

VDBUM

Verband der
Baumaschinen-
Ingenieure
und -Meister e.V.

INFORMATION 3·09

Juni · 37. Jahrgang

Überblick:

Digitale Systeme verbessern die
Baustellen- und Transportlogistik >> Seite 20

Einblick:

Motorenhersteller im Gespräch über Technik,
Service und Systeme >> Seite 34

Ausblick:

Mitglieder auf Info-Tour in der
chinesischen Hauptstadt Peking >> Seite 36

Asphaltstraßenbau:

Schneller einbauen, besser verdichten

>> ab Seite 6



Gelingen hat sein Geheimnis, Misslingen seine Gründe

Es sind harte Zeiten, in denen wir uns bewegen. Knüpften sich am Anfang der Rezession viele Hoffnungen an die Möglichkeit, dass wir es mit einer zwar unvorhersehbaren, aber periodischen Schwankung zu tun haben, die uns nur kurzzeitig beschäftigt, sprechen die Umsatzrückgänge in teils zweistelligen Größenordnungen längst eine andere Sprache. Firmeninsolvenzen von Weltkonzernen unterstreichen zusätzlich die düstere Realität.

Dem Instrumentarium der Kurzarbeit, für viele Firmen als rettender Anker die einzige Lösung, folgen häufig unausweichlich Entlassungen. Entsprechend wächst bei Arbeitnehmern die Angst vor dem Jobverlust. Nach einer Umfrage des Marktforschungsinstitutes GfK Nürnberg stufen 57 Prozent diese Angst als Problem Nummer 1 ein. Im Jahr zuvor hatte der Anteil bei 53 Prozent gelegen.

Nun ist es zwar ein Leichtes, davon zu sprechen, die Krise als Chance zu nutzen, die Geschäfte neu zu ordnen, Ballast – in welcher Form auch immer – über Bord zu werfen und den Neuanfang als „reinigendes“ und „ordnendes“ Mittel zu sehen. Aber wie soll dieser Neuanfang aussehen?

Bereit sein ist viel, warten zu können ist mehr, doch erst den rechten Augenblick zu nutzen, ist alles.

(Arthur Schnitzler)

Wohl dem, der in guten Zeiten erfolgreich mehrere Standbeine aufgebaut hat und nun mit der nötigen Besonnenheit und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten „ordnen“ kann. Wer dagegen jetzt erst neue Geschäftsfelder oder kreative Ideen platzieren will, muss sich auf einen anspruchsvollen Kraftakt einstellen.

Natürlich stellt sich jetzt die Frage, warum nicht jedes Unternehmen ausreichend sichernde Standbeine hat? Werfen wir dafür einen Blick in die Vergangenheit: In vielen Betrieben, vor allem in Konzernen, hat sich einzig die Gewinnmaximierung als oberstes Leitbild manifestiert und in die Denkweise der Mitarbeiter eingebrannt. Anderweitig definierte Ziele der Kategorien „langfristig“, „kurzfristig“, „wichtig“ etc. galten demgegenüber als nachrangig.

Freilich ist es eine Verpflichtung der Betriebe, ohne Wenn und Aber Gewinne zu erzielen. Das ist nicht nur um ihrer selbst Willen wichtig, sondern gleichfalls eine soziale Verpflichtung. Sollte aber nicht auch gerade deshalb die Langfristigkeit des Denkens und Handelns Priorität erhalten?

Ein Beispiel: In der schier unendlichen Bandbreite in der



Josef Andritzky
5. Vorsitzender des VDBUM

Baubranche, angefangen vom Hochbau, Tiefbau, Spezialtiefbau über Abbruch bis hin zu Sonderbetätigungen wie Spritzbetonanwendung oder Verpressarbeiten, war es in der Vergangenheit immer so, dass mal der eine und mal der andere Bereich bessere bzw. schlechtere Ergebnisse erzielte. Erst die richtige Mischung sicherte den langfristigen Erfolg. Eine Sparte also aufgrund kurzzeitiger negativer Tendenzen aufzulösen, ist nicht immer die zukunftsweisende Entscheidung. Der Trennung von Personal und Equipment folgt unweigerlich auch der Verlust des Know-how. Ein Wiedereinstieg in schwierigen Zeiten käme im

Aufwand also einem Neueinstieg gleich.

Nun klammern sich die Hoffnungen der Branche an Impulse aus den Konjunkturprogrammen, aus denen zumindest in Teilbereichen eine Belebung der Bauwirtschaft zu erwarten ist. Darauf hoffen wir recht bald, denn wenn die Politiker erst in den heißen Wahlkampf eingestiegen sind, treten unsere drängenden Probleme zwangsläufig in den Hintergrund.

Im Übrigen sollten wir nicht aufhören, daran zu glauben, dass mit Mut, Kreativität, Entschlossenheit, Engagement und Blick über den Tellerrand auch diese Krise Schritt für Schritt zu meistern ist. Dazu gehört außerdem ein Stück Vertrauen – in die eigene Kraft, die Partner, die Gesellschaft. Natürlich ist gerade Letzteres schwer, denn in Sachen Vertrauen hat uns gerade die jüngste Vergangenheit eines Besseren belehrt. Auch Vertrauen braucht schließlich wie jedes Bauwerk ein festes Fundament. Hier sollten wir schauen, wie sicher die Fakten für das Vertrauen sind. Leichtgläubigkeit, die vielleicht auch aus Bequemlichkeit entsteht, darf echte Fakten nicht mehr ersetzen. Unser neues Vertrauen kann natürlich auch dazu führen, dass wir uns generell mit etwas weniger zufrieden geben müssen. Das trifft für Unternehmen ebenso zu wie für den Einzelnen. Die vermeintliche Schwäche des „Weniger“ könnte langfristig zu einer Stärke werden. Ein neues Maß zu wählen hilft darüber hinaus der Verbissenheit zu begegnen, die Markenzeichen vieler Aktionen und Reaktionen der Vergangenheit war.

Wenn wir in diesem Sinne unsere Kraft, Zeit und Motivation richtig einsetzen, dann ist der beständige Erfolg in der Zukunft nur die logische Konsequenz.

Ihr



Titelthema

Technik und Verfahren im Asphaltstraßenbau



Schon allein aus der Beanspruchung heraus wird für den Asphaltstraßenbau kontinuierlich nach neuen Einbauverfahren geforscht und Technik ständig verbessert. Neben den Hoch- und Fachschulen ist es vor allem die Industrie, die wirtschaftliche und effiziente Maschinen und Geräte für den Einbau und die Verdichtung von Asphalt hervorbringt. Mittlerweile kann hochstandfester Kompaktasphaltbelag in einem Arbeitsgang erstellt werden. Und ein automatisierter Splittstreuer, der in einen Asphaltstraßenfertiger integriert wurde, erfüllt die Anforderungen an die Griffigkeit der Fahrbahnbeläge. Unsere Beispiele aus der Praxis geben einen Überblick über Technik und Verfahren zum Stand des Asphaltstraßenbaus.

Beilagenhinweis: Einem Teil dieser Ausgabe ist eine Empfehlung der Firma Kähler Baumaschinen, Ritterhude, beigelegt. Der Gesamtauflage liegt die VDBUM Produktbroschüre 2009 bei.

Technik

- > **Titelthema:** Fortschritte im Asphaltstraßenbau6
 - Kompakte Asphaltbefestigungen einbauen9
 - Perfektes Zusammenspiel für beste Ergebnisse11
 - Klein und Groß erfolgreich im Duett.....12
 - Perfekt geplant und optimal verdichtet.....13
 - Zügige Sanierung mit kombinierter Technik15
 - Neubau ohne Leitdraht mit Schweizer Präzision16
 - Ein Gespür für Straßenbau18
 - Mischgut mobil und clever aufbereiten.....19
- > **Titelthema:** Transportlogistik in Perfektion20
 - Abfallentsorgung leicht gemacht.....24
 - Elektronischer Lieferschein an Fahrzeugwaage.....25
 - Leistungsriese auf schmalen Fuß.....26

Wirtschaft

- Präventionsstützpunkt eröffnet.....28
- Dritter Stützpunkt in Bayern30
- Präsidentenbesuch bei Caterpillar31
- Guter Abschluss, schlechte Prognose.....32
- Industriepreis für ölwechselfreie Maschinen33

VDBUM Spezial

- > **Titelthema:** Ihr Motor – unsere Kompetenz34
 - Ein Thema, viele Zuhörer35
- > **Titelthema:** Mitgliederreise in's Reich der Mitte.....36
 - VDBUM-Aktivitäten über die Grenzen hinaus37
 - Gastkommentar: Prinzip Eigenverantwortung, oder: Von der Wirtschaft – für die Wirtschaft!.....38
 - Info-Angebot zum neuen Gesetz für Berufskraftfahrer38
 - Acht Fragen - acht Antworten
 - Josef Andritzky stellt sich vor*.....39
 - VDBUM Schulungen.....40
 - Vorstellung neuer Fördermitglieder.....42

Industrie aktuell

- Aktuelle und interessante Informationen über neue Produkte und Dienstleistungen führender Ausrüster der Bauwirtschaft und ihrer Zulieferbranchen44

Magazin

- Editorial3
- Stellenmarkt51
- Veranstaltungen52
- Literatur.....53
- Menschen *Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger*54
- VDBUM Forum56
- Veranstaltungskalender.....58
- Impressum.....58
- Vorschau58

3D-MC²

HIGH SPEED PRECISION



Doppelte Geschwindigkeit. Doppelte Genauigkeit.

Topcon's neues 3D-MC² System zur Steuerung des Raupenschildes sprengt alle bisherigen Grenzen.

GPS kombiniert mit neuer Sensortechnologie garantiert eine bisher unerreichte Geschwindigkeit und Genauigkeit.

Fortschritte im Asphaltstraßenbau

Einbaumethoden für mehr Griffigkeit und Standfestigkeit

Es wird viel geforscht und entwickelt im Asphaltstraßenbau, um den Einbau von Asphalt noch effizienter und dauerhafter zu gestalten. Neu ist der Einbau standfester Kompaktasphaltbeläge in einem Arbeitsgang, ergänzt um Automatisierungslösungen für ein Beschickersystem, sowie ein automatisierter Splittstreuer, der in einen Asphaltstraßenfertiger integriert ist.



Seit dem zweiten Weltkrieg sind die Anforderungen an den Straßenbau ständig gestiegen, die sich aus der rasch zunehmenden Kraftfahrzeugdichte sowie aus steigenden Achslasten und Reisegeschwindigkeiten im Güter- und Personenverkehr ergeben haben.

Die anhaltende Entwicklung der Motorisierung und der Mobilität erfordert gut ausgebaute Straßen. Ein leistungsfähiges Straßennetz ist sowohl ein wichtiger Standortfaktor für die Wirtschaft und für potenzielle Investoren als auch ein Garant für die

Lebensqualität der in einer Region lebenden Menschen.

Auch wenn Eiferer warnen, weiterer Straßenbau werde das unkontrollierbare Anschwellen der Blechlawnen begünstigen und mit dem „Zubetonieren“ der Landschaft enden, besteht kein Zweifel, dass der bedarfsgerechte Ausbau des Straßennetzes und dessen Unterhaltung als unumgängliche Daueraufgabe angesehen werden muss. Die übergeordneten Nutzungskriterien für Straßen aller Art – Fahrkomfort, Verkehrssicherheit und Lebensdauer –

müssen durch die Ebenheit und Griffigkeit der Straßenoberfläche und durch die Standfestigkeit der schichtweise eingebauten Straßenbaustoffe erfüllt werden. Dazu wurde eine große Palette unterschiedlicher Straßenbaustoffe, -maschinen und -verfahren entwickelt. Auch wenn Betonstraßen seit Jahren wieder vermehrt gebaut werden, konzentriert sich die Entwicklung nach wie vor auf Schwerpunkte des Asphaltstraßenbaus, z. B. den Asphalteinbau, den Schichtenverbund und die Griffigkeit der Oberflächen.



Asphaltstraßenfertiger mit integriertem Splittstreuer hinter der Einbaubohle. (Fotos: Kirchner GmbH)

Einflussvielfalt beim Asphaltstraßenbau

Beim Einbau des Asphalts mit einem Straßenfertiger müssen zahlreiche maschinen-, baustoff-, aufgaben- und baustellenspezifische Eigenschaften, Parameter, Vorgaben und Bedingungen so aufeinander abgestimmt werden, dass die herzustellende Asphalttschicht bzw. -straße über ihre gesamte Breite und Länge mit den vom Auftraggeber geforderten Merkmalen gefertigt werden kann. Zu den Einflussgrößen beim Einbau gehören:

- das unterbrechungsfreie Anliefern des Asphalts zum Fertiger
- die Eigenschaften des Asphalts (mineralische Zuschläge und Bitumen)
- die veränderliche Temperatur des Asphalts
- der Asphaltmaterialfluss im Fertiger

- der Hub und die Frequenz der Stampfleiste beim Verdichten
- die Frequenz und das Unwuchtmoment der Vibrationsbohle beim Glätten
- das Einhalten oder Anpassen der Einbaubreite
- das Einhalten der Schichtdicke
- das Leistungsvermögen des Straßenfertigers (Einbaugeschwindigkeit)
- das Berücksichtigen wechselnder Umgebungstemperaturen, z. B. durch Wetter, Witterung, Jahres- und Tageszeit.

