten Fight um die Teilnahme an der Endrunde wurden am letzten NordBau-Tag die Sieger gekürt. VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnittjer bat Messechef Dirk Iwersen und NordBau-Leiter Wolfgerd Jansch darum, die Namen der Gewinner bekanntzugeben, was sie gerne übernahmen. Jansch dankte dem VDBUM dabei, dass er durch Aktionen wie dem Azubi-Cup Nachwuchswerbung für die Baubranche mache.

Diese Fünf vertreten Norddeutschland im kommenden Jahr beim Finale in Willingen:

1. Tammo Kannegießer - Fa. Hermann Janssen
2. Mike Mücke - Fa. Willi Meyer Tiefbau GmbH & Co. KG
3. Simon Grunst - Fa. Mainka Bau GmbH & Co. KG

## AZUBI CUP



**Siegerehrung:** Stefan Schumski, Wolfgang Lübberding, Wolfgerd Jansch, Dirk Iwersen und Dieter Schnittjer (v.l.n.r.) bei der Bekanntgabe der fünf norddeutschen Azubi Cup-Finalisten (Foto: NordBau)

4. Lennard Wocken - Fa. Reinhard Rohrbau GmbH
5. Ben Wegner - Fa. Willi Meyer Tiefbau GmbH & Co. KG

Herzlichen Glückwunsch den fünf Gewinnern! Damit stehen 15 Teilnehmer für das große Finale beim VDBUM Großseminar 2024 fest. Beim Regionalentscheid Ost am 7. November im AFZ Walldorf werden die fünf letzten Finalisten ermittelt, die das Teilnehmerfeld komplettieren.

David Spoo, VDBUM-Redaktion  
 Info: [www.vdbum.de](http://www.vdbum.de)

GmbH entwickelt und vor rund einem Jahr veröffentlicht. Die einfach zu handhabende und völlig selbsterklärende App bietet Informationen zur Arbeit und Struktur des Verbandes, Kontaktdaten der jeweiligen Ansprechpartner und Möglichkeiten, Chat-Gruppen und VDBUM-Stützpunkten beizutreten. Außerdem verfügt sie über den Bereich „Veranstaltungen“. Hier finden sich alle benötigten Informationen zu Ort und Ablauf der Events. Die Anmeldung zur Teilnahme über die App ist kinderleicht und im Handumdrehen abgeschlossen. Die Nutzerinnen und Nutzer müssen nicht bei jeder Anmeldung ihren Namen und weitere Daten eingeben. Haben sie diese Informationen einmal hinterlegt, ist der Anmeldeprozess mit einem Klick auf den Button „Anmelden“ erledigt. Ganz gleich, ob Sie die „VDBUM Terminübersicht“ oder die VDBUM App nutzen – beide Formate bieten nützliche Informationen über anstehende Termine und die direkte Möglichkeit zur Anmeldung.

David Spoo, VDBUM-Redaktion

Info: [www.vdbum.de](http://www.vdbum.de)

### VDBUM Terminübersicht - auch in Ihrer Nähe

Sie möchten an einer der Veranstaltungen teilnehmen? Dann klicken Sie auf den jeweiligen Link und seien Sie dabei!

#### 1. VDBUM Branchentreffs

|                |                |                           |
|----------------|----------------|---------------------------|
| 18.-19.09.2023 | Bamberg        | Werkstatt                 |
| 09.-10.10.2023 | Schrobenhausen | Spezialtiefbau            |
| 14.-15.11.2023 |                | Save the date: Saugbagger |
| 27.-28.11.2023 | Oes (NL)       | TDK Branchentreff         |
| 19.-20.02.2024 | Braubeuren     | TDK Branchentreff         |

#### 2. VDBUM Technik-Forum - im Überblick

|            |                         |   |
|------------|-------------------------|---|
| 15.09.2023 | Technik-Forum digital   | Ein Quantensprung in der Pfahlkopferarbeitung. Exkursion von BRC, Swiss |
| 18.09.2023 | Stammloch Thüringen     | Digitalisierung am Bau  |
| 20.09.2023 | Technik-Forum Leipzig   | Neuigkeiten von Schütter für Baumaschinen & G-Tec Positioning           |
| 25.09.2023 | Technik-Forum digital   | IEU Maschinerverordnung digital   |
| 26.09.2023 | Technik-Forum Dresden   | IMA: Feinde des Hydrauliköls erkennen und Maschinen-Stöfstand vermeiden |
| 27.09.2023 | Technik-Forum Frankfurt | SITECH mit Trimble Earthworks 3D Steuerung                              |

**Gebündelte Information:** Die mittwochs per E-Mail versendete „VDBUM Terminübersicht“ (Grafik: VDBUM)

## Hier können Sie die VDBUM App ganz einfach herunterladen:

Google Play Store



Apple App Store



# JEDER WAHNSINN MACHT MIT PLAN SINN.

Professionelle Planung und Durchführung Ihrer  
Energie-, Klima- und Wasser-Projekte.

JETZT MEHR  
ERFAHREN.



III WIR HABEN DAS ZEUG DAZU.

**ZEPPELIN**

# steinexpo kehrt mit Besucherrekord zurück

## Aktuelle Maschinentechnik und hervorragende Fachgespräche im „Bruch“

Das Veranstaltungsteam war mit dem Ziel an den Start gegangen, die Besucherzahl der steinexpo 2017 möglichst wieder zu erreichen. Dieses Ziel konnte nicht nur erreicht, sondern mit einem Plus von 15 % deutlich übertroffen werden. Die Aussteller der 11. steinexpo, Internationale Demonstrationsmesse für die Roh- und Baustoffindustrie, zeigten effektive Lösungen für die Aufgabenstellungen in der Gewinnungsindustrie. Vom 23. bis 26. Augst herrschte beste Stimmung im Steinbruch Nieder-Ofleiden

Die Corona-Pandemie hatte es ganz besonders auf die steinexpo abgesehen. Nachdem die seit 1990 im Dreijahrestakt durchgeführte Veranstaltung im Basaltsteinbruch der Mitteldeutschen Hartstein Industrie (MHI) weder im Jahr 2020 noch zum Ausweichtermin 2021 stattfinden konnte, feierte sie nun nach ungewollter sechsjähriger Pause ihre Rückkehr. Und dies mit großem Erfolg: Die Besucherzahl stieg deutlich von 53.890 auf 61.700. Die Aussteller lobten die Qualität des Fachpublikums, die außerordentlich gute Messeorganisation, auch bestätigten sie exzellente Fachgespräche.

Nach der Begrüßung durch Dr. Friedhelm Rese, Geschäftsführer der Geoplan GmbH und Veranstalter der steinexpo, setzte Andreas Hagemeyer, Vorstandssprecher der MHI in seinem Grußwort ein erstes Ausrufezeichen. Er stellte sehr anschaulich dar, welche Schwierigkeiten, die die Branche zu meistern hat und dass es dazu mehr Unterstützung durch die Politik benötigt. Im Mittelpunkt der anschließenden Podiumsdiskussion stand das Sonderthema der steinexpo 2023 „Quarry Vision – Die Zukunft der Bau- und Rohstoffindustrie“. Moderator Raoul Helmer konnte dazu eine hochkarätig besetzte Expertenrunde begrüßen: Christian Strunk, Präsident Bundesverband Mineralische Rohstoffe (MIRO), Armin Richter, 1. Vizepräsident European



**Voller Erfolg:** Mit 61.700. Besucherinnen und Besuchern konnte die 11. Ausgabe der steinexpo ein Rekordergebnis verbuchen. (Fotos: VDBUM/Spoo)

Aggregates Association (UEPG), Franz-Josef Paus, Vorsitzender Fachverband Bau- und Baustoffmaschinen (VDMA) sowie Peter Guttenberger, Präsident im Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinenteknik (VDBUM). Die Gesteinsrohstoffe fänden in der Öffentlichkeit nicht die Resonanz, die ihrer Bedeutung entspricht, monierte Armin Richter. MIRO-Präsident Christian Strunk betonte den wichtigen Stellenwert mineralischer Rohstoffe bei der Energiewende, ohne sie sei keine Transformation denkbar. Franz-Josef Paus erklärte, dass Baumaschinen – auch im Bereich Gewinnung – immer leistungsfähiger, sauberer und intelligenter werden. Impulse von Anwenderseite beschleunigten die Entwicklungsprozesse. Peter Guttenberger mahnte an, Maschinen und Prozesse neu zu denken, um einen höheren Automatisierungsgrad zu erreichen, durch den weniger Menschen benötigt werden. Die Herausforderung für die Branche bestehe darin, qualifiziertes Personal zu finden. Dies gelinge am besten durch Maschinen, die so einfach zu bedienen seien wie das Smartphone, Wertschätzung gegenüber den Mitarbeitenden sowie eine attraktive Entlohnung.

### Geschäftige Freude

Direkt zur Eröffnung war die Freude über den Messestart nach der langen



**Bitte recht freundlich:** Christian Strunk (MIRO), Andreas Hagemeyer (MHI), Messechef Dr. Friedhelm Rese, Armin Richter (UEPG), Franz-Josef Paus (VDMA), Peter Guttenberger (VDBUM) und Moderator Raoul Helmer am steinexpo-Eröffnungstag.

steinexpo-Pause regelrecht spürbar. Auch den 305 Ausstellenden (gegenüber 293 im Jahr 2017) war die gute Stimmung deutlich anzumerken. Sie hatten im Steinbruch in Nieder-Ofleiden besonders an den drei ersten Messetagen die Möglichkeit, mit ihrer Kernzielgruppe ins Gespräch zu kommen. Am letzten Messetag war das Gelände auch für Gäste aus den umliegenden Landkreisen geöffnet. Die überraschend hohe Besucherzahl machte noch ein paar Sondereinsätze erforderlich, etwa um noch weitere 5 ha Parkfläche zur Verfügung zu stellen. Die MHI-Gruppe steuerte kräftig von ihrem Helmverrat bei.



**Messe macht Spaß:** Dieter Schnittjer (l.) und Wolfgang Lübberding (2.v.r.) im Gespräch am VDBUM-Stand.



**Ferngesteuert:** Aus einer Bedienstion in einem Anhänger heraus navigiert Messechef Dr. Friedhelm Rese einen Cat Raupenbagger 323 auf dem Areal von Quarry Vision.



**Beeindruckend:** Holger Schulz, Vorsitzender der Geschäftsführung der Zeppelin Baumaschinen AG, vor dem von Dr. Rese ferngesteuerten Kettenbagger. Schulz berichtete, dass autonom fahrende CAT-Baumaschinen bislang 147 Mio. Arbeitsstunden unfallfrei gemeistert haben.



**Prototyp:** Volvo zeigte mit dem X04 den weltweit ersten Brennstoffzellen-Dumper im Einsatz. Dafür wurde auf dem Quarry Vision-Gelände eine Wasserstoff-Tankstelle aufgebaut.

Neben der allgemeinen Vorfreude auf große Maschinen wuchs die Messe nicht nur in dem Bereich großer Maschinen über sich hinaus. Das Messe-Motto „Quarry Vision“ zeigte visionäre Beiträge verschiedenster Ausstellender, die in vielen Punkten zukünftig nicht mehr wegzudenken sein werden, wie natürlich das autonome Fahren, Elektromobilität oder die Möglichkeit, Maschinen aus der Ferne zu bedienen, wie es beispielsweise bei erhöhten Gefahrenlagen der Fall ist oder nach katastrophenschuldetem unzugänglichem Gelände. Gemäß dem Grundprinzip der steinexpo, Theoretisches erfahrbar zu machen, konnten diese innovativen Beiträge auch in Aktion oder sogar selbst vor Ort getestet werden. Kiesel und Bell Equipment präsentierten dort in Form eines Bell 30E 4x4 autonomes Fahren innerhalb eines Gewinnungsbetriebs. Mittels Echtzeit-3D-Geländemodell ermöglicht ein radar-basiertes System von Xtonomy mehrere Lade- und Entladestellen samt zugehörigem Bagger, Lader und Vorbrecher weitgehend autonom zu betreiben. Volvo CE zeigte auf dem Areal mit dem HX04, den weltweit ersten Brennstoffzellen-Dumper. Der Betankungsvorgang erweist sich schon beim Prototyp als unproblematisch: In ca. 7,5 Minuten fasst der HX04 12 kg Wasserstoff, was für eine Betriebszeit von rund vier Stunden reicht. Die Serienproduktion dürfte in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts starten. Zeppelin zeigte auf der Sonderfläche die Fähigkeiten seiner Assistenzsysteme. Messebesucher hatten Gelegenheit, die Fernsteuerungstechnologie Cat Command, die Vorstufe zum autonomen Fahren, auszuprobieren und damit erste Erfahrung zu sammeln. Gesteuert wurde der Kettenbagger 323 nicht direkt von der Kabine aus, sondern aus einem Anhänger heraus, in dem die Bedienstion untergebracht ist. Nahe am Haupteingang und neben der Quarry Vision-Fläche befand sich der großzügige Stand des VDBUM. Im Mittelpunkt der Gespräche stand hier das Thema Großraum- und Schwertransporte. Peter Freudenthal, einer der führenden Experten zu dieser Thematik, beantwortete Fragen der Messebesucher (s. dazu auch das Interview mit Peter Freudenthal auf S. 64 dieser Ausgabe).

**Aktionismus der positiven Art**

Auf der Gemeinschaftsfläche A wurden an den vier Messetagen erneut eindrucks-



**Weltpremiere:** Kleemann stellte den mobilen Prallbrecher MR 100i NEO mit einer Aufgabeleistung von bis zu 250 t/h auf der steinexpo vor.



**Gut gelaunt:** Marco Maschke, Leiter des Deutschlandbüros bei Komatsu Europe International N.V., freute sich über viel Betrieb am Messestand. Neben den Großmaschinen stand auch das Flottenmanagementsystem Smart Quarry Site im Mittelpunkt des Messeauftritts.



**Gefräßig:** Der neue Liebherr Mining-Bagger R 9150 der 100 t-Klasse ist mit höchsten Arbeitskräften und optimaler Zykluszeit würdiger Nachfolger des bewährten R 984C.



**Daumen hoch:** Alexandra Wenglorz und Jan-Nico Lentjes aus dem Marketing- und PR-Team von Epiroc präsentierten den überarbeiteten Außenbohrhammerbohrwagen SmartROC T40.



**Jubiläum:** Seit zehn Jahren ist Bohnenkamp im EM-Reifengeschäft aktiv. Karsten Krückeberg, Leiter Geschäftsbereich EM & Lkw (l.) und Hendrik Schmudde, Leiter Marketing, hatten eine ganze Reihe leistungsstarker EM-Profile im Gepäck.



**Gewinner:** Beim MIRO-Fotowettbewerb wurden beeindruckende Fotos zum Thema Kies, Sand und Naturstein ausgezeichnet.

volle Demonstrationen diverser Bagger-Radlader-Muldenkipper-Kombinationen und verschiedener Spezialgeräte präsentiert, bestens moderiert durch Raul Helmer. Interessierte beobachteten das Geschehen bequem von zwei Tribünen aus, die 280 Personen Platz und „Stadionatmosphäre“ boten, umringt von einigen der größten Marken der Branche. Erstmals gewährte eine zusätzliche LED-Videowand Blicke auf besondere Details der Steinbruch-Giganten. Sehenswert und nicht minder gigantisch waren in jedem Fall auch alle anderen individuellen Präsentationen von Baumaschinen, Bohrgeräten, Anbauwerkzeugen und Aufbereitungsanlagen namhafter Marken an den Ständen der Ausstellenden auf den übrigen Flächen B bis D. Auch die extra gestaltete Sonderfläche „The Tube“, erreichbar durch den beliebten Tunnel, bot so einige wunderschöne atmosphärische Momente und Staunen bei den vielfältigen Sonderveranstaltungen.

Das Fachpublikum nutzte gern die Chance, Maschinen und Aktion zu sehen oder auch selbst Hand anlegen zu können und ließ sich in vielen Fällen an Ort und Stelle überzeugen. Das zeigt die Vielzahl an tatsächlichen Käufen, von der so manche Ausstellende positiv überrascht wurden. Auch wenn Verkäufe nicht in jedem Fall im Vordergrund standen, so lobten alle befragten ausstellenden Marken einvernehmlich die unglaublich qualitativ hochwertigen Kundengespräche, die sie im Verlauf der Messe führen konnten. Auch die Unternehmen, die sich erstmals auf der steinexpo präsentierten, waren laut Veranstalterangaben schon während der Messe sicher, bei der nächsten steinexpo-Ausgabe wieder dabei zu sein.

Ein Fokus der Demonstrationsmesse lag auf dem Thema Internationalisierung. So sprachen bei der von der Fachjournalistin Jenni Schulz moderierten offiziellen Pressekonferenz neben Holger Schulz, Vorsitzender der Geschäftsführung der Zeppelin Baumaschinen GmbH, Bao Jian Wang, Vizepräsident des chinesischen Unternehmens Mesda sowie Andy Conaty, Produkt Manager des in den USA gegründeten Unternehmens Twin Disc Inc. Und auch bei den Ausstellenden war die Internationalisierung spürbar, die mit 25 % jede vierte Ausstellungsfläche ausmachten und sich damit zur vorherigen Messe (2017 23,5 %) sogar noch erhöhten. Das Schlussergebnis unterstreicht einmal mehr die ►



**Kompakt, aber leistungsstark:** Die Moerschen Mobile Aufbereitung GmbH zeigte einen Querschnitt von Anlagen der 30 t-Klasse. Sven Brookshaw, Geschäftsführender Gesellschafter, freute sich über gute Kundengespräche.



**Standbesuch:** VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnittjer (l.) und VDBUM INFO-Chefredakteur Wolfgang Lübberding (Mitte) im Gespräch mit Develon Deutschland-Geschäftsführer Andreas M. Lohner (2.v.r.), District Sales Manager Markus Schweers (2.v.l.) und Marc Glesius, Sales Manager GSA (r.).



**Wie von Geisterhand:** Gemeinsam mit Bell Equipment zeigte Kiesel auf dem Quarry Vision-Gelände mit einem Bell 30E 4x4, wie autonomes Fahren innerhalb eines Gewinnungsbetriebs ermöglicht wird.



**Exakte Trennschnitte:** Rüdiger Christophel, Geschäftsführer der C. Christophel GmbH, präsentierte die Trommelsiebanlage MPB 20.55gh von Pronar.



# Der nachhaltige Weg.

▶ [www.wirtgen-group.com/nachhaltigkeit](http://www.wirtgen-group.com/nachhaltigkeit)



## CLOSE TO OUR CUSTOMERS

Die WIRTGEN GROUP verankert das Thema Nachhaltigkeit in allen Unternehmensprozessen. Bereits in der Entwicklungsphase von Produkten nimmt der Umweltgedanke einen hohen Stellenwert ein und zieht sich wie ein roter Faden durch alle Stufen der Produktionskette - bis hin zum Einsatz der Maschinen bei weltweiten Projekten. Wir wissen: Die Zukunft gehört klimaschonenden Produkten. Wir produzieren sie schon heute.

▶ [www.wirtgen-group.com](http://www.wirtgen-group.com)



**Zielgruppe erreicht:** Philipp Ellsäber (r.) und Kai Benninghoff von Tibatek freuten sich über Gespräche mit Bauunternehmern, denen die Vorteile der Produkte erläutert werden konnte.



**Variabel:** Der Keestrack-Prallbrecher am Stand von Oppermann & Fuss ist in verschiedenen Varianten erhältlich - als R3h dieselelektrisch, als R3e dieselelektrischen mit Netzeinspeisung und als R3e zero in der Netzstrom-Variante.

hohe Akzeptanz der steinexpo im Markt. Ausdrücklich lobten die Aussteller die Organisation und Flexibilität der veranstaltenden Geoplan GmbH. Professionell sorgte das steinexpo-erprobte Aufbau- und Planungsteam der TU Clausthal in allen Messephasen für einen geordneten Ablauf der Messe. Messechef Dr. Friedhelm Rese erklärte in der Rückbetrachtung auf die steinexpo 2023: „Nach sechs Jahren bin ich unermesslich stolz und froh, was wir hier auf die Beine stellen konnten, trotz aller Schwierigkeiten für die Unternehmen in den letzten Jahren. Ich danke allen für das beständige Vertrauen in unser Messekonzert und den Besuchenden für ihre



**Entspannt nach oben:** Mit dem Fahrstuhl war der Weg von Sohle zu Sohle bei hochsommerlichen Temperaturen gleich viel angenehmer.



**Statement:** „Rohstoffe aus der Region – für unsere Infrastruktur“ heißt es auf dem Spruchband am Eingang zum Gelände der MHI in Nieder-Ofleiden.

Aufmerksamkeit gegenüber unserem auf dem europäischen Festland einzigartigen Angebot.“ Schon jetzt ist eine große Lust auf die 12. Ausgabe der steinexpo spürbar. Sie wird in der vom 2. bis 5. September



**Timm Hein**, Team Leader Marketing bei Sany, freute sich über das große Interesse an den großen Radladern und Baggern des Herstellers. Im Mittelpunkt des Messeauftritts stand das Thema Service.



**Hingschaut:** Die steinexpo bietet Gelegenheit, Maschinen und Anlagen genau unter die Lupe zu nehmen, hier den Kegelbrecher CH840i von Sandvik.

2026 im MHI-Steinbruch Nieder-Ofleiden stattfinden.

David Spoo, VDBUM-Redaktion

Info: [www.steinexpo.de](http://www.steinexpo.de) ■

[www.dllgroup.com](http://www.dllgroup.com)

## Bauen Sie mit uns auf nachhaltige Partnerschaft

Warum **DLL**? Sprechen Sie mit unseren Finanzierungsspezialisten.



**Merlin Rey**  
Merlin.rey@dllgroup.com  
+49 172 757 292 6  
<https://bit.ly/42exXki>



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

# Umbruch und Aufbruch

## Zukunftsfähige Lösungen auf der erstmals wieder ausgebuchten NordBau

Messechef Dirk Iwersen hatte allen Grund zur Freude: Erstmals seit Beginn der Pandemie konnte er wieder verkünden: „Die NordBau ist ausgebucht!“ 667 Aussteller aus 16 Ländern nahmen an der 68. Ausgabe der Baumesse auf dem Gelände der Holstenhallen in Neumünster teil. Der VDBUM war mit einigen öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten vertreten.

In den letzten Jahren wurde viel darüber diskutiert, ob Messen noch zeitgemäß seien. Daran erinnerte Claus Ruhe Madsen, schleswig-holsteinischer Minister für Wirtschaft und Verkehr, in seiner Eröffnungsrede. Dass die NordBau ausgebucht ist, zeige ganz klar: „Ja, die Menschen wollen noch auf Messen gehen“. Sie seien neugierig auf neue Produkte und benötigten – gerade in Zeiten des Fachkräftemangels – innovative Baumaschinen und einen Ort, um sie kennenzulernen. In seiner Rede machte Madsen sich stark für einen Abbau der Bürokratie zur Beschleunigung von Bauvorhaben. Mit Blick auf seine dänische Herkunft und die dort herrschende Gelassenheit empfahl er seiner deutschen Wahlheimat weniger Regelungswut, mehr gesunden Menschenverstand und die Etablierung einer Fehlerkultur.

„Wasser... & bauen – Starkregen – Hochwasserschutz – Wasserversorgung – Umwelt“ – dies war das Thema einer Sonderschau in Halle 6. Minister Madsen erklärte, dass in ganz Deutschland in einer Tiefe von 1,5 m inzwischen Dürre bestehe, nur in Bayern und Schleswig-Holstein gebe es Wasser in ausreichendem Maße. „Das Thema Wasser steht noch nicht so sehr im Fokus, es wird uns aber in den kommenden Jahren nachhaltig beschäftigen“, so der Minister. Die NordBau habe mit dem Aufgreifen dieses Themas wieder einmal voll ins Schwarze getroffen.

Das Thema Wasser stand bereits tags zuvor im Mittelpunkt. Im Rahmen der Fachpresse-Auftaktveranstaltung wurde das größte Klärwerk Deutschlands besucht. Es wird



**Messe kommt an:** 42.800 Besucherinnen und Besucher informierten sich auf der NordBau über Lösungsansätze, innovative Produkte und nutzten die Möglichkeit, sich einen Angebotsüberblick zu verschaffen. (Foto: NordBau)



**Anderer Blickwinkel:** Klaus Ruhe Madsen, schleswig-holsteinischer Minister für Wirtschaft und Verkehr, riet zu weniger Regelungswut und der Etablierung einer Fehlerkultur in Deutschland. (Foto: VDBUM/Spoo)

von Hamburg Wasser, Ver- und Entsorger für rund 2 Mio. Menschen in und um Hamburg, am Köhlbranddeich betrieben und ist einem Leuchtturmprojekt in Sachen Energiewende. Geschäftsführer Ingo Hanemann beichtete, dass der Energiebedarf des Klärwerks dem der gesamten Stadt Neumünster entspricht. Innerhalb weniger Jahre ist es gelungen, das Klärwerk vom Energieverbraucher zum Energieerzeuger umzubauen. So wird etwa der in Faulbehältern zu Faulgas aufbereitete Klärschlamm als Energiequelle genutzt. Über Generatoren wird das Faulgas in

Strom für den Anlagenbetrieb umgewandelt und zu Biogas für das städtische Netz aufbereitet. Der ausgefaulte Schlamm wird in der Verwertungsanlage VERA verbrannt, wodurch jährlich rund 89.000 MWh Strom erzeugt werden. Auf dem Gelände sind darüber hinaus vier Windräder im Einsatz. Beim letzten – einmal ein Beispiel für einen schnellen Genehmigungsprozess – vergingen von der Planung bis zur Fertigstellung lediglich drei Jahre. Im Jahr 2022 lag die Stromeigenversorgungsquote von Hamburg Wasser bei bereits 77 % und das Unternehmen verfolgt weiter ehrgeizige Ziele: Bis 2030 soll das Klärwerk energieautark betrieben werden. Hamburg Wasser wird den kommenden Jahren laut der kaufmännischen Geschäftsführerin Gesine Strohmeyer rund 1 Mrd. Euro investieren – dies nannte sie in ihrer Rede bei der NordBau-Eröffnungsveranstaltung ein starkes Signal an die Bauwirtschaft.

### Starke VDBUM-Präsenz

Am großzügigen Stand des VDBUM, der sich wie in den Vorjahren am Übergang der Halle zum Außengelände befand, herrschte an den Messetagen wieder viel Betrieb. Das Team um VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnittler und VDBUM ►



**Spannendes Format:** Stefan Schumski, Technischer Projektleiter beim VDBUM (Bildmitte mit weißem Hemd), besuchte mit Schülerinnen und Schülern das Berufsbildungszentrum am Nord-Ostsee-Kanal verschiedene Aussteller. (Foto: VDBUM)



**In Aktion:** Einige NordBau-Aussteller präsentierten aktuelle Maschinenteknik live. Am Swecon-Stand war der Elektro-Raupenbagger E230 Electric von Volvo CE zu bestaunen. (Foto: NordBau)

Info-Chefredakteur Wolfgang Lübberding sprach mit den Standbesuchern über die Schwierigkeiten im Schwerlastverkehr und die Verbändeinitiative, an der der Verband maßgeblich beteiligt ist (s. auch S. 64 und S. 68 dieser Ausgabe) oder auch über Veranstaltungen im kommenden Jahr, bei denen der VDBUM eine gewichtige Rolle spielt. Dazu zählen neben dem VDBUM-Großseminar in Willingen im Januar die IFAT Munich im Mai und die Parts and Service World im Oktober in Kassel. 2022 hatte der VDBUM hier gemeinsam mit 20 Partnern erstmals eine Fläche bespielt. „2024 werden wir doppelt so viel Platz zur Verfügung haben und mit 40 Partnern vor Ort sein, die Produkte und Lösungen für Bau- und auch Landmaschinen im Portfolio haben“, berichtete Dieter Schnittjer.

Ein weiteres Thema war die Gewinnung von Nachwuchskräften. Neben dem dritten Regionalentscheid des Azubi-Cups (s. Seite 8) richtete sich der VDBUM mit einer weiteren Aktion an den Nachwuchs: Stefan Schumski, Technischer Projektleiter, besuchte mit rund 25 Schülerinnen und Schülern des Berufsbildungszentrum am Nord-Ostsee-Kanal (BBZ am NOK) mehrere NordBau-Aussteller. Nach einer Begrüßung am VDBUM-Stand lernten die jungen Leute bei Wirtgen Straßenfertiger kennen, bei Swecon Elektrobagger und bei Probst Greiftechnik. Bei terra infrastructure standen Tiefbau und Spezialtiefbau im Mittelpunkt und bei Wacker Neuson die Verdichtung mit Elektrogeräten. Bei der Firma MTS wurde ihnen die Funktionsweise von Saugbaggern erklärt, bei Moba ging es um Maschinensteuerung und am Stand der Stadt Kiel um erneuerbare Energien.

Bei der BG Bau erfuhren die Jugendlichen schließlich Wissenswertes zum Thema Arbeitssicherheit. „Ganz toll war, dass sie teils kleine Geräte und Maschinen ausprobieren und steuern durften“, sagt Stefan Schumski. „Wir haben ein gutes Feedback bekommen, die Jugendlichen haben sich wohl gefühlt und von sich selbst aus an den einzelnen Stationen Fragen gestellt“, ergänzt er. Auch derartige Aktionen fördern die Bekanntheit des VDBUM. Sergej Merinov, beim Verband u.a. zuständig für das Messe- und Veranstaltungsmarketing, berichtete, dass am Messestand wieder einige neue Mitglieder gewonnen werden konnten. Sehr gut angenommen wurde erneut der Nordbau-Rundgang am Freitag, den der VDBUM-Stützpunkt Hamburg traditionell organisiert.

Nur wenige Meter vom VDBUM-Stand entfernt, war der Stand der Bauindustrie Hamburg-Schleswig-Holstein zu finden, die gut 100 Unternehmen repräsentiert. Bestimmende Themen waren dort Infrastrukturprojekte, Nachhaltigkeit und der Fachkräftemangel. Als ein Anreiz für einen Beruf in der Baubranche wurde die Vergütung für Auszubildende in der Bauwirtschaft aufgezeigt – und die kann sich durchaus sehen lassen.

Erstmals veranstaltet wurde die Start-up-Stage in Halle 4. Initiiert von Lectura und dem Bundesverband digitales Bauwesen (BDBau) hatten junge Unternehmen Gelegenheit, sich zu präsentieren und mit Akteuren der klassischen Bauindustrie ins Gespräch zu kommen. Mit von der Partie waren beispielsweise Flexcavo, Qiki, Clickrent und Easy Control.

### Zuversicht und Optimismus

Viel Zuversicht und Optimismus war auf der Messe zu erkennen: „Wir alle spüren die zunehmende Zurückhaltung bei unseren Kunden, weil viele nicht wissen: Wohin geht es? Hohe Zinsen, Inflation, der Krieg in der Ukraine sowie Unsicherheiten durch Vorgaben und Regularien haben dazu geführt, dass weniger investiert wird. Umso wichtiger sind diese Plattformen, um Zuversicht für unsere Kunden zu zeigen. Wir hatten schließlich mehr als zehn Jahre einen Steigflug. Die jetzige Situation entspricht dem Wirtschaftszyklus, den wir alle kennen und erwarten konnten“, sagte Peter Oppermann, Geschäftsführer der Oppermann & Fuss GmbH. Das Unternehmen präsentierte an seinem Stand Lösungen für die mobile Sieb- und Brechtechnik. Kompaktgeräte gewinnen zunehmend an Bedeutung. Zeppelin hat sein Angebot um den Cat Radlader 908 in Highliftausführung und Cat Walzen CB 2.5 und CS 10 GC erweitert. Sie waren am Stand von Zeppelin Baumaschinen und Mitaussteller Zeppelin Rental ebenso zu sehen wie der Kettenbagger 320 und der Cat Mobilbagger M319. Die beiden Modelle, die auf der Plattform einer neuen Maschinengeneration entwickelt wurden und ihre Effizienz dank der elektrohydraulischen Vorsteuerung deutlich ausbauen können, sind auch im Mietpark von Zeppelin Rental verfügbar. Informiert wurde auch über den Einsatz des um bis zu 90 % CO<sub>2</sub>-reduzierten synthetischen Kraftstoffs HVO und die Breite des HVO-tauglichen Mietportfolios. „20 Jahre echte Liebe zu Maschinen“ – so hieß es am Stand der Swecon

# GEH AUF NUMMER SICHER.



**Experten:** Michael Scholz (r.) und Yann Eisenbarth vom VDBUM-Partner BIK & Vtechsaa stellen den Acreos-Simulator für den Azubi-Cup bereit. (Foto: VDBUM)

Baumaschinen GmbH. Seit 2003 ist Swecon führender Importeur für Premium-Baumaschinen der Marke Volvo CE in Deutschland. Swecon-Geschäftsführer Falk Bösche, Bereichsleiter Christian Paffen und Volvo CE-Product-Manager Frank Schmitt präsentierten als Messehighlight den E230 Electric. Der NordBau-Auftritt war eine der ersten Gelegenheiten, den Elektro-Raupenbagger live zu erleben. Schmitt erklärte, dass Volvo CE ausschließlich auf E-Mobilität setzt. Bösche berichtete dazu, dass die Swecon-Service-Techniker inzwischen geschult sind, elektrische Maschinen zu bearbeiten.

Blickfang am JCB-Stand war ein schwarz lackierter Hydridig-Mobilbagger. Udo Luysberg, Regionaler Verkaufsmanager von JCB berichtete, dass Kunden zunehmend Baumaschinen in Sonderfarben nachfragen. Auch bei Zeppelin war eine schwarz lackierte Maschine zu sehen. Nicht nur besondere Farben werden von Kunden nachgefragt, sondern auch Maschinenteknik abseits der Stange. Gleich mehrere Aussteller wiesen darauf hin, dass sie derartigen Wünschen gerne nachkommen. So auch Schlüter für Baumaschinen. „Wir fertigen Anbauteile selbst, wenn der Anwendungsfall kein Standardprodukt zulässt“, sagte Thomas Schlüter jr. Das Unternehmen zeigte einige Highlights aus dem Baumaschinenprogramm von Komatsu und Sennebogen und hob seine Kompetenz im Bereich Service hervor: „Rund 500 Monteure ▶



**Viel Betrieb:** Der vom VDBUM-Stützpunkt Hamburg organisierte NordBau-Rundgang am Freitag bot wieder spannende Einblicke in die Innovationen ausgewählter Aussteller. (Foto: VDBUM)

Das OilQuick Sicherheitskonzept für Schnellwechsler aus Sichtanzeige + Fallsicherung ...

- ✓ plant jede mögliche Fehlverriegelung mit ein
- ✓ verzeiht auch menschliche Fehler
- ✓ hat Anbaugeräte sogar unverriegelt im Griff

**Wir machen bei deiner Sicherheit keine Kompromisse. Und du?**



**EUROTEST DOPPELSIEGER 2019 + 2022  
MEHR SICHERHEIT GEHT NICHT**



fahren täglich zu den Baustellen unserer Kunden“, so Thomas Schlüter jr.

Im Fokus des Messeauftritts von Wacker Neuson standen neben dem 175-jährigen Jubiläum des Unternehmens das breite Portfolio an zero emission Maschinen und Geräten, mit denen eine gesamte innerstädtische Baustelle ohne Abgasemissionen betrieben werden kann. Ein Highlight, das Mathias Voigt, Vertriebsleiter Nord bei Wacker Neuson, präsentierte, war das neue Baggermodell EW100. Die Maschine verfügt über ein intelligentes Attachment Management, ein durchdachtes Human-Machine-Interface und die Vorbereitung für diverse Assistenzsysteme und Schnittstellen.

Für die elektrisch betriebenen Maschinen müssen die Kunden nach Angaben vieler Aussteller gegenüber konventionell betriebenen Maschinen durchschnittlich das Doppelte hinlegen. Die Vertreter der Unternehmen wissen allerdings unisono darauf hin, dass nicht nur der Kaufpreis, sondern die sich in der Folge aus der Technologie ergebenden Einsparungen betrachtet werden müssten. Der Marktanteil der E-Bagger sei noch sehr gering, sagte Timm Hein, Marketing Manager bei Sany – „wir glauben aber daran“. Das Unternehmen setzt im Gegensatz zu den meisten Mitbewerbern auf Hochvolttechnik.

### Weniger ist mehr

Unter dem Motto „Weniger ist mehr“ präsentierte MOBA mit Super-Ski beim Kompaktsystem für die Nivellierung bei Einbau von Straßendecken. Mechanik und Sensorik wurden verschmolzen, womit sich je Anbauseite das System auf nur noch drei Anbauteile von je 9,5 kg minimiert. Diese werden einfach nur noch eingehängt – die erforderlichen Steckverbindungen sind bereits integriert. Transport und Rüstaufwand werden so deutlich vereinfacht. Dass es wirklich nicht auf die Größe ankommt, demonstrierte Tsurumi anhand eines Größenvergleichs der LSC1.4S und einem 5 l-Bierfass. Der modernen Universalpumpe reichen 26 cm Gehäusehöhe, um Schmutzwasser mit 170 l/min zu verpumpen. Als Flachsauger ist die LSC in der Lage, das Wasser bis auf 1 mm Restpegel aufzunehmen.

Die Wirtgen Group zeigte in Neumünster einen Querschnitt ihrer Lösungen für den Straßenbau und für die Aufbereitung von Nutz- und Recyclingmaterialien. Manuel

Noss, Vertriebsleiter Kleemann, berichtete, dass Wirtgen das Segment Erdbau mit Baggern und weiteren Maschinen von John Deere künftig deutlich erweitern wird. Die Manske Baumaschinen-PMS GmbH als Partner von Hydrema präsentierte den neuen voll-elektrischen Dumper DT6 in Original-Lackierung. „Der DT6 ist eine richtige Rad-Baumaschine, die auf jedem Terrain zum Einsatz kommt. Da ist der Straßeneinsatz genauso wie das grobe Gelände willkommen“, berichtete Geschäftsführer Peter Möller. Susanne Naumann vom klickparts-Team freute sich über das große „Interesse der Besucher an unserem Onlineshop für Ersatzteile und Wartungsprodukte für Baumaschinen“ und zog eine rundum positive Bilanz des Messeauftritts. Ganz gezielt wurden die Besucher der NordBau auch angehalten, selbst nach den Ersatzteilen und Wartungsprodukten für ihre Baumaschinen zu suchen.

Manfred Vöst, Vertriebsleiter Deutschland und Regionalleiter Jens Wiedemann präsentierten am Meiller-Stand die neue Dreiseitenkipper-Generation Trigenius. Sämtliche Dreiseitenkipper, vom zwei- bis zum vierachsigen Fahrzeug, basieren jetzt auf einem modularen Baukasten, weisen ein einheitliches, modernes Design mit Wiedererkennungswert auf und sollen Maßstäbe in Sachen Ergonomie, Bedienung und Effizienz setzen. Sascha Sievers von Palfinger Hamburg präsentierte erstmals einen Kran auf einem elektrisch angetriebenen Volvo-Lkw. „Diese Konzepte werden zunehmend angefragt“, berichtete Sievers.

Beim erstmaligen gemeinsamen Auftritt auf der NordBau zeigten Goldhofer und Mitaussteller Volvo Trucks als Messehighlight der Messe den ersten Schwerlastzug der Goldhofer-Markenbotschafterin Iwona Blecharczyk, bestehend aus einer Volvo FH16 Sattelzugmaschine sowie einem siebenachsigen Goldhofer MPA-Semiauflieger. Auch intelligenten Details, wie das praxisorientierte Ladungssicherungskonzept und formschlüssige Rungentaschen leisteten beeindruckten die Gäste.

Gleich mit vier Neuheiten wartete Schwing-Stetter auf. Marketingleiter Jens Heinrich präsentierte den Messebesuchern die Autobetonpumpe S 36 X RaZor, den neuen 9 m<sup>3</sup>-Fahrmischer UltraEco, die Anhängerpumpe TP 100 TC und die Tunnelaushubpumpe TAP 90. Die neue Autobetonpumpe konnte im ersten Jahr laut Heinrich bereits 60-mal verkauft werden.

### Der Spirit der NordBau

Austausch und Weiterbildung standen im Fokus der 50 Kongresse und Veranstaltungen, an denen rund 4.000 Fachbesucher teilgenommen haben – auch die VDBUM-Akademie war mit zwei Schulungen vertreten. Forschungsprojekte und praktische Umsetzungen konnten die Besucher in Halle 1 bestaunen. So zeigten die Materialprüfanstalt Schleswig-Holstein und das Forum Kreislaufwirtschaft, wie recycelte Baumaterialien bereits aktuell im Bau genutzt werden können und woran geforscht wird. Studierende der Technischen Hochschule Lübeck und weiterer Hochschulen präsentierten mit dem Projekt Unity eine Wohnunterkunft für Geflüchtete, von dem ein erstes Objekt bereits in der Ukraine genutzt wird. Der Forschungspavillon, ebenfalls von Studierenden der TH Lübeck, veranschaulichte, was im Beton-3D-Druckverfahren möglich ist und welche Synergieeffekte eine gute Zusammenarbeit von Forschung und Industrie haben kann.

Den insgesamt 42.800 Messebesuchern hielt die NordBau Lösungsansätze, innovative Produkte und die Möglichkeit für einen Angebotsüberblick bereit. Bei seinem Besuch am VDBUM-Stand am letzten Messtag zog Messechef Dirk Iwersen ein äußerst positives Fazit: „Der ungebrochene Wille gegen die dunklen Wolken, die über der Bauwirtschaft schweben, anzukämpfen – das ist der Spirit, den ich hier gespürt habe.“

Die NordBau gilt seit jeher als Plattform des Austauschs, des Vernetzens und der Weiterentwicklung von Ideen. Eine große Idee wird nun zur Realität: Im Rahmen der NordBau 2024 wird erstmals der zweitägige Wohnungsbau-Kongress „BauCon Nord“ stattfinden. Dies ist ein gemeinsames Projekt der Technischen Hochschule Lübeck und der Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen. Die Vorbereitungen haben bereits begonnen. Seitens der NordBau heißt es, man freue sich auf das Projekt, das Fragen rund um den Hochbau beleuchten soll, um gemeinsam voranzukommen.

Zum Vormerken für Ihren Terminkalender: Die 69. Ausgabe der NordBau findet vom 4. bis 8. September 2024 in Neumünster statt.

David Spoo, VDBUM-Redaktion  
Info: [www.nordbau.de](http://www.nordbau.de) ■

# FLEXIBEL + EFFIZIENT

Die Trimble® Earthworks Maschinensteuerungsplattform kann auf zahlreichen Baumaschinen, darunter Bagger, Raupen, Grader und Walzen, eingesetzt werden, ist aufrüstbar und mit allen führenden Maschinenherstellern kompatibel. Die Komponenten können schnell und bequem zwischen Maschinen ausgetauscht werden, was einen höheren ROI und maximale Einsatzzeiten ermöglicht.

**Ein Test gefälltig? Nehmen Sie Kontakt mit uns auf!**



## Flexibel

Ein einziges System für verschiedene Maschinentypen



## Präzise

Für einen millimetergenauen Einbau



## Aufrüstbar

Von 2D- auf 3D-Automatik



## Langlebig

Zuverlässige, robuste Komponenten



## Support

Erstklassiges, globales Netzwerk

 **Trimble**  
Vertragshändler

**SITECH DEUTSCHLAND GMBH**

[www.SITECH.de](http://www.SITECH.de)

IHR PARTNER FÜR  
PROFESSIONELLE SYSTEMLÖSUNGEN



# Erfolgreiche Platformers' Days

## Die Fachmesse für Hebe- und Höhenzugangstechnik in der DACH-Region

Die Platformers' Days, Messe für mobilen Hebe- und Höhenzugangstechnik, begeisterte am 8. und 9. September rund 2.400 Teilnehmende, davon knapp 1.500 Fachbesuchende. Über 100 Hersteller aus neun Ländern präsentierten in Karlsruhe die vollständige Produktpalette aus den Angebotssegmenten Arbeitsbühne, Kran und Stapler.