Zwischen diesen Einflussgrößen bestehen vielfältige Wechselbeziehungen. Das laufende Abstimmen dieser Einflussgrößen während des Asphalteinbaus obliegt dem Bedienungspersonal, das den Fertiger sowohl mit grundlegenden Kenntnissen zu dessen Funktionen als auch mit Fingerspitzengefühl für rechtzeitiges und angemessenes Reagieren auf plötzlich oder schleichend entstehende Abweichungen von den Vorgabewerten fahren muss. Um Einbaufehler zu vermeiden, z. B. unzulässige Abweichungen von den vorgegebenen Schichtdicken und ungenügende Verdichtung des Asphalts, wird die Automatisierung der Straßenfertiger angestrebt. Voraussetzung dafür ist die genaue Kenntnis der Wechselbeziehungen zwischen den maßgebenden Einflussgrößen sowie deren Regelbarkeit.

Der qualitative und quantitative Einfluss der maschinentechnischen Parameter beim Einbau von Asphalt kann unter realen Baustellenbedingungen wegen unvermeidbarer Zufallsgrößen nicht zuverlässig analy-

siert werden. Bei praxisnahen Laborversuchen können diese Zufallsgrößen ausgeschaltet werden. Aus der Analyse des Systemverhaltens eines Straßenfertigers lassen sich grundlegende Erkenntnisse zur Abhängigkeit der Schichtdicke und der Asphaltverdichtung von den maschinentechnischen Parametern gewinnen, aus denen sich ein Simulationsmodell für Parametervariationen ohne zusätzlichen experimentellen Aufwand entwickeln lässt. Daraus ergeben sich Schlussfolgerungen für die Konstruktion und den Einsatz der Straßenfertiger.

Rascher Baufortschritt mit Kompaktasphalt

Beim konventionellen Einbau von Asphalt werden die Binder- und die Deckschicht in zwei getrennten Arbeitsgängen verlegt. Die Deckschicht wird auf der verdichteten und abgekühlten Binderschicht eingebaut. Wachsende Anforderungen an die Qualität der Straßenkonstruktion bei gleichzeitiger Reduzierung der Baukosten und -zeiten haben zur Entwicklung der Kompaktasphaltpbauweise geführt, bei der, im Gegensatz zur konventionellen Technologie, die Binderschicht und die Deckschicht in einem Arbeitsgang „heiß auf heiß“ verlegt werden.

Der Wärmeaustausch zwischen Deck- und Binderschicht verbessert deren Verbund und das Verdichtungsergebnis. Außerdem kann die Dicke der Deckschicht reduziert werden, ohne die Standfestigkeit der

Straße herabzusetzen. Das bewirkt Kosteneinsparungen beim teuren Deckschichtmaterial.

Die Technologie des Kompaktasphalts erfordert neue technische Lösungen für den Einbau. Im Gegensatz zum konventionellen Fertiger ist ein spezieller Kompaktasphaltpfertiger mit zwei Aufnahmebunkern und zwei Einbaubohlen ausgerüstet. Der Fertiger wird mit einem Beschicker kombiniert, der ihn wechselweise mit Binder- und Deckschichtmischgut befüllt. Beim Einbau von Kompaktasphalt durchläuft das Mischgut vom Lieferfahrzeug zur Einbaubohle folgendes Materialflusssystem:

- Fahrzeuge liefern sequenziell bestimmte Mischgutmengen Binder bzw. Decke zur Einbaustelle und übergeben diese in den Aufnahmebunker des Beschickers.
- Der Beschicker fördert das jeweilige Mischgut per Gurtband zum entsprechenden Fertigerbunker. So werden die Fertigerbunker abwechselnd chargenweise gefüllt.
- Die Mischgüter werden gleichzeitig in Abhängigkeit vom Materialbedarf an den Fertigerbohlen kontinuierlich aus den Bunkern abgezogen und eingebaut.

Für einen kontinuierlichen Einbauprozess muss der Materialfluss so gestaltet werden, dass die Fertigerbunker für Binder und Decke stets hinreichend gefüllt sind und keine Einbaustopps auftreten. Das Beschicken mit zwei Mischgütern erfordert einen sorgfältig geplanten und überwachten Materialfluss vom Mischwerk bis zu den Einbaubohlen. ▶

Ihr starker Partner für Süd-Württemberg

www.deutz.de



Wir sind sofort vor Ort. – Damit's z.B. auf Baustellen keine kostspieligen Ausfälle gibt. DEUTZ geschultes Fachpersonal, leistungsstarke Werkstatt, bestens sortiertes Lager der Original Teile, Original DEUTZ Xchange Motoren und Teile sowie Neumotoren.



Harrer GmbH Tel. (07 11) 79 73 30-70
 Nikolaus-Otto-Str. 1 Fax (07 11) 79 73 30-77
 70771 L-Echterdingen www.harrer-motoren.de

Anruf genügt:
 (07 11) 79 73 30-70



Wir bewegen Ihre Welt.

Der Mischgutbedarf an den beiden Fertigerbohlen ergibt sich aus der Schichtengeometrie (Einbaubreite, Dicke der Binderschicht, Dicke der Deckschicht), den Mischgutdaten und der Einbaugeschwindigkeit des Straßenfertigers. Unter Beachtung der technischen Daten der Maschinen des Einbauzugs (Lkw-Füllungen, Lkw-Wechselzeiten, Fördermengen und Bunkergrößen) werden die Füllstände in den Fertigerbunkern überwacht.

Das Fassungsvermögen und der maximale Massendurchsatz des Beschickers sind konstruktiv vorgegeben. Die Bunker-Wechselzeit des Beschickers umfasst die Zeit, die der Beschicker zum Positionieren vor dem jeweiligen Fertigerbunker benötigt. Die Größe der Lieferfahrzeuge und deren Füllung mit Binder oder Decke hängen vom verfügbaren Fuhrpark und vom Materialbedarf ab. Die Mischgutlogistik beginnt vor dem Einbaustart mit der Übergabe der ersten Lkw-Füllung an den Beschicker. Die minimalen Füllstände der Fertigerbunker dürfen während des gesamten Asphalteinbaus nicht unterschritten werden, damit Binder und Decke kontinuierlich verarbeitet werden können.

Kompaktasphalt kann auch mit zwei konventionellen Fertigern und einem Beschicker eingebaut werden. Das Verfahren „heiß auf heiß“ setzt allerdings eine hohe Verdichtung der Binderschicht voraus, damit diese sofort vom Deckschichtfertiger befahren werden kann. Zum Erfüllen dieser Forderung werden Fertiger mit Hochverdichtungsbohlen eingesetzt. Diese Maschinenkombination hat den Vorteil, dass die Einzelmaschinen jederzeit für die konventionelle Asphaltbauweise eingesetzt werden können.

Integrierter Splittstreuer für Straßenfertiger

Die gleichmäßig hohe Griffigkeit der Straßenoberfläche ist eine der wichtigsten Funktionseigenschaften für die Verkehrssicherheit. Im Regelwerk für den Bau von Asphaltfahrbahndecken werden Anfangswerte für die Rauheit neuer Deckschichten und Grenzwerte für die Abnahme der Griffigkeit im Laufe der Gebrauchsdauer vorgegeben. Für Bauunternehmen ist es daher wichtig, die Griffigkeit einer Straßenoberfläche prozesssicher mit höchster Einbauqualität herstellen zu können. Dazu wird Splitt gleichmäßig auf die frische Deckschicht gestreut und in deren noch verformbare Oberfläche so eingewalzt, dass

sowohl seine dauerhafte Verankerung als auch die geforderte Griffigkeit erzielt wird. Splittstreugeräte stehen als selbst fahrende Maschinen oder als Anbaugeräte für Walzen zur Verfügung. Hohe Kosten und nicht immer befriedigende Streuergebnisse haben die Überlegung nahe gelegt, einen automatisierten Splittstreuer in einen Straßenfertiger zu integrieren. Dazu wurden umfangreiche Modellbetrachtungen, Simulationsversuche und Einsatzerprobungen durchgeführt, die den Bau einer Streueinrichtung für den wirtschaftlichen Austrag einer gleichmäßig verteilten Streumenge ohne den bisher üblichen Materialüberschuss ermöglicht haben. Die Streueinrichtung wurde so konzipiert, dass sie auch unabhängig vom Straßenfertiger als autonome Maschineneinheit konfiguriert werden kann.

Übliche Abstumpfungsmaßnahmen weisen den Nachteil auf, dass der Splitt frühestens nach dem ersten Walzengang eingewalzt werden kann und nicht zum optimalen Zeitpunkt direkt nach dem Mischguteinbau mit dem Straßenfertiger. Dabei werden nicht alle Splittkörner mit der erforderlichen Haftung in die Asphaltdeckschicht eingearbeitet, was die Anfangsrauigkeit maßgeblich reduziert und durch losen Splitt zu erhöhter Unfallgefahr führt.

Um diese Schwächen beim Erzeugen einer dauerhaften Griffigkeit zu überwinden, wurde eine neue Einbaumethode zum Absplitten von Straßenoberflächen entwickelt und mit einem Demonstrator erprobt. Der neue Splittstreuer ist kompakt und modular konzipiert und lässt sich an die Einbaubohle eines Straßenfertigers montieren. Er wird mit einer Splittladeeinrichtung, einem Splittbunker und mit Einrichtungen zum Fördern des Splitts in den Streubereich ergänzt.

Bei verstellbarer Einbaubreite der Bohle des Straßenfertigers (Ausziehbohle) lässt sich die Streubreite des Splittstreuers kontinuierlich verstellen, ohne dass es zu Doppelstreuungen im Überlappungsbereich kommt. Dazu werden Grund- und Ausfahrteil des Splittstreuers übereinander angeordnet, so dass das Streumaterial im Überlappungsbereich vom Grundteil in die Vorratsbehälter der Verbreiterungsteile fällt.

Ein wichtiges Qualitätsmerkmal zum Erzielen der erforderlichen Straßengriffigkeit ist die gleichmäßige Verteilung des Splittgutes auf der Oberfläche der Asphaltdeckschicht. Wegen zahlreicher Störeinflüsse, die auf das Verteilerergebnis des Splittstreuers ein-

wirken können, wie z. B. die Straßenneigung oder Schwankungen der Materialkennwerte des Streugutes, ist es notwendig, die Verteilung des Streumaterials schon durch die Art der Dosierung vorzugeben. Deshalb sind unter den Vorratsbehältern Dosiereinheiten angeordnet, die aus Dosierwalzen und Abstreifern bestehen.

Die Basis für das exakte Austragen einer bestimmten Streumenge je Flächeneinheit auf die Asphaltoberfläche ist das genaue Erfassen der Arbeitsgeschwindigkeit der Einbaubohle, die Drehzahlregelung der Dosierwalzen, getrennt für Grund- und Ausfahrteile, sowie die exakte Einstellung der Höhe des Abstreifers über den Dosierwalzen. In die Vorratsbehälter für das Streumaterial sind Verteilerschnecken für das Grundteil und die Ausfahrteile integriert.

Die Funktionstauglichkeit des eingebauten Splittstreuers wurde durch umfangreiche Tests der Einzelfunktionen erprobt: An- und Abbau des Streuers an den Fertiger, Funktionsfähigkeit der Ladeeinrichtung für die Splittversorgung, Ausfahrfunktion des Streuers, mechanisches Einstellen der Arbeitsbreite, Dosierbarkeit des Streugutes in Abhängigkeit von der Drehzahl der Dosierwalzen, Höhe der Abstreiffunktion über den Dosierwalzen und Arbeitsgeschwindigkeit des Fertigers. Die mit dem integrierten Splittstreuer erzielten Einbausergebnisse zeigen, dass diese Streutechnik sich als erfolgreiche Weiterentwicklung erwiesen hat.

Forschungsprojekt zum automatisierten Straßenbau

Die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten der vergangenen Jahre bilden eine maßgebende Grundlage für weitere Schritte zur vollständigen Automatisierung des Asphalteinbaus, damit komfortable, sichere und dauerhafte Straßen gebaut werden können. Bedeutende Erkenntnisse und Fortschritte sind vom Forschungsprojekt „Prozesssicherer automatisierter Straßenbau (PAST)“ zu erwarten, das gegenwärtig unter der Federführung der Fachhochschule Köln mit Beteiligung namhafter Industrieunternehmen und Verbände durchgeführt wird.

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Poppy

Info: www.asphalt.de ■

Kompakte Asphaltbefestigungen einbauen

Mit seinem InLine Pave bietet Vögele ein innovatives Einbauverfahren, das sich für den „Heiß-auf-Heiß“-Einbau eignet. Das Plus: Mit der Maschinenteknik können auch konventionelle Baumaßnahmen hergestellt werden.

Bei InLine Pave werden die Binderschicht und die Deckschicht in einem Arbeitsgang gefertigt, wodurch sich nicht nur ein perfekter Schichtenverbund, sondern eine intensive Verzahnung der Schichten ergibt, der eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Langlebigkeit von Straßen darstellt. Das Verfahren InLine Pave basiert auf dem Einsatz von normalen Serienmaschinen, die für den „Heiß-auf-Heiß“-Einsatz geringfügig modifiziert werden. Bauunternehmer können also jede einzelne Maschine auch für konventionelle Baumaßnahmen verwenden. Dadurch werden der Maschinenpark optimal ausgelastet und die Rentabilität der Investition deutlich erhöht.