Als einen kompakten Schauplatz für nachhaltige technische Lösungen bezeichnete Britta Wirtz, Geschäftsführerin der Messe Karlsruhe die Platformers' Days. Olivia Hogenmüller, Teamleiterin Bau und Umwelt, bekräftigte dies: „Uns ist es wichtig, immer nah am Markt zu sein und auf die Bedürfnisse der Branche einzugehen. So haben wir die Wünsche der Vermieter, Anwender und Besucher umgesetzt und die Fachmesse konzeptionell weiterentwickelt und professionalisiert. Das spiegelt sich auch im Angebot der Aussteller wider, die die Platformers' Days als Kommunikationsplattform für ihre Weltpremierer nutzten.“

Die diesjährige Ausgabe stand unter dem Motto „Die ganze Branche vor Ort – Innovation und Interaktion – Maschine und mehr“. Mit rund 20.000 m<sup>2</sup> im Freigelände und 12.500 m<sup>2</sup> in den Hallen belegte die Platformers' Days in diesem Jahr ein Viertel mehr Fläche als bei der Erstveranstaltung am Standort Karlsruhe 2021. Die Messeleitung ging damit auf die von den Ausstellern geäußerten Wünsche nach mehr Raum für die Produktpräsentation und Live-Demonstration ein. Auf einem rund 1.000 m<sup>2</sup> großen Demo-Areal fanden Shows der Gerätetypen „Raupenarbeitsbühnen“ und Teleskoparbeitsbühnen statt, die den Fachbesuchern zweimal pro Messetag in Live-Vorführungen neue technische Lösungen präsentierten. Auf einem als Hindernis-Parcours gestalteten Gelände konnten Fachbesucher die Eigenheiten wie Steig-, Kompakt- und Stützfähigkeit, aber auch die Reichweite und Geländegängigkeit, realitätsnah erleben und anschließend ihre Fragen an die Aussteller richten. Dass



**Neue Geländegestaltung kommt an:** Das große Freigelände der Platformers' Days bietet Platz für große Maschinen und Live-Demonstrationen. (Foto: Messe Karlsruhe/Jürgen Rösner)

die Demo-Area gut angenommen wurde, zeigt sich auch in der Besucherumfrage. Rund 90 % gaben den Show-Konzepten Bestnoten.

Die Sonderschau „Elektro-Park“ zog in den Hallenbereich ein. Hier wurden Lösungen vorgestellt, die der zunehmenden Nachfrage nach Elektrifizierung in der Branche gerecht werden. Pro Messetag gestalteten zudem drei Teilnehmer neben der reinen Maschinenausstellung ein impulsreiches Vortragsprogramm im PD-Forum, das in den Elektro-Park eingebettet war.

### Plattform für Investitionsentscheidungen

Die Platformers' Days konnten ihre Position als wichtigste Fachmesse im deutschsprachigen Raum festigen und erfreuten sich eines höheren Einzugsgebiets. Mehr als ein Drittel der Fachbesucher reisten aus über 300 km nach Karlsruhe an. Die Strahlkraft der Messe habe sich erweitert, freute sich Teamleiterin Olivia Hogenmüller. Viele Fachbesucher hätten die Messe erstmals besucht und seien aus allen Bundesländern angereist. Auch die Investitionsbereitschaft der Besuchenden sei deutlich gestiegen.

Aussteller Henrich Clewing, Geschäftsführer bei Merlo, resümiert: „Für uns ist es selbstverständlich, bei der Platformers' Days mit dabei zu sein. Wir sind seit Jahrzehnten Teil dieser Familie der Arbeitsbühnenwelt und Vermieter und freuen uns, dass wir unsere Kunden und Marktbegeleiter und alle anderen, die sich für unser Produkte interessieren, hier treffen.“

Die Schirmherrschaft der Veranstaltung hat das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus des Landes Baden-Württemberg übernommen. Fachliche Unterstützung kommt von den Branchenverbänden bbi und VDBUM sowie vom Vermieter-Verband PartnerLIFT. Beate Frères, Bereichsleiterin bei der Messe Karlsruhe, dankte den Unterstützern der Platformers' Days: „Mit starken Partnern an unserer Seite konnten die Platformers' Days ein so erfolgreiches Messeformat werden. Wir setzen auf fortwährende gute Zusammenarbeit und freuen uns auf alle Ausstellenden und Besuchenden im nächsten Jahr, vom 6. bis 7. September 2024. Die Vorzeichen dafür stehen gut: Zahlreiche Ausstellende haben ihre Beteiligung bereits zugesagt.“

Info: [www.platformers-days.de](http://www.platformers-days.de) ■

# Motor für Transformation in der Gütermobilität

## Zahlreiche Nutzfahrzeug-Premieren auf der NUFAM in Karlsruhe

Mit dem traditionellen Abhupen wurde die NUFAM 2023 am 24. September nach vier erfolgreichen Messtagen beendet. Die Messe hat sich in ihrer achten Ausgabe weiter als wichtige Plattform für die Nutzfahrzeugbranche im Herzen Europas etabliert. Insgesamt fanden rund 24.000 Besuchende den Weg zur Messe Karlsruhe.

Nie zuvor wurden auf der NUFAM so viele Premieren gezeigt wie in diesem Jahr. Viele der über 400 Ausstellenden wählten die Nutzfahrzeugmesse bewusst als Plattform für ihre Neuvorstellungen. Insbesondere in den Bereichen alternative Antriebe, Digitalisierung und Nachhaltigkeit präsentierten sie Fahrzeug- und Produktneuheiten. Britta Wirtz, Geschäftsführerin der Messe Karlsruhe, der Veranstalterin der NUFAM, bezeichnete die Messe als „Schauplatz für geballte Innovationskraft und nachhaltige sowie zukunftsweisende Technologien für die Nutzfahrzeugbranche.“ Die vier Messtage hätten unterstrichen, wie wertvoll und unverzichtbar sie für die Transformation der Industrie ist.

Rund drei Viertel der Messegäste bewerteten die Veranstaltung als bedeutend für ihre Investitionsentscheidungen. „Wir stellen auf der NUFAM aus, weil wir hier auf Entscheider treffen und uns einen guten Überblick verschaffen können. Wir sind hier insgesamt mit 20 Exponaten auf der Messe vertreten – nicht nur auf unserem Stand, sondern auch auf denen unserer Partner“, erklärte Daniel Böhmer, Geschäftsführer von FX Meiller.

Im Mittelpunkt der NUFAM standen alternative Antriebe. Mit dem neu geschaffenen Forum Ladeinfrastruktur wurde



**Fachgespräche:** Die NUFAM bot viel Gelegenheit für den Austausch mit Nutzfahrzeugexperten. (Foto: Messe Karlsruhe/Jürgen Rösner)

das Thema umfangreich beleuchtet. Der Messesamstag stand dabei im Zeichen von Elektroantrieben, Wasserstoffmotoren und der Erforschung synthetischer Kraftstoffe sowie dem Umgang mit Förderprogrammen. Die neun vom Fachjournalisten Marcus Walter moderierten Fachvorträge fanden großen Anklang beim Fachpublikum. „Das neue Forum hat den Zahn der Zeit voll getroffen. Es gab viel Zeit, die Fragen mit den Experten zu diskutieren“, resümiert Walter.

Die NUFAM 2023 war so international wie nie zuvor. Mit 23 vertretenen Nationen waren Unternehmen aus so vielen Staaten wie nie auf der Karlsruher Nutzfahrzeugmesse vertreten. Rund ein Sechstel aller NUFAM-Gäste nahm einen Anfahrtsweg von über 300 km auf sich. Insgesamt waren 80 % der Messe-Gäste Fachbesuchende. Eine noch höhere Fachbesuchendenkonzentration zeigte sich an den Wochentagen, verbunden mit einem ebenfalls höheren Anfahrtsweg. Die Gäste

reisten aus vierzehn europäischen Ländern nach Karlsruhe an – etwa aus Frankreich, Italien, den Niederlanden oder Dänemark. Bei der Besuchendenzufriedenheit erreichte die NUFAM mit fast 95 % bei den Top-3-Werten einen absoluten Höchstwert. Der Weiterempfehlungswert liegt bei rund 92 %.

Beate Frères, Bereichsleiterin Eigenmessen bei der Messe Karlsruhe, zog ein positives Fazit: ich freue mich, dass viele schon ihre Zusage für die kommende Nutzfahrzeugmesse in zwei Jahren gegeben haben.“ Eines dieser Unternehmen ist Kögel. „Wir haben hier immer gerne ausgestellt und werden das auch in Zukunft gerne tun. Die Qualität der Fachbesuchenden ist besonders. Das ist etwas, das man auf anderen Messen nicht bekommt“, so Maximilian Franz, Bereichsleiter Marketing. Die nächste NUFAM findet vom 25. bis 28. September 2025 statt.

Info: [www.nufam.de](http://www.nufam.de) ■

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

[www.cleanfix.org](http://www.cleanfix.org)

**Umdenken  
einbauen!**

Der innovative Umkehrlüfter.  
Das Original von CLEANFIX



Wir sind dabei!

**AGRI  
TECHNICA**  
THE WORLD'S NO. 1

Stand G22  
Halle 14/15



**CLEANFIX**

# Bewährte Tragkraft mit innovativer Bauart

## Neuer Kran für optimierte Montage und Arbeitsweise

Wolffkran bringt den Wolff 6523 Clear auf den Markt, der das Portfolio in der 224-mt-Klasse verstärkt. Grundlage des neuen Modells ist der beliebte 6031 Clear, der mit seinem kompakten spitzenlosen Design, seinen bewährten Traglasten und seiner montagefreundlichen Bauart zu den meistverkauften Kranen des Herstellers gehört.

Zu den Highlights des 6523 Clear zählt die technische Ausrüstung für den Betrieb des Wolff High-Speed-Positioning-System (HiSPS). Das Assistenzsystem wurde 2022 auf der bauma vorgestellt. Sensoren an Laufkatze und Hakenflasche ermöglichen es, zusammen mit einer Steuerungseinheit die Last schwingungsfrei zu transportieren, indem sie die Bewegungen des Seils erfassen und die Bewegung und Geschwindigkeit des Krans automatisch daran anpassen. Da die Laufkatze immer automatisch die Position über der Hakenflasche einnimmt, wird nicht nur der Windeinfluss eliminiert, sondern auch ein Schrägzug der Last vermieden und das Schieben der Last per Hand sowie das manuelle Hakenziehen leichter und sicherer gemacht. Der 6523 Clear kommt als erster Wolff mit den technischen Voraussetzungen auf den Markt, das HiSPS zu aktivieren. Es kann beim Kauf des Krans optional erworben werden.

Hervorzuheben ist auch die Neugestaltung des Auslegers. Die Untergurtverbindung der Auslegerstücke wurde mit patentiertem Design neu entwickelt. Statt mit Bolzen, werden die Auslegerstücke inklusive der Seilwirbeltraverse mit einer Dorn- und Keilverbindung an der Stirnseite montiert. Am Obergurt wiederum werden die Bolzen nun in Birnenlöcher gesteckt, was eine deutlich einfachere Montage ohne Hammer ermöglicht. „Auch während der Arbeit birgt die Neuentwicklung Vorteile“, erläutert Dr. Mohamed Abouelezz, Leiter Produktmanagement und Business Development bei Wolffkran. „Durch die glatten Auslegerübergänge läuft die mit seitlichen Führungsrollen ausgestattete Laufkatze



**Pionier:** Der neue Wolff 6523 Clear ist der erste Wolffkran, der technisch für das neue High-Speed-Positioning-System ausgelegt ist. (Foto: Wolffkran)



**Praktisch:** Statt mit einer Bolzenverbindung, werden die Auslegerstücke mit einer Dorn- und Keilverbindung an der Stirnseite montiert.

flüssiger und ruhiger am Ausleger entlang. Dadurch wird die Feinpositionierung der Last erleichtert – selbst ohne den Einsatz des High-Speed-Positioning-Systems.“

### Spitzenmäßig an der Spitze

Der neue 6523 Clear beruht auf den bewährten Traglasten des 6031 Clear und ist ebenso mit einer 45-kw-Hubwinde ausgestattet. Er hebt maximal 8,5 t im

2-Strang-Betrieb bei 30 m Auslegerlänge und 12,5 t im 4-Strang-Betrieb bei 21,5 m Ausladung. Seine Spitzentragfähigkeit beläuft sich bei einer maximalen Auslegerlänge von 65 m im 2-Strang-Betrieb auf 2,3 t und 2,5 t mit aktivierter Wolff Boost-Funktion – laut Herstellerangaben eine Spitzenposition im Wettbewerbsvergleich. Der Ausleger kann in 2,5 m Schritten von 30 auf 65 m verlängert werden.

Der Neuzugang wird standardmäßig mit einem kombinierten UV 20/TV 20 Turmanschluss ausgeliefert, womit er auf einem 2 x 2 m-Turm bis zu 69 m freistehend aufgebaut werden kann. Mit einem 2,9 x 2,9 m-Turm kann er sogar auf 106 m ohne Abspannungen arbeiten. Der Kran kann auf vier Lkw bzw. fünf Containern transportiert werden. Kabine und Schaltschrank befinden sich in bewährter Weise auf der Führerhausstation, die mit dem Drehrahmen verbunden ist, was die Montage vereinfacht. Der 6523 Clear wird überwiegend in der DACH-Region zum Einsatz kommen. Eine Version mit einer maximalen Traglast von 10,5 t im 2-Strang-Betrieb sowie eine US-Version sind in Planung. Nach Markteinführung des auf der bauma 2022 vorgestellten innovativen Kunststofffaserseils chaRope wird der 6523 Clear optional mit dem Seil verkauft, das das Stahlseil 1:1 ersetzen kann.

Info: [www.wolffkran.com](http://www.wolffkran.com) ■

# Starkes Gesamtpaket

## Platzsparende Positionierung am Gebäude dank geringem Drehradius

Enge Gassen und dicht aneinandergereihte Gebäude verleihen historischen Altstädten den ganz besonderen Charme. Wenn allerdings Bauarbeiten anstehen, wird all das schnell zur Herausforderung. Das war auch bei der Sanierung des ehemaligen Residenzschlosses Geyerswörth in Bamberg der Fall.

Bei der Kranauswahl war der Stadt Bamberg als Auftraggeberin besonders wichtig, dass mit dem Kran alle Sanierungsarbeiten abgedeckt werden können. Der höchste Punkt der Baustelle ist ein 36 m hoher Turm. Gleichzeitig sollte der Kran sowohl im Betrieb als auch im Transport möglichst kompakt ausfallen, weil es auf der Baustelle und bei der Anfahrt ziemlich eng zugeht. Als Lösung für diese Anforderungen präsentierten die Kranspezialisten von BKL Süd einen Schnelleinsatzkran 81 K.1 von Liebherr.

Der Untendreherkran lässt sich mit elf abgestuften Hakenhöhen und fünf unterschiedlichen Auslegerlängen flexibel an die örtlichen Baustellengegebenheiten anpassen. Dadurch sind Hakenhöhen zwischen 17 und 40 m und Auslegerlängen zwischen 31 und 48 m möglich. Für die Altbausanierung wurde der Kran mit einer Hakenhöhe von knapp 39 m und einer Reichweite von 48 m konfiguriert. Damit erreicht das Gerät alle Winkel der Baustelle mühelos. Der 81 K.1 bietet eine maximale Traglast von 6 t und eine Spitzentraglast von 1.350 kg bei einem 48 m langen Ausleger.

Trotz seiner beachtlichen Hakenhöhen zeigt sich der Schnelleinsatzkran im Transport mit einer Länge von 16 m und einer Breite von 2,5 m äußerst kompakt. Dank dieser Maße lässt sich das Gerät leicht manövrieren und ohne Sondergenehmigung zum Einsatzort bringen. Die Wendigkeit war auch bei der Anfahrt zur Baustelle aufgrund der engen Zufahrtswege hilfreich. Auf der Baustelle angekommen, kann der Kran direkt und ohne weitere Hilfsmittel montiert werden, weil er als kompakte Einheit verfahren wird. Aufgrund der Bodengegebenheiten



**Einfaches Handling:** Der 81 K.1 von Liebherr erwies sich als die passende Lösung für die Sanierung des ehemaligen Residenzschlosses Geyerswörth. Der kompakte Kran benötigt keine Sondergenehmigung für die Fahrt zum Einsatzort. (Foto: Liebherr)

in Flussnähe wurde der Kran auf ein 3 m dickes und 9 x 9 m großes Betonfundament gestellt.

### Partner für verschiedene Hübe

Instandsetzungsarbeiten der Dachstühle und Dächer, Rückbau- und Umbauarbeiten im Innenbereich sowie die Sanierung der Decken und Fassaden – der Kran wirkt seit August 2019 an ganz unterschiedlichen Disziplinen der umfassenden Altbausanierung mit. Damit soll das Gebäude wieder in neuem Glanz erstrahlen und rechtliche Normen bezüglich Brandschutz und Barrierefreiheit erfüllen. Das ehemalige Residenzschloss Geyerswörth in seiner heutigen Form wurde 1588/89 fertiggestellt und prägt somit seit fast einem halben Jahrtausend den historischen Stadtkern Bambergs. In dem Gebäude befindet sich auch der Renaissancesaal, einer der wichtigsten repräsentativen Räume der Stadt.

Ein bis zwei Jahre wird der Kran voraussichtlich noch dort stationiert sein. Gerade bei solch langen Standzeiten ist eine automatische Zentralschmieranlage eine optimale Zusatzausstattung. Sie schmiert in festgelegten Zeitintervallen den Kugeldrehkranz und sorgt durch die

einfache Handhabung für ein langes Kranleben. Vorteilhaft ist ebenfalls der geringe Drehradius des 81 K.1 von 2,75 m. Dadurch konnte der Schnelleinsatzkran direkt am ehemaligen Schlossgebäude positioniert werden, damit andere Baustellenfahrzeuge in dem engen Innenhof problemlos passieren können und die Reichweite des Krans perfekt ausgenutzt wird. Intelligente Assistenzsysteme in Kombination mit präzisen Antrieben ermöglichen ein sicheres und exaktes Kranfahren.

„Der Kran erfüllt perfekt die Bedürfnisse des Kunden für das Sanierungsvorhaben und ist die wirtschaftlichste Kranlösung für dieses Projekt“, sagt Martin Fischer von BKL Süd mit Hauptsitz in Forstinning. Die BKL Baukran Logistik GmbH ist auf den Verkauf und die Vermietung von Kranen sowie Serviceleistungen spezialisiert. Der Fuhrpark umfasst über 500 Baukrane mit einer Ausladung von 22 bis 90 m, mehr als 100 Autokrane von 30 bis 700 t sowie 15 Mobilbaukrane mit bis 65 m Ausladung. Ein wichtiger Bestandteil dabei sind auch die Schnelleinsatzkrane der Baureihe K von Liebherr, vom 34 K bis zum 125 K.

Info: [www.liebherr.com](http://www.liebherr.com)  
[www.bkl.de](http://www.bkl.de) ■

# Projekt der Superlative

## Gittermastraupenkran hebt bis zu 500 t schwere Bauteile

Große Schiffe und schweres Arbeitsgerät sind im Hafen von Marseille wahrlich keine Seltenheit. Doch „keiner der Mitarbeitenden vor Ort hatte jemals zuvor solch einen gigantischen Kran live gesehen“, berichtet Paolo Delfino, General Director des Kranvermieters Vernazza Autogru über einen außergewöhnlichen Job im Hafenbecken 10 – einem der größten Trockendocks Europas.

Dort hob der Tadano Kran CC 68.1250-1, laut Delfino „der größte Kran, der zurzeit in Frankreich und Italien im Einsatz ist“, technische Ausstattungen auf die Saipem CastorOne. Auf dem Schiff, das mit 325 m Länge zu den größten Pipeline-Verlegungsschiffen der Welt zählt, musste die schwere Verlegetechnik ausgetauscht und durch leistungsstärkere Komponenten ersetzt werden. Dabei waren eine DMA-Winde von 190 t Gewicht in einem Radius von 30 m in 30 m Höhe auf das Schiff zu heben sowie insgesamt sechs jeweils



**Kein alltäglicher Einsatz:** Der Tadano-Gittermastraupenkran CC 68.1250-1 hebt im Hafen von Marseille bis zu 500 t schwere Bauteile auf das Pipeline-Verlegeschiff Saipem CastorOne. (Fotos: Tadano)

200 t schwere Vorspanneinrichtungen in einem Radius von 50 m auf 40 m Höhe. Schwerste Last war eine Pipeline-Winde

mit 5 km Stahlseil und einem Gewicht von 500 t, die in einem Radius von 25 m auf 5 m angehoben werden musste. „Bereits diese

### CLEVER GELÖST

## Über Stock und Stein

Zur Unterstützung von Dacharbeiten hat das Team von BKL Nord/Ost einen mobilen Schnellmontagekran mit 27 m Ausladung aus dem BKL-System Cattaneo zur Verfügung gestellt. Mit einer maximalen Traglast von 2,5 t und 700 kg an der Spitze war der CM 271S1 die beste Kranlösung für den Kunden.

Dank seiner festverbauten Achse konnten die Kranexperten von BKL den Dachdeckerkran effizient über Wiesen und Felder sowie leicht abschüssiges Gelände zur Baustelle transportieren, wo sie ihn vor schöner Gutshof-Kulisse montierten. Der mobile Schnellmontagekran CM 271S1 des spanischen Herstellers Cattaneo ist der meistverkaufte Kran bei BKL. Kunden haben die Wahl zwischen einem 25 km/h- und einem nachlaufgelenktem 80 km/h-Fahrgestell sowie zwischen Sattel- oder Deichselversion. BKL bietet die Neukrane des Systems Cattaneo zum „All-Inclusive“-Festpreis an: Alles, was Kunden zum Arbeiten brauchen, ist im Preis bereits inbegriffen.

Info: [www.bkl.de](http://www.bkl.de)



**Einfacher Transport:** Der BKL Schnellmontagekran Cattaneo CM 271S1 erreicht den Einsatzort schnell und unkompliziert. (Foto: BKL Baukran Logistik GmbH)

Eckdaten machen klar, dass hinsichtlich der hohen Lasten und der großen Arbeitsradien für diesen Einsatz nur ein überaus starker Gittermast-Raupenkran in Frage kam, der zudem trotz montiertem Superlift mit den beengten Platzverhältnissen auf dem Kai zurechtkommen würde – also unser CC 68.1250-1“, erklärt Paolo Delfino. Als entscheidender Vorteil erwies sich, dass der Kettenabstand des Tadano-Krans beinahe exakt der Schienenbreite des Hafenkran auf dem Kai entsprach. Daher konnte der CC 68.1250-1 auf ausgelegten Kranmatten direkt über den Schienen positioniert und verfahren werden. „Ein überaus glücklicher Umstand, der das Manövrieren des Krans sehr begünstigte“, betont Paolo Delfino. Der CC 68.1250-1 befand sich vor diesem Einsatz allerdings nicht in Frankreich, sondern im italienischen La Spezia. Von hier wurde er mit einer 3.000 t-Schute über den Seeweg in vier Tagen nach Marseille transportiert und dort von dem fünfköpfigen Vernazza-Team in weniger als einer Woche hubbereit aufgebaut. Der Kran wurde mit 84 m Hauptausleger und SSL mit komplettem Oberwagen- und Superlift-Gegengewicht konfiguriert. So konnte er mit den verwendeten Doppelhaken für leichte und schwere Lasten sämtliche Hübe sicher und termingerecht durchführen: „Der CC 68.1250-1 war einfach perfekt für diesen anspruchsvollen Job. Auch bei diesem Projekt stellte er einmal mehr seine hervorragende Manövrierfähigkeit und Präzision eindrucksvoll unter Beweis“,



**Perfekt ausgestattet:** Der Kran wurde mit 84 m Hauptausleger und SSL mit komplettem Oberwagen- und Superlift-Gegengewicht konfiguriert.



resümiert Paolo Delfino zufrieden. Und auch in puncto Zuverlässigkeit gab sich der CC 68.1250-1 nicht die geringste Blöße: Während der gesamten Einsatzzeit von rund vier Monaten gab es keinerlei technische Probleme zu verzeichnen, sodass sich

auch die Werft Chantier Naval de Marseille als Auftraggeber mit dem Projektverlauf sehr zufrieden zeigte. „Und ein rundum zufriedener Kunde ist schließlich unser oberstes Ziel“, unterstreicht Paolo Delfino, der seinem Team und auch dem Tadano CC 68.1250-1 für diesen perfekt ausgeführten Einsatz ein großes Lob ausspricht.

Info: [www.tadanoeurope.com](http://www.tadanoeurope.com) ■



## Erhöhen Sie Ihre Energieeffizienz

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

**Ihr persönlicher Ansprechpartner:**  
Mathias Krause · (0162) 1333 458  
[mathias.krause@totalenergies.com](mailto:mathias.krause@totalenergies.com)

[totalenergies.de](http://totalenergies.de)



# Ein Kran im Sakralraum

## Kosteneffiziente Alternative zu einem Gerüst inmitten des Passauer Doms

Rund 40 Jahre nach der letzten umfassenden Instandsetzung läuft die Generalsanierung der Orgel im Dom St. Stephan in Passau auf Hochtouren. Dabei spielt ein in Innenräumen exotischer Gast eine tragende Rolle: Ein Liebherr-Kran L1-24 aus dem Beuthhauser-Mietpark hebt die etwa 15.000 Pfeifen verschiedener Größenordnung von der Empore. Einige der Pfeifen sind rund acht Meter lang und bis zu 300 kg schwer.

Zunächst hatten die Verantwortlichen des Bistums Passau für diese Aufgabe ein Gerüst samt Brückenkran und Laufkatze vorgesehen. Einmal aufgebaut, hätte das Gerüst allerdings mehrere Jahre am Stück stehen bleiben müssen. Solange nämlich, bis die Orgelpfeifen nach der Restaurierung wieder zurück an Ort und Stelle gebracht wurden. Die Fertigstellung der Maßnahme ist für das Jahr 2027 geplant. Das Gerüst hätte somit dauerhaft eine Einschränkung im Dom dargestellt, während zugleich fortlaufend Kosten entstanden wären. „Glücklicherweise hatte Architekt Zdenek Svarc vom Architekturbüro Schwetz die zündende Idee, einen Kran für das Heben der Pfeifen zu nutzen“, sagt Dompropst Dr. Michael Bär. „Ein Kran erfüllt punktuell genau den Zweck, für den er benötigt wird. Er ist die kosteneffiziente Alternative zu einem Gerüst“, führt Bär aus und spricht von einer voraussichtlichen Kosteneinsparung im sechsstelligen Bereich. Doch was in der Theorie einfach klingt, erfordert in der Praxis Expertenwissen, Fingerspitzengefühl, Kreativität und eine detaillierte Ausarbeitung und Planung, beginnend mit vielen Messungen.

Weil von Anfang an klar war, dass die eingeschränkten Platzverhältnisse Auswirkungen auf die Aufstellkurve des Krans haben werden, hatte Beuthhauser im Vorfeld mehrere Testläufe auf dem Betriebsgelände am Passauer Firmensitz durchgeführt. Unterstützung bei der Vorbereitung erfolgte auch durch die



**Ungewöhnlicher Einsatzort:** Ein Liebherr-Kran L1-24 aus dem Beuthhauser-Mietpark unterstützt bei der Sanierung der Orgel St. Stephan in Passau. Ihm zur Seite steht ein Elektrostapler X50 von Linde. (Foto: Beuthhauser)

Liebherr-Abteilung Tower Crane Solutions. Im Dom selbst wurde mithilfe von Bodenproben die Tragfähigkeit des Untergrunds sichergestellt. Die Montage folgte schließlich Mitte August und brachte – angefangen bei den engen Gassen in Richtung Dom – eine Vielzahl an Herausforderungen mit sich. Um den Marmorboden zu schützen und Halt auf den glatten Fliesen zu haben, wurde zunächst eine Baustraße aus Lastverteilungsplatten gebildet. Nachdem der „schwarze Teppich“ ausgerollt war, bereiteten die Monteure den späteren Standplatz des Krans vor. Er konnte aufgrund der geringen Höhe und Breite des Domporthals nicht auf klassischem Weg mit dem Lkw an Ort und Stelle gebracht werden, daher setzte Beuthhauser auf eine Alternativ-Lösung: Ein Stapler zog den 16 t schweren Kran durch das enge Portal. „Voraussetzung war, dass wir im Dom emissionsfrei arbeiten können. Die Kollegen der Beuthhauser-Tochtergesellschaft Carl Beuthhauser Kommunal- und Förder-technik GmbH & Co. KG aus Hagelstadt bei Regensburg haben uns einen Elektrostapler X50 von Linde zur Verfügung gestellt und gleich das passende Zubehör geliefert“,

berichtet Christian Plettl, Einsatzleiter im Bereich Hochbau.

In der Folgezeit wurde der Kran mithilfe von Schwerlastrollen nach und nach an seinen späteren Standplatz gebracht und schließlich final ausgeklappt – eine wegen des beengten Raums ohnehin knifflige Aufgabe, die durch einen weiteren Faktor nochmals schwieriger wurde: Weil Arbeiten zur Generalsanierung des Doms laufen, befindet sich im Inneren ein regelrechter „Gerüstwald“.

„Wir haben den Kran richtiggehend in den Dom ‚hineingezimmert‘“, sagt Grillmeier. Nun liegen zwischen denkmalgeschützten Engelsfiguren, Säulen, Gerüstfragmenten und dem Kran zum Teil nur wenige Zentimeter. Um die passende Höhe zum Orgelbalkon zu erreichen, wurden in einem letzten Schritt die Kranfüße auf Pyramiden und Unterlegplatten gesetzt. Sobald alle Pfeifen von der Empore gehoben wurden, steht der nächste Akt des Projekts an: Kurz vor Heiligabend wird der Kran demontiert, sodass die Weihnachtsfeierlichkeiten im Dom ungestört stattfinden können.

Info: [www.beuthhauser.de](http://www.beuthhauser.de)  
[www.liebherr.com](http://www.liebherr.com) ■

## Schwerpunktthema: Brechen und Sieben

Die Recyclingbranche ist durch neue Vorschriften und Verordnungen gefordert, bei der notwendigen Maschinenausstattung stehen Entwicklungen wie Energieeffizienz und Geräuschreduzierung deutlich im Fokus. Der Mitarbeitende muss natürlich entsprechend geschützt werden,

dafür bieten die Hersteller viele Möglichkeiten. Auch der Abbruch stellt die Maschinenteknik vor große Herausforderungen, werden doch die geforderten Termine immer knapper ausgelegt. Berichte zu diesen Themen finden Sie in den folgenden Beiträgen.

# Nachhaltigkeit durch Recycling

## Effiziente und ressourcenschonende Anlagentechnik im Einsatz

Das Haupttätigkeitsfeld der Firma Gaarmann Overhaus Container GmbH & Co. KG mit Sitz in Münster umfasst Containerdienst, einen Entsorgungsservice sowie die Aufbereitung von Abfällen zu Roh- oder Wertstoffen.

Die 1996 gegründete Firma beschäftigt rund 40 Mitarbeitende. Geschäftsführer Ralf Overhaus hat die Nachfolge durch den im Unternehmen arbeitenden Sohn Leo bereits gesichert. Welchen Stellenwert der Nachhaltigkeitsgedanke in der Firma hat, zeigt sich am selbst gebauten Verwaltungsgebäude aus recycelten Werkstoffen. Dafür wurden die Betonsteine für das Gebäude auf dem Platz aus selbst aufbereitetem Bauschutt hergestellt. Die im Gebäude verbauten Stahlträger stammen aus dem Rückbau alter Gebäude und die Fliesen für den mosaikartig ausgelegten Boden wurden bei der Bauschuttannahme aussortiert. Das Holz der Bäume, die für den neuen Platz gefällt werden mussten, wurde für die Inneneinrichtung wiederverwendet.

Diesen Nachhaltigkeitsgedanken ergänzen die Keestrack-Anlagen der Firma Oppermann & Fuss GmbH, die seit vielen Jahren einen treuen Dienst auf dem Recyclinghof leisten. Der 30 t-Backenbrecher Keestrack Argo (B3) mit einer Einlauföffnung von 1.000 x 600 mm hat mittlerweile über 10.000 Betriebsstunden hinter sich. Die Schwerlastsiebanlage Keestrack Novum (K4) mit XXL Plattenbandaufgeber, der die Beschickung ohne Rampe ermöglicht, hat ein Doppeldeck-Siebkasten der Größe



**Pflegen eine gute Zusammenarbeit:** Torsten Unruh, Verkaufsleiter bei Oppermann & Fuss (l.) und Ralf Overhaus, Geschäftsführer der Gaarmann Overhaus Container GmbH & Co. KG. (Foto: Oppermann & Fuss)

4.200 x 1.500 mm und verrichtet ihre Arbeit seit über 16.000 Betriebsstunden ohne erwähnenswerte Ausfallzeiten. Die Anlagen harmonisieren bestens bei der Bauschutttaufbereitung. So trennt die Keestrack Novum den gebrochenen Bauschutt des Keestrack Argo in drei Fraktionen. Die vielseitig einsetzbare Keestrack Novum (K4) mit stabilem Plattenbandaufgeber bereitet auf dem Gelände aber auch ungebrochenen Bauschutt, Mutterboden sowie Altsande auf.

Die mobilen Aufbereitungsanlagen von Keestrack stehen für hohe Lebenserwartungen. Namhafte Zulieferer gewährleisten die Versorgung mit Ersatzteilen über die komplette Maschinenlebensdauer. Das Unternehmen achtet bei der Entwicklung

jeder Anlage darauf, wettbewerbsübergreifend mit den geringsten Betriebskosten bei gleichzeitig höchster Effizienz zu punkten. Verwendung finden „Load Sense“ Axialkolbenpumpen, die einen rund 25 % geringeren Gesamtenergieverbrauch garantieren. Proportionalventilgruppen liefern exakt die erforderliche Ölmenge an die Hydraulikmotoren. Soweit möglich werden Stahlleitungen verwendet, die im Hydrauliksystem für einen verbesserten Wärmeaustag sorgen, wodurch weniger Hydrauliköl benötigt wird. Langlebigkeit und verminderte Serviceanfälligkeit werden auch dadurch erreicht, dass die Hydraulikzylinder im Betrieb eingefahren und beim Transport ausgefahren sind.

Der Anlagenpark bei Gaarmann Overhaus Container wurde zuletzt um einen neuen Keestrack B3vh Backenbrecher verstärkt. Er hat eine von der regelbaren Aufgaberrinne entkoppelte aktive 2-Deck-Vorabsiebung. Dadurch kann die Vorabsiebung immer mit der optimalen Drehzahl betrieben werden. Die deutlich verbesserte Vorabsiebung erhöht den effektiven Durchsatz der Anlage und steigert die Energieeffizienz um 25 bis 30 %. Der geringere Feinanteil, der mit dem Aufgabematerial in den Brecher gelangt, vermindert zudem den Verschleiß und senkt die Gesamtbetriebskosten. Die patentierte Brechspalteinrichtung mit dem Schutzsystem Non Stopp System des Backenbrechers ist ein weiteres besonderes Charakteristikum. Der Brechspalt des Backenbrechers kann während des Betriebs und unter voller Beladung auch per Fernbedienung eingestellt werden. Das Schutzsystem schützt Lager und Welle vor Schäden.

Info: [www.oppermann-fuss.de](http://www.oppermann-fuss.de) ■

# Schutz von Mitarbeitern und Umwelt

## Lärm- und Staubschutzkonzepte für Brechanlagen ausgebaut

Zu hohe Lärm- und Staubemissionen führen auf Dauer zu gesundheitlichen Schäden. Um nicht nur Mitarbeiter auf den Baustellen, sondern auch Mensch und Tier in der Umgebung zu schützen, entwickelt Kleemann immer neue Maßnahmen, um die Lärm- und Staubemissionen zu reduzieren und effizient einzudämmen. Die Maschinen der EVO2-Generation arbeiten mit einem niedrigeren Schalleistungspegel als ihre Vorgängermodelle.

Gerade bei innerstädtischen Baustellen sind viele Menschen den Lärmemissionen ausgesetzt. Ein umfassender Lärmschutz ist hier umso wichtiger. Allerdings sind die Vorschriften der Kommunen in Bezug auf die Lautstärke von Baustellen nicht einheitlich. Um unabhängig davon den Lärmschutz für die Anwohner und das Baustellenteam zu optimieren, hat der Hersteller in der Vergangenheit viel Entwicklungsarbeit in die Emissionsreduzierung seiner Anlagen gesteckt. Im Ergebnis arbeiten die aktuellen Maschinen in ihrer Grundausstattung bei einem bis zu 6,2 dB niedrigeren Schalleistungspegel als die Vorgängermodelle – das empfundene Geräusch ist damit um 75 % niedriger. Für die Anwender, aber auch für die Anwohner bringt das eine deutliche Verbesserung. Die Kleemann Maschinen der neuesten EVO2-Generation arbeiten bereits im Standard bei 87/88 dB am Bedienstand. Optionale Lärmschutzpakete reduzieren den Schalleistungspegel der gesamten Anlage um weitere 3 dB und halbieren so das empfundene Geräusch nochmals. Zur Einordnung: Ein durchschnittlicher Presslufthammer kommt auf etwa 120 dB, ein Staubsauger auf 70 dB.

### Nachhaltigkeit in Serie

Da die Lüfterdrehzahl abhängig von Last, Umgebungstemperatur und Kühlerverschmutzungsgrad bedarfsgerecht geregelt



**Gegen den Staub:** Kleemann-Anlagen mit Wasserbedüsung an verschiedenen Stellen zum Schutz von Anwohnern und Anwendern. (Fotos: Kleemann)



**Spürbare Maßnahme:** Spezielle Bandabdeckungen sorgen für eine effektive Staubreduktion.

wird, ist der mobile Backenbrecher Mobicat MC 110(i) EVO2 in seiner Grundausstattung schon äußerst geräuscharm. Mit zusätzlichem Lärmschutzpaket kann die Anlage ohne geräuschkämpfende Kopfhörer bedient werden – abhängig von den Umgebungsbedingungen und lokalen Vorschriften. Bereits ohne Lärmschutzpaket werden direkt an der Maschine laut Herstellerangaben lediglich 90 dB

gemessen. Mit Lärmschutzpaket ergeben sich in unmittelbarer Nähe rund 85 dB.

Nicht nur ein effizienter Lärmschutz, auch ein Eindämmen der Staubeentwicklung kommt Mitarbeitern, Anwohnern und der gesamten Umgebung entgegen. Es schützt Anwohner und Anwender – und letztendlich sorgen solche Maßnahmen auch für mehr Akzeptanz von städtischen Baustellen. Kleemann hat mit einer speziellen Bandabdeckung und einem Wasserbedüsungskonzept zwei Maßnahmen entwickelt, die zur Staubreduktion beitragen. An die intelligent platzierte Wasserbedüsung können verschiedene Wasserpumpensysteme angeschlossen werden, sodass unter anderem auch stehende Gewässer oder Tanks genutzt werden können. Durch die Abdeckung werden feine Staubpartikel nicht mehr verweht, sondern bleiben auf dem Förderband. Das Ergebnis ist eine deutliche Reduktion der Staubemissionen.

Info: [www.wirtgen-group.com](http://www.wirtgen-group.com) ■

# Kurzer Prozess

## Die alte Brücke am Autobahnkreuz Mainz Süd wird über Nacht zerlegt

Das Autobahnkreuz Mainz-Süd, über das die A60 und die A63 miteinander verbunden sind, wurde Mitte der 1960er-Jahre gebaut. Da eine Sanierung des in die Jahre gekommenen Bauwerks nicht wirtschaftlich erschien, entsteht seit 2017 ein Ersatzneubau. Am Wochenende vom 07. bis 10.07.2023 stand der Abbruch der alten Brücke an.

Das hohe Verkehrsaufkommen von insgesamt ca. 180.000 Fahrzeugen, die jeden Tag das Autobahnkreuz passieren, stellte die Baudienstleister vor die Herausforderung, den Abbruch der Autobahn möglichst schnell und über Nacht zu vollziehen, ohne, dass dabei Schäden an anderen Fahrbahnen entstehen dürfen.

Dank der richtigen Ausstattung gelang die Durchführung binnen kürzester Zeit.

Den Zuschlag, die rund 60 Jahre alte Nordbrücke des hochfrequentierten Autobahnkreuzes abzureißen, erhielt das in Bischofsheim ansässige Abbruchunternehmen Mexner GmbH von der Autobahn GmbH. Die Südbrücke des Autobahnkreuzes, die bis Ostern 2022 neu errichtet wurde, hatte die Firma Mexner bereits 2017 abgebrochen. Daher wusste man, dass auch in der Nordbrücke extrem viel Spannstahl enthalten sein würde und setzte eine entsprechend hohe Anzahl an Geräten ein.

Nachdem das Abbruchunternehmen ein Fallbett aufgeschüttet hatte, um die unter der Brücke liegenden Fahrbahnen zu schützen, machten sich zehn Volvo-Raupenbagger am Freitagabend ans Werk und vollzogen bei ihrem nächtlichen Einsatz den Abbruch der Brücke erfolgreich innerhalb des eng angesetzten Zeitfensters. Um den Abbruch effektiv und binnen kürzester Zeit auszuführen, waren die zehn Bagger mit Hydraulikhämmern ausgestattet.

Bei dem Abriss der Nordbrücke setzte das Abbruchunternehmen ausschließlich auf Hydraulikhämmer des Premiumanbieters Epiroc, dessen regionaler Vertragshändler die Fa. Bischoff GmbH in Frankfurt am Main ist. Die leistungsstarken hydraulischen



**Bereit zum Abbruch:** Zehn mit Epiroc-Hydraulikhämmern ausgestattete Volvo-Bagger sagen der alten Brücke am Autobahnkreuz Mainz Süd den Kampf an. (Foto: Epiroc)

Anbaugeräte von Epiroc werden seit 1963 in Essen gefertigt. Vom HB 3100 bis zum HB 5800 waren alle Hammergrößen im Einsatz. „Wir haben schon viele Autobahnbrücken gemacht. Gerade für solch hohe Beton-Güten in starker Dimension sind die Hydraulikhämmer von Epiroc bestens geeignet. Für uns sind sie die leistungsstärksten Hämmer der Branche“, sagt Thomas Mexner, Geschäftsführer des Abbruchunternehmens. Ausschlaggebend bei der Entscheidung für die Epiroc-Hämmer sei die Kombination aus Leistungsstärke und niedrigen Betriebskosten gewesen, die die Hydraulikhämmer auszeichnet.

Die Schwergewichte unter den Epiroc-Hydraulikhämmern, die HB-Reihe, wurden speziell für den Primärabbruch massiver

Stahlbetonbauten wie Autobahnen, den primären Gesteinsausbau sowie für die Sekundärzerkleinerung auf Baustellen und in Steinbrüchen konzipiert und entwickelt. Das patentierte Intelligent Protection System (IPS) erleichtert die Positionierung und bietet maximalen Leerschlagschutz, indem das An- und Abschaltverhalten während des Arbeitens automatisch angepasst wird. So kann auch unter schwierigen Bedingungen maximale Effizienz bei minimalem Risiko abgerufen werden. Die Gesamtleistung wird durch das integrierte AutoControl-System optimiert, indem Schlagenergie und Schlagzahl im laufenden Betrieb automatisch angepasst und aufeinander abgestimmt werden.

Info: [www.epirocgroup.com](http://www.epirocgroup.com) ■



**LIEBHERR**

Werkshändler  
Turmdrehkrane

**Bobcat**

Teleskopen - Lader - Bagger  
Verdichtungstechnik

**SENEBOGEN**

Mobilkrane  
Raupenkrane

**LISSMAC**

Böcker  
Mauertechnik

**MARM**  
MASCHINEN - ANLAGEN - REPARATUR - MONTAGE

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](http://www.marm.de)

# Kampf den Rüstungsaltlasten

## Raupenbagger unterstützt die Kampfmittelbergung im Dethlinger Teich

Ein Exponat stach bei der diesjährigen NordBau ganz besonders ins Auge: der Atlas Raupenbagger 225LC Twin Power. Die über 1 Mio. Euro teure Spezialanfertigung ist seit einigen Tagen in der Lüneburger Heide im Einsatz, um dort hochgefährliche Hinterlassenschaften des Zweiten Weltkriegs zu bergen.

Im Südosten von Munster befindet sich der Dethlinger Teich, der einst eine Kieselgur-Grube war. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurden darin große Mengen chemischer Kampfstoffe versenkt, die Grube dann mit Bauschutt aufgefüllt und mit Sand abgedeckt. Es existieren keinerlei schriftliche Dokumente oder Zähllisten, daher lässt sich über die genauen Mengen nur spekulieren. Aufgrund der Aussagen von Zeitzeugen, war man zunächst von 3.000 Granaten ausgegangen. Nachdem bis September 2023 aber schon 2.500 Kampfstoffgranaten geborgen wurden, korrigierte der zuständige Landkreis Heidekreis diese Zahl auf 30.000. Das Grundwasser ist stark kontaminiert. Diese besonderen Gegebenheiten machen den Dethlinger Teich und seine Sanierung zu einem einzigartigen Fall in Deutschland und Europa.

Fast 80 Jahre nach Ende des Zweiten Weltkriegs werden die Kampfmittel nun geborgen. Die Dauer der Sanierung wird auf fünf bis sieben Jahre geschätzt, die Kosten dürften sich auf 85 Mio. Euro summieren. Genau lässt sich das aufgrund der unbekanntenen Kampfmittelmenge nicht vorhersehen. Eine 97 x 107 m große, geschlossene und mit Sensorik versehene Bergungshalle wurde als Schutz errichtet, damit während der Arbeiten keine gefährlichen Stoffe nach draußen gelangen können. Die Kampfstoffe werden aus 15 m unterflur geborgen.

Zuständig für die Sanierungsmaßnahme Dethlinger Teich ist der Landkreis Heidekreis. Er hatte dafür bereits einen Weycor-Radlader AR 480 angeschafft (VDBUM INFO berichtete). Für diverse weitere Aufgaben im Zuge der Gesamtanierung



**Transportbereit:** Der Atlas 225 LC Twin Power wurde auf der NordBau gezeigt, bevor er seinen Dienst in der Kampfmittelbeseitigung in der Lüneburger Heide antrat. Auf dem Dach sind die drei verbauten Druckluftflaschen zu sehen, die im Fall der Fälle die Sauerstoffversorgung des Bedieners sicherstellen. (Foto: Atlas von der Wehl)



**Gefährliche Hinterlassenschaften:** Munition aus dem Zweiten Weltkrieg liegt im Dethlinger Teich dicht an dicht. Zahlreiche Umweltgifte konnten hier nachgewiesen werden. (Foto: Heidekreis)

hat er nun Verstärkung in Form eines Atlas Raupenbaggers 225 LC Twin Power erhalten.

### Zahlreiche Sonderausstattungen

„Der 24 t Bagger wurde bei Atlas Delmenhorst produziert von uns zur Atlas Kern GmbH in Steinbach im bayerischen Wald geliefert. Dort erfolgte der Umbau auf Twin Power-Antrieb“, berichtet Ronald Figiel, Vertrieb Baumaschinen bei der Atlas von der Wehl GmbH im Gespräch mit der VDBUM INFO. Die Maschine erhielt zusätzlich zum Diesel-Motor einen E-Motor mit einer Leistung von 130 kW. 85 m fünfadriges Kabel mit einem Leitungsquerschnitt

von 5 x 120 mm<sup>2</sup> wurden geliefert und eine 400 A-Kupplung. „Die Kosten allein für Stecker und Kupplung lagen bei ca. 9.000,- Euro“, erklärt Figiel und ergänzt, dass für den Umbau auf Twin Power ca. 300.000,- Euro investiert wurden.

Der Bagger wurde nachgerüstet mit einem Kern-Kabinenlift von 1.000 mm. Die Kabine kann nach hinten geneigt werden für eine bessere Sicht auf Anbaugeräte und die Baustelle. Sie wurde – einschließlich Boden, Rückwand und Dach – von PSV Shield nach den strengen Standards von STANAG Level II gepanzert und soll einer Detonation von bis zu 6 kg TNT standhalten. „Die nächstgrößere STANAG-Stufe entspräche dem Kampfpanzer Leopard II“, konkretisiert Figiel. Die Frontscheibe ist 56 mm stark, die Seitenverglasung 50 mm, die hintere Scheibe dient als Notausgang. Aufgrund der Schwere der Tür (Panzerung und Glas) wurde die Kabine mit einem elektrischen Türöffner und -schließer ausgestattet. Ein weiteres wichtiges Ausstattungsmerkmal ist die Schutzbelüftung: Wenn der Sensor auf dem Oberwagen chemische Kampfmittel erkennt, wird die Belüftung auf Umluft gestellt. Damit startet die Sauerstoffversorgung durch die drei verbauten Druckluftflaschen (je 300 bar). Der Fahrer kann bei einer Freisetzung giftiger Gase während der Kampfmittelräumung rund 45 Minuten lang in der Kabine bleiben.



**Vorsichtsmaßnahme:** Eine 97 x 107 m große, geschlossene und mit Sensorik versehene Bergungshalle wurde als Schutz errichtet, damit während der Sanierungsarbeiten keine gefährlichen Stoffe nach draußen gelangen können. (Foto: Heidekreis)



**Großes Interesse:** Ronald Figiel, Vertrieb Baumaschinen bei der Atlas von der Wehl GmbH (im blauen Hemd) präsentierte Vertretern der Fachpresse den als Spezialanfertigung für die Kampfmittelräumung ausgestatteten Raupenbagger. (Foto: VDBUM/Spoo)

### Geringer Bodendruck sichergestellt

Der Heidekreis als Auftraggeber forderte einen geringen Bodendruck des Unterwagens. Zur Verteilung des Bodendrucks wurde das Gerät daher mit einem 5.000 mm langen Unterwagen und einer 1.000 mm breiten Bodenplatte ausgestattet. Nach dem Umbau hat der Raupenbagger nunmehr ein Gewicht von fast 30 t. Zuletzt wurde durch die Firma

Dräger noch ein Phosgen-Sensor installiert und kalibriert, dann, gerade vor wenigen Tagen am 9. Oktober, begann der Einsatz des Atlas 225 LC Twin Power am Dethlinger Teich.

Für die Entsorgung der Kampfmittel ist die Gesellschaft zur Entsorgung von chemischen Kampfstoffen und Rüstungsaltslasten mbH (GEKA) zuständig. Sie arbeitet seit 1997 im Auftrag der Bundesregierung. Ihr primäres Ziel ist die sichere und nachhaltige

Entsorgung der Hinterlassenschaften bei der Weltkriege. Der Aushub wird aus der Bergungshalle über Förderbänder in den Außenbereich in Abrollcontainer gebracht. Die gefundenen Kampfmittel werden vor Ort geröntgt und anschließend zur GEKA transportiert, geprüft, dokumentiert und schließlich bei 1.600 C° im Plasma-Hochofen verbrannt.

David Spoo, VDBUM-Redaktion

Info: [www.wehl.de](http://www.wehl.de)

## KEINE KOMPROMISSE

### e-STAMPFER UND e-RÜTTELPLATTE – LEISE, OHNE EMISSIONEN UND POWER WIE MIT VERBRENNERMOTOR

Die neuen elektrisch angetriebenen Ammann Verdichtungsmaschinen beweisen:

- Der Einsatz der Elektromaschinen ist kein Kompromiss in der Leistung.

Arbeiten mit dem Stampfer Ammann eATR 68 und den vorwärtslaufenden Rüttelplatten eAPF12/40 und eAPF 12/50 heißt:

- Leiseres Arbeiten ohne CO2-Emissionen.

Arbeiten mit viel Power wie mit Verbrenner - aber sauberer und leiser.

- Der e-Stampfer hat fast, die e-Platte sogar die gleiche Verdichtungskraft wie der Verbrenner.

Zusätzliche Informationen zu unseren Produkten und Dienstleistungen finden Sie unter: [www.ammann.com](http://www.ammann.com)  
MMP-2921-00-DE | © Ammann Group

**Schwerpunktthema: Schalung und Rüstung**

Architektonische Meisterleistungen findet man in allen Metropolen dieser Welt. Was im 3-D-Modell exzellent aussieht, muss natürlich später in der Praxis auch umgesetzt werden können. Dazu bedarf es den Spezialisten der Schalungs- und Rüstungsbetriebe, die schon frühzeitig in die

Planung mit einbezogen werden müssen, um futuristische Formen im und am Gebäude herstellen zu können. Die erfolgreichen Arbeiten können wir dann später bestaunen, der Weg dahin wird in den Berichten auf den Folgeseiten an einigen Beispielen dargestellt.

## Die neue Spitze Berlins

### Rohbau des Edge East Side Towers vor geplantem Termin fertiggestellt

Mit dem 142 m hohen Edge East Side Tower steht zwischen der Warschauer Brücke, der East Side Wall und der Mercedes-Benz Arena das derzeit größte Hochhaus Berlins. Das nachhaltige Gebäude mit seiner innovativen Architektur aus dem Hause Bjarke Ingels wurde in nur 20 Monaten auf seine finale Gebäudehöhe gebracht.

Architekturentwürfe der Bjarke Ingels Group wirken verspielt, bereiten den Bauausführenden aber oftmals Kopfzerbrechen. Die kühnen Ideen der Dänen spornen aber auch den Erfinder- und Tüftlergeist an. Jüngstes Beispiel ist der Edge East Side Tower in Berlin. Die terrassenförmige Außenkubatur ist visuell ein Eyecatcher, baulich eine Challenge. Und auch darüber hinaus gab es genug Herausforderungen: Platzmangel, enger Zeitplan, wenig Krankapazitäten und die vielen (Halb-)Fertigbetonteile rund um den Kern. Dass der Rohbau trotz allem termingerecht und erfolgreich ausgeführt werden konnte, lag nicht zuletzt an der guten partnerschaftlichen Zusammenarbeit von Züblin und der Doka, die schon mit der Angebotsphase begann. Das Rückgrat des Edge East Side Towers bildet sein Stahlbetonkern, ein Hybrid aus Ortbeton und Fertigbetonteilen. Um mögliche Störstellen schon in der Planung zu eruieren und zu vermeiden und den Schalungstakt ideal auf den Baustellentakt abzustimmen, planten Doka



**Hoch hinaus:** Das derzeit höchste Gebäude Berlins, der Edge East Side Tower (142 m), wurde in nur 20 Monaten auf seine finale Gebäudehöhe gebracht. (Foto: Doka)

Techniker die Schalungslösung komplett in der BIM-Software Revit. Knifflige Aufgabenstellungen gab es zu genüge. Eine war, den hohen Anforderungen der Sichtbetonoberfläche in SB3 gerecht zu werden, bei gleichzeitig hohem Zeitdruck, um den eng getakteten Baustellenablauf aufrecht zu halten. Die wahrscheinlich größte Herausforderung war aber die technische Umsetzung der Hybridlösung: Einerseits war extrem wenig Platz zur Stellung der Schalung vorhanden – der Baustellenkran befand sich innerhalb des Schachts, wo ebenfalls die Kernschalung hydraulisch mit dem Klettersystem bewegt wurde. Andererseits waren die Krankapazitäten sehr gering. Der Kran war jedoch nötig,

um die Fertigteile in die Kletterschalung zu integrieren. Darum stimmten sich Baustelle und die Schalungsexperten genau ab, um Pufferzeiten bei der Kranauslastung zum Einbau der Schalung zu nutzen und die Fertigteile praktikabel einzufädeln. Besonders wichtig war die Unterstützung der Richtmeister und Kollegen der Schalungsvormontage von Doka bei der Anlieferung und Montage der Kletterschalungen und Schutzschilde: Dank deren Erfahrung kam man sicher und zügig voran, so Züblin. Zur Herstellung des Kerns kam das hydraulische Klettersystem Xclimb 60 zum ersten Mal in monolithischer Bauweise (Decke-Wandverfahren) zum Einsatz. Kombiniert wurde das Ganze mit der Kernwandschalung Top 50.

## Engmaschige Arbeiten beim Schutzschild

An der Deckenaußenkante wurde die Baustellen-Mannschaft durch ein krangeführtes Schutzschild geschützt. Durch die Kombination von Gerüstrohren mit grob- und engmaschigen Netzen konnte das Eigengewicht des Schildes und dessen Windangriffsfläche auf ein Minimum reduziert werden. Ein besonderes Tüftelmoment für Doka Ingenieure ergab sich aus den treppenartigen Rücksprüngen an der Fassade, da dadurch die sonst üblichen Verankerungspunkte für das Schutzschild wegfielen. Als Lösung wurde hier eine teleskopierbare Strebe an das Schutzschild montiert. Dadurch wurde in der Höhe nur noch eine Deckenauflager Ebene benötigt. Das Schutzschild ragte über zwei Geschoße mit einer Höhe von 8,84 m über die letzte betonierte Decke hinaus. Mit dieser Lösung wurden die Kranhübe um die Hälfte reduziert. Aufgrund der geringen Deckenstärke von 18 cm und der Fertigteilbauweise war eine engmaschige Abstimmung zwischen Doka, der Bauleitung und dem Tragwerksplaner essentiell. Die Statiker des Schulungsunternehmens prüften beispielsweise die Auflagerlasten in den jeweiligen Geschossen und konnten so eine detaillierte Lastangabe für den Tragwerksplaner erstellen, um der Lastableitung im Bauwerk gerecht zu werden. In der Praxis wurden die Schilde durch das Team der Doka-Schalungsvormontage an einem ca. 1 km entfernten Montageplatz vormontiert und just in time vor Ort an



**Hybridlösung:** Der Stahlbetonkern des Hochhauses wurde aus Ort beton und Fertigteilen hergestellt.

das Bauwerk gehängt. Um die logistische Herausforderung, die komplett montierten und damit sehr großen Elemente vom Montageplatz bis zum Baustellenkran unter einer Brücke zu transportieren, entwickelte die Baustelle zusammen mit Doka einen Sondertransportbock, der auf einen Tieflader montiert wurde.

Der Bauprozess verlief so störungsfrei, dass der Rohbau einige Wochen vor dem geplanten Termin fertiggestellt werden konnte. Die gute, partnerschaftliche Zusammenarbeit soll nun beim Mynd

Tower am Berliner Alexanderplatz fortgesetzt werden, für den sich Züblin und Doka den Auftrag sichern konnten. Hier wurde bereits in der Angebotsphase die Partnerschaft mit dem Zuschlag der Rohbauarbeiten untermauert.

Der Edge East Side soll noch 2023 fertiggestellt werden. Seine Glashülle hat er bereits bekommen, momentan laufen noch die Arbeiten für den Innenausbau. 28 der 37 Etagen werden an das Unternehmen Amazon vermietet.

Info: [www.doka.de](http://www.doka.de) ■

## Deutliche Zeitersparnis

### Trapezträger-Rundschalung mit Klammerverbindung für schnelle Schalung

Der Wasserverband Gifhorn umfasst sieben Wasserwerke, die die Trinkwasserversorgung von 128.000 Einwohnern in sieben Gemeinden sowie der Städte Gifhorn und Wittingen in Nordrhein-Westfalen sicherstellen. Eines davon, das Wasserwerk Schönewörde, erhält derzeit einen neuen Trinkwasserbehälter, da der bisherige nach drei Jahrzehnten im Einsatz sanierungsbedürftig ist.

Das Baugeschäft Gruska aus Salzwedel hatte bereits vor drei Jahren einen Trinkwasserbehälter in Wittingen gebaut und dabei die Schalungslösungen von Paschal

eingesetzt. Auch diesmal lieferte der Hersteller die Schalelemente – mit einer Neuerung: Zum ersten Mal verwendete das Team von Gruska die Trapezträger-Rundschalung

mit Klammerverbindung (TTK), die seit etwa 2013 auf dem Markt ist.

Im Mai wurde Paschal beauftragt, bereits am 5. Juni wurden die Schalelemente ausgeliefert, die im Stammhaus im Schwarzwald handgefertigt werden. Das Auftragsvolumen betrug rund 150.000 Euro. Das gesamte Auftragsvolumen für den Ersatzbau des Trinkwasserbehälters liegt bei 1,8 Mio. Euro.

Der zu schalende innere Kern des Trinkwasserbehälters wurde in zwei ►



**Ersatzbau:** Für den Wasserverband Gifhorn baut das Baugeschäft Gruska einen neuen Trinkwasserbehälter im Wasserwerk Schönewörde. (Fotos: Paschal)

**Zeitsparend:** Die Schalsegmente wurden mit Klammern statt mit Bolzen verbunden und auf eine Gesamthöhe von 4,50 m aufgestockt.

Schalungsabschnitten geplant und ausgeführt. Insgesamt waren 320 m<sup>2</sup> an Schallfläche zu betonieren. Durch die Aufteilung in zwei Takte mussten nur Schaleinheiten für 160 m<sup>2</sup> gemietet werden – eine wirtschaftliche Lösung für das Baugeschäft Gruska. Mathias Müller, Schalungsfachberater in der Paschal-Niederlassung Gifhorn, erläutert: „Zuerst wurde ein Halbkreis geschalt und betoniert, dann die Schalung umgesetzt und dann der zweite Halbkreis geschalt; danach wurden die Betonabschnitte miteinander verbunden. Der Kunde musste weniger Schalung vorhalten und hatte auf diese Weise auch einen Kostenvorteil.“

Die Schalung für einen Halbkreis bestand aus sieben einzelnen Segmenten, die nochmal aufgestockt wurden, um eine Gesamthöhe von 4,50 m zu erreichen. Der große Vorteil der TTK: Dank der Klammern können die einzelnen Schalelemente schneller zusammengebaut werden. „Mit der vorherigen Rundschalung benötigte man 15 Bolzen, um zwei Schalsegmente der Höhe 450 cm miteinander zu verbinden. Jetzt muss man nur noch vier Klammern setzen und auch keine Bolzen mehr in Löcher einfädeln“, berichtet Mathias Müller. Oder, um es salopp zu sagen: „Hammer drauf und gut ist!“ Dass das Setzen der Klammern „ruckzuck vonstattengeht“, bestätigt auch Axel Gruska, Geschäftsführer der Baufirma aus Salzwedel. Dank der Klammerverbindungen konnten vier seiner Mitarbeiter die Schalsegmente für einen Takt innerhalb von zwei Tagen aufbauen. Wurden bislang etwa 15 Minuten benötigt, um die Bolzen für die Verbindung zweier

Schalungselemente zu setzen, gelingt dies nun in rund zwei Minuten.

### Kein Nachjustieren nötig

Der Radius eines zu schalenden, runden Objekts lässt sich mit der TTK bis auf den Zentimeter genau voreinstellen. Für Gruska Baugeschäft wurde die Schalung in der Niederlassung Gifhorn vorgerundet. „Das gehört zu unserer Serviceleistung dazu“, sagt Müller und ergänzt: „Die Mitarbeiter mussten sie im Wasserwerk nur noch aufstellen und zusammenbauen. Bei der Handfertigung der Holz-Elemente kann es sonst durchaus einmal vorkommen, dass es eine Variation von einem halben Zentimeter gibt.“ Polier Jan Müller bestätigt, dass „alles wunderbar auf Anrieb gepasst hat“. Ein Nachjustieren war in diesem Fall nicht notwendig.

Für die Schalungskonzeption war Müllers Kollege Iwan Weber von der Paschal-Niederlassung Gifhorn verantwortlich. Er erstellte sie auf Basis der Schalungsplanung des Ingenieurbüros Schulz aus Braunschweig. Nach der Auslieferung der Schalung war Mathias Müller selbst vor Ort und gab eine Einweisung und Tipps zur Handhabung. Er erläuterte etwa, wie viele Klammern in der Höhe angebracht werden müssen, damit sich Lotabweichungen vermeiden lassen. Durch die Nähe zueinander profitierte die Baufirma auch von kurzen Transportwegen; insgesamt war die Schalung drei Wochen im Einsatz – kürzer als gedacht. Hinzu kommt die professionelle Unterstützung. „Herr Müller ist ein hervorragender Fachmann, der gleichzeitig auf

der Baustelle alles so ‚überbringen‘ kann, dass es verständlich ist und dann auch funktioniert“, sagt Axel Gruska.

Als Vorteil erwies sich, dass dem Bauunternehmen neuwertiges Schalmaterial direkt aus der Werkstatt des Stammsitzes von Paschal in Steinach geliefert wurde. Die Trapezträger-Rundschalung war zuvor auf keiner Baustelle im Einsatz. „Normalerweise wird die Schalhaut eingölt, damit sich die Schalung besser vom Beton lösen lässt“, erläutert Mathias Müller und ergänzt: „Bei Betonbehältern, die Trinkwasser lagern, darf kein Öl verwendet werden. Das macht die Reinigungsarbeiten hinterher natürlich etwas aufwändiger.“ Die Mitarbeiter, die auf der Baustelle die Schalung nach dem Festwerden des Betons lösen, hatten aber mit einer neuen Schalung keinerlei Probleme beim Ausschalen. „Und das Betonbild war perfekt“, lobt der Chef der Baufirma. Der fertige Trinkwasserbehälter hat einen Durchmesser von 22 m und fasst zukünftig 1.500 m<sup>3</sup> Trinkwasser. Nun wird die Maschinenteknik eingebaut, sämtliche Rohrleitungen gelegt und die Bedienkammer eingebaut. Der innere Kreis fungiert als sogenannte Leitwand. Das Wasser wird in die Mitte eingepumpt und durch die Strömung verteilt. Aus dem äußeren Bereich des Behälters wird das Wasser abgesaugt, um es ins Leitungssystem einzuspeisen. Schließlich wird der Behälter noch mit einer Decke verschlossen. Die Inbetriebnahme des Ersatzbaus ist für Anfang 2024 geplant. Danach kann der bisherige Trinkwasserbehälter saniert werden und dient dann später als Reserve. Info: [www.paschal.com](http://www.paschal.com) ■

# Außergewöhnliches Gerüstkonzept

## Sanierung eines Eisenbahnviadukts mit digital unterstützter Systemlösung

Standardisierte Systembauteile sind statisch nachweisbar sowie schnell und einfach montiert. Zusammengefasst in modulare Baukastensysteme ergeben sich flexible Gerüst- und Schalungslösungen. Werden solche Baukastensysteme noch miteinander kombiniert, so lassen sich auch anspruchsvollste Gerüstaufgaben ohne aufwendige Sonderkonstruktionen realisieren – mit digitaler Unterstützung.



**Aufwändige Sanierung:** Die Arbeiten am 275 m langen Chemnitzer Eisenbahnviadukt mit zwölf Brückenfeldern, davon zwei Fachwerkbögen, sind äußerst herausfordernd. (Fotos: Peri Deutschland)

Seit mehr als 100 Jahren prägt das 275 m lange Eisenbahnviadukt als filigrane Stahlkonstruktion das Chemnitzer Stadtbild. Das historische Bauwerk mit seinen genieteten Fachwerkbögen und

Balkenträgern überbrückt mehrere Straßen und den Fluss Chemnitz. Im Rahmen der 390 km langen DB-Ausbaustrecke von

Dresden nach Nürnberg, der sogenannten Sachsen-Franken-Magistrale, und als wichtiger Bestandteil des Chemnitzer ►

## Wir suchen Dich!

Jetzt bewerben: [bewerbung@paus.de](mailto:bewerbung@paus.de)

### Gebietsverkaufsmanager Ost (m/w/d)

Wir suchen für unsere Lifttechnikmaschinen einen engagierten Gebietsverkaufsmanager (m/w/d) für das Postleitzahlengebiet 0 und 1 mit Wohnsitz im Verkaufsgebiet.

### Deine Benefits:

- 30 Tage Jahresurlaub
- Urlaubs- und Weihnachtsgeld
- Mitarbeiterrabatte
- Corporate Benefits
- Firmenfitnessprogramm
- Dienstradleasing
- und vieles mehr!



Hermann Paus Maschinenfabrik GmbH  
Tel.: 0 59 03 / 707 - 226 | [www.paus.de/karriere](http://www.paus.de/karriere)

Follow us



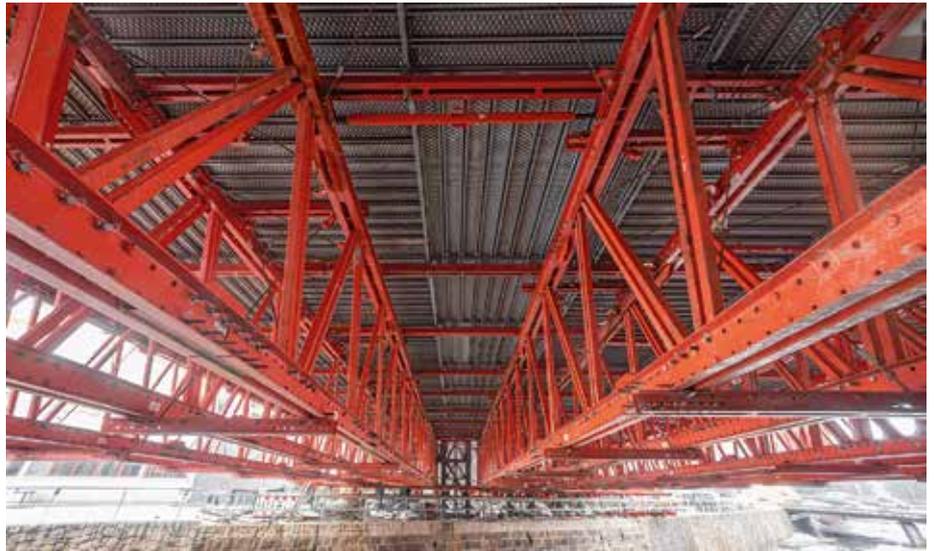
Bahnogens wird die denkmalgeschützte Bestandsbrücke derzeit aufwändig saniert. Die große Herausforderung dabei ist, alle Anforderungen an eine moderne Schienen-Infrastruktur unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte in Einklang zu bringen – unter eingeschränkter Aufrechterhaltung des Zugverkehrs.

Die 275 m lange und 17,50 m breite Stahlbrücke besteht aus insgesamt zwölf Brückenfeldern, davon zwei Fachwerkbögen. Die Sanierung des Viadukts ist äußerst aufwändig: Stahlteile werden erneuert, über 30.000 m<sup>2</sup> Stahloberfläche sind zu strahlen und neu zu beschichten. Darüber hinaus müssen die beiden Bogenbereiche durch Verstärkungen ertüchtigt und über 10.000 Nieten ausgetauscht werden.

Voraussetzung dafür sind Arbeitsgerüste, die in bis zu 9 m Höhe sichere Arbeitsebenen für alle auszuführenden Tätigkeiten bieten. Insbesondere der 43 m spannende Brückenbogen über die Chemnitz erforderte ein außergewöhnliches Gerüstkonzept. Hierbei vertraute das Paderborner Gerüstbauunternehmen Vero auf die Lösungskompetenz von Peri. Auf Basis der beiden miteinander kombinierbaren Baukastensysteme Peri Up und Variokit erarbeiteten Peri-Ingenieure eine Gerüstlösung, die allen projektspezifischen Herausforderungen gerecht werden sollte: vom anspruchsvollen Prüflauf der Deutschen Bahn bis hin zur praktischen Umsetzbarkeit auf der Baustelle.

### Temporäre Überbrückung

Da ein Anhängen oder Verankern der Peri Up-Einrüstung an die vorhandene Brückenkonstruktion und auch eine Zwischenabstützung im Fluss nicht möglich war, sah das Konzept eine temporäre Überbrückungskonstruktion mit Variokit-Fachwerkträgern vor. Dafür wurden vor Ort teils auskragende Auflager als beidseitige Fahranlage montiert. Nach Fertigmontage von fünf Fachwerkeinheiten mit jeweils 25 m Länge und 10 t Gewicht wurden diese mittels Mobilkran eingehoben. Das Einfahren unter den Brückenbogen in deren exakte Position erfolgte als polygonaler Querverschub mittels Peri-Exzenterwagen, die speziell für den Verschub auf standardisierten RCS Kletterschienen modifiziert wurden. An der endgültigen Position angelangt, ließen sich die Fachwerkträger auf die statisch notwendige Gesamtlänge von 37 m erweitern, indem die Gurte und



**Temporäre Lösung:** Da ein Anhängen oder Verankern der Peri Up-Einrüstung an die vorhandene Brückenkonstruktion und auch eine Zwischenabstützung im Fluss Chemnitz nicht möglich war, sah das PERI-Konzept eine 37 m spannende Überbrückungskonstruktion mit Variokit-Fachwerkträgern vor.

Streben auf Basis des Variokit-Ingenieurbaukastens beidseitig angebaut wurden – zwischen der vorhandenen Brückenkonstruktion hindurch bis zu deren Fundamente.

Grundlage für eine reibungslose und kollisionsfreie Realisierung war eine detaillierte 3D-Gerüstplanung inklusive des erforderlichen statischen Nachweises. Das zugrundeliegende 3D-Modell der Stahlbrücke basierte mangels Bestandsplänen auf einem anfangs durchgeführten 3D-Laserscan. Dass die komplette Variokit-Überbrückungskonstruktion in nur zwei Tagen fertiggestellt werden konnte, war neben der kompetenten Planungsleistung auch der guten Vorbereitung zu verdanken. So wurde zuvor bei Vero in Paderborn mit Unterstützung eines Peri-Richtmeisters eine Testmontage bis hin zum eigentlichen Querverschub durchgeführt. Daran anschließend konnten einzelne Bindermodule zu transportfähigen Einheiten vormontiert und weitgehend einsatzfertig auf die Baustelle nach Chemnitz geliefert werden.

### Metrisch kombinierbar

Der Variokit-Ingenieurbaukasten ist ein System mit schier unzähligen Möglichkeiten. Es baut auf mietbaren Stahlriegeln und Kletterschienen mit Doppel-U-Profil auf. Die Verbindungen werden mit Passbolzen und somit kupplungsfrei hergestellt. Durch das Systemmaß von 12,5 cm ist Variokit

kompatibel zum Peri Up-Gerüstbaukasten, der auf einem ebenfalls metrischen 25 cm-Grundraster basiert. Als Verbindungsbauteil beider Baukastensysteme fungiert in Chemnitz der Basisstiel UVA – der sowohl als Auflager als auch zum einfachen Weiterbau nach oben dient. Insbesondere beim Ausbilden der Gerüstlagen spielte das metrische Peri Up-Systemraster seine Stärken aus: Trotz der komplexen Brückengeometrie mit kreuz und quer verlaufenden Stahlstreben und -bögen konnten Belagebenen weitestgehend ohne aufwendige Kupplungsarbeiten ausgebildet werden – lückenlos und ohne gefährliche Stolperstellen bei der späteren Gerüstnutzung.

Gerüst und Digitalisierung gehören bei dem Hersteller von Schalungs- und Gerüstsystemen eng zusammen. Gerüstplanungen können mittels Augmented und Virtual Reality virtuell begangen und zudem in die physische Umgebung projiziert werden. Die Vero-Gerüstspezialisten verwendeten für die Gerüstmontage die Peri Extended Experience App (XR). Sie stellte das in Peri CAD geplante 3D-Gerüstmodell auf Tablet oder Smartphone digital bereit. Planzeichnungen auf Papier sowie das Ablesen und Einmessen vor Ort waren damit nicht notwendig. Durch das Zusammenführen der virtuellen Welt mit der realen Umgebung konnte ein direkter Soll-Ist-Abgleich stattfinden, was den Montageablauf nochmals erheblich vereinfachte.

Info: [www.peri.de](http://www.peri.de) ■

## Schwerpunktthema: Fachkräftemangel und Mitarbeiterqualifizierung

Ein Thema, welches wohl jedes Unternehmen, nicht nur in der Baubranche derzeit berührt, ist der fortwährende Fachkräftemangel. Für die Mitarbeiterqualifikation gibt es ein weit gefächertes Angebot, hier sollten Sie auf fachlich

fundierte Angebote großen Wert legen. Möglichkeiten zur Einbindung ausländischer Fachkräfte werden oft durch den Papierkrieg be- und verhindert. In den folgenden Berichten stellen wir Ihnen das Thema vor.

# Fachkräftezuwanderung wird unnötig erschwert

## Verband beklagt überlange Verfahrensdauer bei Ausländerbehörden

Für die Bauwirtschaft wird es immer schwieriger, ausreichend fachlich geeignetes und ausgebildetes Personal in die Unternehmen und auf die Baustellen zu holen. Die Politik verweist auf ausländische Fachkräfte als Lösung für das Problem. Insbesondere die Bearbeitungsdauer der Anträge bei den Ausländerbehörden zieht sich allerdings zu lange hin, beklagt die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) und nennt Beispiele.

Vielfach dauere es ein Jahr oder noch länger, bis ein einwanderungswilliger Facharbeiter tatsächlich einreisen und die Arbeit aufnehmen könne. „Wenn sich hier nicht schnell etwas tut und die Verfahren erheblich beschleunigt werden, wird die Zuwanderung von Fachkräften zum Rohrkrepierer“, erklärt BVMB-Hauptgeschäftsführer Michael Gilka. Er fordert von der Politik „einen kräftigen Anschlag“.

Im Juni 2023 hat der Deutsche Bundestag die Novelle des Fachkräfteeinwanderungsgesetzes beschlossen. Ausländische Fachkräfte sollten damit künftig leichter nach Deutschland kommen können. Hintergrund war, dass auch die Politik registriert hatte, dass der immer schlimmer werdende Fachkräftemangel nicht allein mit inländischen Arbeitskräften auszugleichen sein würde. Drei Monate später ist die Ernüchterung allerdings groß: „Bis heute ist von der positiven Perspektive bei uns noch nichts angekommen“, zuckt der BVMB-Hauptgeschäftsführer mit den Schultern. Gerade die Bauwirtschaft würde dringend ausländische Fachkräfte benötigen. „Aber in der Praxis funktioniert das einfach nicht“, klagt Gilka.

Mitgliedsbetriebe der BVMB berichten, dass es zum Teil ein Jahr oder länger

dauere, bis ein Staatsangehöriger eines Nicht-EU-Landes einwandern könne. „Der große Bremsklotz sind die Ausländerbehörden“, nennt Gilka das Problem gezielt beim Namen. Schon bei den Botschaften im jeweiligen Ausland dauere es oft Monate, bis ein Ausreisewilliger einen Termin bekomme. Auch die Ausländerbehörden in Deutschland „kommen einfach nicht in die Gänge“, so der BVMB-Vertreter. Reaktionen auf Anfragen kämen oft erst mal gar nicht oder dauerten Wochen und Monate. „Das führt oft dazu, dass Sprachzeugnisse und sonstige Nachweise schon wieder abgelaufen sind, bis sich endlich was tut“, sagt Gilka weiter.

### Zusage zurückgezogen

Ein Mitgliedsbetrieb habe beispielsweise einen marokkanischen Facharbeiter als Gleisbauer beschäftigen wollen, erzählt Gilka. Er habe in seiner alten Heimat bereits seine Arbeit und Wohnung gekündigt. Das deutsche Bauunternehmen hat den Prozess von Deutschland aus intensiv begleitet. Nach einem Vierteljahr kam erst eine Rückmeldung der Zentralstelle für Fachkräfteeinwanderung. Nachdem es immer wieder zu weiteren Verzögerungen



**Dringender Appell:** BVMB-Hauptgeschäftsführer Michael Gilka fordert die Politik auf, „schnellstens nachschärfen“, damit das Fachkräfteeinwanderungsgesetz kein Papiertiger bleibe. (Foto: BVMB)

kam, habe der Marokkaner seine Zusage zurückgezogen und seine Auswanderung aufgegeben. „Damit leisten uns die eigenen Behörden einen Bärendienst nach dem anderen“, schimpft Gilka.

Für die Bauunternehmen habe das zur Folge, dass sie weiterhin zu viele Stellen nicht qualifiziert nachbesetzen können. „Verkehrsminister Wissing hat gerade erst 40 Mrd. Euro zusätzlich für neue Schienensanierungsprogramme angekündigt – da freuen wir uns natürlich für unsere Bahnbauunternehmen. In Zukunft sind wir aber auch dringend auf Fachkräfte/Personal aus Drittländern angewiesen, ►

um solche Projekte in Deutschland zeitnah umzusetzen. Dafür müssen auch die Rahmenbedingungen für Beschäftigte aus Drittländern stimmen“, so Gilka weiter. Er richtet insoweit einen dringenden Appell an die Bundesregierung: „Das beste Gesetz nützt überhaupt nichts, wenn es nicht umsetzbar ist, weil die nötige Infrastruktur

bei den Behörden fehlt.“ Hier müsse die Politik „schnellstens nachschärfen“. Solange sie die entsprechenden Behörden personell nicht ausreichend besetze, bleibe das Fachkräfteeinwanderungsgesetz ein Papiertiger. Die BVMB ist ein bundesweit tätiger, tarifpolitisch ungebundener

Wirtschaftsverband, der die Wirtschafts-, Markt- und Wettbewerbsinteressen seiner mittelständischen Mitgliedsunternehmen auf politischer Ebene sowie gegenüber Auftraggebern aus allen Baubereichen vertritt.

Info: [www.bvmb.de](http://www.bvmb.de) ■

# Raus aus dem Teufelskreis

## Mit Mitarbeiterbindung dem Fachkräftemangel entgegenwirken

Der aktuelle Beekeeper-Bericht „Frontline 2023 Trends und Prognosen“ zeigt ein folgenreiches Kommunikationsdefizit zwischen Beschäftigten und Führungskräften. Ein Beispiel ist die Kluft zwischen Wunsch und Wirklichkeit bei der Ausstattung mit digitalen Tools in Bauunternehmen. Unser Gastautor, Dr. Cristian Grossmann, Gründer und CEO der Beekeeper AG, die Unternehmen und ihre Mitarbeitenden mit digitalen Lösungen unterstützt, beschreibt Lösungswege.

Bauunternehmen leiden wie viele andere Branchen unter Fachkräftemangel, hoher Fluktuation und erschöpftem Personal. Neue oder zusätzliche qualifizierte Mitarbeitende zu finden, ist – neben unterbrochenen Lieferketten und explodierenden Rohstoffpreisen – eine der größten Herausforderungen. Gleichzeitig haben Gesellschaft und Politik große Erwartungen an die Baubranche: So sollen in Rekordzeit neue Wohnungen entstehen, um den angespannten Wohnungsmarkt insbesondere in Großstädten zu entlasten. Die Bundesregierung hat als Ziel 400.000 neu gebaute Wohnungen pro Jahr vorgegeben. Vorhandene Gebäude müssen zudem möglichst rasch energetisch saniert werden. Die Situation war wohl noch nie so angespannt wie jetzt. Den Preis zahlen hauptsächlich die Mitarbeitenden auf den Baustellen, deren Arbeitsbedingungen sich verschlechtern. Die Folge sind steigende Unzufriedenheit, Burnout und dadurch der Verlust weiterer wertvoller Fachkräfte

– ein Teufelskreis. Über 2,5 Mio. Menschen waren 2022 in Deutschland in der Baubranche beschäftigt (Statista, 2023). Nach Angaben des Hauptverbandes der deutschen Bauindustrie hat sich die Zahl der offenen Stellen für Bauingenieure von 2009 bis 2022 nahezu verfünffacht, die für Baufacharbeiter mehr als verdoppelt. Fluktuation kostet die Wirtschaft weltweit jedes Jahr 630 Mrd. Dollar, wie aus dem „2020 Retention Report“ des Work Institutes hervorgeht. Jede einzelne Kündigung kostet ein Unternehmen durchschnittlich 11.827 Euro. Monetär kaum zu beziffern, ist der Verlust an Wissen und Erfahrung. Die angespannte Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich in absehbarer Zeit nicht verbessern, sondern eher noch verschärfen. Geschäftsleitung und Führungskräfte sind dennoch nicht machtlos: Sie sollten ihre Belegschaften unterstützen und wo immer es geht für Entlastung sorgen, damit ihre Fachkräfte gesund und dem Unternehmen erhalten bleiben. Damit die Kolleginnen und Kollegen Unterstützung und Entlastung als solche erleben, muss

das Management deren Bedürfnisse, Nöte und Wünsche kennen. Beekeeper möchte Unternehmen hierbei unterstützen und befragt daher zum Thema Mitarbeiterbindung jedes Jahr 6.000 Mitarbeitende und Führungskräfte aus den wichtigsten Frontline-Bereichen, also solche, deren Beschäftigte größtenteils nicht an einem festen PC-Arbeitsplatz tätig sind: Was motiviert sie? Was stresst sie? Was ist ihnen an ihrem Arbeitsplatz besonders wichtig? Vermissen sie etwas? Kann die Geschäftsleitung etwas tun, damit sie im Unternehmen bleiben? Basierend auf den Ergebnissen gibt der Bericht „Frontline 2023: Trends und Prognosen“ praktische Hinweise, wie Unternehmen die Qualität der Arbeitsplätze und das Mitarbeitererlebnis verbessern und so den Verlust weiterer Fachkräfte verhindern.

### Alarmierendes Ergebnis

Die Antworten zeigen, dass Arbeitgeber dringend handeln müssen: 45 % der Beschäftigten, die wir gefragt haben,

### Mitarbeiterbindung

aus Sicht der Belegschaft & Führungskräfte im Baugewerbe



**Diskrepanz:** Die Ansichten von Belegschaft und Führungskräften zum Thema Mitarbeiterbindung in der Baubranche gehen auseinander. (Grafiken: Beekeeper AG)

planen, in den kommenden Monaten ihren Arbeitsplatz zu verlassen. Das Ergebnis ist alarmierend, denn weltweit sind 80 % aller Arbeitnehmenden Frontline-Mitarbeitende. Hierzu gehört ein Großteil der Beschäftigten in der Baubranche. Die Art und Weise, wie Unternehmen das wichtige Thema Mitarbeiterbindung angehen, funktioniert ganz offensichtlich nicht. Studien und Befragungen zeigen, dass die Kluft zwischen den Wünschen der Mitarbeitenden und den Vorstellungen der Geschäftsführung größer wird. Wenn Unternehmen wettbewerbsfähig bleiben wollen, müssen sie unverzüglich wirkungsvolle Maßnahmen ergreifen, um die Bindung der Beschäftigten an ihr Unternehmen zu verbessern.

Der aktuelle Beekeeper-Bericht zeigt Unternehmensleitungen, was ihren Mitarbeitenden besonders wichtig ist: Für etwa die Hälfte ist es entscheidend, dass die Unternehmensführung sich um die Belegschaft kümmert und ihr für ihren Einsatz dankt. Im Rahmen der Befragung gaben 42 % der in Bauunternehmen Tätigen an, dass es sie stresst, wenn das Team personell nicht ausreichend stark besetzt ist. Neue Mitarbeitende, die sich nicht ausreichend unterstützt fühlen, kündigen innerhalb der ersten 30 Tag mit doppelt so hoher Wahrscheinlichkeit. Betrachtet man die wichtigsten Motivatoren, die Beschäftigte in der Baubranche an ihren Arbeitsplatz binden, so sind diese nachvollziehbar und leicht umzusetzen: 54 % der Beschäftigten sind motiviert, wenn sie ihre Arbeit gut und in der vorgesehenen Zeit erledigen können. Platz zwei und drei der motivierenden Faktoren belegen mit 45 % ein qualifiziertes Feedback der Vorgesetzten und mit 42 % positives Feedback der Kunden. 47 % geben an, dass positives Feedback aus dem eigenen Team sie an ihren Arbeitsplatz bindet.

### Folgschweres Kommunikationsdefizit

Die Befragung liefert auch eine überraschende Erkenntnis: Für Frontline-Mitarbeitende sind neben positivem Feedback vorwiegend berechenbare Schichten, bezahlter Urlaub und gute Sozialleistungen wichtig. Frontline-Manager stufen die Bedeutung dieser Faktoren dagegen weit aus niedriger ein. 55 % der Führungskräfte sehen in Feedback und Anerkennung die besten Mittel, um ihr Team zu halten.



**Aktuelle Studie:** „Frontline 2023: Trends und Prognosen“ zeigt auf, dass nicht überzogene Erwartungen der Belegschaft das Problem darstellen, sondern die unzureichende Kommunikation zwischen den Hierarchiestufen.

Verlässliche Schichten und bezahlten Urlaub halten lediglich 16 % für wichtig, attraktive Sozialleistungen liegen mit nur 14 % sogar auf dem letzten Platz. Diese frappierenden Unterschiede deuten auf einen Kommunikationsbruch und ein zu geringes Verständnis zwischen den beiden Gruppen hin. Die Beekeeper-Umfrage hat somit ein erhebliches und folgschweres Kommunikationsdefizit in Frontline-Unternehmen ans Licht gebracht. Das Phänomen könnte man als „Frontline-Disconnect“ beschreiben. Dies führt zu weiteren Problemen, wie mangelndem Verständnis für die Bedürfnisse der Beschäftigten oder fehlende Anbindung an bestehende Systeme. Unternehmensleitungen und Führungskräfte müssen schnellstmöglich herausfinden, was ihre Beschäftigten benötigen und sich für ihren Arbeitsplatz wünschen.