In Europa wurden in zweieinhalb Jahren rund 1,5 Mio. m² Straße mit InLine Pave gefertigt. Elf europäische Bauunternehmen konnten sich bislang von der Qualität und Wirtschaftlichkeit überzeugen. Eingesetzt wurde diese innovative Technik bei der einspurigen und zweispurigen Sanierung sowie beim Neubau von mehreren Autobahnen und Bundes- und Landstraßen.

Der komplette InLine Pave-Zug kann auf der Baustelle in kürzester Zeit in Betrieb genommen werden. So benötigt das Bauteam nur zwei Stunden für den gesamten maschinellen Aufbau in Grundbreite inklusive des Aufheizens der Bohle.

Aufgrund dieser schnellen Rüstzeiten und der kompakten Abmessungen können auch kurze Baustellenlose wie beispielsweise Ortsdurchfahrten schnell und wirtschaftlich saniert werden.

Maschinenteknik und Einbauverfahren im Überblick

Bei InLine Pave arbeiten alle Maschinen direkt hintereinander in einer Linie, also „in line“. Die Bauweise aller Maschinen ist sehr kompakt ausgeführt. Die maximale Trans-



Beim InLine Pave-Verfahren wird der Asphalt „Heiß-auf-Heiß“ eingebaut.

portbreite liegt bei 3 m. Der InLine Pave-Zug setzt sich aus drei Maschinen zusammen: einem Materialbeschicker MT 1000-1 IP, einem Binderschichtfertiger Super 2100-2 IP und einem Deckenfertiger Super 1600-2. Alternativ kann ein Super 1800-2 als Deckenfertiger verwendet werden.

Der Beschicker MT 1000-1 IP steht am Anfang des Einbauprozesses. Dieser nimmt das angelieferte Binderschicht- bzw. Deckenmischgut auf und transportiert es abwechselnd entweder direkt in den besonders großvolumigen Zusatzkübel des Binderschichtfertigers oder in dessen Übergabestation für den Materialbehälter des Deckenfertigers. Über eine Ampelanlage wird dem Mischgut-Lkw vom Bediener signalisiert, ob Bindermischgut oder Deckenmischgut angeliefert werden soll. Wechselt der Bediener beispielsweise den Betriebsartenschalter von Binder- auf Deckenmischgut, so erfolgt die Höhen- und Abstandsanpassung des Förderbandes automatisch. Das Fördervolumen des MT 1000-1 IP liegt bei 900 t/h.

Der Binderschichtfertiger Super 2100-2 IP ist zuständig für den Einbau einer hochverdichteten und somit hochstandfesten Binderschicht. Ausgestattet ist diese Maschine mit einer speziellen Hochverdichtungsbohle AB 600-2 IP (IP steht für InLine Pave). Für die speziellen Anforderungen des „Heiß-auf-Heiß“-Einbaus wurde die Einbaubohle in den vergangenen drei Jahren

weiterentwickelt. Als Hochverdichtungsbohle für InLine Pave verfügt sie über eine derart hohe Vorverdichtung, dass Verdichtungsergebnisse in der Binderschicht von bis zu 98 Prozent erzielt werden – ohne zu walzen. Auf dieser hochverdichteten Binderschicht fährt anschließend der rund 40 t wiegende Deckenfertiger inklusive Material und Zusatzkübel und baut die Deckschicht auf die gerade eingebaute und noch heiße Binderschicht.

Die Binderschicht ist in ihrer Zusammensetzung idealerweise so konzipiert, dass sie die Verkehrslasten ohne Verformungen nach unten ableitet. Dies vorausgesetzt, werden sich beim Überfahren der heißen vorverdichteten Binderschicht die Raupen des Deckschichtfertigers nur so geringfügig eindrücken, dass keine nachteiligen Veränderungen in der Qualität weder bei der Binderschicht noch bei der Deckschicht auftreten.

Der Binderschichtfertiger Super 2100-2 IP verfügt für den InLine Pave-Einsatz über eine spezielle Übergabestation. Diese hat die Aufgabe, das vom Beschicker angelieferte Deckenmaterial über den Binderschichtfertiger hinweg direkt in den Aufnahmekübel des Deckenfertigers zu transportieren. Die Übergabestation kann binnen kürzester Zeit montiert bzw. demontriert werden. In nur sechs Stunden ist diese Arbeit in der Werkstatt des Bauunternehmens erledigt. Benötigt werden nur zwei Mitarbeiter. ▶



Der Zug besteht aus 3 Maschinen: einem Materialbesicker, einem Binderschichtfertiger und einem Deckenfertiger. (Fotos: Hamm)



Dieses Einbauverfahren basiert auf dem Einsatz von normalen Serienmaschinen, die für den „Heiß-auf-Heiß“-Einsatz geringfügig modifiziert werden.

Als dritte Maschine kommt ein normaler Deckenfertiger des Typs Super 1600-2 oder Super 1800-2 zum Einsatz. Dies sind ebenso Standardmaschinen, die lediglich über eine Wasser-Sprüheinrichtung für die Raupen verfügen sowie einen besonders groß ausgelegten wärmeisolierten Zusatzbehälter für insgesamt 25 t Mischgut haben. Dieser große Materialbehälter bietet genügend Volumen, um einen kompletten Sattelzug voll Mischgut aufnehmen zu können.

Vorteile des zweischichtigen Einbaus „Heiß-auf-Heiß“

Der zweischichtige Einbau von Asphaltbefestigungen im Verfahren „Heiß-auf-Heiß“ ist eine besonders wirksame Bauweise, um langlebige Straßen herzustellen. Bei diesem Verfahren werden die Binder- sowie die Deckschicht als Walzasphalte „Heiß-auf-Heiß“ eingebaut. Daraus ergeben sich viele Vorteile: So kann anstelle der üblichen 8 cm Binder- und 4 cm Deckschicht ein anderes Schichtdickenverhältnis gewählt werden. Denn beim „Heiß-auf-Heiß“-Verfahren verhindert die noch heiße Binderschicht ein zu schnelles Auskühlen der Deckschicht. Die somit zur Verfügung stehende höhere Temperatur ermöglicht den Einbau dünnerer Deckschichten von 2 bis 2,5 cm.

Aufgrund der hohen Temperaturen in der Deckschicht lassen sich beim anschließenden Endverdichten durch Walzen höhere Verdichtungsgrade bei geringen Hohlraumgehalten erzielen. Bei der Konzeption der Deckschicht kommt es besonders bei Splittmastixasphalt darauf an, dass die Bindemittelmenge dem Regelwerk ZTV Asphalt-StB entspricht, um einen Hohlraumgehalt an der fertigen Deckschicht

von 2,5–3,5 Vol.-% zu erzielen. Die dadurch bedingte wasserundurchlässige Deckschicht schützt die Binderschicht vor atmosphärischen Einflüssen. Der hohe Verdichtungsgrad in Verbindung mit der Schichtdicke von 2–2,5 cm erhöht die Wärmestandfestigkeit so sehr, dass der Bildung von Spurrinnen massiv entgegen gewirkt wird. Dank dieser hohen Verdichtung erhöht sich zum einen die Langlebigkeit der Straße insgesamt, da die Wasserundurchlässigkeit der Deckschicht erhöht wird. Aber auch die Wärmestandfestigkeit des Bauwerks wird damit erheblich verbessert, was insbesondere der Bildung von Spurrinnen in den Sommermonaten massiv entgegen wirkt.

Langlebige Straßen wirtschaftlich herstellen

Einer der großen Pluspunkte von InLine Pave liegt in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Denn jede Maschine des Zuges ist auch für konventionelle Einbaumaßnahmen verwendbar. Für große aber auch für mittelständische Bauunternehmen wird dadurch die Maschinenauslastung markant erhöht. So kann der Super 2100-2 IP mit AB 600-2 IP auch als Einzelgerät für den Einbau von hochverdichteten Tragschichten eingesetzt werden. Das besondere hieran ist, dass der Einbau auch in einschichtiger Bauweise erfolgen kann. Dies spart viel Zeit und somit Kosten. Abhängig vom Mischgut kann somit eine Tragschicht anstelle von zwei Lagen 9 cm plus 9 cm auch in einem Arbeitsgang 18 cm eingebaut werden. Die Verdichtungsergebnisse liegen dank IP-Hochverdichtung zwischen 93 und 97 Prozent. Der Fertiger kann diese Tragschichtarbeiten mit oder ohne Übergabemodul durchführen. Mit Übergabemodul

ist der Super 2100-2 IP für den Einbau im InLine Pave-Verfahren vorbereitet.

Auch im Hinblick auf die Ebenheit des gebauten Fahrbahnbelages bietet InLine Pave unübertroffene Qualität. Denn um ebene Fahrbahnbeläge zu erhalten, ist die konventionelle Art des Straßenbaus ideal. Hierbei werden in drei Übergängen die Tragschicht, die Binderschicht und die Deckschicht gebaut. Das „Eigennivellierverhalten“ des Fertigers gewährleistet, dass das Ebenheitsniveau von Schicht zu Schicht verbessert wird. Beim InLine Pave-Verfahren wird dieses Prinzip zu 100 Prozent umgesetzt. Durch den Einsatz von zwei unabhängig voneinander einbauenden Fertigern mit je einer schwimmenden Bohle werden Unebenheiten in gleichem Maße nivelliert wie bei einem konventionellen Einbau. Besondere Anforderungen an die Ebenheit der Tragschicht gibt es beim Einbau mit InLine Pave nicht. Die übliche Toleranz der Tragschicht von bis zu 10 mm ist bei diesem Verfahren vollkommen ausreichend, um ein Endresultat mit höchster Ebenheit zu erhalten.

Vergleicht man den „Heiß-auf-Heiß“-Einbau mittels InLine Pave mit dem konventionellen Straßenbau, lässt sich feststellen, dass es für die Baustellenmannschaft keinen Unterschied in der Maschinenbedienung gibt. Die Maschinisten wie auch die Bohlenbediener kommen mit der Maschinenteknik schnell klar, da die wesentlichen Funktionen auf den Grundlagen des Vögele ErgoPlus-Bedienkonzeptes basieren. Lediglich die Baustellenlogistik, wie z.B. die verlässliche Organisation der Mischgutzulieferung, sollte gut geplant und von einem erfahrenen Team durchgeführt werden.

Info: www.voegele.info ■

Perfektes Zusammenspiel für beste Ergebnisse

Tandemwalzen mit Oszillation haben sich für die Verdichtung von Asphaltschichten nach dem InLine Pave-Verfahren als optimal herauskristallisiert.

Beim Neubau der 5,5 km langen B 178, rund 80 km südöstlich von Dresden, erzielten Hamm-Tandemwalzen vom Typ DV 90 die besten Verdichtungsergebnisse. Das zuständige Straßenbauamt Bautzen hatte für den Neubau die „Kompaktbauweise“ explizit ausgeschrieben, weil dieses System Kosten und Materialverbrauch drastisch senkt. Eine zusätzliche Steigerung der Wirtschaftlichkeit ergibt sich durch den Einsatz von Oszillations-Walzen. Diese Verdichtungsgeräte nutzen die Vorteile der dynamischen Verdichtung und erzielen in kürzester Zeit die geforderten Verdichtungsgrade.

Diesen Mehrwert nutzte man auch beim Bau der B 178. Unmittelbar hinter dem InLine Pave-Einbauzug sorgten zwei Hamm-Tandemwalzen vom Typ DV 90 für die perfekte Verdichtung des Asphaltbelags. Eine Versuchsreihe, bei der die Verdichtungsergebnisse einer DV 90 mit Oszillation und einer DV 90 mit Vibration verglichen wurden zeigte, dass die Oszillationsverdichtung für das InLine Pave-Verfahren mit Abstand am besten geeignet ist. Darum betrieb das Team die DV 90 bei dieser Baumaßnahme während der dynamischen Verdichtung ausschließlich mit Oszillation. Die Gründe für die Überlegenheit der Oszillationsverdichtung liegen bei dieser Anwendung vor allem in der Konstellation der zwei Schichten: Während bei einer konventionellen Asphaltdecke die Dicke der Binder- und Deckschicht 8 bzw. 4 cm beträgt, sind es beim zweischichtigen Aufbau 10 bzw. 2 cm. Bei einer Vibrationsverdichtung würde die relativ dünne Deck-



Bei Bautzen wurde die 5,5 km lange Strecke mit dem InLine Pave-Einbauverfahren erstellt und mit Hamm-Oszillations-Tandemwalzen verdichtet. (Foto: Hamm)

schicht so stark belastet werden, dass sich das Material verschiebt. Unter bestimmten Voraussetzungen könnte sich der Schichtenverbund sogar auflösen. Die Verhältnisse sind ähnlich wie beim Verdichten von Dünnschichtbelägen, die man auch nur statisch oder mit Oszillation verdichten kann. Die Oszillationswalze DV 90 VO erzielte bereits nach drei Übergängen den geforderten Verdichtungsgrad. Die Oszillationsbandage arbeitete mit einer Frequenz von 42 Hz und generierte eine Verdichtungskraft von 167 kN. Dank ihrer enormen Produktivität hielten die beiden allradgelinkten Tandemwalzen vom Typ DV 90 das hohe Tempo beim Einbau der 7,50 m breiten Fahrbahn problemlos mit.

Vibration oder Oszillation: Wo liegen die Unterschiede zwischen den beiden Verdichtungsverfahren? Traditionell sind Vibrationswalzen mit einem Kreisrüttler in der Bandage ausgestattet. Je nach Drehzahl und Masse des Erregers werden verschieden große Zentrifugalkräfte erzeugt und vertikal über die vibrierende Bandage in den Boden eingeleitet. Ist das Material nach einer gewissen Anzahl von Übergän-

gen ausreichend verdichtet, kommt es durch eine weitere Vibrationsbeaufschlagung zu einer schädlichen Kornzertrümmerung bzw. zu unerwünschten Auflockerungen der verdichteten Schicht.

Ganz anders sind die Verhältnisse dagegen bei der Oszillationstechnik: Hier erzeugen gleichsinnig drehende Massen ein Moment um die Bandagenachse. Das Moment ändert während einer Umdrehung der Masse seine Wirkrichtung und erzeugt eine horizontal oszillierende Bandagenbewegung. So werden vorwärts und rückwärts gerichtete Schubkräfte in den Boden eingeleitet. Das Ergebnis: Die auftretenden Schwingungsbelastungen liegen im Vergleich zur Vibration bei nur etwa 10 Prozent. Außerdem bleibt die Bandage in ständigem Kontakt mit dem Boden. Diese permanente Auflast trägt ebenfalls zur schnellen und homogenen Verdichtung bei. Insgesamt ist das Verfahren äußerst effektiv und schont dank der reduzierten Schwingungen nebenbei auch noch die Maschine.

Info: www.hamm.eu ■

Sachverständigenbüro Trautmann Andreas Trautmann
www.sachverstaendiger-trautmann.de

Baumaschinen
Dieselmotoren
Havarie

Bearbeitung von Gütertransportschäden (Straße, Lager)

Begutachtung von Dieselmotorschäden

Endoskopie: Motor • Tanks • Bauteile und Hohlräume bis 2000 mm Tiefe

Beratung: Transportorganisation / LKW • Ladungssicherung und

Verpackung, speziell für Absender u. Verlader

D-44141 Dortmund • Tel. +49 (0)231 1874002 • (Mitglied im VDBUM)

SEIT 30 JAHREN IHR PARTNER FÜR PREISWERTE

ORIGINAL KOMATSU-ERSATZTEILE

NEU UND AUSTAUSCH

TAC®

TEILE AUSRÜSTUNGS COMPANY MBH

Darmstädter Straße 60 A, D-64572 Büttelborn

Telefon (061 52) 56055, Fax (061 52) 54093

Klein und Groß erfolgreich im Duett

Ihre Bewährungsprobe war schwierig: Zwei Volvo-Fertiger mussten seitenversetzt im parallelen Tandembetrieb präzise arbeiten. Aber sie haben ihre Aufgabe mit Bravour gemeistert.

Die Grothe Bau GmbH & Co KG ist im Deckeneinbau in ganz Norddeutschland tätig. Sie führt sowohl den Neubau gebundener Trag- und Deckschichten als auch die Wiederherstellung bituminöser Oberflächen im Rahmen allgemeiner Tiefbaumaßnahmen aus. Die jährliche Gesamteinbaumenge beträgt mehr als 100.000 t. Den Einbau erledigen seit sechs Jahren ausschließlich ABG-Deckenfertiger sowie zwei neue Volvo-Fertiger.

Ihre erste Bewährungsprobe bestanden die beiden neuen Volvo-Fertiger, ein ABG6820 für maximal 8 m Einbaubreite und ein kleinerer ABG2820 für 1,5-4 m Einbaubreite, bei einem anspruchsvollen Straßenbauprojekt bei Lüdersdorf in Nordwestmecklenburg. Beim Bau einer Ortsumgehung für Lüdersdorf hatten die beiden Fertiger auf 2,8 km neu angelegtem Streckenverlauf mehr als 25.000 m² Schwarzdecke einzu-

bauen. Das Besondere: Beide Fertiger mussten seitenversetzt im parallelen Tandembetrieb arbeiten, was hohe Anforderungen an Präzision, Spurtreue und Lenkverhalten stellte.

Die Einbaubreite des ABG6820 wurde auf 6,5 m eingestellt, die des kleineren ABG2820 auf 3-4 m. Dies geschah in Abhängigkeit von der jeweiligen Straßenbreite, die zum Beispiel an Einmündungen variierte. So bauten die beiden Maschinen im effektiven Tandembetrieb streckenweise auf bis zu 10,5 m Breite ein. Bei Einbaubeginn wurden die beiden Fertiger auf 40 mm Einbaustärke eingestellt. Bald schon kippten die unentwegt anrollenden Sattelzüge Splittmastix 0/11 S mit PMB 45A (Polymerverstärktes Bitumen) in die Kübel der beiden Geräte. Dem Einbaumaterial waren natürliche Aufheller beigemischt, damit die Straßenoberfläche nach dem Austrocknen etwas heller als üblich erscheint. Die Volvo-Fertiger der ABG-Baureihe sind sehr vielseitig und können verschiedene Materialien, wie zum Beispiel hydraulisch gebundene Schüttgüter, Gleisschotter und bituminöse Mischgüter, einbauen. Das Bedienpult der Maschine ist besonders übersichtlich und ermöglicht so eine schnelle und präzise Bedienung. Aus der Vogelperspektive dargestellt, erfasst der Fahrer auf einen Blick

sämtliche wichtigen Funktionen. Mittels Leuchttasten kann auch in der Dunkelheit gearbeitet werden. Für das Abwalzen hatte Grothe Bau eine Tandemvibrationswalze DD95 von Volvo angemietet, ebenfalls aus dem neuen Programm der ABG-Straßenbaumaschinen. Die leistungsfähige Walze mit 9,65 t Betriebsgewicht besitzt geteilte Bandagen zur Reduzierung der Scherkräfte in Kurven, eine elektronische Lenkung und elektronisch gesteuerte Fahrbewegungen für feinfühliges, weiches Abwalzen. Die Lenksäule der Walze ist kippbar, der Fahrersitz lässt sich für eine optimale Sicht über die gesamte Kabinenbreite verschieben.

Durch die perfekte Teamarbeit der beiden Fertiger wurden am ersten Einsatztag 1.800 t, am zweiten Tag 700 t und nachfolgend 200 t Asphaltbeton für eine Seitenstraße in ein Industriegebiet eingebaut. Der große Fertiger fuhr beim gesamten Projekt voraus, da seine lange Raupenauftragfläche auf der gesamten Strecke eine äußerst ebene Einbaufäche garantierte. Der kleinere Fertiger folgte in einigen Metern Distanz, wobei er durch Abtastung der vom großen Fertiger eingebauten Fläche auch eine sehr ebene Straßenoberfläche hinterließ. Die Einbauarbeiten verliefen präzise nach Plan: Bewährungsprobe bestanden.

Info: www.volvoce.com ■



Der kleine ABG-Deckenfertiger arbeitete zeitversetzt hinter seinem großen „Bruder“, dem ABG6820. (Fotos: Volvo CE)

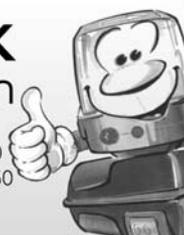


Das Bedienpult zeigt die Fertiger in Vogelperspektive. So kann der Fahrer auf den ersten Blick alle relevanten Funktionen erkennen.



Kosten senken im Fuhrpark

Die Fett-Zentralschmierung für Baumaschinen





BAIER+KÖPPEL GMBH+CO
PRÄZISIONSAPPARATEFABRIK
BEETHOVENSTRASSE 14
D-91257 PEGNITZ

Tel.: +49 (0)9241 / 729-0
Fax: +49 (0)9241 / 729-50
e-mail: beka@beka-lube.de
www.beka-lube.de

Perfekt geplant und optimal verdichtet

Die eng terminierte Sanierung der Start- und Landebahn auf dem Zürcher Flughafen konnte dank Bomag-Asphaltwalzen mit intelligenter Verdichtungssteuerung planmäßig abgeschlossen werden.

Zu den spektakulärsten Baustellen in der Schweiz zählt die Sanierung der Start- und Landebahn 16/34 des Zürcher Flughafens im vergangenen Sommer. In Nachtetappen von bis zu 70 m Länge galt es, einen 23 m breiten und insgesamt 3.700 m langen Betonmittelstreifen komplett abzutragen, dabei die Pistenbeleuchtung samt Stromversorgung zu erneuern, neuen Asphalt einzubauen und die komplett erneuerten Teilstücke jeden Morgen einsatzbereit und pünktlich an die Flughafen-Betreiber-gesellschaft zu übergeben. Pünktlich hieß: 5.30 Uhr, da der Betrieb des Flughafens nicht unterbrochen werden durfte.

Nach jedem letzten Start begann die Zeit zu laufen. Dann setzte sich jede Nacht an Werktagen die Maschinenkolonne, darunter zehn schemelgelenkte Bomag-Asphaltwalzen vom Typ BW 174 und BW 184, ausgestattet mit dem Bomag Asphalt Manager, in Bewegung. Und während ein Teil der Baugruppe noch mit dem Absichern der Baustelle beschäftigt war, trugen Bagger, ausgerüstet mit speziellen Greifschaufeln, bereits die bis zu 35 cm dicke Betonschicht ab. In manchen Nächten bis zu 1.000 t in 1,5 Stunden.

Kaum waren der Beton abtransportiert, der Untergrund penibel gesäubert sowie die Leerrohre für die Stromversorgung der Leuchtfeuer verlegt, begann der Einbau der Asphalt-schichten. „Die Anforderungen waren sehr hoch“, erinnert sich Ueli Stalder.

Trotzdem blieb der Schweizer gelassen. Grund dafür war neben einer erfahrenen und perfekt harmonisierenden Mannschaft Technik, auf die er sich verlassen konnte. Mit Hilfe dieser Technik ließ sich der ursprünglich in drei Lagen vorgesehene Einbau der Asphalttragschicht auf eine 25 cm dicke Lage optimieren, und das unter Berücksichtigung der geforderten Verdichtung von 98 Prozent. Lastwagen schufen dafür tonnenweise den auf dem



Hier wurde präzise gearbeitet und minutiös geplant. Ergebnis war ein perfektes Zusammenspiel auf engem Raum.

Flughafengelände zwischengelagerten Niedertemperaturasphalt heran. Von einem Bulldozer verteilt wurde das Material in etwa acht Übergängen verdichtet. Anschließend folgte eine Asphaltbinder-schicht mit einer Einbauhöhe von 10 cm.

Optimale Verdichtung ohne Zeitverzug

Neben sehr hoher Verdichtungsleistung der Bomag-Walzen leistete vor allem das automatische Mess- und Regelsystem Bomag Asphalt Manager einen unverzichtbaren Beitrag, die strengen Vorgaben an Qualität und Einbauleistung trotz des geringen Zeitfensters einzuhalten.

Das System, das mit einer gerichteten Schwingung arbeitet, regelt die Wirkungsrichtung der Kraft stufenlos zwischen vertikal und horizontal. Als Referenz- bzw. Vergleichswert wird der dynamische Steifigkeitswert EVIB in MN/m² ermittelt. Dafür wird durch Beschleunigungsaufnehmer an der vorderen Bandage die Wechselwirkung zwischen Asphalt und schwingender Masse bei zunehmendem Verdichtungsfortschritt messtechnisch erfasst und durch einen schnellen Regelkreis kontrolliert. Die Verdichtungskraft passt sich in Abhängigkeit von der Steifigkeit des zu verdichteten Materials automatisch an. Ein zentrales Display fasste all das in ein einfaches Farbschema zusammen und hielt Walzenfahrer Michele Greco und seine Kollegen perma-

nent über die ermittelten Werte auf dem Laufenden. Das sicherte neben der hohen Verdichtungsleistung zusätzliche wertvolle Zeit- und Kostenvorteile.

Dem Bautrupps gelang es, innerhalb weniger Tage die Etappenlängen von anfangs 30 m auf über 70 m zu steigern. In Spitzenzeiten konnten so bis zu 1.500 t Asphalt in drei Stunden eingebaut werden. Gegen 4.15 Uhr schlug die Schlussglocke für die Asphalt-einbauspezialisten. Dann musste spätestens mit dem Einbau der so genannten Centerline Lampen, also der Leuchtfeuer begonnen werden, um die Übergabe des Teilstücks pünktlich zu gewährleisten. Zudem forderte die Flughafengesellschaft, dass die Oberflächentemperatur des Asphalts 80 °C nicht überschreiten durfte. Um Zeit zu sparen, erfolgten gleichzeitig bereits die Reinigungs- und Markierungsarbeiten. Schließlich durfte um 5.30 Uhr nichts mehr auf die nächtlichen Aktivitäten deuten. Dann erfolgte nämlich auf die Minute genau die Qualitätskontrolle durch die Bausicherheitsexperten des Zürcher Flughafens.