Ein Beispiel ist die Kluft zwischen Wunsch und Wirklichkeit bei der Ausstattung mit digitalen Tools in Bauunternehmen: 32 % der Beschäftigten wünschen sich an ihrem Arbeitsplatz Werkzeuge und Technologien, die ihnen helfen, ihre Aufgaben besser und intelligenter zu erledigen, für 18 % ist der Zugang zu digitalen Tools sogar der Hauptmotivator. Und das aus gutem Grund: Bei der digitalen Transformation liegt das Baugewerbe notorisch hinter anderen Branchen zurück. Wird digitalisiert, dann in erster Linie durch hoch entwickelte Projektmanagement-Tools wie Cloud-basierte Programme und Building Information Modeling (BIM). Nach digitalen Tools am Arbeitsplatz gefragt, geben in der Baubranche 91 % der Beschäftigten

an, dass sie mit E-Mail arbeiten. Lediglich 20 % nutzen ein Intranet oder Mitarbeiterportal, und nur knapp über 10 % können über eine App ihre bevorstehenden Schichten einsehen und managen oder auf Aufgaben und Checklisten zugreifen. Mitarbeitende auf dem Bau wünschen sich speziell für sie entwickelte Tools, mit denen sie an der digitalen Revolution der Branche teilhaben können. Jedoch sind bislang kaum Lösungen und Technologien für Beschäftigte auf dem Bau und andere Frontline-Mitarbeitende verfügbar.

Diese digitale Lücke stellt Führungskräfte vor große Herausforderungen, wenn es darum geht, die eigenen Teams zu erreichen und zu informieren. Oftmals sind Teamleitende dazu gezwungen, einen Mix aus analogen Kommunikationsmitteln und Messaging-Apps zu verwenden, da keine vom Unternehmen genehmigten Cloud-Tools zur Verfügung stehen. Laut des Whitepapers von Google „Power your Frontline Workforce with the cloud“ riskieren Frontline-Mitarbeitende durch die Verwendung digitaler Tools, die nicht für den betrieblichen Einsatz entwickelt wurden, die Unternehmens- und Datensicherheit sowie die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften. 53 % der von Google Befragten nutzen bis zu sechsmal täglich Messaging-Apps wie WhatsApp und Facebook Messenger für berufliche Zwecke. Jedoch würden 68 % von ihnen darauf verzichten, wenn genehmigte interne Kommunikationstools zur Verfügung stünden. Dieses Ergebnis wird durch unsere eigene, aktuelle Umfrage unter Frontline-Managern bestätigt: Wir haben festgestellt, dass viele Team- und Schichtleitende auf Schatten-IT-Lösungen wie WhatsApp oder persönliche E-Mail-Konten zurückgreifen müssen, um die technologische Lücke in der internen Unternehmenskommunikation zu schließen.

Fazit: Der Fachkräftemangel wird für Bauunternehmen zu einer existenziellen Frage. Doch bisher reagieren die meisten Führungskräfte und Teams nur. Sie löschen Brände, treten auf der Stelle und behandeln Symptome. Es ist an der Zeit, das zu ändern, sich auf die Ursachen zu konzentrieren und diese aktiv anzugehen.

Der Beekeeper-Bericht steht unter folgendem Link zum Download bereit:

<https://www.beekeeper.io/de/white-paper/frontline-trends-und-prognosen-2023>

Info: [www.beekeeper.de](http://www.beekeeper.de) ■

# Abriss ohne Aufriss

## Baugrube wird mit geothermisch aktivierten Elementen erstellt

Das ehemalige Gelände der Textilfirma Lodenfrey im Münchener Stadtteil Schwabing wurde nach der Verlagerung der Produktion in den 1980er Jahren Stück für Stück in einen modernen Businesspark umgewandelt. Nun weicht auch der letzte Rest der alten Textilproduktionsstätte.

Wo früher Seidenstoffe, Satin, Samt und Loden gelagert wurden, bereichert mit dem Haus K bald ein moderner und zukunftsweisender Neubau das Campusareal. Damit die neue Gewerbeimmobilie überhaupt entstehen kann, beweist die Bauer Resources GmbH zusammen mit der Bauer Spezialtiefbau GmbH ihr vielfältiges Können. Angefangen beim Rückbau und dem Baugrubenaushub über den Tiefbau bis hin zum Thema Energie.

Im September 2022 ging es mit dem Abriss los. Doch wie rückt man solchen Industriebauten zu Leibe? Ganz einfach: mit Profis vom Fach. Oberbauleiter Jan Uhlig und Polier Erwin Resch vom Bereich Bauer Umwelt der Bauer Resources GmbH sind bei Rückbau-Projekten immer dabei und überzeugen mit wertvollem Insider-Wissen, beispielsweise zu Hinterlassenschaften im Boden und Gebäuden. Auch bei der ehemaligen Produktionsstätte wurde erstmal entrümpelt und schadstoffhaltige Materialien entfernt – darunter asbesthaltige Dachpappe, belastetes Holz und gefährliches Dämmmaterial. Der anschließende Abbruch war für die Mannschaft vor Ort ein Klacks: Mit großen Geräten wurden Schritt für Schritt die Gebäude zerlegt und dabei rund 35.000 m<sup>3</sup> umbauter Raum zurückgebaut. „Natürlich geht das nicht völlig geräuschlos vonstatten“, erklärt Maschinist Bernhard Friedrich vom Bereich Bauer Umwelt. „Mit viel Erfahrung und Fingerspitzengefühl kann man aber auch mit einem Abbruchbagger im innerstädtischen Bereich vergleichsweise lärmarm arbeiten – und das beherrschen wir ebenso im Effeff wie den problemlosen Abtransport des Abbruchmaterials.“



**Umnutzung:** Auf dem ehemaligen Gelände der Textilfirma Lodenfrey in München schaffen die Bauer Resources GmbH und die Bauer Spezialtiefbau GmbH Platz für eine moderne Bebauung. (Foto: Bauer Gruppe)



**Anspruchsvoll:** Rund 3.000 m<sup>2</sup> Mixed-in-Place-Wand und eine 2.500 m<sup>2</sup> große Bodenplatte wurden geothermisch aktiviert. Dabei wurden mehr als 5 km Rohrleitungen auf der Baugrubensohle verlegt.

### Komplettlösung aus einer Hand

Nach dem Abriss der Gebäude nahmen Jan Uhlig und sein Team den Voraushub der Baugrube in Angriff. Für den Tiefbau rückten die Kollegen von Bauer Spezialtiefbau an, denn wie immer hieß es: Sicherheit geht vor. Da eine 8 m tiefe Baugrube herzustellen war, wurden zur Sicherung 3.000 m<sup>2</sup> Mixed-in-Place-Wand (MIP) ausgeführt – diese galt es, mit rund 84 Ankern rückzuverankern und 84 MIP-Trägern für die geothermische Aktivierung vorzubereiten. Zusätzlich brachten die Spezialtiefbauer 6 m lange GEWI-Pfähle für die Auftriebssicherung der 2.500 m<sup>2</sup> großen Bodenplatte in die Erde ein. Parallel dazu arbeitete das Bauer Resources-Team am weiteren

Aushub der Baugrube inklusive Wasserhaltung. Am Ende der gesamten Arbeiten wurden etwa 18.000 m<sup>3</sup> Aushubmaterial bewegt und ordnungsgemäß entsorgt – insgesamt ein enormer Aufwand. Doch dank der guten Teamarbeit, langjährigen Erfahrung und engen Abstimmung griffen Rückbau, Aushub und Tiefbau nahtlos ineinander. „Das besondere an unserem Konzept ist die Komplettlösung aus einer Hand. Wir erledigen alles auf und unter der Erde bis zur schlüsselfertigen Baugrube“, betont Jan Uhlig. „Das bringt maximale Effizienz und zahlt sich für unsere Kunden unterm Strich aus.“

Auch nach den Hauptarbeiten folgte eine anspruchsvolle Projektphase: die geothermische Aktivierung der MIP-Wand und der Bodenplatte. Wie am Schnürchen verlegten die Experten von Bauer Resources dafür mehr als 5 km Rohrleitungen auf der Baugrubensohle – ein echter Knochenjob. Nun pausiert die Baustelle, bis der Rohbau und das erste Untergeschoss fertiggestellt sind. Erst dann kann mittels eines Thermal-Response-Tests die Wärmeleitfähigkeit des Erdreichs bestimmt, die Verteilereinheiten montiert und die geothermische Wärme- und Kälteversorgungsanlage mit einer Leistung von rund 100 kW in Betrieb genommen werden.

Info: [www.bauer.de](http://www.bauer.de) ■

# TDK Branchentreff

27. – 28. November 2023 in Oss (NL) und 19. – 20. Februar 2024 in 89143 Blaubeuren



## VDBUM VORPROGRAMM:

27.11.2023: Werksbesichtigung (14.30 Uhr) der Firma Spierings Mobile Cranes

19.02.2024: Werksbesichtigung (14.30 Uhr) der Firma Spohn & Burkhardt

sowie anschließende Netzwerkabende (19.00 Uhr)



Änderungen und Irrtümer vorbehalten

Bilder und Grafiken: VDBUM, Werbeagentur Mediengestalter Moritz Graf, 89150 Laichingen

## PROGRAMMABLAUF:

### 27.11.2023 und 19.02.2024

- 14.30 Uhr Werksbesichtigung
- 19.00 Uhr Netzwerkabend

### 28.11.2023 und 20.02.2024

- 09.00 – 09.15 Uhr Begrüßung, VDBUM Akademie, Thorsten Schneider
- ◆ 09.15 – 10.00 Uhr **„Die Zukunft des vollelektrischen Heben“**
  - Der erste mobile Hybridkran SK487-AT3 City Boy
  - Das eLift-Konzept
  - Einsatzmöglichkeiten auf dem mobilen Turmdrehkran SK2400-R

Referent: Mathieu Braamhaar, Spierings Mobile Cranes B.V.
- ◆ 10.00 – 10.45 Uhr **„Die Evolution von Antikollisionssystemen zur Anpassung an die Besonderheiten von Baustellen“**
  - Historie der Antikollisionssystemen
  - Einsatzbereiche, Herausforderungen der Kranbetreiber/Projektbeispiele und entsprechende Lösungen
  - Datenerfassung und -verarbeitung, Integration in die Antikollisionssysteme

Referent: Jean-Philippe Fonck, AMCS Technologies.
- 10.45 – 11.15 Uhr Kaffeepause
- ◆ 11.15 – 12.00 Uhr **„Ergonomische Arbeitsplätze in Krananlagen. Anforderungen und Lösungen“**
  - Ergonomische Anforderungen an Steuerstände im mehrstündigen Schichtbetrieb

Referenten: Gerhard Oesterle, Uwe Lutz, Sascha Braun, Spohn & Burkhardt GmbH & Co. KG
- ◆ 12.00 – 12.45 Uhr **„Anwendungsorientierte Funklösungen – Ansteuern der intelligenten Krane von morgen“**
  - Wie lassen sich die Anforderungen an Funksteuersysteme in integrierte Lösungen für komplexere und intelligenterer Krane transferieren?
  - Wie unterstützen funkbasierte Lösungen bei der Ansteuerung und Absicherung der Maschine?

Referenten: Nico Graßmüller, Peter Pfan, HBC-radiomatic GmbH
- 12.45 – 13.45 Uhr Mittagspause
- ◆ 13.45 – 14.30 Uhr **„Reparaturschweißen an Turmdrehkränen“**
  - Anforderung an Reparaturbetriebe
  - Welchen Einfluss hat die DIN EN 1090
  - Reparatur, Durchführung, Prüfung

Referenten: Jörg Mährlein, Christian Rothbauer, SLV Duisburg, Niederlassung der GSI Gesellschaft für Schweißtechnik International mbH
- ◆ 14.30 – 15.15 Uhr **„Kraninformationsmodelle - Digitale Krane in der Planung und im Betrieb“**
  - BIM – Bauplanung gestern und morgen
  - Krane als Informationslieferant
  - Anwendungsfälle für Kraninformationsmodelle
  - Nutzung von Digitalen Kranmodellen in der Bauausführung/Ausblick

Referent: Michael Kreger, Liebherr-Werk Biberach GmbH
- 15.15 – 15.45 Uhr Kaffeepause
- ◆ 15.45 – 16.30 Uhr **„Berücksichtigung von Windeinflüssen bei der Einsatzplanung und dem Betrieb von TDK“**
  - Risiko der Autorotation (Potain)
  - Windstudie (Potain)
  - Maßnahmen (ZECH Service GmbH)

Referenten: Andreas Erich (Potain), Manuela Purnhagen, Matthias Bielefeldt (ZECH Service GmbH)

# Versorgungssicherheit stärken

## SuedLink Elbquerung gilt als Meilenstein für die Energiewende

Am 11. September 2023 fand mit dem symbolischen Spatenstich der offizielle Baustart für die Elbquerung (ElbX) im Großprojekt SuedLink statt. Das Tunnelbauwerk stellt einen der anspruchsvollsten Projektabschnitte für den Bau der Stromtrasse SuedLink dar, die Windstrom aus dem Norden gen Süden transportieren soll.

Die Untertunnelung der Elbe realisiert die PORR mit ihren Leistungsbereichen Tunnelbau, Spezialtiefbau und Ingenieurbau im Auftrag des europäischen Übertragungsnetzbetreibers TenneT TSO GmbH. Mit einer feierlichen Veranstaltung im schleswig-holsteinischen Wewelsfleth, wo das Zugangsbauwerk zum Tunnel entsteht, haben Robert Habeck, Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz, TenneT-COO Tim Meyerjürgens, der niedersächsische Energieminister Christian Meyer, Schleswig-Holsteins Energiestaatssekretär Joschka Knuth, Abteilungsleiter Netzausbau der Bundesnetzagentur Matthias Otte sowie PORR-CEO Karl-Heinz Strauss im Beisein von über 150 Gästen den Bau eingeleitet.

Von Wewelsfleth aus entsteht ein 5,2 km langer Tunnel mit einem Innendurchmesser von 4 m bis zum Zielschacht in Niedersachsen bei Wischhafen. Da der Start- und Zielschacht im Grundwasser liegen, müssen die Baugruben für die Schächte vor Aushub wasserdicht und stabil gemacht werden. Im Anschluss werden die rund 25 m tiefen Baugruben unter Wasser ausgehoben. Es folgt die Auftriebssicherung und der Guss der Unterwasserbetonsole. Um das Schachtgebäude aufzubauen, wird zunächst die Baugrube trockengelegt und mit Stahlträgern gesichert. Diese werden mit dem Baufortschritt zurückgebaut. Danach beginnen die Vorbereitungen für den Tunnelvortrieb und die Montage der Tunnelbohrmaschine, die speziell für die Unterquerung hergestellt wird. Sie ist auf die wechselhaften Bodenbeschaffenheiten unter der Elbe ausgelegt. Beim Tunnelbau wird die Tübbingbauweise angewendet.



**Symbolischer Spatenstich für ElbX:** Matthias Otte (Bundesnetzagentur), Joschka Knuth (Energiestaatssekretär Schleswig-Holstein), Christian Meyer (Energieminister Niedersachsen), Tim Meyerjürgens (COO TenneT), Robert Habeck (Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz) sowie PORR CEO Karl-Heinz Strauss (v.l.n.r.). (Foto: PORR)



**Anspruchsvoller Projektabschnitt:** Von Wewelsfleth aus entsteht ein 5,2 km langer Tunnel unterhalb der Elbe bis zum Zielschacht in Niedersachsen bei Wischhafen.

Rund 20 m unterhalb der Elbe wird sich die Tunnelbohrmaschine durch das Erdreich arbeiten. In dem fertigen Tunnel werden sechs 525 kV-Gleichstromkabel eingezo-gen und an die SuedLink Erdkabel auf beiden Seiten der Elbe angeschlossen. Schienen im Tunnel ermöglichen das Befahren mit Tunnelfahrzeugen, sodass der Tunnel auch nach Abschluss der Bauphase für Wartungs- und Reparaturarbeiten schnell und sicher zugänglich ist.

### Hand in Hand

Die bauvorbereitenden Maßnahmen am Schachtstandort in Schleswig-Holstein

wurden bereits im Juni abgeschlossen. Zu den Maßnahmen gehörte die Herstellung der Flächenbefestigung. Zur Erstellung der Baugrube des Zugangsbauwerks steht die PORR mit dem Leistungsbereich Spezialtiefbau in den Startlöchern für die Pfahlgründungen und anschließenden Schlitzwandarbeiten. 2028 soll die Stromtrasse in Betrieb gehen. Um diese Ziel sicher zu erreichen, arbeiten im Projekt ElbX Tunnelbau (ARGE PORR-Wayss & Freytag), Spezialtiefbau, Ingenieurbau und Kabelbau Hand in Hand. „Entscheidend für die termingerechte Umsetzung ist die enge Verzahnung der Teams auf der Baustelle mit dem Auftraggeber und allen an der Leistungserstellung Beteiligten. Das ‚gemeinsame Tun‘ ist die Basis für die erfolgreiche und termingerechte Realisierung“, betont Karl-Heinz Strauss, CEO der PORR AG.

Mit rund 700 km Länge und 4 GW Übertragungskapazität ist SuedLink ein zentrales Infrastrukturvorhaben der Energiewende in Deutschland. „Mit dem SuedLink wird der Süden Deutschlands zukünftig von den großen Windstrommengen aus dem Norden profitieren können. Damit stärken wir die Versorgungssicherheit in Deutschland und auch die unserer Nachbarländer“, so Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck zum offiziellen Baustart.

Info: [www.porr.de](http://www.porr.de) ■

# Starke Partnerschaft

## Asphaltierungsarbeiten bei Deutschlands drittgrößtem Messe-Freigelände



**Unterstützung:** Ein Vögele-Kettenfertiger 2100-5i und eine Bomag-Kombiwalze BW 154 ACP des Baumaschinenvermieters Rüko verstärken den Fuhrpark der Unternehmensgruppe Peter Groß bei Asphaltierungsarbeiten am Freigelände der Messe Karlsruhe. (Foto: R2N Studios)

Am 26. Mai 2023 fiel bei der Messe Karlsruhe der Startschuss für den Bau einer sogenannten Multifunktionsfläche. Auf dem bisher nur sporadisch genutzten Gelände sollen befestigte Parkplätze, sowie ein Areal für Open-Air-Messen entstehen.

Mit einer Gesamtfläche von 80.0000 m<sup>2</sup> wird die Messe Karlsruhe nach Abschluss der Bauphase im Frühjahr 2024 das drittgrößte Freigelände aller deutschen Messen vorweisen können. Die Asphaltierungsarbeiten werden nach öffentlicher Ausschreibung von der leistungsstarken Unternehmensgruppe Peter Groß Bau GmbH & Co.KG übernommen. Mit 135 Jahren Bauerschaft ist das Unternehmen eine feste Größe und Spezialist in allen Bereichen des Hoch- und Infrastrukturbaus.

Nach dem Start der ersten Baggerarbeiten im Mai, konnte bereits im Juni mit dem Bau einer befestigten Zufahrtsstraße zur zukünftigen Multifunktionsfläche begonnen werden. Eine Trag-, Binder- und Deckschicht wurde auf einer Fläche von 2.000 m<sup>2</sup> mit etwa 500 t Mischgut asphaltiert. Um den unterschiedlichen Einbaubreiten gerecht zu werden, wurde neben dem eigenen Fuhrpark das neue Kettenfertigermodell Vögele 2100-5i des Baumaschinenvermieters Rüko GmbH angemietet. Dank der variablen Verbreiterungsmöglichkeit durch Anbauteile an

dieser überaus leistungsstarken Maschine, konnte fortwährend eine optimale Einbaubreite sichergestellt werden. Zusätzlich kam eine Bomag-Kombiwalze BW 154 ACP inklusive Asphaltmanager für die Verdichtungsarbeiten zum Einsatz. Das speziell geschulte Bedienpersonal wurde für beide Maschinen ebenfalls von dem Baumaschinenvermieter gestellt. Die Entscheidung zur Zusammenarbeit mit Rüko basiert auf der starken Partnerschaft beider Unternehmen. Jonas Götz, Oberbauleiter bei Peter Gross, äußerte sich sehr zufrieden über den Service des Baumaschinenvermieters: „Rüko steht jederzeit für technische Beratungen zur Verfügung.“

Trotz der heißen Außentemperaturen, der geringen Anfangsfestigkeit des Asphalts und der stark variierenden Einbaubreiten, verliefen die Fertiger- und Walzenarbeiten dank der perfekten Planung der Bauleitung und des engagierten Teams vor Ort zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten. Mit diesen hervorragenden Startbedingungen kann den weiteren Baumaßnahmen mit Optimismus entgegengeblickt werden.

Info: [www.rueko.de](http://www.rueko.de) ■

## RUD BUDDYtron APP.

Viele Hebe-Aufgaben.  
Eine App.

- Helfende Hand für Sicherheit und Professionalität.
- Ein Handbuch voller Tipps und Tricks.
- 24/7, 365 Tage im Jahr in deiner Hosentasche.

BRAND-NEU!



SCAN MICH!

# Der kleine Blaue überzeugt

## Multifunktionslader beschleunigt Einsätze im GaLaBau

GaLaBau-Unternehmer Erik Schweizer war im vergangenen Jahr auf der Suche nach einem kompakten, kraftvollen und wendigen Lader. Durch die Experten von Baumaschinen Rath in Pfalzgrafenweiler wurde er auf MultiOne aufmerksam.

Schweizer trat mit Thomas Sterkel, CEO der MultiOne Deutschland GmbH, in Kontakt und so ergab sich die Möglichkeit den Multifunktionslader Modell 8.5 auf der bauma zu testen. Ein Test mit Folgen, denn der Jungunternehmer aus Lützenhardt im Waldachtal schlug sofort zu.

Die Neuanschaffung versetzt den extrem technikaffinen Gärtnermeister auch Monate später in Begeisterung: „Der 8.5 ist sehr, sehr kompakt – von den Abmaßen her sogar klein. Deshalb ist er extrem wendig und bietet dennoch mit 1.640 kg eine extrem hohe Hubkraft sowie mit 3.200 mm eine enorme Hubhöhe. Mit einem Eigengewicht von knapp 2 t kann der blaue Kraftzweig zudem hervorragend mit dem 3,5 t-Zugfahrzeug transportiert werden. Zusätzlich punktet der Drei-Zylinder-Turbodiesel von Kohler mit seinen 42 kW/57 PS durch eine beachtliche Motorleistung, und zwar inklusive Euro-V-Norm. Selbstredend beeindruckten den technisch versierten Schwaben auch die 83 l Hydraulikfluss pro Minute, die der „kleine Blaue“ vorhält.

„Wir nutzen unseren 8.5 wirklich sehr häufig“, schildert Schweizer. Apropos „wir“: Seit 01. April 2022 selbstständig, beschäftigt der 27-Jährige zwischenzeitlich eine 60 %-Teilzeit-Kraft sowie drei 520 Euro-Kräfte. In jedem Fall bewähre sich der Multifunktionslader von MultiOne „absolut“ – insbesondere auf engen Baustellen. Und weiter: „Wir sind extrem viel schneller geworden“, bilanziert Schweizer. So nutzt das Team für die Bearbeitung von Rasenflächen eine Umkehrfräse, die bei Baumaschinen Rath angemietet wird. Der MultiOne-Vertriebspartner sorgt neben Verkauf und Vermietung auch für einen schnellen und reibungslosen MultiOne-Service. Und weil die Betonwerke vom



**Häufig im Einsatz:** GaLaBau-Meister Erik Schweizer schwärmt von seinem MutiOne 8.5, der mit der Umkehrfräse, dem Beton-Zwangsmischer, der Palettengabel oder wie hier mit der Klappschaufel ausgestattet wird. (Foto: Schweizer)

Waldachtal relativ weit entfernt liegen, hat sich der Fachmann zum MultiOne 8.5 einen Beton-Zwangsmischer gegönnt. Und wer weiß, welches der 170 zur Verfügung stehenden Anbaugeräte des Herstellers als nächstes benötigt wird? Außerdem umfasst Schweizers Maschinen- und Fuhrpark neben Vorsatzgeräten für den Multifunktionslader wie Klappschaufel oder Palettengabel auch einen TB-225-Minibagger von Takeuchi inklusive Tiltrotator aus dem Hause Rototilt sowie einen C-60-Raupendumper von Cormidi, die er ebenso bei seinem Händler Rath erworben hat. Des Weiteren stehen ein Ford-Courier-Kastenwagen, ein Ford Ranger sowie diverse Kleingeräte wie Rüttelplatten oder Motorflex zur Verfügung. Größere Bagger, Radlader oder Lkw mietet der kühle Rechner, der jede Woche seine Zahlen prüft bzw. jedes Angebot stets nachkalkuliert, nach Bedarf an.

Doch trotz aller Unternehmensführung mit dem spitzen Bleistift hat Schweizer auch noch Träume: „Im Winter würde

ich gerne meinen Minibagger in Richtung OilQuick umbauen.“ Kontakt mit dem deutschen Geschäftsführer des Herstellers hat er bereits geknüpft. Auch eine Einladung zur Betriebsbesichtigung liegt schon auf seinem Schreibtisch. Denn: „Ich hinterfrage die Technik immer bis ins kleinste Detail und schau’ mir sogar die Firmen an.“ Ein etwas größerer Traum ist ein eigenes Firmengebäude. Aktuell sind in der Region jedoch diverse Baugrundstücke mit Vorkaufsrechten belegt. So werden die Räume derzeit also noch gemietet, aber der Jungunternehmer möchte „schnell reagieren“ können. Schließlich benötigen Multifunktionslader, Bagger und Co Platz, wenn eine aufstrebende Firma wächst, die derzeit noch zu 98 % im Privatkundensektor tätig ist. „Mit dem neuen MultiOne 8.5 sind wir in der Lage, sehr effizient zu arbeiten, und das soll ebenfalls mithelfen, den großen Traum vom Firmengebäude zu ermöglichen“, schließt Schweizer.

Info: [de.multione.com](http://de.multione.com) ■

# Die Lizenz zum Reparieren

## Wer Elektroarbeiten an E-Baumaschinen durchführen darf

Elektrische Baumaschinen werden immer präsenter auf unseren Baustellen. Einige werden sogar mit „Typ-2-Stecker“ ausgeliefert, um an Wallboxen oder öffentlichen Ladepunkten zu tanken. Doch wo ist die Grenze zur E-Mobilität? Wer darf an E-Baumaschinen eigentlich arbeiten? Unser Autor Michael Lochthofen von der Mebedo Consulting GmbH, Montabaur, klärt auf.

Elektrische Baumaschinen sind eigentlich nichts Neues. Neu ist nur, dass die Energie in Akkus auf der Baumaschine gespeichert ist und nicht mehr aus einem Stromerzeuger oder Antriebsmotor kommt. So war es selbstverständlich, dass der Stromerzeuger mit der Bohlenheizung durch klassische Elektrofachkräfte (und natürlich auf EFK-FT und elektrotechnisch unterwiesene Personen) repariert und geprüft wird. Beim E-Radlader mit On-Bord-Ladegerät kommen die meisten schon ins Grübeln – gibt es da etwas Besonderes zu beachten? Und spätestens bei der E-Walze mit Typ-2-Stecker steht der Elektriker ratlos vor der Maschine. Dieses ist schon das richtige Stichwort: „Maschine“. Es gibt zwei „Welten“, nach denen E-Mobilität in unserem Verständnis funktioniert.

### Auto oder Maschine?

Bei der E-Mobilität handelt es sich um straßenzugelassene Fahrzeuge, elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge. Diese Fahrzeuge sind in der Welt der Automotive konstruiert und zugelassen. Sie sind konform zur EU-Richtlinie 2007/46/EG „EU-Fahrzeugrichtlinie“ und nach harmonisierten Automotive-Normen gebaut. Bekanntestes Beispiel für eine Anforderung aus diesen Normen ist, dass alle spannungsführenden Teile der Hochvolttechnik orange gekennzeichnet sein müssen.

An diesen Fahrzeugen dürfen nur Personen arbeiten, die nach DGUV Information 209-093 (früher 200-005) „Qualifizierung für Arbeiten an Fahrzeugen



**Frage der Qualifikation:** Als was werden elektrische Baumaschinen bewertet und wer darf insofern an ihnen arbeiten? (Foto: VDBUM)

mit Hochvoltssystem“ eine der vier Qualifikationsstufen erreicht haben. Einige der aktuellen Berufe aus dem Kfz-Handwerk erfüllen schon bestimmte Stufen dieser Qualifikation und gelten somit u.U. als „Elektrofachkraft für Hochvolt-Fahrzeugsysteme“.

Die andere Welt ist die Sichtweise als Maschine. Eine Straßenbaumaschine ist eine Maschine im Sinne der EU-Maschinenrichtlinie (aktuell noch 2006/42/EG). Sie wird dann nach den Anforderungen der DIN EN 500-6 und der DIN EN 60204-1 mit klassischer Elektrotechnik ausgerüstet. Dabei ist unerheblich, ob der Strom auf der Baumaschine selbst erzeugt, in Akkus gespeichert oder über Stecker von außen zugeführt wird.

Ein Akku-Stamper unterliegt also den gleichen elektrotechnischen Normen wie ein Drehbohrgerät mit Generator oder eine E-Walze. Auch wenn die Elektrotechnik in den E-Baugeräten sich scheinbar wesentlich von der normalen Verdrahtung einer Maschine unterscheidet – es sind die gleichen Regeln anzuwenden.

Elektrofachkräfte für Hochvolttechnik können mit dieser Art von Elektrotechnik wenig bis nichts anfangen, hier werden im Prinzip klassische Elektrofachkräfte benötigt, die ggf. nach Herstelleranweisung an den E-Baumaschinen arbeiten können.

### Vergleich der Qualifikationen

Egal in welchem Bereich – die Qualifikationsstufen sind immer gleich. Die Basisqualifikation ist die elektrotechnisch unterwiesene Person, die unter Leitung und Aufsicht einer Elektrofachkraft bestimmte Tätigkeiten ausführen darf.

Darüber hinaus gibt es die Elektrofachkraft für festgelegte Tätigkeiten, die zu ihrem Gewerk auch passende gleichartige elektrotechnische Tätigkeiten ausführen darf. Klassisch ist das der Land- und Baumaschinenmechaniker, der nach einem zusätzlichen Lehrgang auch Reparaturen an Asphaltfertigern mit E-Heizung ausführen darf.

Dies ist nahe verwandt mit der Elektrofachkraft für ein begrenztes Teilgebiet der Elektrotechnik. Hier ist keine gewerksnahe elektrotechnische Tätigkeit vorgeschrieben, die Elektrofachkraft ist auf einem eng umgrenzten Gebiet ausgebildet und nur für dieses einsetzbar. So ist die Elektrofachkraft für Hochvolt-Fahrzeugsysteme wirklich nur auf den E-Antrieb von Kraftfahrzeugen ausgebildet – die elektrotechnischen Schutzmaßnahmen an normalen Maschinen (und Baumaschinen) sind hingegen unbekannt. Eine Elektrofachkraft hat eine mehrjährige elektrotechnische Ausbildung als Grundlage, dies kann durch viele ►

Berufsausbildungen aus dem Elektrohandwerk oder der Industrie nachgewiesen werden. Dadurch ist ein breites Fachwissen vorhanden, das je nach Aufgabengebiet spezialisiert und vertieft ist. Allerdings ist

auch nicht jede Elektrofachkraft für elektrische Baumaschinen sofort qualifiziert. Eine gewisse Fortbildung und Spezialisierung muss es hier auch geben.  
Fazit: Eine elektrische Baumaschine hat

formal nichts mit der E-Mobilität im Kfz-Bereich zu tun. Es handelt sich um klassische Elektrotechnik - um Elektromaschinen, die durch normale Elektriker betreut werden.  
Info: [www.mebedo-ac.de](http://www.mebedo-ac.de) ■

## Bohrgerät im Härtestest

### Schwierige Voraussetzungen beim Bohren vom Ponton

Das Schweizer Unternehmen Kibag erstellt für die Schifffahrtsgesellschaft am Vierwaldstättersee neue Anlegepfähle. Dafür hat Kibag zum ersten Mal ein Bohrgerät aus der LB-Serie von Liebherr im Einsatz. Das LB 30 bekommt es dabei mit Herausforderungen zu tun, die wortwörtlich nicht härter sein könnten.

Rammen ist an dieser Stelle nicht möglich, denn „der Boden ist zu hart. Daher müssen wir die Pfähle bohren und dann betonieren, erklärt Markus Waldis, Polier bei Kibag. In Seelisberg, an der Südseite des Vierwaldstättersees, bohrt sein Team von einem Ponton aus mit dem Bohrgerät LB 30 von Liebherr die Pfähle. Von der Wasseroberfläche abwärts rund 12 m und mit einem Durchmesser von 1.300 mm. Nach einer Wassertiefe von 3 m kommt ein Steinsegment und danach muss mindestens 6 m in den Felsen gebohrt werden. Dieser Fels wird zum Härtestest für das Baustellenpersonal und besonders für das neue LB 30. „Der Stein ist einfach pickelhart! Die ganze Maschine vibriert“, beschreibt Waldis die extremen Herausforderungen. Erschwerend kommt hinzu, dass mit dem Bohrgerät vom Ponton aus nicht genügend Druck ausgeübt werden kann. „Ansonsten heben wir nur den Ponton. Den müssen wir sehr gut sichern, damit er beim Bohren hält“, so der Polier über die unterschiedlichen Voraussetzungen zwischen einem Bohrverfahren auf Wasser und auf Land.

#### Erfolgreiche Premiere

Gianluca Diaco ist seit 14 Jahren Gerätefahrer, arbeitet bei Kibag und ist das erste



**Herausfordernd:** Die Wasserbaustelle in Seelisberg am Vierwaldstättersee fordert das Bohrgerät LB 30 mit extrem hartem Stein. (Foto: Liebherr)



Mal auf einer Wasserbaustelle. „Da der Grund sehr hart ist, müssen wir die Spitze der Bohrschnecke sehr oft wechseln, um in den Felsen bohren zu können.“ Trotz der schwierigen Voraussetzungen macht es ihm Spaß, das LB 30 zu bedienen. „Es ist sehr stark, kompakt und schnell in den Bewegungen. Man kann alles damit machen.“

Nachdem die Wasserbauspezialisten von Kibag die Außenrohre betoniert haben, kommt der Anlegepfahl für die Schiffe hinein. Ein Gummi zwischen Außenrohr und Pfahl sorgt dafür, dass sich der Pfahl etwas bewegen kann und nicht zu starr ist, wenn Schiffe anlegen. Damit sich der Anlegepfahl nicht drehen kann, muss er

unter Wasser von einem Taucher gesichert werden. Die Baustelle verlangt dem Personal und dem Bohrgerät alles ab. Umso mehr freut sich Markus Waldis über die gelungene Premiere des LB 30: „Das Gerät läuft einwandfrei – tipptopp. Es muss große Vibrationen aushalten. Es ist ein großer Härtestest für die Maschine. Aber bis jetzt meistert sie es wunderbar.“

Um das Bohrgerät auf die Baustelle zu bringen, ist das Team von Kibag mit dem Ponton rund sechs Stunden über den See gefahren. Die Achereggbrücke im Südwesten des Vierwaldstättersees war dabei eine erste Herausforderung, erklärt Markus Waldis: „Wir mussten auf die Höhe achten und konnten das Bohrgerät erst nach der Brücke, also erst auf See, aufstellen. Unser Ponton ist relativ groß – rund 18 m breit und 40 m lang – und wir haben viel Gewicht darauf. Das hat alles sehr erschwert.“

Info: [www.liebherr.com](http://www.liebherr.com) ■

# Alternative Lösung

## Mechanisches Pfahlkopfbearbeitungsverfahren überzeugt im Testbetrieb

Für die Pfahlkopfbearbeitung von Bohrpfählen werden üblicherweise manuelle Verfahren mit Presslufthämmern eingesetzt. Unfälle durch umstürzende Bohrpfahlköpfe und schwere gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm, Vibrationen und Staub sind Begleiterscheinungen für die ausführenden Mitarbeiter. Der Netzbetreiber TenneT TSO hat auf dem Markt nach alternativen Lösungen gesucht und ist fündig geworden.

Das Unternehmen hat zwei mechanische Pfahlkopfbearbeitungsverfahren getestet. Eine der beiden Methoden war der Brextor der BRC Engineering AG mit Sitz in der Schweiz. Die Tests sind so erfolgreich verlaufen, dass sich die TenneT TSO GmbH entschlossen hat, künftig das Bearbeiten von Pfählen nur noch mit nicht-manuellen Arbeitsmitteln zuzulassen. „In den HSE-Richtlinien ist festgelegt, dass manuelle Arbeiten nur noch in begründeten Ausnahmefällen durchgeführt werden dürfen. Die Vorteile der maschinellen Bearbeitung liegen auf der Hand. Sie minimiert das Risiko von Arbeitsunfällen und schützt die Beschäftigten vor dem gesundheitsgefährdenden HAVS. Wenn es eine technische Lösung gibt, um Arbeitsunfälle zu vermeiden und die Belastung der Beschäftigten durch Vibrationen zu verringern, sollen diese bevorzugt werden. Gemäß § 2 (1) der Baustellenverordnung in Verbindung mit den in § 4 (Abs. 1 bis 5) des Arbeitsschutzgesetzes formulierten Grundsätzen sollte zudem auf allen Baustellen in Deutschland nur in Ausnahmefällen Pfähle von Hand gestemmt werden. Zu hoch sind die Folgen für den Einzelnen, die Gesellschaft

und die Unternehmen, wenn Beschäftigte aufgrund von Hand-Arm-Vibration-Syndrom ausfallen oder einen Arbeitsunfall erleiden. Diese Entscheidung wurde in den HSE-Leitlinien des Unternehmens verankert und ist damit für alle zukünftigen Projekte verbindlich“, sagt Christoph Brüggemann, Sicherheitsexperte der TenneT TSO GmbH. Dominik Gorgulla, Projektleiter der TenneT TSO GmbH, bestätigt die positiven Erfahrungen mit den neuen Pfahlkopfbearbeitungsmethoden. „Wir wollen die Gesundheit der Mitarbeiter schützen und die Zahl der Arbeitsunfälle reduzieren. Aus diesem Grund hat das Projekt beschlossen, dass in Zukunft nur noch maschinell gearbeitet werden darf. Die beiden maschinellen Pfahlkopfbearbeitungsmethoden haben nicht nur den Vorteil, dass sie sicherer und gesünder für die Mitarbeiter sind, sondern sie haben auch weitere Vorteile. Die maschinelle Bearbeitung der Pfähle ist wesentlich schneller. Außerdem kann bei der Brextor-Methode das Material direkt in die Sauberkeitsschicht eingebaut werden, so dass die massiven Betonteile nicht zerkleinert und entsorgt werden müssen. Das spart auch den Transport zur Deponie und



**Verkürzte Bearbeitungszeit:** in Pfahl mit 1 m Durchmesser und 1 m Abbauhöhe kann mit dem Brextor innerhalb von einer Stunde bearbeitet werden. (Foto: BRC Engineering AG)

das Einbauen von Ersatzmaterial.“ Die BRC Engineering AG hat mit dem Brextor beim VDBUM-Förderpreis 2022 in der Kategorie „Innovationen aus der Praxis“ den 2. Platz erreicht. Außerdem war die Lösung unter der Überschrift „Ein Quantensprung in der Pfahlkopfverarbeitung“ gerade Mitte September Thema beim VDBUM Technik-Forum Digital.

Info: [www.brc.swiss](http://www.brc.swiss) ■

**AVANT**

Für jeden Einsatz  
das richtige Anbaugerät

[WWW.AVANTTECNO.DE](http://WWW.AVANTTECNO.DE)

**AVANT Tecno Deutschland GmbH**  
Einsteinstraße 22 | 64859 Eppertshausen  
TEL 0 60 71.98 06 55 | [info@avanttecno.de](mailto:info@avanttecno.de)

MADE IN FINLAND

# Brückenbau-Projekt erfolgreich gemeistert

## SPMT und Hubsystem-Elemente unterstützen Brückentransport auf der A1

Bei einem Projekt auf der A1, Anschlussstelle Reinfeld, hat die Hüffermann Gruppe den Brückentransport und den Brückeneinhub realisiert. Aufgrund ihrer Größe konnten die Brückenelemente nicht direkt vom Produktionswerk an ihren Bestimmungsort geliefert werden. Sie wurden zunächst in Einzelteilen an einen Lagerplatz geliefert, wo sie zusammengesetzt und komplettiert wurden.

Es begann mit der Anfrage von Beckerbau für Kranarbeiten an die Firma Thömen. Nach ausführlichem Gespräch und der Vorstellung von weiteren Dienstleistungsbereichen unter dem Dach der Hüffermann Gruppe, wurden für das anstehende Brückenbauprojekt auch SPMT mit Drehschemeln gebucht. Diese sollten für den Transport der Träger mit einer Länge von rund 50 m und einem Gewicht von 68 t von der Vormontagefläche auf die



**Teamleistung:** Der Transport der fünf Brückenträger mit je einer Länge von rund 50 m und einem Gewicht von 68 t auf der A1, Anschlussstelle Reinfeld, wurde erfolgreich gemeistert. (Fotos: Faymonville, Christian Nimtz)

  
 Video



VDBUM INFO  
 INTERAKTIV

Autobahn zum Einsatz kommen. Rocco Schimmel, Betriebsleiter der Eisele Crane & Engineering Group in Frankfurt/Main übernahm die Ausarbeitung der SPMT, was die zeichnerische Darstellung der Kombination, das Ladungssicherungskonzept, die Lagerung auf den Barrels des Jack Up Systems und auch die Prüfung des Fahrtweges umfasste.

Zeitgleich hat Marc Kuebart, CAD-Projektplaner für die Thömen Gruppe die Größe der BE-Fläche in Zusammenhang mit der Lage und Größe der Träger übernommen und anhand dessen dann die Entladung der einzelnen Trägerteile aber auch das spätere Verladen auf die SPMT gezeichnet und geplant. Weiterhin wurden die Positionen der Krane auf der Vormontagefläche wie auch auf der Autobahn visualisiert.

Zur Vormontage der Brückenträger kam ein LTM 1230-5.1 zum Einsatz. Bei der Beladung der SPMT sowie bei der Endmontage konnten dann die Mobilkrane LTM 1300-6.3 sowie der LTM 1650-8.1 ihr Können unter Beweis stellen. Angeschlagen wurden die Träger jeweils mit einem

150 t-Schäkel. Nachdem die fünf Träger verladen wurden, mussten beide Krane abgebaut, auf die Autobahn gefahren und dort aufgebaut werden. Dies konnte in lediglich drei Stunden erledigt werden. Zuvor wurden die Kranstellflächen gemäß CAD-Ausarbeitung definiert und angezeichnet, damit der Aufbau der Krane schnellstmöglich erfolgen konnte. Auf der Autobahn bestand dann die Herausforderung, die SPMT so zu positionieren, dass beide Krane, ohne in die Überlast zu kommen, die Anschlagpunkte erreichen konnten.

Nachdem die Träger aufgenommen wurden (300 Tonner mit einem Lastanteil von 34,5 t, 600 Tonner mit einem Lastanteil von 37,5 t) galt es, diese zwischen den beiden Kranen durchzuschwenken. Zwei auf der Baustelle installierte Turmdrehkrane und angrenzende Bäume führten zu einer gewissen Herausforderung beim Schwenken. Abschließend wird deutlich – die fundierte und detaillierte Planung und der Einsatz routinierter, erfahrener Kranmannschaften bei einem zeitkritischen Job haben sich bewährt und die vielfrequenzierte A1 konnte nach 15-stündiger Vollsperrung rechtzeitig zum Berufsverkehr wieder freigegeben werden.

Info: [www.hueffermann-gruppe.de](http://www.hueffermann-gruppe.de) ■


ISO 9001-2015 ZERTIFIZIERT



### Ventilsysteme

Für Öl-Service und Entlüftung




Skarke GmbH  
 Auf der Rut 4  
 64668 Rimbach-Mittelechern

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

# Ein wichtiger Schritt Richtung Baustelle 4.0

## Technologien im Feldversuch für ein autarkes 5G-Baustellennetz

Im Rahmen des Forschungsprojektes CampusOS hat Topcon mit seinen Projektpartnern den ersten Feldversuch für ein autarkes 5G Baustellennetz erfolgreich abgeschlossen. Das angestrebte Ziel eines modularen Ökosystems, von dem die Baustellen der Zukunft profitieren, rückt damit in greifbare Nähe.