Splittmastix später aufgebracht

Da der abschließende Einbau der rund 4 cm dicken Splittmastixdeckschicht unter diesen zeitlichen Vorgaben nicht denkbar gewesen war, erfolgte dies im Anschluss an den kompletten Einbau der ersten ▶

beiden Asphaltsschichten in separaten Nachtschichten.

Dafür wurde die neu eingebaute Asphaltbinderschicht um 4 cm abgefräst. Anschließend wurde die Oberfläche gereinigt und Bindemittel aufgetragen. Auch hier musste trotz des hohen Zeitdrucks auf höchste Präzision geachtet werden. Schließlich



Startklar: Bomag-Asphaltwalzen warten mit laufenden Motoren auf ihren Einsatz. (Fotos: Bomag)

waren auch die Anforderungen an den Schichtenverbund außergewöhnlich: doppelt so hoch wie bei Autobahnprojekten, nämlich 28 kN pro m².

Das alles ist nur möglich, wenn minutiös geplant wurde und jeder seine Aufgabe kennt. Qualitätsanforderungen und Zeitdruck erlaubten keinen Fehler. Deshalb gingen die Unternehmen der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft „Midnight Run“ auf Nummer sicher. Allein die Vorbereitungen auf dieser Baustelle dauerten Monate. So wurde, vom Auftraggeber vorgeschrieben, die Koordination der ineinander übergreifenden und eng gesteckten Arbeitsabläufe noch vor dem ersten Einsatz auf einem Testfeld geprüft.

Nach insgesamt sechs Monaten Bauzeit waren 56 Mio. Schweizer Franken verbaut, über 52.000 m³ Beton abgetragen, 13.000 m Graben für Werksleitungen ausgehoben, über 81.000 t Asphalt eingebaut und 100.000 m Kabelschutzrohre verlegt.

Info: www.bomag.com ■

Winterdienst

Arbeiten bei Minusgraden dank Flächenheizgerät

Normalerweise unterbrechen Schnee und Frost im Winter die meisten Arbeiten im Straßenbau. Nicht so beim Ausbau der BAB A8 zwischen München und Augsburg. Hier konnte die Lindermayr GmbH & Co KG auch bei Minusgraden im Januar 2009 ihre Arbeiten fortsetzen. Sie setzte das Flächenheizgerät E700M von Wacker Neuson ein und hielt den straffen Zeitplan ein. Der Flächenheizer habe hervorragend funktioniert und dem Unternehmen mehrere Monate Wartezeit erspart, erklärte der zuständige Bauleiter der Firma Lindermayr.

Lindermayr war beauftragt, beim Ausbau der Bundesautobahn A8 zwischen Augsburg und München ein Durchlassbauwerk für einen Bach unter der Trasse durchzuführen. Die bereits über 60 Jahre alten, vierstreifigen Abschnitte sind dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen und werden daher erneuert und bis 2010 auf insgesamt sechs Spuren verbreitert. Auf der Frostschutzkiesauffüllung sollten die Arbeiter auf einer Länge von 43 m und einer Breite von 7 m die Sauberkeitsschicht auf die Sohle des Durchlasses aufbringen. Dazu darf der Boden aber nicht gefroren und nicht mit einer Eisschicht bedeckt sein, weshalb solche Arbeiten normalerweise nicht im Winter durchgeführt werden können. Der Boden war über die Jahreswende bei Außentemperaturen von etwa -5 °C bis zu einer Tiefe von 35 cm gefroren und etwa 60 Prozent der Fläche waren mit einer Eisschicht bedeckt. Aufgrund der anhaltenden Kälte wäre der Zeitplan in Verzug



Durch die ausgelegten Schläuche fließt ein 80 °C heißes Gemisch, das den Boden erwärmt. Eine Plane hält die Wärme am Boden. (Foto: Wacker Neuson)

geraten. Mit dem Flächenheizer konnte der Boden innerhalb von 24 Stunden auftauen.

Auch bei tieferen Temperaturen können mit dem E 700M große Flächen soweit aufgeheizt werden, dass die Arbeiten sich problemlos und in gewohnter Weise durchführen lassen. Das dieselbetriebene Gerät erwärmt ein Wasser-Glykol-Gemisch auf über 80 °C. Eine Pumpe transportiert diese warme Flüssigkeit durch einen 700 m langen Schlauch, der auf die zu wärmende Fläche gelegt wird. Eine über den Schlauch gebreite Isolierplane hält die Wärme am Boden. Der Wärmetransfer erfolgt direkt vom Schlauch des Flächenheizers auf die Oberfläche des Bodens. Wärmeverluste, beispielsweise in die Luft, sind äußerst gering. Der E 700M bringt bis zu 94 Prozent der erzeugten Heizleistung direkt in den Boden.

Info: www.wackergroup.com ■

Partner für DEUTZ-Dieselmotoren in Berlin und Brandenburg

Ihr DEUTZ-Händler die Firma
IBH Ingenieurbüro Harm Antriebstechnik GmbH

betreut ab sofort auch die Bundesländer
Berlin und Brandenburg

IBH – Ihr Bester Helfer®
Unsere 40-jährige Erfahrung wird auch Ihnen Vorteile bringen:

Unsere geschulten Mitarbeiter stehen zu Ihrer Verfügung.

* DEUTZ-Motoren - Reparaturen vor Ort oder in Mühlenbeck

* DEUTZ-Original-Ersatzteile

* DEUTZ-Austauschmotoren - Xchange-Motoren

* DEUTZ-Motoren fabrikneu

www.IBH-Power.com



IBH INGENIEURBÜRO HARM
Antriebstechnik GmbH · Service-Partner



22848 Norderstedt
Gutenbergring 35
Telefon 040 / 52 30 52-0
Telefax 040 / 5 28 11 74

24768 Rendsburg
Helgoländer Str. 22-26
Telefon 0 43 31 / 42 01-1
Telefax 0 43 31 / 4 29 93

23556 Lübeck
Sprenglerstr. 1a
Telefon 0 45 1 / 89 30 83
Telefax 0 45 1 / 89 86 59

18059 Papendorf (Rostock)
Erbsenkamp 6
Telefon 03 81 / 44 51 25
Telefax 03 81 / 44 51 26

16567 Mühlenbeck (Berlin)
Am Jägerhof 15
Telefon 033056 / 43 60 30
Telefax 033056 / 43 58 90

Zügige Sanierung mit kombinierter Technik

Für Sanierungsarbeiten auf der A 1 „Hansalinie“ wurden ausschließlich moderne Straßenfertiger und Walzen von Dynapac eingesetzt.

Die Aufgabe war anspruchsvoll: Es galt, die hohen Einbaumengen von über 250.000 t Asphalt in kürzester Zeit zu bewältigen. Die Beton- und Monierbau GmbH startete mit den Baumaßnahmen gleichzeitig von beiden Seiten aus. Dazu wurde der bestehende Maschinenpark durch einen neuen, leistungsstarken Kettenfertiger Modell Svedala Demag DF 145 CS und durch einen Dynapac-Beschicker vom Typ MF 250 verstärkt.

Neben den beiden Neuen kamen noch zwei weitere Fertiger zum Einsatz. Ein Svedala Demag DF 135 C wurde dabei mit Hochverdichtungsbohle als Fertiger für die Fundationsschicht eingesetzt. Verdichtet wurde diese eingebaute Schicht anschließend mit einer Dynapac-Gummiradwalze CP 142 mit 1.760 mm Walzbreite. Die beiden anderen Fertiger, der neue DF 145 CS und ein zweiter DF 135 C mit einer Arbeitsbreite von jeweils 8,1 m, wurden für den Tragschicht-, Binder- und Deckeneinbau eingesetzt.

Der DF 145 CS und der Beschicker MF 250 haben sich als erfolgreiches Gespann bei den Einbauarbeiten entpuppt. So sind theoretische Förderleistungen von bis zu 2.500 t/h möglich. Entscheidend ist, dass durch den hohen Materialvorrat des Beschickers kein Stillstand beim Lkw-Wechsel entsteht. So können unterbrechungsfrei etwa 5 m/min. über den ganzen Tag eingebaut werden. Tagesleistungen von 5.000 t sind problemlos möglich. Die Einbauqualität steigt, da keine Entmi-



Der DF 145 CS und der Beschicker MF 250 bilden ein erfolgreiches Gespann. So sind theoretische Förderleistungen von bis zu 2.500 t/h möglich.

schungen und kein „Lkw-Abdruck“ in der Decke entstehen.

Gleich eine ganze Flotte von Dynapac-Walzen wurde für die Verdichtungsarbeiten eingesetzt. Die Walzenzüge vom Typ CA 152 D und CA 302 D für die Erdverdichtung, zwei Dynapac-Aufsitzwalzen CC 900S mit seitenfreier Bandage für die Randverdichtung, dazu fünf Tandem-Vibrationswalzen in der Klasse 8–9,6 t Betriebsgewicht – alle ausgerüstet mit Präzisionsplittstreuern. Von diesen Walzen war ein Modell mit dem Dynapac DCA - A System ausgestattet.

Diese neue Technik dient der Optimierung der Asphaltverdichtung. Über einen großen Farbmonitor stellt die Software dem Fahrer während der Walzarbeit Informationen zur Verfügung, die es ihm ermöglicht, den gesamten Verdichtungsprozess zu kontrollieren und eine deutliche Qualitätsverbesserung im Arbeitsergebnis herbeizuführen. Alle wichtigen Verdichtungsparameter wie Materialtemperatur, Vibrationsfrequenz und Amplitude, Walzgeschwindigkeit, Zahl der Walzübergänge je Spur und Position der Maschine werden über diesen Bordcomputer angezeigt. Die erforderliche Verdichtungsleistung wird schnell

ler und sicherer erbracht. Kürzere Walzzeiten und geringerer Kraftstoffverbrauch sind die Folge. Außerdem können gezielt Fehlstellen nachverdichtet werden sowie eine gleichmäßige Verdichtungsleistung über die gesamte Einbaufläche erreicht werden.

Effektive Hilfestellung bei der gesamten Baumaßnahme leistete das von Dynapac entwickelte Baustellensimulationsprogramm „Pave-Comp“, mit dem Mischgut-mengen, Verdichtungseinstellungen sowie Walzeinsatz bereits im Vorfeld simuliert werden können. Dies stellt insbesondere für die Arbeitsvorbereitung und die Bauleiter vor Ort eine erhebliche Erleichterung dar und wirkt sich positiv in Zeitersparnis aus. Nicht zuletzt dadurch konnten die mehr als 250.000 t Asphalt in nur knapp sieben Monaten eingebaut werden.

Die Investitionsentscheidung pro Svedala Demag Kettenfertiger DF 145 CS entstand auch aus der Option heraus, diesen für den Einbau von Kompaktasphalt umrüsten zu können. Innerhalb von etwa drei Stunden lässt sich das Standardgerät mittels Deckschichtmodul und zweiter Bohle zu einem Kompaktasphalt-Fertiger aufrüsten.

Info: www.dynapac.com ■



Die Tandem-Vibrationswalze CG 333 HF mit Hochfrequenz-Vibrationstechnik mit niedriger Amplitude verdichtet gut dünne Asphalt-schichten mit großer Körnung. (Fotos: Dynapac)

SEIT 30 JAHREN IHR PARTNER FÜR PREISWERTE ORIGINAL
YANMAR • ISUZU • KUBOTA
 MOTOREN-ERSATZTEILE
TAC® TEILE AUSRÜSTUNGS COMPANY MBH
 Darmstädter Straße 60 A, D-64572 Büttelborn
 Telefon (0 61 52) 5 60 55, Fax (0 61 52) 5 40 93

Neubau ohne Leitdraht mit Schweizer Präzision

Um die Autostraße A4 im Zürcher Weinland zu einer vierspurigen, richtungsgetrenten Autobahn zu erweitern, setzte das ausführende Bauunternehmen einen Fertiger mit 3D-Steuerungssystem Navitronic Plus ein. Die richtige Entscheidung, denn auch ohne Leitdraht wurde perfekt eingebaut.

Die Autostraße A4 zwischen Winterthur und Schaffhausen gehört mit durchschnittlich 20.000 bis 25.000 Fahrzeugen täglich zu den kritisch belasteten zweispurigen Abschnitten. Bei Autostraßen handelt es sich um kreuzungsfrei ausgebaute, aber im Gegensatz zu Autobahnen selten richtungsgetrennte Fernstraßen. Deshalb beschloss der eidgenössische Bundesrat in Bern den Ausbau der zweistreifigen A4 zu einer vierspurigen Miniautobahn. Miniautobahnen, eine schweizerische Besonderheit, werden im Gegensatz zu voll ausgebauten Autobahnen nach reduzierten Standards ausgeführt. Sie haben schmalere Fahrstreifen und die Standstreifen sind nicht durchgehend vorhanden.

Premiere für das Einbauteam

Die große Baumaßnahme stellte für das Einbauteam, das zum ersten Mal mit Navitronic Plus arbeitete, eine Premiere dar. Nachdem das 3D-Steuerungssystem am Fertiger, einem Super 2100-2, montiert worden war, machte sich die Mannschaft zunächst mit der Technik vertraut. Schließlich galt es, bereits die Fundations- und Tragschicht der Strecke ohne künstliche Referenz auf Basis eines 3D-Modells einzubauen.