Der Test fand auf dem Gelände des Topcon-Partners AP Deutschland statt. Neben der Übertragung der Korrekturdaten von einer Basisstation zu Baumaschinen und Rovern gelang es dem Team, über einen mittels Starlink eingerichteten Neutral Host mit dem Topcon-Baustellenmanagement-System Sitelink Daten auszutauschen und die Maschinensteuerung fernzuwarten. Zahlreiche Projektpartner führten umfangreiche Netzmessungen unter Praxisbedingungen durch, um die Qualität des autarken Netzwerkes zu bestätigen.

Der erreichte Meilenstein des Feldversuchs bestand sowohl in dem autarken 5G-Netzaufbau als auch in der externen Kommunikation mittels des Satellitennetzwerkes Starlink. Auf diese Weise wurden öffentliche Netze umgangen, die im Zweifelsfall für Baustellen keine ausreichende



**Erfolgreicher Test:** Topcon mit Projektpartnern nach erfolgreichem Abschluss des ersten Feldversuchs zum 5G-Baustellennetz. (Foto: Topcon Deutschland Positioning GmbH)

Netzabdeckung bieten können und damit die Übertragung von wichtigen Daten an entscheidenden Stellen des Workflows nicht gewährleisten.

Ein autarkes Netz hingegen eröffnet völlig neue Möglichkeiten. Auf diese Weise können Planungsdaten aus dem Büro direkt auf die Baumaschine gespielt werden, die das Planungsmodell dann anhand einer Maschinensteuerung umsetzt. Komplett unabhängig von öffentlichen Netzen garantiert die 5G-Technologie eine nahtlose Maschine-zu-Maschine-Kommunikation mit Datenübertragungsgeschwindigkeiten, die bis zu zehnmal höher sind als bei 4G. Campus-Netze sind dabei immer geografisch begrenzt. Sie können zum Beispiel innerhalb einer Fabrikhalle oder auf der Baustelle betrieben werden.

In autarken 5G-Baustellennetzen sehen die Partner eine Schlüsseltechnologie für die Baustelle der Zukunft. Topcon deckt in dieser Summe einzelner Teile den Anwenderfall der Baustellenvernetzung ab. Mittels solcher Campus-OS Netze soll die flüssige und unterbrechungsfreie Überwachung von Baustellen in Echtzeit sowie die Vernetzung aller auf Baustellen im Einsatz befindlichen Sensoren und Baumaschinen gelingen. Für den Unternehmer entsteht als Ergebnis des Projektes ein Katalog, aus dem hervorgeht, wie er sein autarkes Baustellen-Netz ohne externe Hilfe umsetzen kann. Dieser Katalog führt etwa auf, welche Hardware zum Aufbau der Netzarchitektur wichtig ist.

Info: [topconpositioning.de](http://topconpositioning.de) ■

### SYSTEMOFFEN

## Datenintegration in einer Plattform

Mit Aptix stellt Topcon Positioning Systems eine neue Integrationsplattform-as-a-Service (iPaaS) vor, die das Management von Großprojekten im Hoch- und Tiefbau optimieren soll. Um die Datenverbindungen zwischen Büro und Baustelle zu automatisieren und zu koordinieren, verbindet Aptix Lösungen von Topcon nahtlos mit Anwendungen von Drittanbietern. Es strafft Prozesse und generiert Informationen für Bauteams innerhalb einer Plattform, damit der Ausführungszustand tatsächlich den Planungsvorgaben entspricht und das Projekt die angestrebte Rentabilität erreicht. Aptix automatisiert und koordiniert die Verteilung von

Daten, wie Maschinensteuerungsdateien, Planmodelle, Projektzeitpläne und Berichte zum Istzustand. Es zeigt annähernd in Echtzeit die Standorte der Maschinen und erlaubt die Zusammenführung von Ausführungsdaten aus gemischter Flotten-telematik. Zudem liefert es Echtzeitberichte über Personal, Maschine, Material und CO<sub>2</sub>-Emission, sodass der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck und Nachhaltigkeitsbemühungen transparenter werden. Eines der wichtigsten Alleinstellungsmerkmale von Aptix ist seine Fähigkeit, Änderungen an den Modellen und planmäßigen Aufgaben vollautomatisch zu verteilen.

Info: [topconpositioning.de](http://topconpositioning.de) ■



**Vereinfachung:** Topcon Positioning Systems stellt mit Aptix eine neue Integrationsplattform-as-a-Service (iPaaS) vor, die das Management von Großprojekten im Hoch- und Tiefbau optimieren soll. (Foto: Topcon Deutschland Positioning GmbH)

# Vernetzt.Effizient.Digital.

## Fachtagung des IBL bei JCB in Frechen

Am 21. September 2023 hat das renommierte Institut für Bau- und Landmaschinentechnik der Technischen Hochschule Köln (IBL) zur Fachtagung „Vernetzt.Effizient.Digital.“ in die Ausstellungs- und Schulungsräume von JCB Deutschland in Frechen eingeladen. Dr. Bernd Süllow, Dozent und freiberuflicher Berater sowie Beirat des VDBUM-Stützpunkts Köln, fasst die Veranstaltungsinhalte zusammen.

Mehr als 125 Teilnehmer fanden sich zu dieser interessanten und thematisch hochaktuellen Veranstaltung ein. Nach der Begrüßung durch Prof. Dr. Wolfgang Kath-Petersen und Roger Vietze, kaufmännischem Leiter von JCB Deutschland, entwickelte sich eine lebhaft und konstruktive Mischung aus Fachvorträgen und anschließender Diskussion. Die Tagungsstruktur setzte auf eine spannende Mixtur von wissenschaftlich ausgerichteten und praxisorientierten Fachbeiträgen.

Der Einführungsvortrag von Prof. Dr. Ing. Thomas Herlitzius, Universität Dresden, gab einen aussagekräftigen Überblick über den Themenbereich „Vernetzung und Automatisierung“ bei der Entwicklung der Landmaschinentechnik. Ziel aller Anstrengungen in diesem Bereich der Agrarwirtschaft sei nach wie vor die Erzielung höherer Produktivität. Die Randbedingungen für Neuentwicklungen und Produktverbesserungen seien mit dem eklatanten Fachkräftemangel und den technischen, wie geländebedingten Limitationen bei der Auslegung von Landmaschinen bei Größe und Gewicht aber im letzten Jahrzehnt deutlich anspruchsvoller geworden. Heute stehen multipel einsetzbare Geräte und teilautonome Landmaschinen im Mittelpunkt der technischen Weiterentwicklungen.

Jan Hakert, Geschäftsführer der Makineo GmbH, berichtete anhand von Praxisbeispielen, wie der Einsatz von Sensoren in verschiedensten Anwendungsbereichen der Bau- und Landmaschinentechnik



**Spannende Einblicke:** Die Referenten der Fachtagung „Vernetzt.Effizient.Digital.“ des IBL, die in den Schulungsräumen von JCB in Frechen stattfand. (Foto: Philipp Müller)

Automatisierung der Produkte unterstützen kann. Hersteller, Händler und Anwender können dann das damit verbundene Erfolgspotential schöpfen. Makineo war als einer von rund 40 Partnern im Coreum-Technologiepark in Stockstadt bereits an Automatisierungsprojekten von Bau- und Landmaschinen-Herstellern beteiligt. Äußerst plastisch konnten die damit erzielbaren Steigerungen der Produktivität veranschaulicht werden. Einen nicht zu vernachlässigenden Problembereich im Straßen- und Tiefbau stellen aber die zahlreichen ARGEn dar. Bei solchen kooperativen Baustellen sind dann mehrere Baufirmen und unterschiedliche Geräten beteiligt, die nicht immer problemlos miteinander verlinkt werden können. Hier liegen noch große Potentiale für weitere Produktivitätssteigerungen.

Zum Thema Energieeffizienz referierte zunächst Christoph Roer von JCB, der selbst am IBL studiert und seinen Abschluss gemacht hat. Er stellte über das gesamte JCB-Produktportfolio dar, wo welche Energietechnologie sinnvollerweise einsetzbar ist. Grundtendenz: Elektrifizierung im Antrieb macht vorwiegend im Bereich der Kleingeräte, wie Minibagger und Hubwagen, Sinn. Hier liefert JCB inzwischen auch mobile Batterie- und Ladestationen. Bei mittelgroßen Geräten ist die Brennstoffzellentechnik derzeit noch viel zu kostspielig ist, um im Markt erfolgreich eingesetzt werden zu können. JCB konzentriert sich hier daher auf die Wasserstoffverbrennung. Bei Großgeräten ist noch nicht absehbar, dass und wann die Dieselsechnik

hier durch marktreife und kostenadäquate Alternativen ersetzt werden kann. Sehr anschaulich zeigte JCB auf, wie man diese Entwicklungstendenzen aus und mit den Daten aus dem hauseigenen Telematiksystem verbessern kann.

### Effektive Feintuning-Maßnahmen

Dass sich Effizienzsteigerungen auch durch „Feintuning-Maßnahmen“ im Bereich der Antriebstechnik erreichen lassen, zeigte die Roth Antriebstechnik. Das Unternehmen aus Much im Bergischen Land arbeitet herstellerunabhängig und entwickelt bzw. verbessert Getriebe aller Art, Kupplungen oder Achsen. Firmeninhaber Andreas Roth und sein Konstrukteur Moritz Euler präsentierten Projekte aus ihrem Arbeitsbereich, bei denen die beabsichtigten Effekte erzielt wurden. Dabei wurden die eingesetzten Techniken und Konstruktionen vorgestellt und erläutert.

Im dritten Themenblock „Assistenz- und Diagnosesysteme“ referierte zunächst Dr. Hartmut Matthes (GF Bundesverband Lohnunternehmen e.V.). Während Lohnunternehmen in der Vergangenheit noch nahezu ausschließlich in der Landwirtschaft tätig waren, sind sie heute deutlich diversifizierter aufgestellt und auch im GaLaBau, beim Tiefbau oder für kommunale Auftraggeber tätig. Die Gründe für die Inanspruchnahme sind aus Sicht der Auftraggeber vielfältig. Häufig verfügen die Partner von Lohnunternehmen nicht über die benötigten Geräte und/oder Maschinen oder deren Anschaffung wäre

wegen der geringen Auslastung nicht rentabel. Gleiches gilt für das qualifizierte Bedienpersonal. Herausfordernd gestalten sich insbesondere im Agrarbereich die erhöhten gesetzlichen Anforderungen an die Dokumentation der Arbeitsschritte und der eingesetzten Dünge- und Pflanzenschutzmittel. Diese sind von den Lohnunternehmen nur mit vermehrtem Einsatz digitaler Technologie zu bewältigen. In der Praxis ergeben sich aber immer wieder digitale Hindernisse – von Schnittstellenproblemen bis zu nicht möglichem Import. Auch die Qualitätsanforderungen an die zu übermittelnden Daten sind oft enorm unterschiedlich. Insgesamt gibt es in dieser Thematik noch erheblichen Koordinierungsbedarf.

Tobias Strobel, Geschäftsführer der Inmach Intelligente Maschinen GmbH aus Ulm, gab im letzten Referat einen Ein- und Ausblick in

Sachen klassischer Automation von Gerätefunktionen, über Fahrerassistenzsysteme bis hin zu autonom agierenden Geräten bzw. Maschinen. In der Agrarwirtschaft sind solche Robot-Systeme weit stärker verbreitet als in der Baubranche. In Viehställen säubern selbst fahrende Kotkehrmaschinen – ähnlich wie die Mähroboter in Garten – die Ställe. Fütterungsautomaten fahren autonom und ohne menschliches Bedienpersonal an die Futtermittelsstellen und befüllen sie mit den vorprogrammierten Mengen an Viehfutter. Auch autonome und selbstfahrende Reinigungsmaschinen für Büroräume und Fertigungshallen sind bereits entwickelt und im erfolgreichen Einsatz. Sogar fahrerlose Feldbearbeitungstraktoren erledigen ihre Arbeit. Die für diese Geräte notwendigen IT-Entwicklungs- und Engineering-Kompetenzen sind das Betätigungsfeld von Inmach. Viele

Aufgaben beim Einsatz von autonomen bzw. teilautonomen Maschinen und/oder Geräten, wie z.B. die strikte Begrenzung des Arbeitsbereiches (fencing) sind laut Tobias Strobel mit dem erforderlichen Sicherheitsstandard lösbar. Inmach verortet in der Baubranche diesbezüglich hohe Potentiale für wirtschaftlich und technisch sinnvolle Entwicklungen.

Die vielen und stets sehr konkreten Nachfragen aus dem Publikum waren ein Beleg dafür, dass die Thematik der Fachtagung den Zahn der Zeit getroffen hat. Sie waren auch ein Kompliment für die Referenten dafür, dass ihre Ausführungen praxisnah und verständlich waren. Die angenehme Atmosphäre der Tagungsräume bei JCB in Frechen rundete das Bild einer gelungenen und attraktiven Fachtagung ab.

Info: [www.th-koeln.de](http://www.th-koeln.de) ■

## Notwendige Bereiche bereits implementiert Ersatzbaustoffverordnung hat Auswirkung auf Software-Lösungen

Bundesweit und bundeseinheitlich ist am 01.08.2023 die Ersatzbaustoffverordnung in Kraft getreten. Notwendig ist nun, unter anderem, die Erbringung des Eignungsnachweises, der von einer anerkannten Überwachungsstelle ausgestellt wird.

Bereits seit 01. März 2023 ist die Verwendung von Ersatzbaustoffen möglich. Besonders Besitzer mineralischer Abfälle können die Güterüberwachung gemäß den Anforderungen der Ersatzbaustoffe vornehmen. Es handelt sich um Nr. 29 Recycling-Baustoffe, Nr. 31 Gleisschotter und um Nr. 32 Ziegelmaterial. Diese müssen entsprechend hergestellt, untersucht und klassifiziert sein.

Die Firma Praxis EDV-Betriebswirtschaft- und Software-Entwicklung AG hat in Bezug auf die Änderungen alle notwendigen Bereiche in der WDV2022 TEAM implementiert und umgesetzt. Für Branchensoftware-Lieferanten wie Praxis ist eine der wichtigsten Voraussetzungen, dass aktuelle Gesetzesänderungen Eingang in den bestehenden Standardbereich der Software erhalten. Anwender werden feststellen, dass alle Anpassungen unter Berücksichtigung der Gesetzeslage mit dem nächsten Update zur Verfügung stehen. Auch im Labor und Qualitätsprüfungsbereich hat Praxis bereits einige

Neuerungen implementiert. Die Einführung der Ersatzbauverordnung, gerade im Sektor Baustoffrecycling, eröffnet vollkommen neue Möglichkeiten für Unternehmen, die hier schon seit vielen Jahren tätig sind. Eine vom Gesetzgeber gewährte Übergangsphase bis zum 1. Dezember 2023 sollte von Branchenunternehmen zur Umstellung genutzt werden. Werseigene Produktionskontrollen können

durch vollständige Laboranforderungen in der WDV2022 TEAM genutzt werden. Innerhalb der Software wird der gesamte Bereich von der Baustelle, über den Transport, bis zur Annahme, Zwischenlagerung, Laborbewertung, Aufbereitung und Weiterverarbeitung dokumentiert, sowie archiviert. Mit diesen Daten wird das zukünftige Ersatzbaustoffkataster, wenn notwendig, per Schnittstelle bedient werden können. Ebenfalls gibt es die Möglichkeit, in den bereits bestehenden Bereich eANV besonders gefährliche Abfälle und Transporte zu integrieren.

Info: [www.praxis-edv.de](http://www.praxis-edv.de) ■

**Baumaschinen • Fahrzeugbau  
Aufbereitungstechnik • Umschlagtechnik**

**SEEMANN**



**ATLAS**  **Bobcat**    **DOOSAN**  **HYVA**     **TEREX FINLAY**     **weycor**

|  |  |  |
|--|--|--|
| <p><b>Ostfriesland</b><br/>Im Gewerbegebiet 20A<br/>D-26842 Ostrhauderfehn<br/>T +49 4952 9474 0</p> | <p><b>Osnabrück</b><br/>Zeppelinstraße 4<br/>D-49134 Wallenhorst<br/>T +49 5407 8790 0</p> | <p><b>Bremen</b><br/>Elly-Beinhorn-Straße 30<br/>D-27777 Ganderkesee<br/>T +49 4222 9207 0</p> |
|--|--|--|

**MIT UNS  
KANN MAN  
ARBEITEN!**  
[www.seemann-online.de](http://www.seemann-online.de)

# Den Überblick behalten

## Bausoftware liefert aussagekräftige Informationen im Handumdrehen

Volle Kostenkontrolle und hohe Effizienz, weil Maschinen und Geräte nicht ungenutzt auf Einsätze warten, sondern genau dann gemietet werden, wenn ein Bedarf besteht: Mieten ist für viele Kunden eine vorteilhafte Option zum Kauf. Der Beuthhauser-Mietpark umfasst mehr als 3.000 Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – von Kompressoren über Bagger bis hin zum Unimog. Für den optimalen Überblick sorgt OneStop Pro.

„Dass wir selbst die Bausoftware unserer Tochterfirma OneStop Pro Software Solutions GmbH nutzen, um die Vorteile auszuschöpfen, liegt für uns auf der Hand. Doch nicht nur das Mietteam profitiert von OneStop Pro. Auch für unsere Kunden ergibt sich ein Mehrwert“, sagt Constantin



**Win-win-Situation:** Durch die Bausoftware OneStop Pro ergeben sich Vorteile für Vermieter und Mieter, sagt Constantin Schimmelmann, Leiter Miete Baumaschinen und Baugeräte bei Beuthhauser. (Foto: OneStop Pro)

Schimmelmann, Leiter Miete Baumaschinen und Baugeräte.

Nach und nach sollen alle Bestandteile der Mietflotte mit OneStop Pro verwaltet werden. „Zunächst wurden rund 750 Mietmaschinen, die über Hersteller-Telematik verfügen, an OneStop Pro angebunden“, berichtet Schimmelmann. In einem zweiten Schritt wurde die Integration von Maschinen ohne Hersteller-Telematik in den Blick genommen. „Dafür nutzen wir die Nachrüst-Telematik von OneStop Pro, die in alle stromversorgten Maschinen eingebaut werden kann“, so Schimmelmann weiter. Rund 250-mal wurde die Hardware inzwischen verbaut.

Daneben setzt auch die Kommunal-Mietflotte, die über 18 Unimog und zahlreiche Anbaugeräte verfügt, auf die Bausoftware. „Unsere Mietfahrzeuge sind an sechs Standorten in Bayern und Thüringen verteilt. In der Vergangenheit waren viele Telefonate nötig, um abzuklären, wo welches Fahrzeug gerade ist. Von OneStop Pro erhoffen wir uns, schneller aussagekräftige Informationen darüber zu erhalten, welche Fahrzeuge wann verfügbar sind, um unsere Kunden noch besser zufriedustellen zu können“, berichtet Claus Artmayer, Leiter Kommunaltechnik.

Alle in OneStop Pro angelegten Maschinen, Geräte und Fahrzeuge haben die Mietteams nun jederzeit im Blick. „Als Vermieter können wir mit nur wenigen Klicks nachvollziehen, wo sich die Maschine gerade befindet und wann sie genutzt wird“, folgert Constantin Schimmelmann.

Zudem kann überprüft werden, ob die Maschine vertragsgemäß genutzt wird. So dürfen Mietbagger ohne das Wissen des Vermieters etwa nicht auf andere Baustellen versetzt oder am mietfreien Wochenende für Arbeitseinsätze genutzt werden.

Die ausführliche Nutzungshistorie hilft jedoch nicht nur dem Beuthhauser-Team, sondern auch den Mietkunden. Gerade auf Großbaustellen ist es ohne digitale Unterstützung oftmals nahezu unmöglich, zu überblicken, wann und wie lange eine Maschine tatsächlich genutzt wurde und ob es auch längere Leerläufe gab. Eine Analyse der Daten aus OneStop Pro kann zu einer verbesserten Planung bei künftigen Einsätzen führen.

Als weiteren Vorteil nennt Constantin Schimmelmann den Sicherheitsaspekt, der auch für Kunden relevant ist. Denn im Mietzeitraum trägt der Mieter die Verantwortung für die Maschine. Im Falle eines Diebstahls kann die Maschine dank der Software schnell wiedergefunden werden. Die Geofence-Funktion löst künftig zudem eine automatische Benachrichtigung aus, wenn die Maschine einen definierten Bereich verlässt.

In einem nächsten Schritt ist geplant, OneStop Pro mit dem SAP-System von Beuthhauser zu verknüpfen. Damit wird das Ziel verfolgt, einen automatisierten Bestandsabgleich zu erreichen. Letzte manuelle Tätigkeiten bei der Übertragung von Daten würden somit wegfallen.

Info: [www.onestop-pro.com](http://www.onestop-pro.com)

**ECKERNKAMP**

Wir kümmern uns um Ihr Dieseleinspritzsystem!

Bosch / Delphi Diesel Service

Diagnose, Prüfung, und Instandsetzung nach Herstellervorgaben

hochmodernes Prüfequipment

umfangreiches Tauschprogramm

Verkauf von Ersatzteilen



Westring 7-9 | 33818 Leopoldshöhe/Bielefeld  
05202 98336 | [info@motoren-eckernkamp.de](mailto:info@motoren-eckernkamp.de)  
[www.motoren-eckernkamp.de](http://www.motoren-eckernkamp.de)



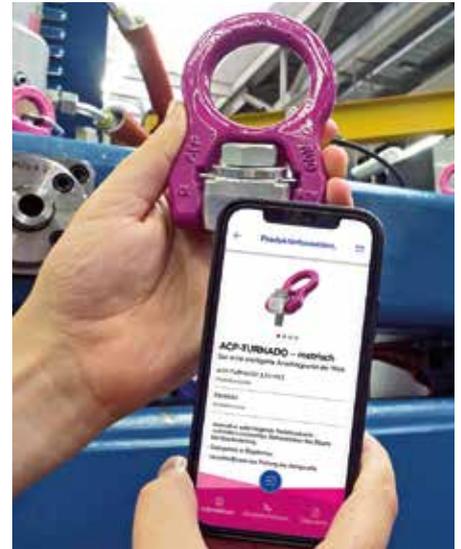
# Digitaler Berater für Hebespezialisten

## Neue App für mehr Sicherheit und Effizienz beim Heben

RUD, Anbieter für Anschlag- und Zurrtechnologie mit Sitz im schwäbischen Aalen, hat die App „BUDDYtron“ vorgestellt. Sie ist ein praxisnaher digitaler Hebeberater, der Wissen und Technologie vereint, um Anwender in den verschiedensten Bereichen und Branchen, in denen das Heben schwerer Lasten fester Bestandteil des Alltags ist, zu unterstützen.

Mit der App lassen sich Produktinfos und Dokumente sowie Tipps für Sichtprüfungen und Reparaturen abrufen. Außerdem unterstützt sie beim korrekten Einsatz von Anschlagmitteln. „Wir hören öfters von Anwendern, dass es gut wäre, schnell und am Ort des Geschehens Wissen und Rat vom Hersteller zur Verfügung zu haben. Darum haben wir ‚BUDDYtron‘ entwickelt. Die App soll den Hebe-Alltag unserer Kunden sicherer und effizienter machen“, berichtet Jürgen Grubmüller, Marketingleiter bei RUD. Der Hersteller gibt Fachkräften unterschiedlichster Branchen damit ein digitales Tool an die Hand, das in nahezu jeder Hebesituation schnell, einfach und professionell Unterstützung bietet. „Der Anwender erhält binnen Sekunden Sicherheit hinsichtlich der optimalen Nutzung von Anschlagmitteln und -punkten, mehr Gewissheit über den Zustand der Komponenten, und er kann via App Fachwissen zum sicheren Heben der jeweiligen Last abrufen – als Zeichnung, Text oder Video“, fügt Grubmüller hinzu. Die App richtet sich an unmittelbare Anwender von Anschlagmitteln wie zum Beispiel

Anschlagger und Werkzeugverwalter, aber auch an Sicherheitsverantwortliche, Planer und Qualitätsbeauftragte. Ein herausragendes Merkmal der App ist die Integration der NFC-Technologie als Übertragungstechnik. Das ermöglicht es Benutzern, RUD-Produkte anhand der verbauten RFID-Transponder per Smartphone zu scannen und zu identifizieren. Anschließend lassen sich unter anderem technische Daten, wie zum Beispiel die Tragfähigkeit, Betriebsanleitungen und weitere Informationen über das spezifische Produkt abrufen, aber auch Anschlagmittel- und Anschlagpunkte-Checks durchführen. RFID-Transponder gehören bereits seit 2014 zur standardmäßigen Ausstattung eines Großteils von RUD Produkten, um die vorgeschriebenen Produktprüfungen und die nötigen Dokumentationen für die Kunden im Rahmen des RUD BLUE-ID SYSTEM einfacher und effizienter zu gestalten. Mit den Funktionen der neuen App kommt nun eine weitere Anwendung der blauen RFID-Transponder hinzu. „BUDDYtron“ wartet mit einer umfangreichen Datenbank zu allen RUD Produkten auf, über die dem Nutzer



**Auf der sicheren Seite:** Die „BUDDYtron“-App hilft, Fehlanwendungen zu vermeiden und unterstützt bei Sichtprüfungen. (Foto: RUD)

ausführliche Produktinformationen zur Verfügung gestellt werden. Hierdurch wird die Auswahl des geeigneten Anschlagmittels für den jeweiligen Hebevorgang maßgeblich erleichtert. Auch bei der Durchführung von Sichtprüfungen, beispielsweise vor dem Gebrauch einer Anschlagkette, liefert die App wertvolle Unterstützung. Das Besondere: Bei Unsicherheiten können Benutzer jederzeit Fotos an RUD senden, um eine fachliche Beurteilung zu erhalten – einfach und unkompliziert aus der App heraus.

Info: [www.buddytron.app](http://www.buddytron.app) ■

# REBUILD POWER.

ANTRIEB. NEU GEDACHT.







Die kompromisslos starken Bergmann E-Dumper.  
Jetzt mehr erfahren unter [bergmann-dumper.de](http://bergmann-dumper.de)

BERGMANN

# Auf den Punkt gebracht

## Optimale Verwaltung von C-Teilen

Digitalisierung und Prozessoptimierung spielen in den Werkstätten längst eine zentrale Rolle. Doch nicht überall bilden bestehende Ansätze deren umfassenden Anforderungen ab. Würth und die Werbas GmbH haben sich daher gemeinsam der Aufgabe gestellt, eine umfassende und zeitgemäße Lösung zu entwickeln.

Im Fokus des Projektes stand die Verknüpfung des bestehenden B2B-Shops des Befestigungs- und Montagetechnik-Experten Würth mit den Werkstattprozessen in der Dealer-Management-Lösung von Werbas. Mithilfe eines Importassistenten ist es nun möglich, die aktuellen Daten des Würth-Artikelkatalogs mit den individuellen Preisen in Werbas zu importieren. Damit steht dort der vollständige Artikelkatalog von Würth zur Verfügung. Ergänzt wird dies durch eine Schnittstelle zum Würth-eShop. Dadurch kann der Anwender in

der Werkstatt direkt aus einem Werkstatt-Auftrag in den eShop springen, sich hier einen Warenkorb zusammenstellen und die damit verbundenen Informationen per Knopfdruck direkt in den geöffneten Werbas-Auftrag importieren.

Um den Anforderungen der Werkstatt gerecht zu werden, gibt es mehrere Möglichkeiten für die Anbindung an das Würth-Bestellsystem. Je nach ausgewählter Methode erhält der Nutzer die unterschiedlichen Informationen zur Bestellung direkt in Werbas angezeigt. Auf Basis der

individuellen Preisdaten können Bestellungen direkt von dort erfolgen.

Dank der neu geschaffenen Schnittstelle können die Werkstätten in Werbas die Artikel aus der C-Teilewelt von Würth wie Ersatzteile verwalten und auf Basis der individuellen Preisdaten Bestellungen auslösen. Durch diese Prozessoptimierung können Kosten eingespart und eine Bestandsverwaltung umgesetzt werden. Außerdem besteht die Möglichkeit einer systemgesteuerten Weiterberechnung, wodurch zudem Erträge generiert werden. Bestellungen können damit zukünftig über Werbas abgewickelt werden, ohne dass die Kunden von Würth auf die professionelle und kompetente Beratung durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Außendienst und auf die Services im Online-Shop verzichten müssen.

Info: [www.werbas.de](http://www.werbas.de) ■

# Optimierte Gebäudeplanung

## Generative Design bietet vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten

Die Strabag-Gruppe setzt bei der Transformation der Baubranche auf den Einsatz von Generative Design. Mit Hilfe großer Datenmengen und Algorithmen lassen sich nicht nur Ableitungen und Prognosen erstellen, sondern konkrete Planungsziele verfolgen.

Die modellbasierte Entwurfsmethode bietet Gebäudeplaner\*innen vielfältige Möglichkeiten zur Gestaltung von Bauobjekten. Entfaltet wird dieses Potenzial mit Hilfe menschlicher Expertise und künstlicher Intelligenz. Gerade in den frühen Planungsphasen eines Bauprojekts ist der Einfluss auf Ressourcen, Qualität, Kosten und Termine am größten. Generative Design bietet anders als bisher üblich nicht nur drei oder vier Designentwürfe, sondern eine Vielzahl. Das spart Zeit und Ressourcen bei der Suche nach der optimalen Konstruktionslösung – schnell,



**Veranschaulicht:** Das Photovoltaik-Modul in GD ENERGY errechnet direkt mögliche Energieerträge. (Foto: Strabag)

automatisiert und datenbasiert. Generative Design kommt in einem breiten Anwendungsspektrum zum Einsatz: Im Tiefbau zur Optimierung von Verbauwänden, im Hochbau zur automatisierten Planung

von Standard-Treppenhäusern oder zur Erstellung nachhaltiger Energiekonzepte. Im Grunde kann es für jede klar beschreibbare Planung genutzt werden. Einige GD-Tools sind bereits fester Bestandteil

der Planungsprozesse bei der Strabag-Gruppe und Ihrer Tochtergesellschaft Züblin. Beispiele hierfür sind GD Energy, GD CO<sub>2</sub> & Cost, GD Architecture und GD Excavation Pit. GD Energy ermittelt Heizlast, Kühllast und Luftmengen – in Echtzeit. Durch hinterlegte Klimadatensätze lassen sich auch der Photovoltaik-Ertrag ermitteln und die PV-Flächen optimieren. GD CO<sub>2</sub> & Cost analysiert und optimiert die einzelnen Parameter eines Gebäudes hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Emissionen und Herstellungskosten in der Konstruktion. GD Architecture ermöglicht eine automatische Generierung einer gegenläufigen, zweiteiligen Fertigteilertreppe mit Auflage. GD Excavation Pit optimiert den klassischen Planungsprozess bei der Auslegung von Baugruben.

Bei der geplanten energetischen Sanierung des Bürogebäudes Z2 am Züblin-Campus in Stuttgart setzen die Planer\*innen der Strabag auf Generative Design. Denn das Bauprojekt am Unternehmenssitz der Ed. Züblin AG bietet zahlreiche Einsatzmöglichkeiten für die digitalen Werkzeuge, insbesondere für GD Energy.

Dank dieses Tools sind Strabag und Züblin bereits in der initialen Planungsphase in der Lage, den Bestand parametrisch zu erfassen und energetisch zu bewerten. Auf Basis von Daten aus Google Earth und über Flucht- und Rettungswegpläne ermitteln die Planer\*innen im Vorentwurf die Auslegungsparameter wie Luftmengen, Heiz- und Kühllast. Der potenzielle PV-Ertrag am Gebäude lässt sich anhand der hinterlegten

geografischen Daten (GIS) generieren und der Primärenergie gemäß des Gebäudeenergiegesetzes gegenüberstellen. Die Benutzeroberfläche des Tools erlaubt es, schnell und unkompliziert mit den Parametern des 3D-Modells zu agieren und eine Vielzahl möglicher Varianten zu betrachten – etwa für die Wärmerückgewinnung der Lüftungsanlage. So beschleunigte sich die Auslegung und Bewertung der Gebäudetechnik für die Sanierung des Z2 gegenüber einer konventionellen Planung um 50 bis 70 %. Mit GD Energy arbeitet die Strabag-Gruppe bereits konsequent am selbstgesteckten Nachhaltigkeitsziel: Klimaneutralität entlang der gesamten Wertschöpfungskette bis 2040.

Info: [www.strabag.com](http://www.strabag.com) ■

## Optimierte digitale Disposition

### Neues Modul steigert Effizienz in der Logistik und Transportorganisation

In der digitalen Ära ist die Effizienz in der Logistik und Transportorganisation von entscheidender Bedeutung. Für Bauunternehmen steht die koordinierte Bewegung von Maschinen und Geräten im Mittelpunkt, um Projekte erfolgreich abzuwickeln. Hier kommt das neue Modul „Disposition“ in SAM (Smart Asset Manager) von syniotec ins Spiel.

„Disposition“ ist ein zusätzliches Modul, das sich nahtlos in die SAM-Software für Bauunternehmen integriert. Im Kern geht es darum, eine klare Übersicht und Verwaltung für alle rund um den Transport involvierten Akteure zu schaffen. In dem extra geschaffenen Bereich können sowohl langfristige als auch tagesaktuelle Planungen durchgeführt werden, um auf verschiedenste Anfragen und Planungen flexibel reagieren zu können. Gleichzeitig sind die zentralen Informationen für alle beteiligten Personen jederzeit auffindbar, sodass eine zentrale Grundlage geschaffen wird. Disponenten finden hier alle relevanten Informationen für die Transportorganisation. Von einer projektunabhängigen Übersicht über zu organisierende



**Übersichtlich:** Das neue Modul „Disposition“ in SAM von syniotec erleichtert die Abwicklung von Projekten. (Foto: Syniotec)

Transporte bis hin zur Statusverfolgung bietet das Modul eine ganzheitliche Lösung für die effiziente Transportplanung.

Die Hauptkomponenten des Moduls umfassen eine Übersicht über zu organisierende Transportbuchungen sowie eine kalendarische Ansicht aller Transporte. Farbcodierte Markierungen erleichtern die Erkennung des aktuellen Status, während zusätzliche Informationen jederzeit verfügbar sind. Die Transportorganisation kann nach individuellen Nutzungsverhalten organisiert werden - sei es durch direkte Buchung oder vorausschauende Planung. Nutzer haben die Möglichkeit, alle Geräte

und Maschinen einer Baustelle für eine Projektumsetzung zu planen. Einzeltransporte können kombiniert und einem ausführenden Akteur als Transportauftrag zugewiesen werden. Per Drag-and-Drop werden Transportanfragen mit wenigen Klicks geplant und die Aufträge entsprechend vergeben.

Sowohl interne Fahrer als auch externe Spediteure können in dem Dispositionstool für Bauunternehmen beauftragt und benachrichtigt werden. Diese Weiterentwicklung schafft eine verbesserte Kommunikationsgrundlage und ermöglicht eine präzise und transparente Transportkoordination. Für ►

Nutzer mit entsprechender Berechtigung besteht zudem die Möglichkeit, interne Fahrer und auch externe Transporteure mit einem eigenen Profil anzulegen. Darin sind Daten wie Berechtigungen, Kontaktinformationen, Rahmenverträge mit Speditionen, eine Historie vergangener Transporte

und weitere Daten übersichtlich einsehbar. Ein weiteres Merkmal von „Disposition“ ist die Möglichkeit zur automatischen Start des Transports mittels Geofences. In einem übersichtlichen Transportprofil sind alle Informationen wie geplanter Zeitraum, Fahrer, die Fracht und der Streckenverlauf

einsehbar. Durch setzen des Geofences wird der Transport automatisch bei Verlassen des entsprechenden Bereichs gestartet. Manuelles Verwalten bleibt trotzdem jederzeit möglich.

Info: [www.syniotec.de](http://www.syniotec.de) ■

## Monitorsystem zur Fahrerunterstützung

### Digitale Lösung zur Senkung von Kosten und Steigerung der Sicherheit

„Operator Guidance Monitor“ (OGM) von Komatsu ist ein benutzerfreundliches und übersichtliches Werkzeug, das die Effizienz von Starrrahmen-Muldenkipper-Flotten steigert und die Produktionskosten senkt. Mit dem Programm können Leistungsziele für die wichtigsten Einsatzparameter (Key Performance Indicators – KPI) festgelegt und die Prozesse angepasst werden, sodass Komatsu-Muldenkipper so effizient wie möglich arbeiten.

OGM ist ein Werkzeug, mit dem die Fahrer ihre Arbeit in Echtzeit prüfen und optimieren können. So können sie ihre Fähigkeiten verbessern, was zu höheren Kraftstoffeinsparungen und höherer Produktivität sowie zu mehr Sicherheit auf der Baustelle führt. „Mit diesem System können wir Daten in Echtzeit auswerten, die Produktion analysieren und die erreichten Ziele mit den einzelnen Fahrern regelmäßig besprechen“, berichtet Marek Skrzydel, Steinbruchleiter bei Heidelberg Materials. Kunden können schnell Parameter wie Nutzlast, geplante Dauer und Kraftstoffverbrauch pro Arbeitszyklus, Leerlaufzeiten, Produktion (Tonnen pro Stunde) sowie Be- und Entladeorte festlegen. Zudem zeigt der OGM-Bildschirm Echtzeitwarnungen in gefährlichen Situationen wie übermäßige Geschwindigkeit und plötzliches Bremsen an. Durch die Anmelde-IDs der Fahrer kann ihre Leistung individuell analysiert werden. Can-Bus-Daten aus dem Betrieb der Maschine werden automatisch gesendet, der Benutzer kann sie über ein webbasiertes Dashboard einsehen. Die Daten können



**Effizienzsteigerung:** Mit OGM, einem Monitorsystem zur Fahrerunterstützung, möchte Komatsu seine Kunden bei der täglichen Arbeit im Steinbruch unterstützen. (Foto: Komatsu)

nach Datum, Maschine, Schicht, Fahrer sowie Be- und Entladeort gefiltert werden. „Das Monitorsystem zur Fahrerunterstützung ist eine der neuen digitalen Lösungen von Komatsu, die unsere Kunden bei der täglichen Arbeit im Steinbruch unterstützen“, sagt Wouter Boon, Telematikspezialist bei Komatsu Europe. „Das System bietet die Möglichkeit, visualisierte KPIs für die Fahrer festzulegen und diese bei Bedarf in Echtzeit zu verfolgen und anzupassen“, ergänzt Boon.

OGM bietet laut Herstellerangaben zahlreiche Vorteile. So können beispielsweise vom Büro oder jedem beliebigen Standort aus Ziel-KPIs und Grenzwerte wie Geschwindigkeitsbegrenzungen für jede Transportroute eingerichtet werden. Der Status jedes Ziels kann nach Datum, Uhrzeit, Schicht oder Fahrer verfolgt werden. Die automatische Datenerfassung von der Maschine ermöglicht die Übermittlung von Produktions- und Ereignisdaten über das Dashboard. Jeder Fahrer hat seinen eigenen OGM-Account. Vor Arbeitsbeginn loggt er sich direkt über den einfach zu bedienenden 8“-Bildschirm des Geräts ein, der in der Kabine installiert ist. Nach dem Einloggen erkennt das System automatisch

die streckenspezifischen KPIs und zeigt sie auf dem Monitor an, sodass der Fahrer des Muldenkippers Tempo und Fahrweise entsprechend anpassen kann. Dank der Echtzeit-Rückmeldung von Betriebsdaten kann jeder Fahrer die einzelnen KPIs als Optimalwerte beim Laden, Transportieren und Entladen von Material verfolgen.

Da die Daten in Echtzeit aktualisiert werden, lernt der Fahrer, wie er die Maschine optimal bedienen kann. Es sind keine Eingaben durch ihn erforderlich. Selbstständiges Lernen wird durch die „Visualisierung“ der Betriebsleistung gefördert. Dies alles führt zu Kraftstoffeinsparungen und einer effizienteren Produktion, die auf sicherste Art und Weise erreicht werden kann. Durch Echtzeit-Alarm bei unsicherem Betrieb, wie etwa überhöhte Geschwindigkeit oder plötzliches Bremsen, wird die Sicherheit auf der Baustelle verbessert und kann kontinuierlich überwacht werden. „Das System ist sehr einfach zu bedienen“, berichtet Marek Sosnik, Muldenkipperfahrer bei Heidelberg Materials und schließt an: „Bevor ich mit der Arbeit beginne, muss ich mich einloggen und einfach den Anweisungen auf dem Bildschirm folgen.“

Info: [www.komatsu.eu](http://www.komatsu.eu) ■

# Mehr Autonomie in der Schlüsselverwaltung

## Bautüren-Transponder per Smartphone beschreiben

Mit einer neuen Funktion bietet akii als erster Anbieter eines digitalen Schließsystems für Baustellen die Möglichkeit, Transponder selbst per App mit digitalen Schlüsseln zu beschreiben. Vorher mussten sich Kunden dafür wie üblich an den Anbieter wenden. akii setzt damit einen Wunsch seiner Nutzerinnen und Nutzer um und verschafft ihnen so noch mehr Flexibilität und Autonomie in der Schlüsselverwaltung.

Bauunternehmen, die mit vielen verschiedenen Gewerken gleichzeitig zusammenarbeiten oder eine hohe Fluktuation in ihrer Belegschaft haben, brauchen viel Flexibilität bei der Schlüsselausgabe. „Unsere neue Funktion bietet genau diese Flexibilität auch für Nutzer\*innen, die kein eigenes Smartphone haben. Sie können jetzt Schlüssel-Transponder flexibel und selbstständig mit der akii App beschreiben“, erklärt Anthony Forsans, Co-Founder von akii. In enger Zusammenarbeit mit dem Kunden Richard Ditting GmbH & Co. KG hat das akii-Team die neue Funktion in der App entwickelt. Das Traditionsunternehmen ist als Generalunternehmer viel im Wohnungsbau aktiv und arbeitet dabei nach den Prinzipien des Lean Construction. Die enge Zusammenarbeit zwischen den Gewerken ist Teil der Arbeitsweise. Die Herausforderung dabei kennt Lennard Leopold, Polier bei der Ditting GmbH, auf dessen Initiative das gemeinsame Transponder-Projekt bei einem Bauvorhaben im Hamburger Stadtteil Langenhorn entwickelt und umgesetzt

wurde: „Unsere einzelnen Gewerke wechseln regelmäßig den Bauabschnitt. Die Mitarbeitenden brauchen also nur für eine bestimmte Zeit Zugangsrechte zu bestimmten Räumen. Allerdings besitzen nicht alle von ihnen ein internetfähiges Smartphone“, sagt Lennard Leopold. Die Möglichkeit, Transponder per App mit digitalen Schlüsseln zu beschreiben, hat ihn überzeugt: „Mit der neuen Funktion können wir schnell und unkompliziert Transponder für die Kolleg\*innen mit den entsprechend zeitlich begrenzten digitalen Schlüsseln beschreiben.“

Die neue Funktion läuft über eine NFC-Schnittstelle in der App. Auf die NFC-Transponder von akii können so mit jedem neueren Android Smartphone digitale Schlüssel geschrieben werden. Dafür wird der Transponder kurz an das Smartphone gehalten. Wie lange der Schlüssel funktionieren soll und zu welchen Türen Zugang gewährt wird, wird vorher mit wenigen Klicks in der App eingestellt. Ein weiterer Vorteil ist auch, dass verloren



**Flexibilität gesteigert:** Anthony Forsans, Co-Founder von akii, beschreibt Baustellen Transponder per App (Foto: akii)

gegangene Transponder sofort in der App gesperrt werden können, um Missbrauch zu vermeiden. Für die Zukunft ist auch geplant, Fremdkarten per App mit digitalen Schlüsseln zu beschreiben. So können beispielsweise bereits vorhandene Baustellenausweise zusätzlich als Schlüsselkarte genutzt werden. Diese Erweiterung der Funktion sowie der Release für IoT-Geräte sollen innerhalb der nächsten sechs Monate umgesetzt werden. Die neue Funktion steht allen Nutzer\*innen ab sofort in der akii App für Android zur Verfügung. Schlüssel-Transponder können in der Desktopansicht übersichtlich verwaltet werden. Info: [www.akii.app](http://www.akii.app) ■

## Mitarbeiter-Fähigkeiten anlegen

Ab sofort können Handwerksbetriebe und Bauunternehmen wichtige Fähigkeiten, Befugnisse, Bescheinigungen, Lizenzen oder Qualifikationen ihrer Mitarbeitenden über „Skills“ in 123erfasst abbilden. Ziel dabei ist es, das vorhandene Personal optimal für ihre Projekte einzusetzen. Um dies zu erreichen, führen die Baubetriebe in dem Modul Planung eine Selektion nach den entsprechenden Fähigkeiten durch. Die Funktion Skills wurde wiederholt von Kunden gewünscht und zeitnah von 123erfasst umgesetzt. In Skills legen die Handwerks- und Baubetriebe in den Personaldaten der digitalen Baustellenmanagementlösung die Fähigkeiten und

Qualifikationen ihres Personals an. Hier definieren die Unternehmen z.B. welcher Mitarbeitende einen Erste-Hilfe-Schein, eine bestimmte Führerscheinklasse oder andere Bescheinigungen und Befugnisse besitzt. Titel, Zeiträume, Ablaufdaten oder Warnungen sind frei definierbar. Nachweisdokumente, Bescheinigungen oder Fotos können hinzugefügt werden.