Bei Fundationsschichten handelt es sich um gebundene Tragschichten, die als Ausgangsstoff unbelastete Recyclingmaterialien beinhalten. Im Fall der A4 wurde eine Heißmischfundationsschicht mit einem Anteil an Recyclingmaterial von 50–60 Prozent eingebaut.

Beim Einbau der Fundations- und der Tragschicht wurde die Navitronic Plus mit Posi-



Neubau ohne Leitdraht: Das 3D-Steuerungssystem Navitronic Plus führt den Super 2100-2 zu einem hochpräzisen Ergebnis.

tionierungs- und Vermessungsgeräten von Leica kombiniert. Ausgehend von den Projektdaten messen diese die tatsächliche Position des Fertigers über ein 360°-Rundumprisma und eine Totalstation. Hochpräzise Sensoren auf der Maschine liefern zusätzliche Informationen über die Längs- und Querneigung der Bohle sowie die exakte Bohlenposition. Die Gesamtheit der gewonnenen Messdaten wird an den externen Rechner des Positionierungssystems übermittelt; dort wird ein Vergleich mit den eingespeicherten Projektdaten vorgenommen. Der Rechner übermittelt jegliche Abweichung an das 3D-Steuerungssystem Navitronic Plus zur Einleitung einer Korrektur.

Soweit das Grundsätzliche. Nachdem das Einbauteam bei Baubeginn seinen Super



Beschicken, einbauen, kontrollieren: Das Einbauteam hatte keine Mühe, alle wichtigen Parameter im Blick zu behalten. (Fotos: Vögele)

2100-2 mit der Ausziehbohle AB 600-2 TP2 durch Verbreiterungsteile auf 9 m Arbeitsbreite erweitert hatte, musste vom Start weg alles perfekt funktionieren. Bereits nach den ersten Metern zeigte sich, dass die Mannschaft mit der Navitronic Plus bestens zurechtkam. Auch der geforderte Toleranzbereich von +/- 4 mm konnte mühelos eingehalten werden. Der Einbau der Fundations- und Tragschicht in großer Breite bis zu 9 m gelang hervorragend. Wie der Bauleiter meinte, habe er einen Leitdraht nicht vermisst.

Dreidimensionale Steuerung, einfachste Bedienung

Das komplett neu entwickelte 3D-Steuerungssystem Navitronic Plus verfügt über eine offene Schnittstelle, an die gängige 3D-Positionierungssysteme wie Laser-Totalstationen oder GPS-Systeme vieler namhafter Hersteller angeschlossen werden können. Die Bedienung des Steuerungssystems ist zudem äußerst leicht verständlich. Das System bietet noch einen weiteren Vorteil: Da es sich um ein reinrassiges 3D-System handelt, werden neben der Einbauhöhe auch die Einbaulage und die Einbau-richtung vollautomatisch gesteuert. Bereits vorhandene Vermessungsdaten, die beispielsweise für die Erdarbeiten verwendet wurden, kann das Maschinensteuersystem benutzen.

Info: www.voegele.info ■

Schnelles und präzises Erstellen der Feinplanie dank GPS

In drei Jahren soll das „Projekt Y“, die einzige Schnellstraße, die Wien und Ostösterreich mit der Tschechischen Republik verbinden wird, fertiggestellt sein. Eine kurze Zeitvorgabe, die eine effiziente und genaue Bauausführung voraussetzt.

9 Mio. m³ Erdreich müssen bewegt und 390.000 t Asphalt ausgebracht werden. 1,59 Mio. m³ Beton und 87.000 t verstärkter Beton werden für den Bau verwendet. Für die drei Bauphasen Planung, Planie und Einbaukontrolle verwendet der verantwortliche Vermessungsingenieur Trimble GPS.

Während des gesamten Projekts werden Trimble SPS780 Empfänger und Trimble TSC2-Feldrechner zur Messung und Überprüfung des digitalen Geländemodells verwendet. Dadurch lassen sich potenzielle Probleme bereits vor Beginn der Planierarbeiten vermeiden, die bestmögliche Routenführung bestimmen und Alternativen oder Lösungen für umweltgefährdete Bereiche finden.

Für das gesamte Projekt werden schätzungsweise etwa 200.000 Absteckpflöcke und fünf Messtrupps benötigt. Ohne den Einsatz von GPS würden mindestens doppelt so viele Mitarbeiter nötig. Die



Mit dem GCS900 3D Maschinensteuerungssystem und der Trimble UTS erstellt der Graderfahrer die Feinplanie ganz ohne Absteckpflöcke. (Foto: Trimble)

endgültigen Entwurfsdateien wurden zu Maschinen, die mit Trimble GCS900 Maschinensteuerungssystemen ausgerüstet sind, übertragen, was die Notwendigkeit für die Positionierung von Absteckpflöcken erheblich reduziert.

Acht Bagger, neun Raupen und 14 Grader sind mit Trimble-Systemen ausgestattet. Wie erwartet, hat sich dadurch der Bedarf an Baupersonal und -material wesentlich reduziert und die Arbeitssicherheit in einem Bauabschnitt verbessert, in dem täglich fast 200 Ausrüstungsteile eingesetzt werden und rund 1.000 Personen beschäftigt sind. Aufgrund der örtlichen Gegeben-

heiten und der verschiedenen Applikationen werden hier drei verschiedene 3D- Maschinensteuerungssysteme eingesetzt. Auf den Baggern und Raupen werden GPS-Systeme verwendet, um den Maschinenführern das Bewegen großer Erdmassen und den Massenaushub ohne Absteckpflöcke zu ermöglichen. Mit dem Trimble GCS900 für Bagger erstellen die Maschinenführer Schallschutzwände und Böschungen ohne Böschungslehren, Pflöcke und Baupläne. Auf den Gradern für die abschließende Feinplanie werden die GCS900-Systeme zusammen mit Totalstationen genutzt. Die Wahl fiel auf die Trimble SPS930-Universalstation, die bei dieser Ausrüstungskombination eine Genauigkeit im Millimeterbereich bietet. Diese Robotic-Totalstation verfolgt die Position des Reflektors und überträgt die Daten an den Computer in der Kabine, der daraufhin die erforderliche Höhe und das Gefälle für diese Position bestimmt. Die vielseitige Universalstation kann sowohl mit Maschinensteuerungssystemen als auch für die Baustellenaufnahme eingesetzt werden.

Info: www.trimble.com ■



Goldhofer - die Lösungskompetenz für spezielle Transportaufgaben.
Das Einstiegsprodukt für den Transport von Arbeits- und Baumaschinen in einem Nutzlastbereich je nach Länderzulassung zwischen 20 und 80 Tonnen.





ANHÄNGER



Goldhofer
Aktiengesellschaft
Donaustraße 95
D-87700 Memmingen

Phone +49 (0)8331-150
Fax +49 (0)8331-15239
e-mail: info@goldhofer.de

Goldhofer
www.goldhofer.de

Aussichten

Asphaltindustrie positiv gestimmt

Die deutsche Asphaltindustrie rechnet für 2009 und 2010 mit einer deutlichen Zunahme der Mischgutproduktion. Wie der Präsident des Deutschen Asphaltverbandes (DAV) Franz Voigt erklärte, prognostiziert der Verband für beide Jahre eine Steigerung der Asphaltproduktion zwischen 10 und 15 Prozent. Nach einer stagnierenden Mischgutproduktion von 51 Mio. t im Jahr 2008 liegen die Gründe für die positiven Zukunftsaussichten in den Konjunkturpaketen I und II der Bundesregierung. Sie sehen eine deutliche Zunahme der Investitionen in die Bundesfernstraßen vor. Gleichzeitig investieren auch viele Bundesländer mehr Geld in das Landesstraßennetz. Selbst wenn bei privaten Aufträgen angesichts der Finanz- und Wirtschaftskrise mit einer Stornierung von ursprünglich geplanten Vorhaben zu rechnen sei, werde die deutlich steigenden öffentlichen Investitionen in das deutsche Straßennetz diesen Rückgang mehr als kompensieren, so Voigt.

Er appellierte an die öffentlichen Auftraggeber, die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel nun auch zügig auf die Straße zu bringen und rechtzeitig mit der Ausschreibungstätigkeit zu beginnen, um eine kontinuierliche Bautätigkeit sicherzustellen und eine Ballung von Aufträgen in der schlechten Witterungszeit im Herbst zu vermeiden.

Info: www.asphalt.de ■

Ein Gespür für Straßenbau

Die einen haben es, die anderen nicht: Das nötige Fingerspitzengefühl, das Maschinisten benötigen, um Motorgrader im Erd- und Straßenbau feinfühlig zu steuern. Robert Gierstl scheint es in die Wiege gelegt worden zu sein. Denn seit 25 Jahren bedient er erfolgreich für das Bauunternehmen Josef Rädlinger aus Cham in der Oberpfalz diesen Baumaschinentyp, der auf deutschen Baustellen inzwischen eher selten anzutreffen ist. Der Grund: Unternehmen fehlen die Fachkräfte, die den Umgang mit einem Grader aus dem „ff“ beherrschen.

Anders ist es bei dem bayerischen Familienunternehmen: Seit Mitte März gehört ein neuer Cat Motorgrader 14M der 21-t-Klasse zum Rädlinger-Fuhrpark, mit dem der Graderfahrer Gierstl bei Leonberg mitunter zu Spitzenzeiten zwölf Stunden täglich im Dauereinsatz arbeitet. Der Ausbau der A8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und der Anschlussstelle Heimsheim war eines der größten Straßenbauprojekte der letzten Jahre in der Region, welches das Regierungspräsidium Stuttgart für rund hundert Millionen Euro in Auftrag gegeben hatte.

Der neue Grader sollte bindiges Material in konstanten Schichtstärken einbauen. Bis auf wenige Ausnahmen abgesehen, war der Einsatz ideal für den neuen M-Grader. Mit seiner enorm großen Schubkraft meisterte er selbst Flächen mit grobkörnigem Material mühelos.

„Anfangs war die neue Joystick-Steuerung eine Umstellung“, erklärt Gierstl, „denn früher hatte ich neun Hebel wie bei einem Klavier zu bedienen. Bis ich mich an die zwei Joysticks gewöhnt hatte, habe ich

zwei, drei Tage benötigt, aber mittlerweile kann ich mir keine bessere und einfachere Bedienung mehr vorstellen als diese intuitive Joystick-Steuerung. Der Grader ermöglicht es auch geübten Raupen-Fahrern, schnell mit dieser komplexen Baumaschine zurecht zu kommen“, meint er.

Weitere Unterstützung erhielt Gierstl von einer ATS-Maschinensteuerung, welche automatisch die Höhe und Querneigung der Graderschar millimetergenau ansteuert. Hierdurch werden konstante Einbauhöhe und eine gleich bleibende Qualität des Planums auf der gesamten Baustelle sichergestellt. Durch die ATS-Maschinensteuerung kann sich der Fahrer voll und ganz auf den Materialfluss vor der Schar und den Arbeitsablauf konzentrieren. Zusätzlich steuert die ATS-Steuerung bei dem M-Grader die seitliche Scharbewegung durch eine Links- bzw. Rechtsbewegung an. Die Schar folgt hierdurch automatisch dem Straßenrand. Durch diese Funktion wird ein Überbauen an dem jeweiligen Seitenrand gezielt vermieden, was sich positiv auf den Materialmehreingebau auswirkt.

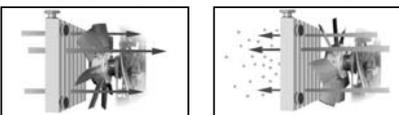
Ähnlich positiv äußerte sich der Graderfahrer auch zur Fahrerkabine. Sein Urteil: „Sie ist sehr übersichtlich gestaltet. Durch die hervorragende Sicht auf beide Scharrechen ist ein komfortables Bedienen der Maschine bei den unterschiedlichsten Einsätzen möglich.“ Und genau darauf kam es dem Baumaschinenhersteller Caterpillar bei der Entwicklung des neuen M-Graders an. Schließlich sollen alle Arbeiten ohne große Anstrengung von der Hand gehen.

Info: www.zepplin.de ■



Überzeugten sich vom präzisen Einsatz des neuen Cat-Motorgraders (von links): Stefan Robl, Bauleiter bei Rädlinger, Fritz Schmid, Gebietsverkaufsleiter der Zeppelin Niederlassung Straubing sowie Josef Oser, Polier bei Rädlinger und Graderfahrer Robert Gierstl im Fahrerhaus. (Foto: Zeppelin)

**Saubere Kühler
sparen IHREN Kraftstoff.
Rüsten Sie JETZT nach!**



www.cleanfix.org

Telefon 0 71 81 / 9 69 88 - 0

Mischgut mobil und clever aufbereiten

Wirtgen hat durch das Kaltrecycling-Verfahren interessante Lösungen für die umweltfreundliche und wirtschaftliche Straßensanierung auf den Markt gebracht.

In der mobilen Kaltrecycling-Mischanlage KMA 220 bündelt sich das Know-how von Wirtgen im Kaltrecycling.