Das Softwarehaus 123erfasst.de bietet zur Optimierung der Bauprozesse verschiedene digitale Lösungen. Mit der Softwarelösung übermitteln die Bauunternehmen Daten wie Zeit, Leistung, Standort, Wetter, Material, Geräteinsatz und Fotos zur Dokumentation von Baustellen ins Büro.

### NEUE FUNKTION



**Einfache Abbildung:** Im Modul Planung können die Mitarbeitenden nach ihren Fähigkeiten gefiltert werden. (Grafik: 123erfasst)

Dies vereinfacht und beschleunigt die Nachkalkulation, die Fakturierung und die Lohnabrechnung.

Info: [www.123erfasst.de](http://www.123erfasst.de) ■

# DGNB-Zertifikat für nachhaltige Baustellen

Der diesjährige Tag der Deutschen Bauindustrie, den der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB) am 14. Juni veranstaltete, stand ganz im Zeichen des 75. Geburtstags des HDB. Erstmals wurden auf dem Branchentreff Spezialtiefbau-Projekte mit einem DGNB-Zertifikat (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) für nachhaltige Baustellen ausgezeichnet – darunter auch ein Projekt der Bauer Spezialtiefbau GmbH. Michael Kellner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz, überreichte das Zertifikat an Frank Haehnig, Geschäftsführer der Bauer Spezialtiefbau GmbH. „Wir sind sehr stolz, diese wichtige Entwicklung im Spezialtiefbau aktiv begleiten zu können und freuen uns über die große Ehre dieser Auszeichnung“, so Haehnig. Übergeordnetes Ziel der Zertifizierung ist es, die Nachhaltigkeit von Bauaktivitäten nach anerkannten und überprüfbaren Kriterien messbar und beurteilbar zu machen.

„Wenn wir es mit dem Klima- und Ressourcenschutz im Bauen ernst meinen, ist es entscheidend, dass wir nicht beim Hochbau stehen bleiben, sondern auch infrastrukturelle Bauprojekte in den Fokus



**Auszeichnung:** Frank Haehnig (4.v.r.) freute sich, das DGNB-Zertifikat für nachhaltige Baustellen stellvertretend für Bauer Spezialtiefbau entgegenzunehmen. (Foto: TBI Dirk Bleicker)

nehmen“, so Dr. Christine Lemaitre, geschäftsführender Vorstand der DGNB. Die Zertifizierung für den Spezialtiefbau orientiert sich am regulären DGNB-System für nachhaltige Baustellen und umfasst die vier Punkte Bauorganisation, Ressourcenschutz, Gesundheit und Soziales sowie die Qualität der Bauausführung. Im Rahmen der Kriterien werden Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen der lokalen Umwelt durch die Baustelle überprüft, wobei der Einsatz von Bau- und Transportmaschinen sowie das Maß der Bodenbewegung und die daraus resultierenden

Verwertungs- und Wiederverwendungsmöglichkeiten berücksichtigt werden. Das neue System zur Zertifikatsvergabe wurde in Zusammenarbeit mit verschiedenen Unternehmen – unter anderem der Bauer Spezialtiefbau GmbH – entwickelt und im Rahmen von Pilotprojekten zur Erstanwendung des Systems getestet. Dabei konnte das Projekt der Bauer Spezialtiefbau im Rahmen des Neubaus eines Wohnhauses mit Tiefgarage in der Chamissostraße in München auf ganzer Linie überzeugen und wurde von der DGNB ausgezeichnet.

Info: [bst.bauer.de](http://bst.bauer.de) ■

# Hüffermann übernimmt Knaack

Mit der Übernahme der Knaack AG, dem Partner rund um Kranvermietung und Schwertransportlogistik in Hamburg und Norddeutschland, stellt sich die Hüffermann Gruppe künftig noch schlagkräftiger und leistungsstärker in Hamburg und Norddeutschland auf. Die Kunden sollen von einem größeren Fuhrpark mit Kranen von Liebherr und dem erweiterten Komplettangebot rund um Krane und Schwerlastlogistik profitieren, auch im Bereich Miete. „Mit der Übernahme des traditionsreichen Unternehmens Knaack gewinnen wir ein starkes und eingespieltes Team von über 100 Mitarbeitern zur Gruppe hinzu“, betont Daniel Janssen, geschäftsführender Gesellschafter der Hüffermann Gruppe. „Den bisher erfolgreichen Weg der Knaack AG nun zukünftig im Verbund der Hüffermann Gruppe weiter beschreiten zu können, ermöglicht allen Mitarbeitern, Partnern und Kunden den zukünftigen Herausforderungen optimal begegnen



**Kräfte gebündelt:** Daniel Janssen (l.) und Matthias Knaack freuen sich über die Erweiterung des Komplettangebots, das die Übernahme der Knaack AG bietet. (Foto: Hüffermann)

zu können“, so Geschäftsführer Matthias Knaack.

Die Hüffermann Gruppe beschäftigt nun über 600 Mitarbeitende. Sie ist mit einem modernen Fuhrpark als Komplettanbieter für Dienstleistungen rund um die Kran- und Schwerlastlogistik tätig. Im Tagesgeschäft stehen nun über 250 Mobil- und Raupenkrane zur Verfügung. Insgesamt verfügt die Gruppe über mehr als 1.200 Krane, Lkw und Mietgeräte. Projekte und Großbaustellen werden deutschland- und europaweit durchgeführt. Neben den Krandienstleistern Hüffermann Krandienst und der Thömen Gruppe im Norden, Auto-dienst West und der Eisele AG – Crane & Engineering Group in Frankfurt am Main und Maintal gehört auch der Hersteller für Silowechselsysteme und Fahrzeugbauer velsycon GmbH mit Sitz in Wildeshausen zur Unternehmensgruppe.

Info: [www.hueffermann-gruppe.de](http://www.hueffermann-gruppe.de) ■

# Atlas Weyhausen und Zeppelin kooperieren

Kompakte Radlader mischen auf nahezu allen Baustellen mit und übernehmen Transportaufgaben. Um das Produktangebot unterhalb der 5,5 t-Klasse zu erweitern, wird Zeppelin Baumaschinen mit Atlas Weyhausen kooperieren. Drei Radlader mit 2,5 bis 4,9 t Einsatzgewicht und ein Teleradlader mit 6 t Einsatzgewicht werden zum 1. Januar 2024 in das Lieferprogramm aufgenommen. Bei den vier neuen Modellen handelt es sich um spezielle Zeppelin-Konfigurationen, die im eigenen Zeppelin Layout gebrandet sind. „Wir freuen uns auf eine enge und vertrauensvolle Kooperation mit Atlas Weyhausen, einem traditionsreichen Baumaschinenhersteller, der nach der Devise ‘made in Germany’ seit über fünf Jahrzehnten Radlader in Deutschland in einer durchdachten Konstruktion entwickelt und baut. Da wir auf Qualität setzen, sind die vier Lader eine passende Ergänzung unseres Produktportfolios, das wir somit vergrößern können“, erklärt Holger Schulz, Vorsitzender der Geschäftsführung bei Zeppelin Baumaschinen. Das Unternehmen wird die vier Geräte, die Atlas Weyhausen in Wildeshausen fertigt, unter der Bezeichnung ZL25, ZL35, ZL45 und ZL60T in Deutschland vertreiben. „Durch die Erweiterung unserer Radladerreihe um die Weycor-Lader wollen wir die Nachfrage unserer Kunden in Deutschland noch besser bedienen. Atlas Weyhausen kann wiederum von unserem professionellen Vertrieb und unserem gewohnt leistungsstarken Service profitieren, den wir Kunden für die vier Weycor-Maschinen anbieten“, so Schulz weiter. „Durch diese strategische Partnerschaft bringen wir die Expertise von Atlas Weyhausen in der Entwicklung und Produktion hochwertiger Baumaschinen ein. Die Kunden von Zeppelin Baumaschinen dürfen auf innovative und zuverlässige Weycor-Lader im Kompaktbereich gespannt sein, die den Anforderungen moderner Bauprojekte gerecht werden. Gleichzeitig bietet uns diese Partnerschaft die Möglichkeit, von einer etablierten Präsenz auf dem Markt zu profitieren und die Produkte einem noch größeren Kundenkreis zugänglich zu machen“, erklärt Klaus Brunkhorst, Geschäftsführer von Atlas Weyhausen.

Info: [www.zeppelin.com](http://www.zeppelin.com)  
[www.weycor.de](http://www.weycor.de) ■



**Startschuss der Kooperation:** Klaus Brunkhorst (4.v.l.), Geschäftsführer von Atlas Weyhausen, Niels Mansholt (3.v.l.), Vertriebsleiter von Atlas Weyhausen Region D-A-CH, Fred Cordes (4.v.r.), Geschäftsführer des Zeppelin Konzerns, Holger Schulz (2.v.l.), Vorsitzender der Geschäftsführung bei Zeppelin Baumaschinen, Thomas Weber (2.v.r.), Geschäftsführer für den Service bei Zeppelin Baumaschinen, Konrad Werkmann (r.), Bereichsleiter Produktmanagement bei Zeppelin Baumaschinen, Christine Benard (3.v.r.), Rechtsanwältin Zeppelin Konzernrechtsabteilung, und Daniel Bauer (l.), Leiter Produktmanagement für kompakte Radlader bei Zeppelin Baumaschinen. (Foto: Zeppelin)

Motorschutz, Anwenderunterstützung und Fehlerbehebung

# WSA

## Weber Smart Assist

Auch mit  
Diesel-  
partikelfilter  
verfügbar!

webermt.com

We Know Compaction

# Sennebogen eröffnet Stahlbauwerk in Ungarn

Mit der offiziellen Einweihung des neuen Stahlbauwerks der Termelés-Logistic-Centrum GmbH (TLC) im ungarischen Litér setzt Sennebogen seine Wachstumsstrategie fort und erweitert seine Kapazitäten für Stahlbaugruppen und Schweißkonstruktionen. Auf einer Fläche von gut 13 ha sind eine 29.000 m<sup>2</sup> große Produktionshalle und ein Bürogebäude entstanden. Zudem wurden rund 80 neue Arbeitsplätze geschaffen, sodass die TLC mittlerweile über 700 Beschäftigte aufweist.

Sennebogen ist in den letzten Jahren stark gewachsen. „Die Termelés-Logistic-Centrum GmbH ist unser wichtigster Lieferant für Stahlbaugruppen. Mit dieser Investition in Ungarn erweitern wir nicht nur unsere Kapazitäten, um den gestiegenen Bedarf zu decken, sondern schaffen gleichzeitig Reserven für die Zukunft“, so Gesellschafter Walter Sennebogen. Gut eine halbe Autostunde vom ersten Sennebogen-Stahlbauwerk in Balatonfüred entfernt, konnte der neue Standort in Litér nach nur 2,5 Jahren Bauzeit bereits im Juli 2022 in Betrieb genommen werden. An der offiziellen Eröffnung des vom ungarischen Staat geförderten Projekts



**Feierliche Einweihung:** Geschäftsführer Michael Seiferling, geschäftsführender Gesellschafter Walter Sennebogen, Ungarns Außenminister Péter Szijjártó und Parlamentsabgeordneter Károly Konrád (v.l.n.r.) eröffnen das moderne Stahlbauwerk in Litér. (Foto: Sennebogen)

nahmen Walter Sennebogen und Michael Seiferling, Geschäftsführer des Standortes, Péter Szijjártó, ungarischer Minister für Auswärtiges und Außenhandel sowie der Parlamentsabgeordnete Károly Konrád teil. Das neue Stahlbauwerk in Litér ist auf das Handling großer und schwerer Bauteile bis ca. 30 m Länge und 25 t Gewicht ausgelegt und bietet in der jetzigen Ausbaustufe eine Kapazität für 20.000 t Stahlbau im Jahr. Bei der Konzeption des neuen Standortes

spielte auch der Nachhaltigkeitsaspekt eine wichtige Rolle. So wurde das Werk mit einer Photovoltaik-Anlage mit 2,4 mW Leistung ausgestattet, die Energieautarkie ermöglicht. Das Bürogebäude wird außerdem energiesparend mit einer Fußbodenheizung und die Produktionshalle mit einer Niedrigtemperaturheizung über Betonkernaktivierung geheizt.

Info: [www.sennebogen.com](http://www.sennebogen.com) ■

# Sechste Tsurumi -Vertriebsgesellschaft eröffnet

Der britische Händler Obart aus Maidstone in Kent firmiert seit September 2023 als Tsurumi Pumps UK. Damit unterhält der japanische Hersteller nunmehr sechs Vertriebsgesellschaften in Europa. Dies hat Tsurumis Europazentrale in Düsseldorf mitgeteilt. Vorausgegangen war der Einstieg von Tsurumi als Mehrheitsgesellschafter bei dem Händler in 2020. Seit 1972 versorgt Obart das Vereinigte Königreich mit Pumpen für Klar-, Schmutz- und Abwasser. Kaum drei Jahre später wurden die ersten Pumpen der Japaner ins Liefer- und Mietprogramm aufgenommen. Aufgrund ihrer Leistungsstärke, Zuverlässigkeit und einfachen Wartung hätten sich die Aggregate durchgesetzt, teilte Matthew Hill, Managing Director bei Tsurumi Pumps UK, mit.

„Dieser Schritt wird sich positiv auf die Beratung und Belieferung unserer Kunden auswirken und es uns ermöglichen, unsere Position als marktführender Anbieter von



**Gute Stimmung:** Daniel Weippert, Geschäftsführer von Tsurumi Europe sowie Matthew und Jamie Hill von Obart Pumps (v.l.n.r.) freuen sich über die Expansion in Großbritannien. (Foto: Tsurumi)

Tauchpumpen und motorgetriebenen Pumpen auszubauen“, teilte Hill mit. Belegschaft, Management und Firmensitz blieben erhalten. Mit Tsurumi Pumps UK unterhält Tsurumi Europe neben Belgien, Deutschland, Frankreich, Schweden und Spanien sechs Vertriebsgesellschaften. Hinzu kommt ein dichtes Netz mit hundert Händlern und Servicestützpunkten.

Tsurumi gilt als weltgrößter Hersteller von Schmutzwasserpumpen für das Baugewerbe. Das Unternehmen mit Europa-Zentrale in Düsseldorf ist seiner Gründung im Jahre 1924 ausschließlich auf Technologien zur Wassernutzung spezialisiert. Der Stammsitz befindet sich im japanischen Osaka. In Kioto betreibt das Unternehmen die branchenweit größte Fertigung mit einer Jahreskapazität von 1 Mio. Pumpen. Rund 860 Mitarbeiter erwirtschaften einen Jahresumsatz von rund 350 Mio. Euro.

Info: [www.tsurumi.eu](http://www.tsurumi.eu) ■

# Protest gegen die geplante Rohstoffabgabe

Der Koalitionsvertrag der schwarz-grünen Landesregierung in Nordrhein-Westfalen sieht vor, spätestens zum 01.01.2024 eine Rohstoffabgabe auf Kies und Sand einzuführen. Im Januar dieses Jahres hatte Prof. Dr. Kyrill-A. Schwarz (Universität Würzburg) im Auftrag des Verbandes der Bau- und Rohstoffindustrie e.V. (vero) ein Rechtsgutachten zur Verfassungsmäßigkeit einer landesrechtlichen Rohstoffabgabe auf Kies und Sand vorgelegt. Darin kommt er u.a. zu dem Schluss, dass „das Land gar nicht befugt wäre, eine `neue` Steuer auf bestimmte betriebliche Produktionsprozesse wie die Rohstoffgewinnung zu `erfinden`“ und die Einführung einer Rohstoffabgabe voraussichtlich verfassungswidrig wäre. Im Mai hat vero gemeinsam mit zwölf Verbänden und Vereinigungen, darunter die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen, die IG Bauen Agrar Umwelt, der Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V. und der Bundesverband Mineralische Rohstoffe e.V., eine gemeinsame Erklärung abgegeben. Die Unterzeichner erklärten darin, dass die heimischen mineralischen Rohstoffe, insbesondere Kies und Sand, eine unverzichtbare Grundlage unserer bisher vollständigen Wertschöpfungsketten sind und die Basis für viele nachgelagerte Wirtschaftsbereiche darstellen.

„Die geplante Rohstoffabgabe bedroht diese Wertschöpfung. Sie stellt einen regulatorischen Sonderweg dar, der die NRW-Wirtschaft einseitig im Wettbewerb mit dem In- und Ausland benachteiligt. Auch ökonomisch und ökologisch betrachtet handelt es sich um eine Fehlentscheidung. Tatsächlich würde die Abgabe nordrhein-westfälische Rohstoffe unnötig verteuern und dazu führen, dass die benötigten Materialien, anstatt weiter vor Ort gewonnen, in Zukunft importiert und über weite Strecken transportiert werden müssen“, so die Unterzeichner. Weiter heißt es: „Die aktuell bereits besonders belasteten energieintensiven Schlüsselindustrien im Land würden durch die künstliche Verteuerung essenzieller Industriemineralien, wie Quarzsand, zusätzlich beeinträchtigt. Auch die beabsichtigte Lenkungswirkung ist nicht zu erreichen. Zur Deckung der Rohstoffbedarfe werden neben dem Einsatz von Primärprodukten aus Kiesgewinnungsstätten und Steinbrüchen schon seit langem auch aufbereitete



**Kontraproduktiv:** Die geplante Rohstoffabgabe in Nordrhein-Westfalen führt nach Ansicht einer Verbändeinitiative zu einer unnötigen Verteuerung und zum Import von Materialien, anstatt diese vor Ort zu gewinnen. (Foto: pixabay/RitaE)

Recyclingbaustoffe verwendet. Die Stoffkreisläufe der vorhandenen Materialien sind weitestgehend geschlossen. Ein weiterer Ausbau ist durch eine zusätzliche Abgabe nicht zu erreichen. Er hängt vielmehr von Menge und Qualität der verfügbaren mineralischen Bauabfälle ab.“ Die im Landtag vertretenen Parteien werden von den Verbänden und Vereinigungen dazu aufgerufen, auf die Einführung einer Sonderabgabe auf mineralische Rohstoffe zu verzichten.

Um den Forderungen Nachdruck zu verleihen, ist am 25. Oktober eine

Demonstration in Düsseldorf geplant. Ab 10.30 Uhr startet der Fußmarsch, der via Theodor-Heuss-Brücke zum Landtag führt. Dort findet um 12.15 Uhr eine Kundgebung statt. „Neben vielen weiteren Maßnahmen, die wir bereits umgesetzt haben, um die geplante Rohstoffabgabe zu stoppen, soll die Demonstration ein Zeichen setzen, um die politische und mediale Aufmerksamkeit zu erhöhen. Das schaffen wir jedoch nicht alleine, sondern nur gemeinsam mit Ihrer Unterstützung!“, heißt es in einer Erklärung von vero.

Info: [www.vero-baustoffe.de](http://www.vero-baustoffe.de) ■



**Kloska Group**  
www.kloska.com

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



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




# Neuer Develon-Standort entsteht in Mannheim

Am 5. September 2023 haben die Arbeiten für den neuen Develon-Standort in Mannheim mit dem symbolischen ersten Spatenstich begonnen. Dazu fanden sich Vertreter des Baumaschinenherstellers, des Projektentwicklers Adler Immobilien Investment, der Stadt Mannheim und weitere Projektbeteiligte auf der rund 10.650 m<sup>2</sup> großen Fläche an der Lembacher Straße 30 ein. Die Bedeutung des Ereignisses wurde unterstrichen durch die Anwesenheit einer Delegation des Develon-Mutterkonzerns HD Hyundai Infracore aus Südkorea. CEO Seunghyun Oh kündigte ein intensiveres, langfristig angelegtes Engagement, seines Unternehmens in Deutschland an. „Für Develon hat seit März 2023 eine aufregende Reise begonnen“, sagte er. Develon ist der neue Markenname für die vormals unter dem Namen Doosan bekannten Baumaschinen.

Bereits seit dem Frühjahr 2023 unterstützt Develon die Kunden vor Ort mit einem neuen Mietpark von Baumaschinen der neuesten Generation, mit einem schnellen Ersatzteildienst, weiteren Serviceleistungen und einem breiten Neumaschinen-Angebot vom voll ausgestatteten



**Wichtiges Ereignis:** Zum ersten Spatenstich für den Develon-Standort in Mannheim waren Sanho Shin (4.v.l.), Sungjun Kwon (5.v.l.), Seunghyun Oh (6.v.r.), Jeongwoo Lim (4.v.r.) und Changyoung shim (r.) aus Südkorea angereist. (Foto: Develon/Martin Leissl)

Übergangsstandort in Mannheim aus. Sowohl der Zielstandort in der Lembacher Straße als auch der Übergangsstandort in der Seckenheimer Landstraße bieten eine optimale Lage und schnelle Erreichbarkeit. Insgesamt plant das Unternehmen mehr als 40 neue Arbeitsplätze in der Region zu schaffen, erklärte Andreas M. Lohner, Geschäftsführer von HD Hyundai Deutschland und verantwortlich für den Vertrieb

in D-A-CH und Osteuropa. Durchgeführt wird die Neubaumaßnahme von Adler Immobilien Investment. Geschäftsführer Alexander Adler kündigte die Fertigstellung des rund 2.500 m<sup>2</sup> großen Baukörpers für das dritte Quartal 2024 an. Dort wird neben dem Kundenzentrum auch ein Schulungszentrum Platz finden

Info: [www.eu.develon-ce.com](http://www.eu.develon-ce.com) ■

## Weichen für Ertragsoptimierung gestellt

Gute Stimmung herrschte bei Geschäftserversammlung der EVB BauPunkt, einem Zusammenschluss selbständiger Baumaschinen-, Baugeräte- und Werkzeughändler im deutschsprachigen Raum, in Hannover. „Wir werden die EVB BauPunkt von innen heraus stärken und im Markt Akzente setzen. Dafür brenne ich“, sagte Geschäftsführer Steffen Eberle vor Geschäftschäftern bei der Präsentation eines Maßnahmenbündels, das die Kooperation mit Unterstützung von turnConsult erarbeitet hat. Die auf mittelständische Unternehmen spezialisierte Beratungsgesellschaft war beauftragt worden, alle Prozesse zu durchleuchten mit dem Ziel, den Ertrag zu optimieren. Die ersten Erfolge sind bereits nach wenigen Monaten sichtbar: „Die Verbundgruppe ist auf einem guten Weg“, betonten Peter Bartholomäus und Werner Knechtle von turnConsult bei der EVB BauPunkt-Tagung. Allerdings könne die Kooperationszentrale in Göppingen die Dinge nicht allein richten. Die



**Steffen Eberle**, Geschäftsführer der EVB BauPunkt. (Foto: EVB BauPunkt)

Gesellschafter müssten ebenso ihren Teil leisten. Im Einkauf brauche es noch mehr Verbindlichkeit, um in den Verhandlungen mit der Industrie die bestmöglichen Konditionen zu erzielen, so die beiden Berater. Im Geschäftsjahr 2022 konnte die EVB BauPunkt ihren Gesamtumsatz um 5 %

auf 86,94 Mio. Euro erhöhen, der Bilanzgewinn stieg um 15,8 % und die Boni-Vorabausschüttung sogar um 23 %. Auch im kommenden Jahr werde sich die EVB BauPunkt dynamisch entwickeln, sagte Beiratsvorsitzender Joachim Gatti. Der Effekt des Maßnahmenbündels werde sich 2024 noch deutlicher zeigen als im laufenden Jahr. Geschäftsführer Steffen Eberle teilte diese Erwartung, auch wenn die anhaltend hohe Inflation, sinkende Kaufkraft und erheblich gestiegene Finanzierungskosten die Baukonjunktur stark belasteten. Ungeachtet dessen werde der Gewinn durch ein noch konsequenteres Kostenmanagement kräftig zulegen, zeigte er sich optimistisch. Aktuell zählt die EVB BauPunkt 67 Gesellschafter mit 120 Standorten in Deutschland und angrenzenden Ländern. Allein binnen Jahresfrist hat die Gruppe sechs Fachhandelsunternehmen neu hinzugewonnen, mit weiteren Interessenten laufen derzeit die Beitrittsverhandlungen.

[www.evb.de](http://www.evb.de) ■

# Baubranche erwartet auch 2024 keine Erholung

Der Zinsanstieg, anhaltende Lieferschwierigkeiten und die Verunsicherung durch die Diskussion um Energievorgaben führen zu einer anhaltenden Flaute in den Auftragsbüchern der Bauwirtschaft. In einer aktuellen Umfrage der Unternehmensberatung Horváth unter Vorständen großer Bauunternehmen heißt es, dass diese das laufende Jahr 2023 im Durchschnitt mit nur 4 % Umsatzwachstum abschließen werden - das ist nur halb so viel wie der prognostizierte Wachstumsdurchschnitt über alle Branchen (8,1 %). Preissteigerungen bei Material und Personal stellen für die Mehrheit der Unternehmen (70 %) weiterhin ein großes oder sehr großes Problem dar. Auch für das Jahr 2024 sind die Unternehmen nur wenig optimistischer. „Selbst bei einer Umsatzsteigerung von prognostizierten 5,5 % im nächsten Jahr kann von einer Aufholjagd keine Rede sein, denn inflationsbereinigt gibt es kein reales Wachstum mehr“, sagt Ralf Sauter, Partner bei Horváth. „Zudem hängt die Geschäftsentwicklung in der Bauwirtschaft massiv vom Investitionsklima ab, das nicht nur von der reinen Zins- und Preisentwicklung beeinflusst wird, sondern auch sehr stark von psychologischen Faktoren, wie der Sorge um fallende Immobilienpreise oder der Verunsicherung durch die Diskussion um verschärfte Energiepläne. Viele Bauherren verhalten sich derzeit abwartend, verschieben Investitionen oder stellen sie ganz in Frage - was wiederum andere

Marktteilnehmer verunsichert. In gewisser Weise eine sich selbst erfüllende Prophezeiung“.

Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass die Sicherung der Liquidität bei den Bauunternehmen an erster Stelle der Management-Prioritäten steht. 70 % der Befragten messen dem Thema eine sehr hohe Bedeutung zu. Das ist deutlich mehr als in weiteren befragten Industrien. Entsprechend wichtig wird im Bau auch die Optimierung von Kosten- und Profitstrukturen bewertet (52 % „sehr wichtig“).

Die zurückgehende Profitabilität hält die Branche von wichtigen und dringenden Transformationen ab. So sind Strategien und Innovationen im Kontext nachhaltiger Materialien auf der To-do-Liste nach unten gerückt. Auch Digitalisierungsprojekte haben an Wichtigkeit verloren. Ein anderer Nachhaltigkeitsaspekt ist jedoch stärker im Fokus: Kreislaufwirtschaft & Energieeffizienz. Mit Verbesserungen in diesem Bereich sind schließlich spürbare Einsparungen und damit eine Kostenoptimierung möglich. Der durch die Einsparungen gewonnene Spielraum wird zu großen Teilen wieder in die Lösung weiterer Herausforderungen reinvestiert. Der Studie zufolge ist inzwischen jedes fünfte Bauunternehmen jährlich mindestens einmal Opfer einer Cyberattacke mit schädlichen Folgen geworden – Investitionen in Cyber Security von Abwehr bis Resilienz sind also unerlässlich. Zudem verteuern sich, nach dem



**Dunkle Wolken:** Laut einer aktuellen Studie blicken Bauunternehmen mit gedämpftem Optimismus auf das kommende Jahr. (Foto: Pixabay/652234)

Material, nun verstärkt die Arbeitskosten. Von fast sechsprozentigen Kostensteigerungen für Personal gehen die Befragten für 2023 aus – und 82 % geben an, selbst in dieser mauen Auftragslage den Arbeitskräftemangel stark spüren. „Höhere Löhne allein reichen nicht aus, um die nötigen Fachkräfte zu gewinnen und zu binden. Auch in ‚Blue Collar‘-Jobs wie dem Handwerk wachsen die Ansprüche an eine flexiblere Ausgestaltung der Arbeit – und diese Umstrukturierungen kosten Kapazitäten“, so Sauter.

Info: [www.horvath-partners.com](http://www.horvath-partners.com) ■

# Batteriezellenproduktion in den USA vereinbart

Accelera von Cummins, Daimler Truck und Paccar gehen eine Partnerschaft ein, um die Produktion von Batteriezellen und damit den weiteren Ausbau der Batterielieferkette in den Vereinigten Staaten zu beschleunigen und zu lokalisieren.

Das geplante Joint Venture wird Batteriezellen für elektrische Nutzfahrzeuge und industrielle Anwendungen herstellen und damit in den USA attraktive Arbeitsplätze im wachsenden „Clean-Technology“ Sektor schaffen. Die Gesamtinvestitionen für die 21 GWh-Fabrik werden sich voraussichtlich auf 2 bis 3 Mrd. US-Dollar belaufen.

Die drei Partner werden jeweils 30 % des Joint Ventures halten und es gemeinsam kontrollieren. Das Gemeinschaftsunternehmen wird sich zunächst auf die Familie der Lithium-Eisen-Phosphat-Batterietechnologie (LFP) für die Anwendung in batterieelektrischen Nutzfahrzeugen konzentrieren. Die LFP-Batteriezellen aus der Produktion des geplanten Joint Ventures werden im Vergleich zu anderen Zellchemien mehrere Vorteile bieten, darunter geringere Kosten, eine längere Lebensdauer und erhöhte Sicherheit, ohne dass Nickel und Kobalt als Rohstoffe benötigt werden. Accelera von Cummins, Daimler

Truck und Paccar erwarten im weiteren Verlauf dieses Jahrzehnts eine wachsende Nachfrage nach Batterietechnologien. In den USA werden die Kunden der Unternehmen von einer hochmodernen, auf die Anwendung spezialisierten Batteriezellenfabrik profitieren. EVE Energy, ein weltweit führender Hersteller von LFP-Batteriezellen für die Fahrzeugindustrie, wird als Technologiepartner im Joint Venture mit 10 % Eigentumsanteil sein branchenführendes Know-how im Bereich Batteriezellendesign und -produktion einbringen.

Info: [www.daimlertruck.com](http://www.daimlertruck.com) ■

# Die Bürokratie auf ein Minimum reduzieren

## VDBUM-Expertengespräch zu Großraum- und Schwertransporten

31 Verbände und Organisationen der deutschen Wirtschaft und Transportbranche haben sich in der Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) zusammengeschlossen. VDBUM-Präsident Peter Guttenberger gehört der fünfköpfigen Steuerungsgruppe an. Über die Verbändeinitiative, ihre Ziele und Einflussmöglichkeiten haben wir mit Dipl.-Verw. Peter Freudenthal gesprochen. Der internationale Sachverständige für Ladungs- und Transportsicherheit hat vor rund zwei Jahren seine langjährige Mitarbeit im Hessischen Verkehrsministerium aufgegeben und ist nunmehr auch als Berater und Ausbilder für den Fachbereiche Großraum- und Schwerverkehr tätig. Am steinexpo-Stand des VDBUM beantwortete der Experte Fragen zu Großraum- und Schwertransporten.

*VDBUM Info: Herr Freudenthal, was läuft schief im Bereich Großraum- und Schwertransporte? Warum war es notwendig, die VI GST ins Leben zu rufen?*

Peter Freudenthal: In den letzten Jahren haben sich die Regelungen zur Durchführung eines Großraum- und Schwertransportes erheblich verschlechtert. Zum Beispiel mit der Neufassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) 2017 und 2021 oder dem VEMAGS®-Antragsrelease vom Juni 2020 haben sich die Vorschriften derart geändert, dass die Transportbranche vor gravierende Herausforderungen gestellt wurde. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, war es erforderlich, dass sich die Verbände und Organisationen zu einer Verbändeinitiative Großraum- und Schwerverkehr zusammenschließen. Aufgrund der unterschiedlichen Interessen der



**Kritik:** Laut Peter Freudenthal, internationalem Sachverständigen für Ladungs- und Transportsicherheit, haben sich die Regelungen zur Durchführung von Großraum- und Schwertransporten erheblich verschlechtert. (Foto: VDBUM/Spoo)

einzelnen Institutionen ist es notwendig mit einer Stimme zu sprechen und die unterschiedlichen Probleme und Forderungen miteinander gegenüber Bund und Ländern zu vertreten. „Wir brauchen die ganze Truppe, jeden Spieler des Teams, wenn wir erfolgreich sein wollen.“ Dieser Spruch von Pep Guardiola trifft es meiner Meinung nach genau.

*Was kann getan werden, um die Situation für die Unternehmen und gleichermaßen auch die Behörden zu verbessern?*

Gemeinsam müssen die derzeitigen Regelungen auf ihre Praxistauglichkeit überprüft werden. Es ist notwendig, die Bürokratie auf ein Minimum zu reduzieren. Als Beispiel möchte ich hier einmal die neue Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO, Randnummer 95, 3. Absatz, herausstellen. Sie enthält folgende neue Regelung: „Im anhörfreien Bereich gelten Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt. Bei Erlaubnissen außerhalb des anhörfreien

Bereichs gelten geringfügige Unterschreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu 15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination von bis zu 5 % als mitgenehmigt.“ Bisher konnte die Wirtschaft die in der Genehmigung aufgeführten Abmessungen der Ladung oder das Gewicht bzw. die Achslasten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination unterschreiten, ohne dass dies bei Kontrollmaßnahmen zu Konsequenzen führte. Nach den neuen Regelungen ist dies nicht mehr im bisherigen Umfang möglich! Unterschreitet das Gesamtgewicht des tatsächlich durchgeführten Transportes mehr als 5 % das im Genehmigungsbescheid genannte Transportgewicht, so ist eine neue Genehmigung zu beantragen. Der vorgenannte Kritikpunkt gilt entsprechend auch für die im Genehmigungsbescheid genannte Länge, Breite und Höhe des Transportgutes. Unterschreitet die Länge, die Breite oder die Höhe des Transportgutes um mehr als 15 cm die im Genehmigungsbescheid aufgeführten Angaben, so ist ein neuer Bescheid einzuholen. Auch

hier erwartet die Branche, dass Transporte mit einer geringeren Breite oder einer geringeren Höhe als im Genehmigungsbescheid angegeben, als „minus“ von der ursprünglichen Transportgenehmigung mit umfasst sind. Sofern Auflagensprünge notwendig sein sollten, sind diese im Bescheid als unterschiedliche Auflagen darzustellen. Die kritisierte Neuregelung führt zu erheblichen zeitlichen Verlusten und zu einer Vielzahl neuer Anträge und Genehmigungen und durch zusätzliche Verwaltungsgebühren zu einer erheblichen Kostenbelastung. Nach bisheriger Praxis konnte mit einer solchen Genehmigung ein Transport mit einem Gewicht und einer Abmessung bis zu den genehmigten Maximalwerten durchgeführt werden. Die Neuregelung führt zu einer nicht nachvollziehbaren Beschränkung. Wieso sollten aufgrund einer erteilten Genehmigung Transporte nicht durchgeführt werden dürfen, wenn die genehmigten Gewichte und Abmessungen der Ladung um mehr als 5 % unterschritten werden? Die Änderung der bisherigen Praxis ist weder begründet noch nachvollziehbar!

#### *Welche Folgen hat dies?*

Soweit in diesem Zusammenhang die Auffassung vertreten wird, dass die neuen Vorschriften Flexibilität einräumen, da die bei Antragstellung angegebenen Massen und Ladungsabmessungen bislang präzise eingehalten werden müssen, entspricht dies nicht der bisherigen Praxis. In der Vergangenheit hat ein Antragsteller z.B. eine flächendeckende Dauererlaubnis bis zu einem Gesamtgewicht von bis zu 60 t Gesamtmasse und 3,20 m Breite sowie einen Ladungsüberhang nach hinten von 3 m beantragt. Im Rahmen von Kontrollen wurde es bisher nicht beanstandet, wenn die tatsächlichen Massen und Maße von diesen Angaben abwichen. Es wurde also nicht beanstandet, wenn die Gesamtmasse zwischen 40 t und 60 t betrug, die Breite zwischen 2,55 m und 3,20 m betrug und ein Ladungsüberhang von 0 m bis 3 m gegeben war. Diese Praxis ändert sich nun, da lediglich noch Unterschreitungen von bis zu 5 % des Gewichtes und bis zu 15 cm hinsichtlich der Abmessungen als von der Genehmigung umfasst anzusehen sind. Die neuen Vorschriften machen demnach insbesondere, aber nicht nur, die Dauererlaubnis zunichte. Es gilt zu bedenken, dass die Anzahl der



**Beratung:** Am steinexpo-Stand des VDBUM spricht Peter Freudenthal mit Messebesuchern über deren Probleme bei Großraum- und Schwertransporten, etwa umfangreiche und somit unverständliche Bescheide. (Foto: VDBUM)

erforderlichen Erlaubnisse und damit die Kosten und der bürokratische Aufwand sich sowohl für die betroffene Wirtschaft als auch für die Verwaltung dramatisch erhöhen werden. Schließlich haben die neuen Vorschriften zur Konsequenz, dass für jeden Transport, bei welchem die vorgegebenen Massengrenzen bzw. die die Maße betreffenden Grenzen unterschritten werden, neue Erlaubnisse beantragt werden müssen.

#### *Was schlagen Sie diesbezüglich vor?*

Als Lösungsvorschlag sehe ich unter anderem die Wiedereinführung der bisherigen Praxis für streckenbezogene (Rn. 99 VwV-StVO) oder flächendeckende (Rn. 100 VwV-StVO) Dauerausnahmegenehmigungen bis zu einer Gesamtmasse von 68 t, Gesamthöhe von bis zu 4,50 m, Gesamtbreite 3,50 m und einem Ladungsüberhang von bis zu 3 m. Darüber hinaus wäre zu prüfen, inwieweit bei Genehmigungen, bei denen keine Unterschiede in den Nebenbestimmungen bestehen, ebenfalls die Unterschreitungen als mitgenehmigt gelten. Im Bescheid sollten nur – wie bisher auch – die

bisherigen „Maße und Gewichte“ aufgenommen werden. Entscheidend sollte zudem die Bemaßung des Kompletttransports, also dessen Lichtraumprofil (Länge, Höhe, Gewicht, Achslast) und nicht die Bemaßung der Ladung sein.

Ein weiteres Problem besteht in der Ladungsbeschreibung: Wenn beispielsweise als Ladung „Radlader“ im Antrag genannt wird, dann wird auch kontrolliert, ob ein „Radlader“ geladen ist und keine „Kettenraupe“. Dies führt zu einer nicht hinnehmbaren Einschränkung der Flexibilität bei Organisation und Durchführung von Logistik.

*Der überwiegende Teil der Genehmigungsanträge wird seit einigen Jahren über das Online-Portal VEMAGS® abgewickelt. Hat dies zu einer Vereinfachung und vor allem Beschleunigung der Genehmigungsverfahren beigetragen oder sehen Sie Optimierungsbedarf?*

Das Online-Portal VEMAGS® ist ein gutes Werkzeug, um die Genehmigungsanträge, das Anhörverfahren und die Bescheide zu erstellen. Jedoch möchte ich anmerken, ►

dass VEMAGS® ein modular aufgebautes System ist. Dieses besteht aus dem Verfahrens-Modul (VefMo), dem Statik-Rechenkern mit dem fachlichen Prüfmodul, der Anwendung Integrationsnetz Straße (INS) sowie dem GIS-Modul (GISMo) und Verknüpfungsmodul. Genau genommen hat VEMAGS® noch nicht seine Endausbaustufe erreicht. Einzelne Teile wie das Integrationsnetz Straße (INS) befinden sich noch im Aufbau. VEMAGS® hat sicher in seiner Anfangszeit zu einer Vereinfachung und vor allem Beschleunigung der Genehmigungsverfahren beigetragen. Aber inzwischen ist diese Anwendung in die Jahre gekommen und bedarf einer kompletten Neuausrichtung. Das Verfahren ist durch die verschiedenen Releases langsam geworden und es besteht Optimierungsbedarf. Meines Erachtens wäre es am Besten, mit dem heutigen Stand der Digitalisierung VEMAGS® komplett neu aufzubauen.

Es sollte auch die Frage gestellt werden, ob der Betrieb von VEMAGS® durch die Verwaltung die richtige Vorgehensweise ist. Ich muss anmerken, dass die Antragsteller oder die Verbände nur ein geringes oder gar kein Mitspracherecht bei der Weiterentwicklung von VEMAGS® haben. Seitens einzelner Unternehmen wurde bereits die Fragestellung aufgeworfen, ob der Betrieb der vorgenannten Module durch privatwirtschaftliche Betreiber nicht effizienter und kostengünstiger wäre.

*Wie ist die Situation bezüglich des Themas Digitalisierung?*

Es ist festzustellen, dass ein zu geringer Grad an Digitalisierung im Bereich des Genehmigungsverfahrens vorliegt. Sicherlich ist die Antragsstellung und das Genehmigungsverfahren „automatisiert“. Wesentliche Informationen wie z.B. die Traglasten von Brücken liegen nicht oder nur rudimentär vor und werden den Antragstellern nicht digital zur Verfügung gestellt. Des Weiteren gibt es keine Transparenz innerhalb des Genehmigungsverfahrens bezüglich der durchgehenden Streckenprüfung. Wie die einzelnen Entscheidungen zustande kommen, ist für den Antragsteller nicht nachvollziehbar. Oftmals ergeben sich die Hinderungsgründe, Versagungsgründe oder Ablehnungsgründe erst auf Nachfrage per Telefon oder E-Mail mit dem Ergebnis, dass die Ablehnung nicht begründet werden kann. Erteilte Genehmigungen können oftmals nicht so genutzt werden wie geplant.

Kurzfristige Baustellen – und dies kommt in letzter Zeit gehäuft vor – machen eine neue Route erforderlich. Warum werden diese Informationen (Baustellenmanagement) nicht vorab zentral in einem System für die bearbeitenden Behörden und Antragsteller einsehbar und abrufbar vorgehalten? Änderungen durch Baustellen führen zur Verlegung des Transporttermins mit massivem zusätzlichem Aufwand für zu genehmigende Umfahrungsstrecken, Brücken sind neu zu berechnen, Schilder aufzustellen etc.

*Warum plädieren Sie für eine Anhebung der Anhörfreigrenze im GST von 41,8 t auf 44 t?*

Transporte mit einer max. Gesamtmasse von mehr als 40 t bedürfen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO und einer Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO. Die Randnummer (Rn.) 101 der VwV-StVO sieht vor, dass von dem in Rn. 109 ff. beschriebenen Anhörverfahren abzusehen ist, wenn 41,8 t Gesamtmasse bei einem Transport mit mehr als vier Achsen nicht überschritten werden und Zweifel an der Geeignetheit des Fahrtweges, insbesondere der Tunnelanlagen und der Tragfähigkeit der Brücken, nicht bestehen. Derzeit können die zuständigen Behörden aufgrund der Begrenzung der Anhörfreigrenze nur eine allgemeine Dauererlaubnis für den gesamten Geltungsbereich der StVO für Fahrzeuge mit mehr als vier Achsen bis max. 41,8 t ausstellen. Die bisherige Anhörfreigrenze von 41,8 t sollte auf 44,0 t angehoben werden. Weil die Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO bis zur Anhörfreigrenze von den zuständigen Behörden bei der Ausstellung der Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO inkludiert werden kann, stellt dies eine erhebliche Erleichterung für die Branche dar. Ich verweise darauf, dass der kombinierte Verkehr (Straße/Schiene) flächendeckend bis 44 t Gesamtmasse fahren darf. Für solche Transporte ist lediglich die Beschilderung zu beachten. Einer gesonderten Transportgenehmigung bedarf es im kombinierten Verkehr für Transporte bis 44 t nicht. Ich muss unterstellen, dass Zweifel an der Geeignetheit des Fahrtweges, insbesondere der Tunnelanlagen und der Tragfähigkeit der Brücken, bis 44 t Gesamtmasse nicht bestehen: Dies sollte einheitlich für die gesamte Wirtschaft gelten. Ich empfehle die bundesweite Anhebung der Anhörfreigrenzen auf 44 t.

*An den vier steinexpo-Tagen haben Sie am Stand des VDBUM Fragen zum Thema Großraum- und Schwertransporte beantwortet. Mit welchen Fragestellungen haben sich die Besuchenden an Sie gewandt, welche Tipps und Hinweise konnten Sie ihnen geben?*

Die Fragestellungen waren sehr unterschiedlich. Zum einen wurde die sehr lange Bearbeitungszeit zwischen der Antragstellung bis zur Bescheiderteilung angemerkt. Hier ist es notwendig, dass der Antragsteller bei seiner Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde (EGB) darum bittet, dass diese bei den angehörten Behörden nachfragt und um Mitteilung des Sachstandes bittet. Es kann nicht sein, dass die angehörten Behörden erst nach Ablauf des beantragten Zeitraums der Durchführung des Transportes reagieren. Ein anderes Problem waren die umfangreichen und damit unverständlichen Bescheide. In diesem Fall handelte es sich um einen Bescheid mit mehr als 150 Seiten! „Nur ein Bescheid, der auf das Wesentliche beschränkt und inhaltlich nachvollziehbar ist, kann befolgt werden!“ dieser Satz steht bereits in der Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und/oder Schwertransporten (RGST). Warum wird er nicht seitens der EGBen beachtet?

*Wie lautet Ihr aktuelles Fazit?*

Die deutsche Wirtschaft ist auf ein transparentes, verlässliches und praktikables System zur Einholung von Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte dringend angewiesen. Andernfalls drohen erhebliche Belastungen für die Unternehmen, volkswirtschaftliche Einbußen und letztlich die Gefährdung von Arbeitsplätzen in unserem Land. Die Beantragung und Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten ist derzeit mit erheblichem bürokratischem Aufwand verbunden. Ich sehe deshalb dringenden Handlungsbedarf und empfehle mit Nachdruck, zeitnah praxistaugliche Regelungen zu schaffen.

*Herzlichen Dank für das Gespräch, Herr Freudenthal.*

David Spoo, VDBUM-Redaktion  
Info: peter.freudenthal@arcor.de ■



# VDBUM Branchentreff Saugbagger



21. – 22. November 2023 | MTS Mobile Tiefbau Saugsysteme GmbH  
Siegfried-Jantzer Straße 5/7 | 76726 Germersheim

21.11.2023, 16.00 Uhr: Werksbesichtigung MTS  
19.00 Uhr: Netzwerkabend  
Hotel Löwengarten,  
Schwerdstr. 14, 67346 Speyer



22.11.2023, 8.30 – 16.00 Uhr: Fachvorträge  
und Praxisanwendungen



Bilder & Grafiken: VDBUM, MTS Mobile Tiefbau Saugsysteme GmbH, freepik.com

## PROGRAMMABLAUF

**VORLÄUFIG!**

### 21. November 2023

- ◆ 13.00 Uhr: **Treffen der Arbeitskreise der FGS-Fachgemeinschaft Saugbagger im Hotel**
- ◆ 16.00 Uhr: **Treffen im MTS Werk**  
Begrüßung durch den Geschäftsleitung
- ◆ 16.30 Uhr: **MTS-Werksbesichtigung in Germersheim**
- Ab 19.00 Uhr: **Netzwerkabend im Hotel**

### 22. November 2023

- 8.30 – 9.00 Uhr: **Begrüßung** Wolfgang Lübberding, VDBUM und Ingo Wörner, Sprecher der Fachgemeinschaft Saugbagger  
anschl. **Berichte aus den Arbeitskreisen**
- ◆ 9.00 – 10.00 Uhr: **„Innovative Saugbagger vom Hersteller MTS in Theorie und Praxis“**  
- Anwenderbeispiele  
- Aktuelle Modellentwicklungen  
Referent: Oliver Klenke, Vertriebsleitung MTS
- 10.00 – 10.30 Uhr: **Kaffeepause**
- ◆ 10.30 – 11.30 Uhr: **„Saugbagger und Flüssigboden - gelebte Kreislaufwirtschaft und nachhaltiges Bauen mit alternativen Lösungen“**  
- Planbare Synergien beider Bauweisen  
- Anwendungsmöglichkeiten für Flüssigboden – oft der automatische Türöffner für den Saugbagger  
- Kosten- und Leistungsvorteile durch Arbeiten im System Saugbagger-Flüssigboden  
- Geschlossene Kreislaufwirtschaft im Team Saugbagger/Flüssigboden  
Referent: Olaf Stolzenburg, Geschäftsführer FiFB
- ◆ 11.30 – 12.15 Uhr: **„Sicherheit und Effizienz durch Gehörschutz mit eingebauter Kommunikationstechnik“**  
- integrierte Funktechnik  
- Einbindung von Mobiltelefonen  
- Verbindung zu separaten Funkgeräten  
Referent: Markus Grabowski, 3M
- 12.15 – 13.15 Uhr: **Mittagspause**
- ◆ 13.15 – 14.00 Uhr: **„Pneumatische Werkzeuge als Ergänzung zum Saugbagger“**  
- Auflockern von schwerem Erdreich  
- Beschädigungsfreies Freilegen von Wurzelwerk und Leitungen  
- Lösungen bei beengten Einsatzgegebenheiten  
- Pflege und Wartung der Geräte  
Referent: Helmut Nerlich, VOGT Baugeräte GmbH
- ◆ 14.00 – 14.45 Uhr: **„Maschinenversicherung für Anwender und Vermieter“**  
- Besondere Risiken brauchen mehr Sicherheit  
- Warum es wichtig ist, den „richtigen Ersatzwert“ zu versichern  
Referent: Matthias Mornerweg, MORNEWEG Versicherungsmakler GmbH
- 14.45 – 15.15 Uhr: **Kaffeepause**
- ◆ 15.15 – 16.00 Uhr: **„Kapitaler Schaden auf der Baustelle - was nun?“**  
- Verantwortlichkeit beim Bedienen von Baumaschinen- und Geräten  
- Wer haftet wie - im Fall der Fälle

# Forderungen an die Politik

## Zehn-Punkte-Plan für das Schwertransportgewerbe

Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller, den Leser\*innen der VDBUM Info bestens bekannt als Experte in Sachen Großraum- und Schwertransporte, hat in seiner Abschlussrede der Internationalen Schwerlasttage Hohenroda am 23. September einen Zehn-Punkte-Plan benannt, in dem er das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Änderung der Verwaltungsvorschriften für Großraum- und Schwertransporte auffordert. Wir listen diese Forderungen, bei denen Dr. Saller kein Blatt vor den Mund nimmt, hier für Sie auf.

1. Die deutschsprachige Begleitperson muss weg. Es gibt sie nicht am Markt, damit ist diese Auflage nicht erfüllbar und nach Rechtsprechung unzulässig. Die Person soll auch noch ein Sachkundiger sein und von Großraum- und Schwertransporten etwas verstehen, so lautet zumindest die allgemeine Auflage Nr. 2. Wie dieser Sachkundenachweis zu führen sein soll, bleibt offen. Deutsches Sprachniveau B 2 wird nach VGH-Mannheim gefordert, um sich in Krisensituation mit der Polizei und den Behörden verständigen zu können. B 2 bedeutet: Er oder sie kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen, dann kann sich so spontan und fließend verständigen, sodass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Das müssten studierte Dolmetscher sein und noch die Sachkunde für Großraum- und Schwertransporte nachweisen können. Wie das gehen soll, ist unregelt und offen. Diese Leute gibt es daher am Markt auch nicht. Dabei hat heute jedes Handy eine Übersetzungsass und ich kann mich mit jedem deutschen Polizeibeamten in der Landessprache Englisch unterhalten. Objektiv gefährlich sind alle Kraftfahrzeuge. Das ergibt sich schon aus § 7 StVG.



**Klare Kante:** RA Dr. Rudolf Saller hält die Abschlussrede der Internationalen Schwerlasttage in Hohenroda. (Foto: VDBUM)

Der internationale Reiseverkehr und der 40 Tonner im Kabotageverkehr haben auch keine deutschsprachige „Begleitoma“ oder Tagesbetreuung dabei! Im Übrigen darf kein begünstigender Verwaltungsakt mit Auflagen so beschwert werden, dass er nicht mehr vollziehbar ist. Dann kann ich mir den Bescheid gleich ersparen und den Antrag einfach zerreißen.

2. Der eBeifahrer muss kommen. Die Frage ist nur: Wann und wie? Das Gutachten von Prof. Jürgenson, das die BASt im März 2023 in Auftrag gegeben hat, wird für November 2023 erwartet, Hoffentlich geht es dann schnell. Der eBeifahrer ist seit 01.11.2021 und nun fast zwei Jahre in Bayern im Versuch mit hervorragenden Ergebnissen. Bisher hat sich nur das Saarland angeschlossen. Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Niedersachsen überlegen noch. Von den anderen Bundesländern hört man gar nichts. Es muss sich schleunigst etwas tun, um diese Situation zu verbessern und die Polizei zu entlasten. Die Polizei ist kein Winkerposten und hat auch keine Zeit mehr, die zunehmenden Großraum- und Schwertransporte zu eskortieren. Es gibt andere Vollzugsaufgaben, die Vorrang haben. Nicht nur gegen die Pistenkleber und andere, die den Straßenverkehr ganz massiv beeinträchtigen. KI heißt auch Künstliche Intelligenz und nicht Kein Interesse!

3. Die Anhörfreigrenze muss auf 44 oder gar 48 t ab sechs Achsen angehoben werden. Dann ist die Lastverteilung insgesamt immer noch besser, als 41,8 t bei fünfachsigen Fahrzeugkombinationen und Lastzügen. Es geht nur um die Anhebung von 2,2 t bei sechs oder eben dann 6,8 t bei sieben Achsen. Bei einer Achse mehr ist aber eben die Lastverteilung immer noch besser, als beim fünfachsigen Europazug. Im Übrigen hat Liebherr 156 Mal die Konrad-Adenauer-Brücke in Ulm befahren lassen und mit Messdosen die dynamische Beanspruchung abgenommen. Selbst beim Überfahren mit 72 t Gesamtmasse (dann natürlich mit Brückenaufgaben) ergab sich aber keine bemerkenswerte dynamische Zusatzbelastung. Die Belastung dynamisch betrug bei allen Fahrten mit 40 t, 44 t und 72 t Gesamtmasse nicht mehr als 3 %.

4. Die VwV-Novelle vom 15.11.2021 mit den Toleranzen von 5 % bei Gewicht- und Achslasten und 15 cm bei den Abmessungen muss zurückgenommen werden. Dies ist in der Praxis nicht einzuhalten und zerstört alle Dauererlaubnisse. Dies ist letztlich der Grund für die exponentielle Zunahme der VEMAGS-Erlaubnisbeanträge neben Fehl-, Doppel und Mehrfachanträgen. Weg damit. Es gilt der verwaltungsrechtliche Grundsatz „maius minus continet“ wie in Österreich selbstverständlich. „Tu felix austria!“

5. Versicherung erlischt: Gleichzeitig erlischt die Versicherung wegen der Regelung der Versicherungspflicht in Nr. 2.4.1 der Vorbemerkungen in den Empfehlungen zu § 70 StVZO. Hier muss dringend zurückgekehrt werden zur rechtlichen Situation mit der Entscheidung des Oberlandesgerichts Oldenburg im Jahre 2004. Es darf sich nur um eine Auflage handeln oder ein Widerrufsvorbehalt muss in die Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO aufgenommen werden, wie dies in Oldenburg jahrelang praktiziert wurde. Die Formulierung einer Bedingung ist schädlich und liefert das ganze Gewerbe der Strafbarkeit aus, das ohne Not. Es besteht ohnehin ein massiver Eingriff durch die Änderung von § 29a OWiG und die Verschärfung des Einziehungsverfahrens, auch im Ordnungswidrigkeitenrecht und Unterbindung der Weiterfahrt. Durch den Verspätungsschaden im innerdeutschen Frachtrecht des HGB von der dreifach vereinbarten Fracht und der zusätzlichen Abschöpfung nach dem Bruttoprinzip bei Überladung wird der Unternehmer vierfach bestraft, obwohl die Kosten bei Stillstand weiterlaufen, außer vielleicht Reifen und Sprit. Das ist nicht notwendig und in meinen Augen auch rechtswidrig.

6. Der BEM-ING-3 (RIBS, Flips und Chip. Der Entwurf 03/2323 ist noch in der Verbändeanhörung bzw. Abstimmung mit dem BMDV. Prof. Küchler hat mit seinem Gutachten vom März 2023 den Normenvermischungsverstoß in den Vorgängerversionen 08/2016 und 11/2022 behoben. Der Entwurf muss jetzt unbedingt zügig umgesetzt werden. Wobei der Berechnungsbeiwert  $\phi$  (Phi) keine Berechtigung mehr hat, wenn es keine oder nur marginale dynamische Brückenbeanspruchungen durch modern gefederte GST-Fahrzeuge gibt, wie oben nachgewiesen. Die Bezeichnung Phi kommt offensichtlich von *fies* und steht für „Fisimatentenbeiwert“. Der muss weg, wenn wir beweisen können, dass von unseren Fahrzeugen keine nennenswerten, schlagartige und dynamische Brückenbelastung ausgeht.

7. Auch die digitale Karte, wie z.B. AGNES als holistische Datenbank mit Anschluss an das Geoinformationssystem und das Baustelleninformationssystem des Bundes, muss umgesetzt werden. Es handelt sich nicht um ein Monopol. Es gibt genug andere Hersteller wie intelliRoad, Cargo

Support, CodeSquare, Heavy Path und Infosystem AG. Es ist völlig unverständlich, warum die AdB nicht auf diese intelligenten Systeme und Kartenwerke zurückgreift, um die Strecken zu prüfen und die Anhörverfahren zügig zu beantworten und das mit Zugriff auf das Geodateninformationssystem (G.I.S.), Baustelleninformationssystem (B.I.S.) des Bundes und 3 D Route Mapping Solutions nicht genutzt werden, sondern die AdB drei Jahre lang ein eigenes Tool namens „GST.Autobahn“ entwickelt, das im Sommer 2023 mit immanenten Fehlern fertig geworden ist, heute noch nicht in allen Niederlassungen läuft, anstatt und die statischen Brückendaten zu geben, damit wir sie in unsere Systeme einpflegen können, schon für die Fahrstreckenerkennung.

8. Dauererlaubnisse muss es wieder bis 60 t zulässige Gesamtmasse geben, wie beispielsweise in den Niederlanden. Dort fahren Schwertransporte bis 60 t sogar völlig ohne Transporterlaubnis. Gleichzeitig mussten Krane und Schwertransporte getrennt werden, da Krane völlig fixe Abmessungen und Gewichte aufweisen, Großraum- und Schwertransporte dagegen abhängig vom Ladegut völlig variabel, ausziehbar, verbreiterbar und sonst wie multimodal einsetzbar sind. Dies muss auch in der VwV Berücksichtigung finden.

9. Seit Einführung der GebOStV im Jahre 2021 sind durch das Multiplikationsverfahren die Gebühren bis zum siebenfachen gestiegen. Die Multiplikationsfaktoren werden von den Behörden völlig unterschiedlich angewandt. Der Leitfaden der BASt ist hier zu wenig bekannt. Es muss zur GebOStV eine Verwaltungsvorschrift geben, die das Bemessen der Gebühren regelt. Gleichzeitig muss bitte das BMDV feststellen, dass es sich hierbei um eine Rechtsordnung nach § 8 Abs. 3, S. 3 FStRG handelt und damit kommunale Sondernutzungsgebühren wie in Lüdenscheid oder München nicht mehr erhoben werden dürfen. Dies ist inflationär und Straßenräuberei. Das durfte nur der britische Held Robin Hood und der auch nur, um den Armen und Geknechteten zu helfen. Außerdem muss bitte das BMDV klarstellen, dass damit auch alle Sondernutzungsgebühren, auch kommunale Durchfahrtsgebühren gem. § 8 Abs. 3, S. 3 FStRG erschlagen und bezahlt sind. Wir lohnen doch eh schon wie ein Haus für jeden Bescheid und jede Maßnahme.

10. Hurra, hurra, die StraßentransportbegleitungsV ist da. Endlich, nach 15 Jahren Kampf im Juni im Bundesrat beraten, aber die Ausbildung ist noch offen und Ländersache, so hat der Bundesrat mit der BR-Drucksache 132/23 (Beschluss) vom 16.06.23 den Referentenentwurf vom 21.03.2022 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr für die Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTBV) mit ein paar Änderungen abgesehen, nachdem der erste Referentenentwurf vom 19.09.2018 wegen CoVid 19 irgendwie und irgendwo stecken geblieben ist. Wahrscheinlich wegen Long Covid...

Laut Bundesratsdrucksache vom Juni dieses Jahres ist die Ausbildung Ländersache. Ich fordere die Länder auf, jetzt so schnell wie möglich hier zu Potte zu kommen und die Glocke zu gießen, wie es einst Schiller in dem bekannten Gedicht formuliert hat. Heute muss die Glocke werden. Die Ausbildung ist aber derzeit allein in Bayern seit 2017 längst im Rahmen des Versuches vom 25.01.2017, den Innenminister Hermann eingeleitet hat, längst geregelt und bewährt. Es reicht m.E. einfaches Abschreiben, wie in der Schule. Außerdem hat Goethe schon gesagt: „Die Wissenschaft, sie ist und bleibt, was einer ab vom ander'n schreibt!“ Das ist also auch zumindest poetisch legitimiert.

Fazit: Das ist mein Zehn-Punkte-Plan, den ich vom BMDV fordere. Ich will hier nicht nur poltern und auf die Pauke hauen, sondern schlicht und möglichst schnell dazu beitragen, eine sinnvolle und tragbare Lösung für das Gewerbe zu finden, um die Auswirkungen der VwV-Novelle 2021 zurückzudrehen. Das Schwertransportgewerbe steht vor einer riesengroßen Herausforderung und die Wirtschaft insgesamt vor einer Krise, wie sie zuletzt nach der Ölkrise in den Jahren 1982 bis 1984 dagewesen ist. Die derzeitige Verwaltungs-Situation ist unerträglich und muss dringend behoben werden. Hierfür trete ich nachhaltig ein und bitte hierfür auch die Politik im Verständnis. Es kann so nicht weitergehen.

*Dr. Rudolf Saller, Fachanwalt für Großraum- und Schwertransporte, Gefahrgut- und Kranunfälle, Verkehrs-, Transport-, und Speditionsrecht*

Info: [www.anwalt-saller.de](http://www.anwalt-saller.de) ■

# #switchtogreen – Den Wechsel einfach machen

## VDBUM-Stützpunkt Regensburg besucht die Wacker Neuson Academy

Mit seinen zero emission-Lösungen erleichtert Wacker Neuson den Wechsel auf eine zukunfts-sichere Technologie. Bereits 2014 hat der Hersteller die ersten batterieelektrisch betriebenen Produkte eingeführt. Seitdem hat sich einiges getan – sowohl am Markt, als auch bei Wacker Neuson.

Im ersten Schritt ging es Wacker Neuson darum, Maschinen und Baugeräte zu entwickeln, die keine Kompromisse zulassen: Die zero emission-Produkte sollten die gleiche Leistung wie ihre konventionellen Pendanten haben und eine Akkuladung musste mindestens für einen durchschnittlichen Arbeitstag ausreichen. In der weiteren Entwicklung baute das Unternehmen sein Portfolio stetig aus, mit dem Ziel, eine innerstädtische Baustelle ganz ohne lokale Abgasemissionen betreiben zu können. Dies ist nun möglich, denn das zero emission-Portfolio umfasst Stampfer und Vibrationsplatten, Teleskoplader, Radlader und Dumper aber auch Bagger und ein Innenrüttlersystem für die Betonverdichtung. Welches ist der nächste Schritt? Es geht nun darum, das gesamte Ökosystem der Kunden zu bedienen: Von der Ladeinfrastruktur über Serviceleistungen, Finanzierungsangebote und unterschiedliche Nutzungsmodelle bis hin zu einer Lebenszyklusbetrachtung der Batterie. Darüber hinaus ist das Ziel des Unternehmens, einen starken Beitrag für eine nachhaltige Bauwirtschaft zu leisten. Der VDBUM-Stützpunkt Regensburg konnte sich bei einem Besuch der Wacker Neuson Academy am Standort Reichertshofen bei Ingolstadt im Juli 2023 selbst ein Bild davon machen. 25 Teilnehmende aus dem Bereich Bau, Umwelt- und Maschinenteknik waren Teil des Auftaktes einer Veranstaltungsreihe rund um das Thema Innovationen. Der Fokus lag vor allem auf den zero emission-Produkten und dem zero emission-Ökosystem von Wacker Neuson. Die Reduktion von Abgasemissionen und Geräuschen sowie eine nachhaltigere und dabei kosteneffiziente Arbeitsweise: Das



**Werksbesichtigung:** Der VDBUM-Stützpunkt Regensburg hat den Wacker Neuson-Standort Reichertshofen bei Ingolstadt besucht. (Fotos: Wacker Neuson)

sind schon heute Anforderungen an Bauunternehmen, die in Zukunft noch steigen werden. Denn die Auflagen von Städten und Kommunen werden immer strenger. Diese Herausforderungen stehen im Mittelpunkt der zero emission-Entwicklungen des Baumaschinenherstellers.

„Die Bauwirtschaft und damit unsere Kunden stehen aktuell vor diversen Herausforderungen und Entscheidungen“, sagt Manuel Schappeler, Programmmanager zero emission bei der Wacker Neuson Group. „Fossile Brennstoffe werden teurer und damit die Betriebskosten von konventionell angetriebenen Maschinen. Zusätzlich verhängen immer mehr Städte und Kommunen Restriktionen und Abgasgrenzwerte für innerstädtische Baustellen.“ Vor allem Baustellen in sensiblen Bereichen, wie im Umfeld von Kindergärten oder Krankenhäusern, sind strengen Lärm- und Abgasgrenzwerten unterworfen, was das Arbeiten mit konventionell betriebenen Baumaschinen teilweise schon jetzt nicht mehr möglich macht. Manuel Schappeler ergänzt: „Die Vielfalt in unserem zero emission Portfolio an E-Baumaschinen und Baugeräten zu schaffen, um alle Baustellenprozesse batterieelektrisch durchführen zu können, war der erste Schritt. Jetzt geht

es darum, die Technologie in der Breite auf die Baustellen zu bringen.“ Als Ergänzung zum umfassenden Produktportfolio stellt Wacker Neuson deshalb nun das zero emission Ökosystem der Kunden in den Fokus. Es geht darum, Rahmenbedingungen zu schaffen, die einen einfachen Einstieg in die zero emission-Welt ermöglichen. Dazu gehören die Maschinenmiete genauso wie spezielle Finanzierungsangebote, die mobile Stromversorgung, die entsprechende Ladeinfrastruktur oder auch der Service und die Wartung der batterieelektrisch betriebenen Maschinen.

Weitere Faktoren, die für ein Umdenken in Richtung zero emission sprechen, liegen in Bedienkomfort und Leistung der E-Baumaschinen und -geräte. Eine Akkuladung reicht bei allen E-Produkten von Wacker Neuson für die typischen Tätigkeiten eines Arbeitstages aus. Arbeitsspitzen können bei den Baumaschinen durch Zwischenladungen und bei den Baugeräten auch durch einen Akku-Wechsel abgefangen werden. Nahezu alle Wacker Neuson zero emission-Baumaschinen sind mittlerweile mit leistungsstarken Lithium-Ionen-Batterien ausgestattet, bei denen Zwischenladungen sowie das Laden bei niedrigen Außentemperaturen kein Problem ist.

## Überzeugender Leistungsvergleich

Sichtlich überzeugt waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des VDBUM-Besuchs im Werk Reichertshofen vom 1:1-Leistungsvergleich der zero emission-Produkte mit ihren konventionellen Geschwistern. Die batterieelektrisch betriebenen Baugeräte und Maschinen stehen ihren konventionellen Pendanten in Sachen Leistung in Nichts nach. Auch das einfache Handling überzeugt: Der Start erfolgt auf Knopfdruck und die ganze Maschinen-Power steht sofort zur Verfügung. „Wir erleben in unseren Schulungen oft, dass Kunden überrascht davon sind, wie einfach sich die akkubetriebenen Geräte bedienen lassen“, sagt Thomas Lachenmaier, Leiter der Wacker Neuson Academy in Reichertshofen, die Mitarbeiter, Vertriebspartner und Kunden schult. „Das ist ein großer Vorteil der E-Produkte: Die Einweisung ist vergleichsweise einfach, was mit Blick auf den Fachkräftemangel in unserer Branche an Stellenwert gewinnt.“

Eine weitere Erleichterung für den Bediener – aber auch alle anderen Personen auf und in unmittelbarer Umgebung der Baustelle – ist das Arbeiten ohne lokale Abgas- und bei deutlich niedrigeren Geräuschemissionen. Das schont nicht nur Bediener und Umwelt, sondern erweitert außerdem das Einsatzspektrum der Maschinen. Diese können sowohl im Innenraum als auch in regulierten Bereichen, wie innerstädtischen Umweltzonen oder geräuschempfindlichen Umgebungen ohne Beschränkungen verwendet werden. Das erhöht die Profitabilität. Weniger Wartungs- und Betriebskosten der Maschinen, ebenso wie lokale Förderungen bieten zusätzliche Anreize, in die zukunftssichere Technologie zu investieren.

Ökologie und Ökonomie beim Einsatz der zero emission-Baumaschinen, dieses Thema stand auch beim VDBUM-Besuch in Reichertshofen im Vordergrund und wurde in einem Fachvortrag thematisiert. Aus den anschließenden lebhaften Diskussionen der Teilnehmer wurde deutlich, dass die zukünftigen Investitionsentscheidungen und damit die Entscheidung für den Wechsel zu einer neuen Technologie immer ein großer Schritt ist. Diesen ersten Schritt – und auch den weiteren Weg hin zur zero emission-Baustelle – begleitet Wacker Neuson etwa mit Lösungen in Sachen Ladeinfrastruktur. Ein Beispiel dafür ist die neue Charging Box CB250.



**Interessante Einblicke:** Die Teilnehmenden des VDBUM-Besuchs erfuhren viel über das zero emission-Portfolio des Baumaschinenherstellers.

Mit ihr ist eine Art „Powerbank“ für die Baustelle verfügbar, die den Einsatz von batterieelektrischen Baumaschinen und -geräten ermöglicht, auch wenn die Baustelle nicht ans Stromnetz angeschlossen ist. Dieser mobile Energiespeicher auf Basis von Lithium-Ionen-Akkus ermöglicht eine kontinuierliche Energieversorgung. Die Charging Box hat einen Energieinhalt von 25 kWh und eine Ausgangsleistung von 45 kVA. So können auch kabelgebundene Geräte mit einem hohen Anlaufstrom problemlos betrieben werden.

### Neuer Standard für die Baustelle

Eine weitere Lösung ist Battery One: Dies ist ein standardisiertes und bedienerfreundliches Akkusystem, das auf den CO<sub>2</sub>-freien und nachhaltigen Einsatz von Baugeräten setzt. Battery One lässt sich in allen akkubetriebenen Geräten von Wacker Neuson, also Akkustampfern und -platten sowie dem Innenrüttlersystem ACBe verwenden, aber auch in Baugeräten weiterer Hersteller. Die Idee: Ein Akkustandard erleichtert den Baustellenbetrieb enorm, da nur ein Akku- und ein Ladesystem in der Baustellenlogistik berücksichtigt werden müssen. Den neuesten Zuwachs im Bereich

der Baugeräte hat Wacker Neuson 2023 mit der ersten reversierbaren Akkuplatte APU3050e auf den Markt gebracht – sie wird ebenfalls mit dem Battery One Akku angetrieben. Eine Besonderheit ist der von Wacker Neuson entwickelte Direktantrieb DireX, der für mehr Effizienz sorgt. Denn dank des Direktantriebs entstehen keine Übertragungs- und Reibungsverluste – das führt zu einer besseren Laufzeit. Zudem ist die Platte äußerst wartungsarm.

Eine weitere Neuheit im Bereich der Bodenverdichtung ist die elektrische Walze RD28e mit einem Betriebsgewicht von knapp 2,8 t und einer Bandagenbreite von 120 cm. Die Walze wird mit einer Lithium-Ionen-Batterie betrieben und sie kann einfach und schnell an jeder 230 V- oder 400 V-Steckdose geladen werden.

Der TH412e, erster elektrischer Teleskop-lader von Wacker Neuson, ergänzt seit 2023 das zero emission-Portfolio. Durch seine kompakte Bauweise ermöglicht er die Arbeit unter beengten Verhältnissen, beispielsweise im Tiefgarageneinsatz. Der Teleskoplader verfügt über ein Battery Management System (BMS), das die Lithium-Ionen-Batterie überwacht, ihre Effizienz und Sicherheit erhöht und zudem eine Tiefenentladung ausschließt. Außerdem neu im zero emission Portfolio von Wacker Neuson: der elektrische Radlader WL28e. Neben dem bereits bewährten Modell WL20e steht damit eine größere und leistungsstärkere E-Maschine zur Verfügung. Kunden können optional eine Kabine wählen, die durch ein durchdachtes Heizkonzept einen komfortablen Ganzjahresereinsatz der Maschine ermöglicht.

„Auch in den kommenden Jahren werden wir sowohl das Portfolio in Sachen zero emission stetig erweitern, als uns auch den Herausforderungen auf der Baustelle stellen. Bei der Einführung einer komplett neuen Technologie muss auch die Infrastruktur mitgedacht und neu entwickelt werden, um unseren Kunden den Wechsel so einfach und reibungslos wie möglich zu machen“, schließt Manuel Schappeler mit einem Ausblick in die Zukunft.

Am Ende der VDBUM-Veranstaltung stand ein Werksrundgang mit Einblicken in Qualität und Fertigungstiefe am Standort in Reichertshofen, an dem auch viele der zero emission-Baugeräte von Wacker Neuson gefertigt werden.

Info: [www.wackerneuson.de](http://www.wackerneuson.de) ■

## Wir fördern

### DIE VDBUM IDEE



#### Beekeeper AG

Die 2012 in Zürich gegründete Beekeeper AG ist ein Anbieter von mobilen Kommunikations- und Produktivitätslösungen für Bauunternehmen und andere Branchen mit vielen Beschäftigten ohne festen PC-Arbeitsplatz. Beekeeper ist mit über 200 Mitarbeitenden in vier Ländern vertreten, auch mit einer GmbH in Deutschland. Mit der Software-Lösung „Frontline Success System“ können Unternehmen alle Beschäftigten auf einer ISO zertifizierten Mitarbeiter-App jederzeit und in Echtzeit erreichen, miteinander vernetzen, papierbasierte Prozesse digitalisieren und bestehende Systeme integrieren. Weltweit nutzen mehr als 1 Mio. Menschen in 1.000 Unternehmen den mobilen digitalen Arbeitsplatz, der messbar das Engagement, die Produktivität und die Sicherheit verbessert. Eine aktuelle Beekeeper-Befragung zeigt: 32 % der in Bauunternehmen Beschäftigten wünschen sich an ihrem Arbeitsplatz Werkzeuge und Technologien, die ihnen helfen, ihre Aufgaben besser und intelligenter zu erledigen, für 18 % ist der Zugang zu digitalen Tools sogar der Hauptmotivator. Bei der digitalen Transformation liegt das Baugewerbe jedoch hinter anderen Branchen zurück. Die Mehrheit digitaler Dienstleistungen aus dem B2B-Bereich richtet sich an PC-Arbeitsplätze. So ist es weiterhin eine große Herausforderung, Mitarbeitende ohne PC-Arbeitsplatz und E-Mail-Adresse zur Aufgabenkoordination in die interne Kommunikation und Prozesse einzubinden. Wer auf einer Baustelle arbeitet, ist daher gezwungen, auf Dienste wie WhatsApp oder Facebook Messenger auszuweichen. Was seit dem Inkrafttreten der Datenschutz-Grundverordnung allerdings keine Lösung mehr ist. Info: [www.beekeeper.de](http://www.beekeeper.de)

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



#### Develon

Develon ist der neue Markenname für die vormals unter dem Namen Doosan bekannten Baumaschinen von HD Hyundai Infracore, einem der weltgrößten Baumaschinenhersteller. Die Produktpalette umfasst Mini- bis Großbagger, Mobilbagger, Radlader, knickgelenkte Muldenkipper und Planierdrauen. Der neue Markenname Develon steht für „develop onwards“: Er drückt das Bekenntnis des Unternehmens zu steter technologischer Weiterentwicklung aus sowie die Ambition, als eines der innovativsten Unternehmen der Branche eine führende Rolle in der Baumaschinen-Industrie einzunehmen.

Develon Baumaschinen der neuen 7-er-Generation bieten im Gewinneinsatz höchste Leistung kombiniert mit einer enormen Effizienz. Sie sind serienmäßig mit dem modernen Develon Telematics Management System zur drahtlosen Flottenüberwachung ausgestattet. Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen kontinuierlich an Innovationen mit echtem Mehrwert, wie der „transparenten“ Radlader-Schaufel zur Steigerung der Arbeitssicherheit. Elektrifizierung, Automatisierung und Digitalisierung stehen im Fokus der kurz- und mittelfristigen Entwicklung – im Sinne des Unternehmensmottos „Powered by Innovation“.

Develon ist in der DACH-Region über ein unabhängiges, landesweites Händlernetz präsent und hat in Mannheim für die Rhein-Neckar-Region einen eigenen neuen Standort mit Verkauf, Service, Ersatzteilen und Miete eröffnet. Bereits im kommenden Jahr ist der Umzug in einen Neubau mit modernem Kunden- und Schulungszentrum geplant.

Info: [www.eu.develon-ce.com](http://www.eu.develon-ce.com)



#### GYS

Die 1964 in der westfranzösischen Stadt Laval als Hersteller von Transformatoren gegründete mittelständische und inhabergeführte Unternehmensgruppe GYS beschäftigt heute mehr als 950 Mitarbeitende, davon 90 Entwickelnde im hochmodernen Forschungs- und Entwicklungszentrum. Der Hersteller von Schweiß- und Ladetechnik sowie Karosseriereparatur-Systemen zählt mit einem Umsatz in 2022 von 125 Mio. Euro zu den führenden Herstellern in Europa. Die Geräte werden im Werk in Frankreich produziert. GYS setzt zunehmend auf Automatisierung und Robotik und ist mittlerweile Partner vieler Roboter- und Cobot-Hersteller. Um Roboterlösungen optimaler in die Produktion zu integrieren, wurde ein spezielles Testlabor eingerichtet. Das aktuelle Sortiment umfasst über 3.000 Artikel. Drei Hauptkataloge und spezielle Produktbroschüren stehen dem Fachhandel als Verkaufshilfen unterstützend zur Seite. Die GYS-Website bietet Händlern und Kunden eine Plattform, um Produktinformation zu erhalten, Bestellung aufzugeben oder den Reparaturstatus eines Geräts in Echtzeit abzurufen.

Seit 2006 ist die deutsche Vertriebs- und Serviceniederlassung in Aachen am Start. Hier profitieren die Fachhandelspartner von schneller Lieferzeit sowie einem professionellen Kundendienst. Das Team zählt bereits 80 Mitarbeitende und wächst dynamisch weiter. Der nach ISO 9001 und ISO 14001 für Umweltmanagement zertifizierte Hersteller hat sich auch auf die Fahne geschrieben, seine Nachhaltigkeitsziele vollumfassend zu erreichen.

Info: [www.gys-schweissen.com](http://www.gys-schweissen.com)



## IRO

Das Institut für Rohrleitungsbau an der Fachhochschule Oldenburg e.V. (iro) ist ein 1988 gegründeter gemeinnütziger Verein, der durch seine ca. 250 Mitglieder aus Forschung, Industrie, Kommunen, Fachverbänden und Privatpersonen über ein umfangreiches, branchenspezifisches Netzwerk verfügt. Das iro unterhält ein eigenes Forschungsgelände mit moderner Ausstattung und führt regelmäßig systematische Weiterbildungsveranstaltungen für Fachleute und Interessierte unter Einbindung der technischen und der Managementaktivitäten für Ingenieur\*innen im gesamten Bereich der leitungsgebundenen Infrastruktur insbesondere der Gas- und Wasserversorgung, der Abwasserentsorgung und dem Kanalbau durch. Die bekannteste Veranstaltung ist das Oldenburger Rohrleitungsforum mit über 440 Ausstellern und rund 100 Fachvorträgen. Durch die Workshops zu den Themen Gashochdruck- und Gasverteilungen und verschiedene Seminare wird ein Austausch von Wissenschaft und Praxis ermöglicht, der zu neuen Erkenntnissen und Innovationen führt. Als Kompetenzzentrum für alle Fragen rund um die unterirdische Infrastruktur leistet das iro einen wichtigen Beitrag zur Lösung aktueller und zukünftiger Herausforderungen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Förderung von Studierenden. Gefördert wird sowohl der Erfahrungserwerb der Studierenden in der Praxis, etwa durch die Organisation von Fachexkursionen und die Anfertigung von Bachelor- und Masterarbeiten im Institut oder die Mitarbeit an Forschungsaufträgen. Seit über zehn Jahren unterstützt das Institut das Deutschlandstipendium mit der Förderung von jährlich zwei Stipendiaten bzw. Stipendiatinnen.

Info: [www.iro-online.de](http://www.iro-online.de)



## Sodex Innovations

Sodex Innovations wurde im September 2021 gegründet und liefert seinen Kunden effiziente Vermessungstechnologien. Die Besonderheit der Systeme liegt in der Kombination aus GNSS-Systemen, Laserscannern und Kameras, die sich in nur wenigen Minuten auf den Maschinen aufbauen lassen und die damit verbundene Möglichkeit, die Geräte zwischen verschiedenen Maschinen wechseln zu können. Die Baumaschine nimmt mit dem Sodex-System während der Arbeit automatisch das Gelände in 3D und weitere Bilder auf. Diese Informationen sind in der Vermessung, Dokumentation und Abrechnung relevant und können dank automatisierter Verarbeitung und schneller Verfügbarkeit in der Cloud auch für das Management genutzt werden. Die Sodex-Cloud besticht durch die Fähigkeiten, die Baustelle als digitalen Zwilling darzustellen und Punktwolken sowie Bilder automatisch zu analysieren. Vermessungen können vom Schreibtisch aus im digitalen Zwilling erfolgen. Es ist auch möglich, Materialbewegungen, den aktuellen Stand und den Fortschritt des gesamten Projektes zu überwachen oder Soll-Gelände und Ist-Gelände zu definieren und zu vergleichen. Durch die dauerhafte Verfügbarkeit der Daten, die gezielt gefiltert und analysiert werden können, sind bei Diskussionen über durchgeführte Leistungen und Nachträge eindeutige Fakten und Nachweise vorhanden und eine vollständige und beschleunigte Abrechnung ist möglich. Die Produkte werden im Tief-, Straßen- und Leitungstiefbau angewendet, finden aber auch in anderen Branchen Verwendung. Kunden schätzen die Benutzerfreundlichkeit und den 24/7 Remote-Support.

Info: [www.sodex-innovations.com](http://www.sodex-innovations.com)

# Volvo CE veröffentlicht 48 V-Softwareprotokoll

Da es derzeit keinen Industriestandard für 48 V-DC Ladelösungen gibt, müssen Kunden, deren Elektro-Flotte aus mehreren Marken besteht, möglicherweise verschiedene Ladegeräte kaufen. Volvo Construction Equipment (Volvo CE) hat sich daher entschieden, sein eigenes markenunabhängiges Softwareprotokoll sowie die Steckerspezifikationen für seine 48 V-Gleichstromladegeräte zu veröffentlichen. Dies ermöglicht es anderen Erstausrüstern und Zulieferern, es bei der Entwicklung ihrer eigenen Ladelösungen für Kompaktmaschinen zu verwenden. Mit diesem Schritt möchte Volvo CE den Wandel in der Elektromobilität erleichtern und beschleunigen, indem es der gesamten Branche dabei hilft, mehr Ladelösungen - basierend auf einem gemeinsamen Protokoll - zu entwickeln, die den Kunden beim Übergang zu emissionsfreien Lösungen zugute kommen. „Wir wollen zu einem standardisierten, zuverlässigen und



**Vorstoß:** Volvo CE veröffentlicht sein Elektroladeprotokoll, um für einen gemeinsamen Industriestandard zu werben. (Foto: Volvo CE)

effizienten Elektro-Ökosystem beitragen, das es unseren Kunden leicht macht, elektrisch zu arbeiten! Da es heute keine standardisierte, markenunabhängige Ladeschnittstelle für Kompaktmaschinen gibt, benötigen unsere Kunden unterschiedliche Ladegeräte für verschiedene Maschinenmarken. Indem wir unsere Ladeschnittstelle veröffentlichen, hoffen wir, dass mehr und mehr Anbieter von Ladelösungen und andere Maschinenhersteller

ein und dasselbe Ladeprotokoll verwenden werden. Damit kommen wir einem Industriestandard zum Nutzen der Kunden überall einen Schritt näher“, sagt Fredrik Tjernström, Electromobility Solutions Sales bei Volvo CE.

Eine 48 V-Stromversorgung ist für die kleinste Reihe kompakter Baumaschinen vorgesehen. Bei Volvo CE sind dies aktuell die Kompaktbagger ECR18 Electric, EC18 Electric und ECR25 Electric, die Kompaktradlader L20 Electric und L25 Electric und der Asphaltverdichter DD25 Electric. Das 48 V DC-Protokoll von Volvo CE ist eine kostenlose Ressource und unter <https://www.volvoce.com/global/en/our-offer/emobility/48V-protocol> verfügbar. Für schwerere Geräte ist die Verwendung einer 600 V-Stromversorgung erforderlich. Es gibt bereits ein Industriestandardprotokoll für diese Spannung, das von der Automobilindustrie entwickelt wurde.

Info: [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com) ■

# Energieeffizienter Schraubenkompressor

Atlas Copco hat seinen ersten batteriebetriebenen mobilen Schraubenkompressor mit dem Namen „B-Air“ vorgestellt. „Wir wollen den Übergang von der CO<sub>2</sub>-Abhängigkeit hin zu erneuerbaren Energiequellen beschleunigen“, erklärt Maarten Vermeiren, Product Marketing Manager of Sustainability and Digitalization bei Atlas Copco, Portable Air Division. Der B-Air 185-12 verfügt über einen Druckbereich von 5 bis 12 bar, einen stabilen Volumenstrom von 5,4 bis 3,7 m<sup>3</sup>/min und eine Akkuspeicherkapazität von 55 kWh. Durch die Stromversorgung über den integrierten Akku benötigt eine vollgeladene Einheit keinen Kraftstoff und keine lokale Stromquelle und kann für die Dauer einer normalen Arbeitsschicht betrieben werden. Außerdem bietet sie Anwendern an Standorten ohne regelmäßigen Zugang zu Elektrizität Flexibilität und verbesserte Produktivität. Der Umstieg auf einen Elektromotor bringt eine Vielzahl von Vorteilen mit sich, darunter weniger Stillstandzeiten und einen geringeren Wartungsbedarf. Im Vergleich zu einer dieselbetriebenen Maschine sind viel weniger bewegliche Teile (und somit Verschleißteile) vorhanden, daher muss der elektrische B-Air 185-12 nur alle 2.000 Stunden



**Saubere Sache:** Der batteriebetriebene mobile Kompressor von Atlas Copco, B-Air 185-12 (Foto: Atlas Copco)

gewartet werden. Bei einer Maschine mit Verbrennungsmotor liegt das Intervall bei 500 Stunden. Der hochmoderne Permanentmagnetmotor mit variabler Drehzahlregelung (VSD) senkt die Gesamtbetriebskosten, passt die Motordrehzahl in Echtzeit automatisch an den Luftbedarf an und erhöht die Energieeffizienz um bis zu 70 %. Durch das strenge Prüfverfahren von Atlas Copco, das Tests bezüglich der schnellen Alterung unter schwierigen Bedingungen und in der Klimakammer

umfasst, hat sich herausgestellt, dass der B-Air 185-12 selbst unter extremen klimatischen Bedingungen optimal funktioniert – von +45 °C bis zu eiskalten -25 °C. Der Kompressor ist so konzipiert, dass er in dicht besiedelten städtischen Gebieten mit strengen Beschränkungen bezüglich Emissionen und Lärm heraussticht, da er keine lokalen Emissionen erzeugt und einen niedrigen Geräuschpegel aufweist.