Seit den 1980er Jahren erforschen Ingenieure das umweltfreundliche Verfahren. Heute nimmt Wirtgen mit neun Maschinen für Kaltrecycling-Anwendungen in-situ oder in-plant weltweit eine marktführende Stellung ein. Zum Angebot zählen rad- und kettengeführte Recycler ebenso wie eine Suspensionsmischanlage und eine Laboranlage. Die KMA 220 überzeugt mit einer hohen Mischleistung von bis zu 220 t/h bei der Herstellung von hochwertigem Kaltmischgut aus Recycling-Baustoffen. An Bord der Anlage sorgt ein starker 6-Zylinder-Dieselmotor mit 131 kW für die entsprechende Leistung des mobilen Mischgutproduzenten. Die eigene Motorstation macht die KMA unabhängig von externen Energiequellen. Der Motor ist in einem schallgedämmten Gehäuse untergebracht und kann in Nebenzeiten auf eine sparsame Eco-Stufe geschaltet werden. Die geringen Emissionswerte erlauben auch Einsätze im innerstädtischen Bereich. Das mobile Anlagenkonzept bietet einen einfachen Aufbau und die energiesparende Mischgutproduktion in Baustellennähe. Die Kaltmischgüter der KMA 220 sind ideal für Autobahnen, anspruchsvolle Trag-



Kompakt „verpackt“ für den nächsten Einsatz: Alle Komponenten der KMA 220 sind an Bord des Satteltiefdeckers.

schichten im Straßen- und Wegebau und für Parkplätze und Abstellflächen in Industriegebieten. Für stark beanspruchte Fahrbahnen kommen die Bindemittel Zement, Bitumenemulsion oder Schaumbitumen zum Einsatz. Mit Zement werden hydraulisch gebundene Tragschichten hergestellt. Bitumenemulsion und Zement im Baustoffgemisch erzeugen bituminös/hydraulisch gebundene Tragschichten. Durch Schaumbitumen und Zement entstehen stabile Tragschichten mit hoher Flexibilität.

Ob Maschinenbetreiber von Kaltrecyclern, Fachlabor für den Straßenbau oder Forschungseinrichtung: Mit der WLB 10 S steht allen bauausführenden bzw. beratenden Experten eine perfekte Unterstützung für Kaltrecycling-Anwendungen mit Schaumbitumen zur Verfügung. Präzise Messreihen zur Ermittlung der optimalen Schaumbitumeneigenschaften können dank der neuen Laboranlage ganz einfach durchgeführt

werden und in Kombination mit dem optionalen Labormischer WLM 30 wird die geeignete Mischgutzusammensetzung schnell ermittelt.

In der mobilen Laboranlage werden im Vorfeld der Baumaßnahme Mischgüter mit unterschiedlichen Rezepturen hergestellt. Die WLB 10 S erzeugt Schaumbitumen unter Variation verschiedener Parameter wie Bitumentemperatur, Wassermenge und Luftdruck. Mit Hilfe dieser Voruntersuchungen wird die endgültige Mischgutzusammensetzung festgelegt und der Kaltrecyclingprozess im Labormaßstab 1:1 simuliert. Schaumbitumen bietet den Vorteil, dass es weltweit verfügbar ist und gängige Bitumensorten aus dem Straßenbau für das Kaltrecycling verwendet werden können. Außerdem sind die Zugabemengen im Kaltrecyclingprozess gering und tragen zur hohen Wirtschaftlichkeit des Verfahrens bei.

Info: www.wirtgen.de ■



Kaltrecycling mit Schaumbitumen: Das Verfahren zur Straßensanierung ist kostengünstig und erzeugt langlebige Tragschichten, hier im Einsatz der WR 4200, der größte Wirtgen-Recycler.



Die WLB 10 S ist eine komplette Einheit für eine umfassende Laboranalyse, die nur noch an das Starkstromnetz angeschlossen wird. (Fotos: Wirtgen)

Transportlogistik in Perfektion

Flottenmanagement im Baubetrieb

Die 1929 gegründete Bauunternehmung Max Bögl fällt immer durch Innovationen in Technik und Organisation auf. Heute spricht man von einem Anbieter reiner Bauleistungen bis zu einem international agierenden Technologie- und Dienstleistungsunternehmen. Die Aktivitäten umfassen alle Bereiche und Schwierigkeitsgrade des modernen Bauwesens – vom Hochbau und Verkehrswegebau über den Ingenieurbau und Tunnelbau bis hin zum Stahl- und Anlagenbau, dem Fertigteilbau sowie der Ver- und Entsorgung.

Das in vielen Jahren erworbene Know-how in Verbindung mit Kompetenz und Innovationskraft der Firmengruppe Max Bögl spiegelt sich in einer Vielzahl repräsentativer Bauprojekte wider. So bestätigte die Firmengruppe im Zuge der Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland mit den Neubauten der Fußballstadien in Frankfurt und Köln sowie der spektakulären Dachkonstruktion der Münchner Arena ihre Leistungsfähigkeit im Sportstättenbau. Konsequenterweise wird die „design & build“-Kompetenz durch die Neuaufträge für den Bau zweier Sportstadien in Dubai und des Nationalstadions in Bukarest.

Als Spezialist im modernen Ingenieur- und Tunnelbau beweist sich Max Bögl mit technisch einzigartigen Lösungen in vielen Ländern Europas – darunter am Tunnel Grouff in Luxemburg, am Tunnel Münster-Wiesing in Österreich und im Bau dreier U-Bahn-Stationen im niederländischen Amsterdam. Firmeneigene Innovationen wie der Fahrwegträger Transrapid oder die Feste Fahrbahn Bögl, sowohl im deutschen als auch chinesischen Hochgeschwindigkeitsnetz bereits erfolgreich eingesetzt, profitieren von der jahrzehntelangen Erfahrung in Konstruktion und Fertigung hochpräziser Fertigteile.



Mit Telematiksystem sind Transporte transparent und werden in Echtzeit ermittelt – als ob man von oben zuschaut. (Foto: Pixelio.de)

Tochterunternehmen Transport und Geräte

Seit Beginn der 50er-Jahre unterhält die Firmengruppe Max Bögl einen eigenen Fuhr- und Gerätepark mit derzeit über 1.800 zugelassenen Straßenfahrzeugen. Dieser entwickelte sich kontinuierlich zu einem international tätigen Generaldienstleistungsunternehmen. 1996 erfolgte mit der Gründung des Unternehmensbereiches Max Bögl Transport & Geräte GmbH & Co. KG der Schritt in die Selbstständigkeit. Dies ermöglicht es, innerhalb der Firmengruppe sowie extern Projekte in Eigenverantwortung abzuwickeln.

Mit über 700 Mitarbeitern, die ihre Ideen und ihr Fachwissen stets projektunterstützend im Team einbringen, ist der Unternehmensbereich Transport & Geräte in mehrere Fachabteilungen gegliedert. Langjährige Erfahrungen, umfassendes Know-how und modernstes Equipment sorgen dafür, dass selbst technisch anspruchsvollste und schwierigste Aufgaben im In- und Ausland wirtschaftlich und effektiv zur vollsten Zufriedenheit der Kunden bewältigt werden.

Das Betätigungsfeld des Unternehmensbereiches Transport & Geräte umschließt:

- Vermietung von Maschinen und Geräten
- Instandhaltung von Fahrzeugen, Geräten und Anlagen
- Schalungsbau und Schalungsvermietung
- Elektro- und Installationsarbeiten
- Betreiben von Bauhöfen
- Logistik und Lagerhaltung
- Entwicklung und Konstruktion von Maschinen und Bauteilen
- Organisation und Durchführung von Transporten per LKW, Bahn und Schiff

Obwohl der Logistik in der Baubranche lange Zeit nur geringe Bedeutung beigegeben wurde, hat sich die Firmengruppe Max Bögl sehr früh mit diesem Gebiet beschäftigt, um die besonders hohen Verbesserungs- und Einsparungspotenziale zu nutzen. Vor allem Bereiche außerhalb der eigentlichen Kernkompetenzen der technischen Bauabwicklung, wie beispielsweise der Maschinen- und Fuhrpark, sind lohnenswerte Objekte für Kosteneinsparung. Die Transporte zu und auf den Baustellen stellen zwar für die Praxis eine Notwendigkeit dar und bilden folgerichtig einen relativ großen Kostenfaktor des gesamten Bauprozesses. Diese Dienstleistung ist aber für das gesamte Bauwerk und im Normalfall auch für den Bauherrn nur von untergeordneter Bedeutung, da sie im Endergebnis nicht mehr sichtbar ist. Es gilt daher, diese nicht wertschöpfenden Tätigkeiten einerseits mit minimalen Kosten, andererseits aber mit hoher Qualität durchzuführen. Eine Option zur Reduzierung der Kosten im Bereich Fuhrpark ist das Outsourcing der Fahrzeuge und der gesamten Verwaltung. Damit verbunden sind jedoch auch Nachteile wie geringere Flexibilität und Abhängigkeit von einem Dienstleister sowie geringer Einfluss auf die Qualität ▶



Nationalstadion „Lia Manoliu-Arena in Bukarest

USA, CHICAGO O'HARE AIRPORT:
EIN WETTLAUF GEGEN DIE ZEIT –
MIT VOLLER POWER.



Close to
our customers



ROAD AND MINERAL TECHNOLOGIES

Die Herausforderung: Landebahn-Sanierung auf einem der verkehrsreichsten Flughäfen der Welt in einem Zeitfenster von 6 Stunden. Die Lösung: Hochproduktive Großgeräte der Wirtgen Group für haargenaue Präzisionsarbeit und beste Qualität. Darauf können sich Wirtgen Group Kunden verlassen.

www.wirtgen-group.com

Wirtgen GmbH

Reinhard-Wirtgen-Straße 2 · 53578 Windhagen · Deutschland

Telefon: +49 (0) 26 45 131-0 · Telefax: +49 (0) 26 45 131-499

E-Mail: info@wirtgen.com · www.wirtgen.com



Die Transportlogistik muss problemlos funktionieren.



Arbeitsplatz des Disponenten. (Fotos: Max Bögl)

der erbrachten Leistung. Eine geeignete Alternative stellt eine Optimierung der Prozesse innerhalb des eigenen Fuhrparks durch den Einsatz von Telematik-/EDV-Systemen für die Planung und Abwicklung der Transporte dar. Für eine derartige EDV-Unterstützung ist allerdings eine Analyse der organisatorischen Aufgaben im Vorfeld unerlässlich, um die Software individuell an die firmenspezifischen Prozesse anpassen zu können. Es ist hierbei auch zu beachten, dass die moderne Bauindustrie aufgrund der hohen Arbeitsteilung und der „Just-in-time-Belieferung“ mit Fertigteilen und Rohstoffen stark abhängig von einer gut funktionierenden und synchronisierten Transportkette ist. Baustellen müssen neben Baurohstoffen wie Sande oder Splitte in verschiedenen Qualitäten und Körnungen auch mit Fertigteilen der verschiedensten Größen und Ausführungen, Bauhilfsmitteln wie Werkzeugen und Baumaschinen oder Schalungsteilen sowie Baucontainern versorgt werden. Das zu transportierende Teile- bzw. Materialspektrum und dementsprechend auch die Bandbreite der Transportfahrzeuge sind sehr groß. Um einen reibungslosen Ablauf der Baustelle gewährleisten zu können, muss die Transportlogistik zur Ver- und Entsorgung mit Gütern problemlos funktionieren. Viele Baufirmen haben jedoch die Bedeutung der Logistik im Bereich der Fuhrparkleitung und -disposition noch nicht in gebührendem Maße erkannt und dieser bisher nur wenig Aufmerksamkeit gewidmet. Die Disposition und Einsatzplanung der Fahrzeuge sowie die Kontrolle der Transportleistungen erfolgen bis dato überwiegend von Hand ohne zusätzliche Unterstützung der Disponenten durch geeignete Tools. Transportfahrzeuge werden in der Regel für den gesamten Arbeitstag einer Baustelle zugewiesen, ohne dass die einzelnen Touren und Aufträge von

einer zentralen Stelle aus geplant und den geeigneten Transportfahrzeugen zugeteilt werden. Die Güte der Planung ist daher sehr stark abhängig von Qualifikation und auch Erfahrung der Mitarbeiter in der Fuhrparkdisposition. Für neue Mitarbeiter ist eine relativ lange Einarbeitungsphase nötig, da zunächst eine Vielzahl sowohl an harten als auch an weichen Informationen bezüglich der zu planenden Fahrzeuge und Fahrer erarbeitet werden muss, ehe diese optimal eingesetzt werden können.

Installation eines Transportlogistiksystem

Das eingesetzte Transportlogistiksystem bei Max Bögl beruht auf einer webbasierten Lösung, wodurch eine Mehrplatzlösung mit Parallelverarbeitung möglich ist. Es besteht die Möglichkeit, die durchzuführenden Aufträge entweder automatisch im Back-Office-System erzeugen zu lassen oder aber direkt in der Disposition die Aufträge manuell zu erfassen. Die Aufträge werden nach dem Erfassen und der Zuordnung auf ein geeignetes Transportmittel automatisch an den im jeweiligen Fahrzeug verbauten Rechner gesendet.