Info: [www.atlascopco.com](http://www.atlascopco.com) ■

# Neue produktive Cat Radlader



**Zahlreiche Verbesserungen:** Die Produktivität beim Cat 950 und 962 – hier im Bild – konnte im Vergleich zu den Vorgängermodellen um bis zu 10 % gesteigert werden. (Foto: Caterpillar)

Simpel, aber effektiv: Das ist das Konzept der Cat Radlader 950 und 962 der neuen Generation. Der praxiserprobte und zuverlässige Cat Motor C7.1 bietet mit einer Kombination aus bewährten Elektronik-, Kraftstoff- und Druckluftanlagen eine hohe Leistung. Der Motor ist mit der automatischen Cat Regenerierung ausgestattet, die ohne Betriebsunterbrechung arbeitet. Er entspricht der EU-Stufe V. Mit einer Reihe serienmäßiger Technologien lassen sich die Arbeiten mit den Radladern 950 und 962 effizient überwachen, verwalten und verbessern. Cat Payload mit Assist ermöglicht dank der Kontrollwaage ein präzises Wiegen von Material und dank Datenanzeige in Echtzeit wirkt sich das positiv auf die Produktivität und Beladeeffizienz aus. Mit dem neuen Autodig kann der Fahrer mit vollständig automatisierter Schaufelbeladung Füllfaktoren und Beladzeit verbessern. Im Zusammenspiel mit Autodig sorgt die neue Funktion Auto Set Tires für ordnungsgemäße Beladetechniken, was den Reifenschlupf und -verschleiß erheblich reduziert.

Mit neuen Anwendungsprofilen kann der Fahrer benutzerdefinierte Profile für kundenspezifische Anwendungen festlegen. So können die Lader-Einstellungen für die jeweilige Aufgabe auf Knopfdruck ausgerichtet werden. Auswählbare Arbeitshilfen vereinfachen den Betrieb, wodurch Fahrer aller Erfahrungsstufen produktiver arbeiten können. Durch ProductLink erhalten Betreiber der Maschinen oder Betriebs- und MTA-Leiter Zugriff auf Produktionsdaten und wichtige Maschinenzustandsinformationen, anhand derer sie fundierte Entscheidungen treffen können. Optionale Technologien steigern die Produktivität des

Laders und Betriebs. Cat Advanced Payload mit Assist umfasst den Tip Off Assist, der die Anpassung der letzten Schaufelladung an das Ziel automatisiert. Das verbesserte Listenmanagement, die Standortintegration und die erweiterten Wägefunktionen unterstützen beim Management und der Verbesserung der Produktivität. Das neue AutoDig mit Auto Set Tires gewährleistet hohe Schaufelfüllung und somit bis zu 10 % mehr Produktivität im Vergleich zu den Vorgängermodellen. Das verbesserte Z-Kinematik-Gestänge zeichnet eine gute Parallelhub-Funktion für eine präzise Kontrolle des Arbeitsgeräts aus, während die hohe Ausbrechkraft der Z-Kinematik auf Bodenebene erhalten bleibt. Bei den Schaufeln der Performance-Reihe ist die Schaufelform auf das Hubgerüst der Maschinen abgestimmt. Dies ermöglicht eine höhere Schaufelfüllung, und hinzu kommt, dass das Material stabil in der Schaufel liegt. Der Cat Fusion-Schnellwechsler sorgt für einen einfachen und schnellen Werkzeugwechsel.

Die laufenden Betriebskosten für Filter und Betriebsflüssigkeit sollen bei den neuen Modellen dank der neuen Intervalle um bis zu 30 % niedriger ausfallen. Remote Troubleshoot unterstützt Servicetechniker von Zeppelin bei der Fehlerdiagnose, damit die neuen Radlader die Arbeit schnell wieder aufnehmen können. Software-Updates per Fernzugriff stellen sicher, dass sie mit der jeweils aktuellen Softwareversion betrieben werden. Die Cat App unterstützt die Verwaltung von Standort, Betriebsstunden, Kraftstoffverbräuchen sowie Wartungsplänen und liefert Hinweise zum Wartungsbedarf.

Info: [www.zeppelin.com](http://www.zeppelin.com) ■



## SO GEHT SCHLAUCH-MANAGEMENT

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

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



QR-Code scannen für mehr Informationen

[www.hansa-flex.com](http://www.hansa-flex.com)

**HANSA/FLEX**

## Minidumper in drei Größen

Seit seinem Markteintritt Ende 2016 hat sich der Bergmann C301M zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt und sich als zuverlässiger Partner bei Arbeiten in Gartenanlagen, Grünflächen und Kleinbaustellen bewährt. Der robuste und stabil gebaute Minidumper mit einer Nutzlast von 500 kg überzeugt auf ganzer Linie. Die patentierte Knicklenkung sorgt für einen geringen Wenderadius und ermöglicht in Kombination mit den kompakten Abmessungen eine einfache Handhabung, besonders bei geringem Platzangebot. Dabei arbeitet der 301M durch seinen akkubetriebenen Elektromotor gleichermaßen leise, emissionsfrei wie umweltfreundlich und kommt überall dort zum Einsatz, wo sonst mühsam mit Schubkarren gearbeitet werden muss. Flexible Anbaumöglichkeiten erweitern die Einsatzmöglichkeiten, während die hohe Steigfähigkeit den Einsatz auf anspruchsvollen Baustellen und in unebenem Gelände ermöglicht. Der integrierte Totmannschalter ermöglicht sicheres Arbeiten auch im Gefälle.

Anders als Kleindumper mit Starrahmen fährt der Bergmann Minidumper mit Allrad-Antrieb und dank des



**Power-Trio:** Bergmann bietet Minidumper mit 300, 500 und 800 kg Nutzlast, um die besten Lösungen für jeden Einsatzbereich anzubieten. (Foto: Bergmann)

Knick-Pendel-Gelenks auch in schwierigem Gelände Materialien bodenschonend und mühelos von A nach B. Und dank des integrierten On-Board-Ladegeräts ist der Minidumper immer einsatzbereit und ermöglicht ununterbrochenes Arbeiten. Mit bis zu acht Stunden Laufzeit bietet er eine effiziente Nutzung über einen kompletten Arbeitstag hinweg und kann anschließend an jeder Haushaltssteckdose wieder aufgeladen werden. Kunden berichten von weniger Ladevorgängen im Vergleich zu anderen Geräten - laut Bergmann lädt der Großteil der Kunden den Dumper nur zwei- bis dreimal pro Woche, was bei

gleicher Benutzung mit keinem anderen Gerät möglich sei. Die überlegene Komponentenauswahl und Qualität gewährleisten Zuverlässigkeit und Langlebigkeit und machen den C301M zu einer langfristigen Investition. Um die Erfolgsmaschine für weitere Anwendungsbereiche anzubieten, hat Bergmann auf der bauma 2022 zwei weitere Modelle der 301-Serie vorgestellt: Neben dem bewährten 301M sind nun auch der 301S mit 300 kg Nutzlast und reduzierter Durchfahrbreite und der 301L mit beeindruckenden 800 kg Nutzlast erhältlich.

Info: [www.bergmann-dumper.de](http://www.bergmann-dumper.de) ■

## Überzeugt von der Endlosdrehung

Um als Ein-Mann-Unternehmen im GalaBau und im Tiefbau wirtschaftlicher arbeiten zu können, nutzt Andreas Welz seit langem den RotoTop von Holp im Festanbau. Seine drei Bagger zwischen 2 und 8 t sind damit ausgestattet und grundsätzlich wird jeder neue Bagger bei der Bau Süddeutsche Baumaschinen GmbH mit einem RotoTop angeschafft. „Baggern ohne RotoTop ist wie Schreiben mit Gipsarm“, sagt Welz. Die Rotation gibt dem Bagger nach Ansicht des seit 1990 selbständigen Unternehmers, was an Beweglichkeit nötig ist und spart massiv Handarbeit ein. So seien die Möglichkeiten, schräggehend in alle Richtungen zu arbeiten, mühelos in Ecken zu kommen oder von einer Gebäudewand wegzuarbeiten, beinahe unbegrenzt. Bei Anfüll- und Planierarbeiten könne einfach die Schaufel komplett gedreht und in die andere Richtung gearbeitet werden. Beim Freilegen von Versorgungsleitungen, etwa im Falle von Rohrbrüchen, könne man unter dem Rohr durchgreifen und drum



**Hochzufrieden:** Andreas Welz demonstriert die Beweglichkeit, über die der Baggerarm dank RotoTop verfügt. (Foto: Holp)

herum arbeiten, ohne etwas zu beschädigen. Bei der Erstellung des Unterbaus für Pflasterflächen müsse man nicht erst alles gerade schieben, weil das Gefälle durch die flexibel arbeitende Schaufel direkt mit dem Bagger erstellt werden kann und nicht

von Hand mit der Schippe gebildet werden muss. Der flache Aufbau und das geringe Gewicht des RotoTop sorgen dafür, dass der Bagger keinen spürbaren Kraftverlust hat und immer die volle Leistung abrufen kann.

Welz sieht die Investition als gute Geldanlage: Entweder man investiere in einen RotoTop und bekomme das Geld jeden Tag auf der Baustelle zurück, oder man investiere nicht und zahle so bei allen möglichen Gelegenheiten auf der Baustelle drauf, weil bestimmte Arbeiten deutlich länger dauerten. Der RotoTop amortisiert sich seiner Erfahrung nach in etwa 500 Stunden, danach verdiene er nur noch Geld. Und eines ist in Zeiten des Fachkräftemangels ganz wichtig: „Durch den RotoTop kann ich die allermeisten Baustellen ganz alleine umsetzen und muss keine Hilfskräfte für anstrengende manuelle Arbeiten einstellen.“

Info: [www.holp.eu](http://www.holp.eu) ■

# Granit erweitert Eigenmarken-Sortiment

Granit hat sein Sortiment der Premium-Eigenmarken und innovativen Systemlösungen für die vernetzte Werkstatt ausgebaut und wird zahlreiche Neuheiten auf der Agritechnica, vorstellen, die vom 12. bis 18. November in Hannover stattfindet. Dort hatte das Unternehmen 2019 erstmals die Multimarken-Datenbank Rep.Guide durchgeführt, mit der Fachwerkstätten ihre Arbeit auf ein neues digitales Level heben: Sie sparen Zeit bei der Recherche von technischen Daten wie Anzugswerten, Füllmengen sowie Schalt- und Wartungsplänen für Schlepper und andere Maschinen. War die Multimarkendatenbank bislang ausschließlich im deutschsprachigen Raum verfügbar, profitieren nunmehr Fachwerkstätten in ganz Europa in mehr als 15 Sprachen von der Lösung, die auch neue Funktionen wie Fuhrparkmanagement und Nutzerverwaltung enthält. Auch bietet sich die Plattform als potentieller Partner für Genossenschaften und größere Serviceorganisationen an, die Rep.Guide als Wissensplattform im eigenen Design nutzen möchten. Als erste Datenbank Europas greift Rep.Guide online auf die Daten der Jaltest Diagnosegeräte des Spezialisten Cojali zu. Mit Rotaro ergänzt Granit sein Eigenmarken-Portfolio mit hochwertigen Produkten aus dem Bereich Gelenkwellen.



**Werkzeugsortiment für Profis:** Granit hat einige Neuheiten im Programm und stellt diese auch auf der Agritechnica vor. (Foto: Granit)

Ab März 2024 werden drei Baureihen im Granit-Webshop verfügbar sein. Weitere Baureihen befinden sich bereits in der Entwicklungsphase. Die Granit Endurance Carbide-Produktpalette umfasste bislang Produkte für die Bodenbearbeitung, Sähetechnik sowie für den Einsatz im Forst. Neu hinzugekommen sind leistungsstarke Hartmetall-Werkzeuge für den Baubereich. Langlebige Verschleißteile, wie Fräsmeißel und Wechselstollen für den Einsatz im Straßenbau und Spezialtiefbau, sind bereits im Webshop erhältlich. Unter der Eigenmarke

Proboss bietet das Unternehmen Sitze für ergonomischen Sitz- und Fahrkomfort in Land- und Baumaschinen an. Im Bereich der Baumaschinensitze gibt es die drei neuen Modelle BS1510 und BS2510. Sie sind als 12 bzw. 24 Volt-Variante bereits im Webshop erhältlich. Sortimentserweiterungen gibt es auch im Bereich der Werkstattwageneinlagen, bei den Druckluft-Schlagschraubern sowie den Umschaltratschen für präzises Arbeiten auf kleinstem Raum.

Info: [www.granit-parts.com](http://www.granit-parts.com) ■

## Pumpen für den Wiederaufbau

Die Ukraine ächzt unter den Kriegsfolgen, denkt aber bereits an den Wiederaufbau. Eine ukrainische Delegation ist kürzlich nach Düsseldorf gereist, um sich in der Europazentrale des japanischen Pumpenherstellers Tsurumi zu informieren. Im Fokus stand die Bewältigung der Schäden des russischen Angriffskriegs. Diese beeinträchtigen das Leben und die Infrastruktur vielerorts im Land. Die Zerstörung der Kachowka-Stauanlage am Dnipro führte beispielsweise zu riesigen Überschwemmungen. In Folge mussten Kohlekraftwerke wegen Überflutung geschlossen werden. Generell müssen viele Bereiche wasserlogistisch schnellstens wieder flottgemacht werden. Als weltgrößter Hersteller der Branche gilt Tsurumi als wichtige Adresse. Nicht zuletzt auch deshalb, weil man nicht wie marktüblich nach Auftrag fertigt, sondern nahezu alle Pumpen auslieferbereit



**Voraussetzung erfüllt:** Praktisch alle Pumpen von Tsurumi lassen sich leicht und in Eigenregie warten, da sie modular mit vielen Gleichteilen aufgebaut sind. Dies war der ukrainischen Delegation besonders wichtig. (Foto: Tsurumi)

in den europäischen Lagern vorhält. Die Delegation, der auch Universitätsprofessoren, Forscher und kommunale Entscheider angehörten, machte sich über die technischen Möglichkeiten für die Beseitigung von Klar-, Schmutz- und Abwasser kundig. Tsurumis Lieferprogramm für den europäischen Markt umfasst rund 500 Modelle für Fördermengen bis 30 m<sup>3</sup>/min oder 216 m Förderhöhe. Ein wichtiger Aspekt für die Ukrainer: Die Pumpen sollten in Eigenregie und mit wenig Aufwand zu warten sein - ein Schlüsselmerkmal, das fast alle Pumpen des Herstellers erfüllen. Einige Teilnehmer überzeugten sich davon vor Ort: Sie führten die Wartung eines Aggregats nach Anleitung kurzerhand selbst durch. Schon vor dem Krieg hat Tsurumi Pumpen in die Ukraine geliefert.

Info: [www.tsurumi.eu](http://www.tsurumi.eu) ■

# Diamanttrennscheibe mit längerer Lebensdauer

Die Klingspor Diamanttrennscheibe DT 350 AB überzeugt beim Einsatz auf Asphalt und Beton und ist deshalb ein beliebtes Produkt im Straßenbau. In der neuesten Produkt-Generation ist es den Produktentwicklern gelungen, die Standzeit um beeindruckende 50 % zu erhöhen. Das Geheimnis dahinter ist ein spezielles keramisches Korn im Schleifsegment. „Insbesondere auf Asphalt sahen wir bei der DT 350 AB Optimierungsbedarf“, berichtet Anton Bodrin, Leiter Produktmanagement. „Gemeinsam mit unseren Produktentwicklern in Deutschland und den Produkttestern auf der ganzen Welt, konnten wir die Scheibe so verbessern, dass die Standzeit um 50 % erhöht wurde!“ Durch seine besonderen physikalischen Eigenschaften, wie hohe Härte und gute Einbindung sorgt das spezielle keramische Korn in der Mischung für mehr Stabilität und weniger starken Verschleiß auf abrasiven Materialien wie Asphalt. Gleichzeitig unterstützt es die Schneidwirkung der Diamanten. Damit ist die DT 350 AB die erste Diamanttrennscheibe, die das beliebte Cevolution-Siegel erhält. Dieses steht für eine deutlich spürbare Produktverbesserung. In zahlreichen, unabhängigen Testversuchen konnte die verbesserte Standzeit laut Herstellerangaben bestätigt werden: „Wir



**Optimiert:** Die Standzeit der Klingspor Diamanttrennscheibe DT 350 AB konnte deutlich gesteigert werden. (Foto: Klingspor)

arbeiten eng mit unseren Kollegen auf der ganzen Welt zusammen. Wir stellten ihnen Prototypen der Neuentwicklung zum Testen zur Verfügung und von Südamerika, über Frankreich bis hin nach Osteuropa machten wir die gleichen Erfahrungen: Die Scheiben hielten rund 50 % länger, bei leicht verbesserter Schnittrigkeit – also

ein klar spürbarer Produktvorteil für unsere Kunden“, fasst Anton Bodrin das Feedback aus den Testländern zusammen. Somit hatte sich die Scheibe für das Cevolution-Siegel qualifiziert. Der verbesserte Straßenbau-Allrounder DT 350 AB ist ab sofort im Handel erhältlich.

Info: [www.klingspor.de](http://www.klingspor.de) ■

# HDI veröffentlicht Booklet zur Cyberstudie

Zum zweiten Mal hat die HDI Versicherung die Cyber-Lage bei kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) in Deutschland untersucht und eine umfangreiche Studie erstellt. Über 700 Entscheider in Versicherungs- bzw. IT-Fragen von KMU sowie Selbstständige wurden dazu Ende 2022 interviewt. Die wichtigsten Ergebnisse der repräsentativen Umfrage lassen sich jetzt in Form eines Booklets von der HDI Website frei herunterladen. Die Bedrohung durch Cyberkriminalität ist allgegenwärtig, auch für deutsche KMU. Wie gehen Verantwortliche in diesen Unternehmen mit der Herausforderung um? Wie informieren sie sich? Wie schätzen sie die Bedrohung ein? Welche Präventionsmaßnahmen ergreifen sie? Diese und andere Fragen rund um das Cyber-Thema hat der Versicherer den Entscheidern gestellt und Ergebnisse in Form eines



**Aufklärungsbedarf:** Die HDI Cyberstudie zeigt auf, dass die Risikowahrnehmung bei KMU merklich zurückgegangen ist, obwohl sie aktuell mehr in den Fokus von Cyberangreifern rücken. (Foto: HDI)

Booklets zusammengefasst. „Wir wollen über die Veröffentlichung Entscheider in Unternehmen, Vertriebspartner und andere Interessierte an den Ergebnissen teilhaben lassen. Und wir möchten damit zur Verbesserung des Cyberschutzes in Unternehmen beitragen“, erklärt Christian

Kussmann, Vorstand Firmen und Freie Berufe der HDI Versicherung. Dass beim Cyberschutz bei vielen Unternehmen Optimierungspotenzial besteht, zeigt die aktuelle Studie deutlich: Unter anderem ist die Risikowahrnehmung hinsichtlich des Cyberrisikos bei KMU im Jahresvergleich merklich zurückgegangen. Gleichzeitig geraten gerade kleinere Unternehmen immer mehr in den Fokus von Cyberangreifern. So zwei beispielhafte Ergebnisse der HDI Cyberstudie. Wie bereits die Vorgänger-Untersuchung wurde auch die aktuelle Cyberstudie im Auftrag der HDI Versicherung durch das Marktforschungsinstitut Sirius Campus durchgeführt. Das Booklet ist unter [www.hdi.de/versicherungen/cyber-versicherung](http://www.hdi.de/versicherungen/cyber-versicherung) frei zum Download verfügbar.

Info: [www.hdi.de](http://www.hdi.de) ■

# Optimierter Kompaktbagger mit Elektroantrieb

Der Kompaktbagger DX20ZE-7 ist der erste in Serie produzierte elektrisch-betriebene Bagger von Develon (zuvor Doosan CE). Dieser 2 t-Bagger verbindet Geräusch- und Emissionsreduzierung mit den Merkmalen und Leistungsverbesserungen der nächsten Generation von Kompaktbaggern der Serie DX-7. „Der DX20ZE-7 wurde entwickelt, um die steigende Nachfrage nach Elektromaschinen zu erfüllen“, so Stephane Dieu, Produktmanager für Bagger in Europa bei Develon.

Dank der variablen Raupen eignet sich der neue Bagger für enge Passagen und Ein- und Ausgänge und damit hervorragend für Arbeiten auf engem Raum oder in Innenräumen, z.B. bei Abbruch- und Bauarbeiten. Sobald der Bagger den Arbeitsbereich erreicht hat, kann der Bediener die Raupen ausfahren, um die Stabilität und die Hubkraft zu verbessern. Der DX20ZE-7-Kompaktbagger wird von



**Angebot ausgebaut:** Mit dem Kompaktbagger DX20ZE-7 ergänzt Develon sein Portfolio an elektrisch betriebenen Maschinen. (Foto: Develon)

einem im eigenen Hause entwickelten 20,4 kWh-Lithiumionen-Batteriepack angetrieben, während die gesamte Elektroanlage und alle Komponenten der Maschine für die Arbeit in rauen Umgebungen optimiert ist. Mit einem Schnellladesystem können innerhalb von einer Stunde und 20 Minuten 80 % der

Batterieleistung wiederhergestellt werden. Nach acht Stunden Aufladung mit dem Bordladegerät wird der maximale Ladungswert der Batterie wieder erreicht.

Zur Standardausstattung des DX20ZE-7 gehört ein Telematik-System. Bediener und Händler können über eine App oder eine Website Zustand, Standort und Produktivität ihrer Maschine aus der Ferne überwachen. Die Telematik unterstützt Eigentümer dabei, den Diebstahl von Ausrüstung zu verringern und Maschinen-Tracking zu ermöglichen, die unbefugte Benutzung der Maschine zu vermeiden oder zu ermitteln, wann die Wartung fällig ist. Auch lassen sich mit Hilfe des Telematik-Systems Benachrichtigungen an den Zeitplan eines Kunden anpassen, Öl Druck, Betriebstemperatur und mehr überwachen und die Daten nutzen, um Bediener für maximale Produktivität zu schulen.

Info: [www.eu.develon-ce.com](http://www.eu.develon-ce.com) ■

# Merlo-Teleskoplader für Städtische Werke

Seit Juli verrichtet ein Merlo P 120.10 HM seinen Dienst für die Städtische Werke Netz + Service GmbH in Kassel. Der Merlo-Partner Wiegers-Gabelstapler GmbH & Co. KG aus Marsberg hatte den Teleskopen mit 12 t Hubkraft und 10 m Ausleger zum Bauhof der nordhessischen Stadt geliefert. Seine Hauptaufgabe besteht darin, große und sperrige Teile, wie Einlaufschächte, Kabelrollen sowie Stahl-, Guss-, und PE-Rohrpackete zu verladen. In einem Firmenverbund erzeugt die Stadt Kassel Strom und Wärme durch Wind- und Solarparks, Biogasanlagen sowie Müll-Heizkraftwerke. Der Verbund ist verantwortlich für den Betrieb plus Instandhaltung der Verteilnetze. Häufig müssen die Mitarbeiter dafür bis zu 7 t schwere Kabelrollen auf Lkw heben. Die Kasseler kauften einen gut erhaltenen gebrauchten Merlo aus Wiegers Mietbestand. Das schnell verfügbare Gerät orderten sie mit Lasthaken, FEM-Gabelträger und 1,80 m langen Palettengabeln. Wegen des Hauptstandortes im Bauhof entschieden sie sich für eine 20 km/h-Ausführung. Sie kommt mit einem Stufe-V-Motor, hat 170 PS, 4,5 l Hubraum und ist wassergekühlt. Außerdem arbeitet die Maschine mit Oxidations- und SCR-Katalysator mit AdBlue-Einspritzung und

Dieselpartikel-Filtern. Der hydrostatisch angetriebene Teleskopstapler ist der kräftigste Starr-Rahmen-Vertreter von Merlo. Drei Lenkungsarten machen ihn trotz seiner gut 16 t-Eigengewicht sehr beweglich. Die Bedienung über die logisch und ergonomisch angeordneten Elemente in der im Innenraum 1.010 mm breiten Kabine ist leicht verständlich. Das integrierte ASCS-System inklusive eines Displays vereinfacht die Einsätze. Die Städtischen Werke haben gut fünf Jahre Erfahrung mit Wiegers und den grünen Teleskopen.



**Kraftprotz:** Der Teleskopstapler P 120.10 HM wird auf dem Bauhof der Städtische Werke Netz + Service GmbH in Kassel eingesetzt. (Foto: Merlo)

Ein endlos drehbarer Roto 45.21 MCSS (4,5 t/21 m) läuft bereits im Kraftwerk.

Info: [www.merlo.de](http://www.merlo.de) ■



**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](http://hkl24.com) oder 0800-44 555 44

## Showtime für den mobilen Zaxis

Bei Gewerbebauprojekten rücken in der Regel Raupenbagger für die „schweren“ Arbeiten an. Ihnen folgen Mobilbagger, deren Aufgabe dann im Verlegen von Pflaster, dem Einbau von Asphalt oder dem Anlegen von Gehwegen und Grünanlagen besteht. Dabei können sie ihre Stärken in puncto Vielseitigkeit, Flexibilität und Schnelligkeit voll auszuspielen.

In Braunfels, wo das Areal eines Einkaufsmarktes erweitert und modernisiert wurde, setzte das Tiefbauunternehmens Reuscher aus dem Westerwald den Mobilbagger ZX155W-7 von Hitachi ein. Unter der Leitung des erfahrenen Poliers Udo Raschke konnte der junge Maschinist Niklas Zimmermann mit dem 20 km/h schnellen Gerät auf dem Gelände von einem Einsatzort zum anderen flitzen. Hier verfüllte er einen Graben mit Kies, dort beförderte er eine Palette mit Pflastersteinen und drüben verdichtete er mit der Rüttelplatte den Untergrund für die zukünftigen Parkplätze. Im Zuge einer größeren Investition hat der



**Vielseitig:** Dank Tiltrotator und Oil-Quick-Wechsler ist jedes Anbaugerät schnell und präzise im Einsatz. (Foto: Dieter Göllner)

Tiefbauspezialist Reuscher beim langjährigen Systempartner Kiesel – neben mehreren Hitachi Zaxis-Raupenbaggern der Serie 7 – auch den Mobilbagger ZX155W-7 erworben. Überzeugt haben vor allem die feinfühligste Steuerung, der kräftige Motor und nicht zuletzt die Kurzheckversion. Die Maschine mit einem Betriebsgewicht von 16.200 kg ist damit für Arbeiten auf engstem Raum prädestiniert. Hinzu kommt die universelle Ausstattung der Maschine.

Mit einem OilQuick Schnellwechsel-System und einem engcon Tiltrotator und dem breiten Anbaugeräte-Sortiment von Kiesel kann der Baggerführer jede Art von Arbeit schnell und ökonomisch abwickeln. Ölmenge und Öldruck sind für bis zu 16 unterschiedliche Anbaugeräte frei programmierbar und per Knopfdruck abrufbar. Die voreingestellten Modi für Dreh- und Schwenkfunktionen erleichtern die Bedienung von Schwenklöffeln und Tiltrotatoren. Neben Tieflöffel, Grabenraumlöffel und Sieblöffel sind auch Palettengabel, Anbauverdichter, Planierhobel oder Abziehbalken verfügbar, die Niklas Zimmermann im „fliegenden Wechsel“ bedienen kann, ohne die Kabine zu verlassen. Aus der Fülle der Sicherheitsfeatures von Hitachi und Kiesel schätzt Polier Udo Raschke vor allem das 270° Aerial Angle-Kamerasystem. Durch die Sicht aus der Vogelperspektive ist jederzeit ein guter Überblick rund um die Maschine möglich. Info: [www.kiesel.net](http://www.kiesel.net) ■

## Finliner beschleunigt Hochwasserschutz

Droht eine Sturmflut oder nehmen Überschwemmungen ihren Lauf, dann muss schnell gehandelt werden, um Lücken in Deichen, Deichscharten, Hafenzufahrten oder niedrigen Ufern abzudichten. Das geschieht oftmals mit Hilfe von Big Bags. Die Finliner-Materialverteilerschaukel von Optimas wurde diesbezüglich weiterentwickelt und kann nun auch im Hochwasserschutz effektiv eingesetzt werden. Um Big Bags schnell zur Verfügung zu haben, wurde dazu ein Trichter angebaut, mit dem das Behältnis zielgenau befüllt werden kann. „In kritischen Szenarien, müssen wir im Tidenverlauf bei Niedrigwasser sehr viel Material zum Hochwasserschutz bewegen können. Dabei hilft die Finliner enorm“, sagt Christian von Deetzen, Teamleiter Deiche bei der bremenports GmbH. Die Big Bags fassen etwa 1 m<sup>3</sup> Sand, Kies oder andere Schüttgüter.

Die Finliner ist wie eine Ladeschaukel nutzbar. Angebaut an einen Radlader nimmt sie Material auf. Die 1 m<sup>3</sup> Schaukel hat eine Einfüllbreite von 2,60 m. Über ein Förderband von 2,50 m Länge wird das Schüttgut

schnell in den seitlich angehängten Big Bag befördert. Material aufnehmen und einfüllen dauert etwa eine Minute. Dann kann der Behälter sofort eingesetzt werden. „Durch die Finliner sparen wir beim Befüllen und Verteilen viel Personal, das nun in diesen kritischen Zeiten anderweitig unterstützt“, sagt von Deetzen. Die Finliner kann auch direkt vom Lkw aus befüllt werden. Diese Finliner-Variante ist zusätzlich mit vier Haltehaken versehen. Nach dem Befüllen kann man die Big Bag-Schlaufen in die vier Haken einhängen, anheben und sofort an den Bestimmungsort fahren. Dort platziert der Radlader den Behälter und kehrt rasch zur Befüllstelle zurück, um den nächsten Big Bag zu befüllen. Das ist in Situationen, in denen keine weiteren Transportgeräte zur Verfügung stehen, extrem hilfreich.

Die Finliner von Optimas ist ein Anbaugerät für Radlader und wird über die passende Schnellwechselplatte an der Maschine montiert. Die Materialmenge kann exakt durch die Geschwindigkeit von Förderband und Fahrgeschwindigkeit



**Durchdachte Lösung:** Über das Förderband der Finliner Materialverteilerschaukel wird das Füllgut in den Big Bag gebracht, der dann am Haltehaken angehängt zum Einsatzort gefahren wird. (Foto: Optimas)

dosiert werden. Die Verteilschaukel wiegt 820 kg. Sie ist eine günstige Alternative zu Schwenklader oder Seitenkippschaukel.

Info: [www.optimas.de](http://www.optimas.de) ■

# Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger



Jochen Goetz, Mitglied des Vorstands der Daimler Truck Holding AG, ist im Alter von 52 Jahren verstorben.  
(Foto: Daimler Truck)



Johanna Lauter (Finanzen), Robert Popp (Technik) und Jörg Hegestweiler (Marketing und Vertrieb) leiten BKL als Geschäftsführungs-Trio (v.l.n.r.). (Foto: BKL)



Stefan Bergström leitet die Marketing- und Vertriebsaktivitäten bei Rototilt.  
(Foto: Rototilt)

## Daimler Truck trauert um Finanzvorstand Jochen Goetz

Mit Bestürzung und großer Trauer haben Aufsichtsrat, Vorstand und Belegschaft von Daimler Truck die Nachricht vom Tod ihres Finanzvorstands Jochen Goetz aufgenommen, der am 5. August 2023 im Alter von 52 Jahren bei einem tragischen Unglücksfall ums Leben gekommen ist. Goetz war seit dem 12. Juli 2021 Mitglied des Vorstands der Daimler Truck Holding AG und in dieser Funktion verantwortlich für Finanzen und Controlling, für den Einkauf von Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen sowie für IT. Er war außerdem Mitglied des Vorstands der Daimler Truck AG.

„Der Tod von Jochen Goetz ist für Daimler Truck ein riesiger Verlust, menschlich wie beruflich. Ich kenne Jochen Goetz seit über 20 Jahren und habe mit ihm in verschiedensten Funktionen immer hervorragend zusammengearbeitet“, sagte Martin Daum, Vorstandsvorsitzender der Daimler Truck Holding AG und ergänzte: „Sein Beruf war für ihn Berufung. Jochen Goetz hat Daimler Truck gelebt und geliebt – und wir werden ihn im Vorstand und in der gesamten Belegschaft in großer Dankbarkeit in Erinnerung behalten: als wertvollen Menschen und als hochgeachteten Kollegen. Sein Wirken wird nicht vergessen.“ Joe Kaeser, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG sagte: „Jochen Goetz stand für Authentizität, Engagement und Fürsorge für seine Kolleginnen und Kollegen. Dabei hatte er stets die langfristigen Geschicke von Daimler Truck im Blick. Sein Wissen über und sein Einsatz für die

Firma sind beispiellos. Als Finanzvorstand hat er wesentlich dazu beigetragen, das Unternehmen von Anfang an wirtschaftlich solide aufzustellen und die Ertragskraft weiter zu stärken. Wir trauern um einen großartigen Manager und Menschen. Seiner Familie gehört unsere aufrichtige Anteilnahme.“

Info: [www.daimlertruck.com](http://www.daimlertruck.com)

## Johanna Lauter komplettiert BKL-Führungstrio

Seit dem zweiten Quartal 2023 wird die BKL Baukran Logistik GmbH mit Hauptsitz bei München von einer Dreierspitze geführt. Neu in die Geschäftsführung berufen ist Johanna Lauter. Sie verantwortet den Bereich Finanzen und ergänzt das Duo Jörg Hegestweiler und Robert Popp. „Mit der Erweiterung der Geschäftsführung ist BKL optimal für die Realisierung unserer ehrgeizigen Expansionsziele aufgestellt. Sie umfassen umfangreiche Neuerungen in den verschiedenen Geschäftsbereichen rund um Autokrane und Baukrane sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene“, kündigt Alexander Volz, Inhaber und Beiratsvorsitzender der BKL Baukran Logistik GmbH, an. Seit Mai leitet Johanna Lauter bei BKL die Fachgebiete Corporate Finance, Accounting, Controlling, Steuern, Recht sowie Compliance und führt ein achtköpfiges Team. „Als Technik-Fan freue ich mich, die Zukunft von BKL, einer echten Perle des Mittelstands, maßgeblich mitzugestalten. Mein Fokus liegt auf der Weiterentwicklung der nachhaltigen Wirtschaftsstrategie, mit der wir die finanzielle Stabilität des Unternehmens langfristig

sicherstellen und gleichzeitig in jeder Marktsituation flexibel agieren können“, erklärt Lauter. Die Betriebswirtin kommt von einer Unternehmensberatung, wo sie fast zehn Jahre lang als Head of Controlling and Accounting tätig war.

Info: [www.bkl.de](http://www.bkl.de)

## Stefan Bergström verantwortet Marketing und Vertrieb bei Rototilt

Stefan Bergström leitet seit 1. September 2023 Marketing und Vertrieb bei der Rototilt Group AB mit Sitz im schwedischen Vindeln. Er hat die Nachfolge von Per Våppling angetreten, der die Position mehr als zehn Jahre innehatte und sich nun in den Ruhestand verabschiedet hat. Bergström verfügt über langjährige Erfahrungen als Geschäftsführer und Vertriebsleiter im verarbeitenden Gewerbe sowie bei Unternehmen, die auf dem globalen Markt tätig sind. Zuletzt war er CEO bei der Emballator Metal Group, einem Unternehmen mit einem hohen Exportanteil. „Stefan kommt zum richtigen Zeitpunkt, um auf dem Fundament aufzubauen, das Per Våppling gelegt hat. Zunächst wird unsere neue Produktplattform Rototilt Control mit einer komplett neuen Tiltrotator-Serie und einem neuen Steuersystem eingeführt. Wir werden unsere Marktpräsenz sowohl auf neuen als auch auf bestehenden Märkten verstärken, wobei Stefans Erfahrung für uns von großem Vorteil sein wird“, erklärt Geschäftsführer Anders Jonsson. „Nach vielen Jahren in großen internationalen Unternehmen und Organisationen ist es für mich sehr reizvoll, Teil eines langfristig ►

# Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger



Norbert Philipp hat die neu geschaffene Position des Gesamtvertriebsleiters bei MTS übernommen.  
(Foto: MTS)



Joel Schiliro ist neuer Brand Manager bei der Atlas GmbH.  
(Foto: Atlas)



Thomas Kaeser, Vorstandsvorsitzender von Kaeser Kompressoren, hat seinen 70. Geburtstag gefeiert.  
(Foto: Kaeser)

agierenden Familienunternehmens mit einer klaren Vision – 'Rototilt an jedem Bagger' – zu sein und hier einen Beitrag leisten zu können. Ich hoffe, dass meine Erfahrung und mein Hintergrund im internationalen Vertrieb sowie in der Zusammenarbeit mit Großkunden für das weitere Wachstum von Rototilt nützlich sein werden", so Stefan Bergström.  
Info: [www.rototilt.de](http://www.rototilt.de)

## Norbert Philipp leitet den Gesamtvertrieb bei MTS

Die MTS Mobile Tiefbau Saugsysteme GmbH stellt im Zuge ihres weiteren globalen Wachstums ihren Vertrieb neu auf. Norbert Philipp (58) hat zum 1. Juli 2023 die neu geschaffene Position des Gesamtvertriebsleiters übernommen. Mit der neuen Struktur und der personellen Neuaufstellung kann sich die MTS künftig noch besser auf die verschiedenen Zielgruppen und Märkte konzentrieren und auf veränderte Bedürfnisse schnell und flexibel reagieren. „Mit Norbert Philipp bekommt die MTS GmbH einen ausgewiesenen Experten für ein nachhaltiges und strukturiertes globales Vertriebswachstum. Wir freuen uns sehr, dass wir ihn von uns überzeugen konnten. Norbert Philipp wird uns helfen, die Internationalisierung unseres Geschäfts voranzutreiben und unser Saugbagger-Portfolio an den künftigen Bedürfnissen des Marktes ausgerichtet weiterzuentwickeln.“ sagt Alfons Braun als Geschäftsführer der MTS GmbH. Norbert Philipp kann auf langjährige Führungserfahrung im Bereich des Baunebengewerbes

und der Beratung für das Baunebengewerbe zurückblicken, davon allein über 15 Jahre im internationalen Vertriebsaufbau produzierender Unternehmen.  
Info: [www.saugbagger.com](http://www.saugbagger.com)

## Joel Schiliro ist Brand Manager bei Atlas

Seit dem 1. September 2023 ist Joel Schiliro neuer Brand Manager für die Atlas GmbH in Ganderkesee. Er berichtet direkt an Brahim Stitou, Geschäftsführer des Baumaschinenherstellers. Der Fokus seiner Aufgabe liegt auf der (Weiter-)Entwicklung und Umsetzung neuer Marketingmaßnahmen sowie der Positionierung der Marke Atlas. Schiliro ist in Ganderkesee beheimatet. Er absolvierte eine Ausbildung zum Veranstaltungskaufmann, gefolgt von einem nebenberuflichen Bachelorstudium im Bereich Event- und Marketingmanagement. Tätig war er als Marketing- und Eventmanager in einem mittelständischen Unternehmen in der Region. Zudem absolvierte er nebenberuflich ein Studium der Betriebswirtschaft, um sein Wissen und seine Fertigkeiten zu vertiefen. Die Stelle des Brand Managers bei Atlas wird mit Schiliro erstmals besetzt.

Info: [www.atlasgmbh.com](http://www.atlasgmbh.com)

## Thomas Kaeser feiert 70. Geburtstag

Thomas Kaeser, Vorstandsvorsitzender der Kaeser Kompressoren SE, hat am 14. August seinen 70. Geburtstag gefeiert.

Ganz besonders liegt ihm die Familie am Herzen. Nicht nur die eigene, sondern auch die Unternehmensfamilie Kaeser Kompressoren, die im Laufe der Jahre immer erfolgreicher geworden ist und sich über die ganze Welt ausgedehnt hat. Heute beschäftigt das Unternehmen mehr als 7.500 Mitarbeiter und ist mit über 50 Tochtergesellschaften und rund 70 exklusiven Vertragspartnern in mehr als 140 Ländern aktiv. Dennoch ist Thomas Kaeser nicht nur dem Heimatstandort Coburg als Haupt-Produktionsstandort treu geblieben, sondern auch seiner Überzeugung: „Wir sind ein Familienunternehmen. Das zu betonen ist mir wichtig“, hebt er ausdrücklich hervor. Im Juli 2023 wurde ihm der Bayerische Verdienstorden verliehen. Ministerpräsident Dr. Markus Söder bezeichnete ihn als großen Wirtschaftsdenker. Als eine „nachhaltige Stimme für die oberfränkische Wirtschaft“, die auch er persönlich sehr schätze und als einen Mann, „der immer gute Ideen“ habe.

1979 stieg Kaeser in das elterliche Unternehmen ein. Ab 1985 fungierte er als geschäftsführender Gesellschafter, seit 2012 als Vorstandsvorsitzender. Gemeinsam mit seiner Frau, Tina-Maria Vlantousi-Kaeser, leitet er das Unternehmen. Neben dieser Funktion ist Kaeser Mitglied in zahlreichen Verbänden z.B. als Mitglied des Vorstands des vbm und des bayme. Zudem engagiert sich im engeren Vorstand des VDMA.

Im November 2012 wurde ihm die Staatsmedaille für besondere Verdienste um die Bayerische Wirtschaft verliehen.

Info: [www.kaeser.com](http://www.kaeser.com)

## Impressum

Die VDBUM INFO ist das offizielle Organ des Verbandes der Baubranche, Umwelt- und Maschinenteknik e.V. 51. Jahrgang / ISSN-Nr. 0940-3035

### Herausgeber:

Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinenteknik 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            |
|--------------------------|-------------|-------------------|-------------------|
| Branchentreff Saugbagger | Germersheim | www.vdbum.de      | 21.11.-22.11.2023 |
| TDK Branchentreff        | Oss (NL)    | www.vdbum.de      | 27.11.-28.11.2023 |
| 52. VDBUM Großseminar    | Willingen   | www.vdbum.de      | 30.01.-02.02.2024 |
| TDK Branchentreff        | Blaubeuren  | www.vdbum.de      | 19.02.-20.02.2024 |

# Veranstaltungen des VDBUM

| Thema/Veranstaltung                                     | Stützpunkt        | Termin            |
|---|-------------------|-------------------|
| Fachexkursion nach Frankfurt                            | Dresden + Leipzig | 20.10.-22.10.2023 |
| Fachexkursion „Neuer Speichersee / Kühtai-Tirol“        | Regensburg        | 20.10.-22.10.2023 |
| Baustellenbesichtigung A14, Brückenneubau über die Elbe | Magdeburg         | 16.11.-18.11.2023 |
| Grünkohlparty   | Hamburg           | 25.11.2023        |
| Eisstockschießen  | Hannover          | 07.12.2023        |
| Stadionführung, Torwandschießen - Netzwerkabend!        | Köln              | 12.12.2023        |



Alle anstehenden Termine in der Übersicht:  
[www.vdbum.de/termine](http://www.vdbum.de/termine)



## INFO

Ausgabe 6-23

erscheint am  
15.12.2023

Im nächsten Heft:

Frästechnik und  
Aufbereitung vor Ort

Arbeitsbekleidung und  
Arbeitssicherheit



# Köhler

ISO  
9001



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

[www.k-kran.de](http://www.k-kran.de)