Bei der Auswahl des Fahrzeuges wird der Disponent vom System unterstützt, indem ihm nur die geeigneten Fahrzeuge angezeigt werden. Die Übertragung der Daten zu den Bordrechnern und zurück zum System erfolgt von einem zentralen Server aus über GPRS.

Es besteht auch die Möglichkeit, per GPRS ein Software-Update der Bordrechner durchzuführen. Ein weiteres Feature der Software ist die Ortung der Fahrzeuge per GPS. Hier kann der Disponent eine frei wählbare Zeitspanne eingeben, in welcher die Fahrzeuge ein Ortungssignal an das System senden und dem Disponenten in einer Karte dargestellt werden. Darüber hinaus

besteht auch die Möglichkeit, jederzeit das Fahrzeug manuell zu orten. Dies bietet den großen Vorteil, dem Kunden oder der Baustelle kurzfristig Auskunft darüber zu geben, wo sich der Transport gerade befindet und wann er genau beim Kunden bzw. auf der Baustelle eintrifft. Die gefahrene Wegstrecke kann angezeigt werden und eventuelle Abweichungen von einer vorgegebenen Strecke können hinterfragt werden.

Der Fahrer meldet sich zu Beginn seiner Arbeitszeit mit der ihm zugeordneten Personalnummer am Bordrechner im System an. Sobald der entsprechende Auftrag an den Bordrechner bzw. das Fahrzeug übermittelt wurde, kann dieser auf einfache Weise durch den Fahrer bearbeitet werden. Durch den Bordrechner werden nicht nur Arbeitsbeginn und das Arbeitsende, sondern auch alle anderen lohnrelevanten Zeiten wie Pausen oder eventuelle Hilfsarbeiten auf Baustellen erfasst und per GPRS an das System in Echtzeit rückgemeldet. Eine frei programmierte Schnittstelle zum SAP-System überträgt die Daten entsprechend. Nach durchgeführter Prüfung der Daten durch die Abrechnungsabteilung erfolgt die Freigabe der Daten. Dies stellt einen erheblich geringeren Aufwand dar, als die manuelle Erfassung aller dieser Daten durch die Abrechnungsabteilung. Des Weiteren können durch genauere Daten erhebliche Einsparungen im Bereich der Lohnkosten erzielt werden.

Lückenlose Transparenz im Fuhrpark

Nach der automatischen Übermittlung der Aufträge an die Bordrechner muss der Auftrag durch den Fahrer anhand von fest vorgegebenen Statusmeldungen abgearbeitet werden. Diese Statusmeldungen umfassen beispielsweise den Beginn des Auftrages,

die Ankunftszeit an der Beladestelle, den Beginn der Beladung sowie die Abfahrt von der Beladestelle mit Angabe von Ladungsgewicht und Nummer der Transportdokumente. Weiterhin sind die Statusmeldungen Ankunft Entladestelle, Beginn Entladung und schließlich das Ende des Auftrages mit „Fertig“ zu bestätigen. Alle diese Statusmeldungen werden dem Disponenten in einer grafischen Übersicht in Echtzeit angezeigt und ermöglichen ihm somit jederzeit ein genaues Bild über den momentanen Einsatz seiner Flotte und freie Fahrzeugkapazitäten. Durch diese zeitnahen Informationen ist auch eine schnelle Reaktion auf sich ändernde Transportbedingungen möglich. Dem Disponenten werden dadurch verfügbare Ressourcen in Abhängigkeit der Zeit angezeigt, was wiederum zu einer optimierten Fahrzeugauslastung führt. Daraus ergibt sich folglich eine Verringerung des Einsatzes von Fremdfahrzeugen und durch eine effektivere Fahrzeugdisposition eine Senkung des Überstundenanteils zu Spitzenzeiten. Die Daten, die vom Bordrechner an den Leitreechner übermittelt wurden, werden nun von der Telematiksoftware über eine Schnittstelle an das SAP-System übertragen und der Abrechnungsabteilung zur weiteren Verrechnung der erbrachten Leistung bereitgestellt. Darüber hinaus verfügt der Bordrechner noch über eine Reihe von weiteren Statusmeldungen, wie z. B. Staubeginn und Stauende, Werkstattaufenthalte, Pannen, Reifenwechsel, Tanken oder allgemeine Fahrzeugpflege. Dadurch stehen eine Reihe von Daten zur Verfügung, mit denen eine Vielzahl von Auswertungen erzeugt werden können. Diese Informationen sind wichtig, um Maßnahmen zur Rationalisierung einleiten zu können und eine effektivere Gestaltung der betrieblichen Abläufe zu ermöglichen. Eine sehr hohe Transparenz des gesamten Prozesses wird erzielt. Darüber hinaus wird der Dialog zwischen Fahrer, Disposition und Abrechnung optimiert.

Neben der automatischen Erfassung der Daten für Auftrag und Lohn der Fahrer ergeben sich noch eine Reihe weiterer Vorteile. Nicht zu unterschätzen ist hier z. B. die Möglichkeit, dem Kunden bzw. den Baustellen einzuräumen, die Transporte online über eine Internetverbindung zu verfolgen und zu überwachen. Dies trägt wesentlich zu einer Verbesserung der Kundenzufriedenheit bei und erhöht die Kundenbindung. Dem Kunden können in diesem Zusammenhang natürlich auch Men-

Fahrzeugortung



gen und Zeiten tagesaktuell zur Verfügung gestellt werden. Eine Verbesserung der Qualitätssicherung durch die Überwachung von Materialart und Transportzeit findet ebenfalls statt und wird durch das System automatisch dokumentiert. Durch das eingesetzte und beschriebene System gelingt es, die Standzeiten bei der Beladung und Entladung zu verringern, dadurch Tourenabläufe effektiver zu gestalten und die Leistung der Fahrzeuge zu erhöhen. Auch die Entwicklung der Lohnkosten wird durch das System positiv beeinflusst.

Wettbewerbsvorteile dank Telematiksystem

Durch einen immer weiter steigenden Wettbewerbs- und Kostendruck sowie sich ändernde rechtliche Rahmenbedingungen bietet der Einsatz eines solchen Telematiksystems einen sehr hohen Nutzen. Mit diesem hier vorgestellten System lässt sich – angefangen von der automatisierten Auftragsverwaltung über die Disposition bis hin zur Abrechnung und Auswertung der Daten – die komplette Transportkette abbilden und verfolgen. Darüber hinaus ergeben sich auch für andere Abteilungen des Unternehmens weitere Vorteile. So kann z. B. eine Verfolgung der Massenströme auf den Baustellen dargestellt werden. Auch eine Aufzeichnung von qualitätsrelevanten Daten wie Transportdauer von Asphaltmischgut ist möglich. Dadurch können behördlich geforderte Qualitätsmerkmale problemlos dokumentiert und auf Verlangen nachgewiesen werden. Durch den Einsatz dieses Telematiksystems und der dadurch erreichten Verbesserung des gesamten Prozessablaufes lassen sich die Kosten effektiver kontrollieren und reduzieren und man ist bereits heute sehr gut für die Aufgaben von morgen gerüstet.

Das Telematiksystem ist das wichtigste Instrument zur Steuerung und Optimierung von Leistungen innerhalb des Fuhrparks geworden.

Ausblick

Die Einführung neuer Techniken in den vergangenen Jahren wie die des digitalen Tachographen, des Autobahnmautsystems, der Betriebsdatenerfassungssysteme in unterschiedlichen Ausprägungen als auch die Möglichkeit, Lastkraftwagen mit dafür geeigneten Navigationssystemen auszustatten, führen zu neuen Herausforderungen, aber auch zu neuen Möglichkeiten. Diese Systeme sind heute meist als unabhängige, nicht vernetzte elektronische Geräte im Fahrzeug verbaut, die separat bedient und genutzt werden müssen. Dem Fahrpersonal werden dadurch immer mehr administrative Aufgaben übertragen. Zudem verursacht das Übertragen und Auslesen der Daten für die Fuhrparkleitung eine nur sehr schwer bzw. eine mit nicht unerheblichem Aufwand zu lösende Aufgabe.

Der Gesetzgeber als auch die Industrie sind hier gefordert, die Rahmenbedingungen zu schaffen, um integrierte Systeme entwickeln und einsetzen zu können.

Der Markt fordert für die Zukunft Systeme, welche die oben genannten Forderungen erfüllen. Die darüber hinaus aber modular aufgebaut sind, sodass diese für die unterschiedlichen Anwendungsfälle erschwinglich bleiben. Eine wichtige Anforderung ist zudem die einfache Anbindung an die verschiedenen Back-Office-Systeme der Transport- und Baubranche.

In diesem Zusammenhang stehen der Bau-, Transport-, Elektronik- und Softwarebranche sicher noch große Aufgaben bevor.

Info: www.max-boegl.de ■

Abfallentsorgung leicht gemacht

Eine Kooperation von über 40 Entsorgungsbetrieben bietet die schnelle und gesetzeskonforme Entsorgung von Baustellen- und Werkstättenabfällen an.

In der Bauwirtschaft entstehen die größten Abfallmengen der unterschiedlichsten Stoffe: Steine, Betone, Leichtbaustoffe, demontageunfreundliche Baustoffe und Baukonstruktionen, bei denen Kleb- oder andere, nicht trennbare Verbindungen zum Einsatz kamen. Teilweise bereiten die Reste dieser Baustoffe wie zum Beispiel Mineralwolle und Gipskartonplatten, die bei Neubaumaßnahmen anfallen, heute Probleme hinsichtlich der Verwertung.

Die Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) gibt die Getrennthaltung der gewerblichen Siedlungsabfallfraktionen Glas, Kunststoffe, Metalle, Beton, Ziegel, Fliesen, Keramik und Gemische dieser, die keine gefährlichen Stoffe enthalten, vor, sofern keiner Vorbehandlungsanlage zugeführt werden, und sie wieder aussortiert und einer stofflichen oder energetischen Verwertung zugeführt werden. Stoffe, die nicht unter dieser Verordnung fallen, etwa verunreinigte Hilfsstoffe wie Putzklappen oder Ölbindemittel, müssen anders entsorgt werden. Speziell für Abfälle aus Kfz-Werkstätten und für die Baustellenentsorgung gibt es verschiedene Sammelsysteme und Entsorgungslösungen.

Die Logex System GmbH, eine Kooperation von 40 namhaften, mittelständischen Ent-



Speziell für Kfz-Werkstätten wurde die Logbox entwickelt, in der Verpackungs-, Altauto-, Batterie- und Gewerbeabfall gesammelt wird. (Foto: Logex)

sorgungsbetrieben, bietet ein flächendeckendes System der Baustellen- und der Werkstattentsorgung in Süddeutschland an. Speziell für Bauunternehmungen mit kleinen und häufig wechselnden Arbeitsorten wurde das so genannte Container-Netzwerk aufgebaut, das jede Baustelle innerhalb 48 Stunden bedienen kann. Kurze Laufzeiten und ständig wechselnde Einsatzorte stellen kein Problem dar, denn die Abrechnung erfolgt zentral. Synergieeffekte können durch das Bündeln der Nachfrage nach Kleinbaustellen erzielt werden. Folglich gelten garantierte Preise zu standardisierten Leistungen. Operative Probleme, die durch wechselnde Bauteams vor Ort und unterschiedlicher regionaler Entsorger aufgrund fehlender Abstimmung entstehen, werden durch die Zentralisierung vermieden.

Entsorgt werden die je nach Abfallart bereit gestellten Behälter und Container

durch regionale Entsorgungsunternehmen regelmäßig bzw. in vorher festgelegten Abständen. Geplant und koordiniert wird über die Zentrale in Ingolstadt. Hier erfolgen auch die regelmäßige Überprüfung der Genehmigungssituation, das Reklamationsmanagement und die Dokumentation der erbrachten Leistungen. Die Abwicklungszentrale erstellt zudem die notwendigen Unterlagen und Dokumentationen, Nachweise, Mengen- und Umsatzstatistiken, Verwertungsquoten sowie Verwertungsnachweise. Die Vorlaufzeit für die Teilnahme an diesem Entsorgungssystem beträgt maximal 14 Tage. Teilnehmen können Bauunternehmungen, die innerhalb von sechs Monaten mindestens zehn Entsorgungsaufträge ordern bzw. abrechnen. Einzig die Verladung der Container und Behälter ist nicht Bestandteil dieser Entsorgungsdienstleistung.

Info: www.logex.de ■



Ventilsysteme
Herstellung + Vertrieb

Auf der Rut 4
D-64668 Rimbach-Miltechern
Tel. 0 62 53-80 62-0
Fax 0 62 53-80 62-22
E-Mail: info@skarke.de
www.skarke-valves.com

ÖL - Service - Ventile
sauber und umweltfreundlich








Partner in Sachen Dieselmotoren
Bundesweite Motoreninstandsetzung seit 90 Jahren
Deutz Händler seit über 40 Jahren

- Deutz Neumotoren
- Motorenwartung und -instandsetzung aller Fabrikate
- Pflanzenölbauten
- Johnson Matthey-Dieselpartikelfilter bis 1000 kW
- Ersatzteilvertrieb aller Fabrikate
- 24-Stunden-Service





KOLBEN SEEGER
Einfach mehr Service

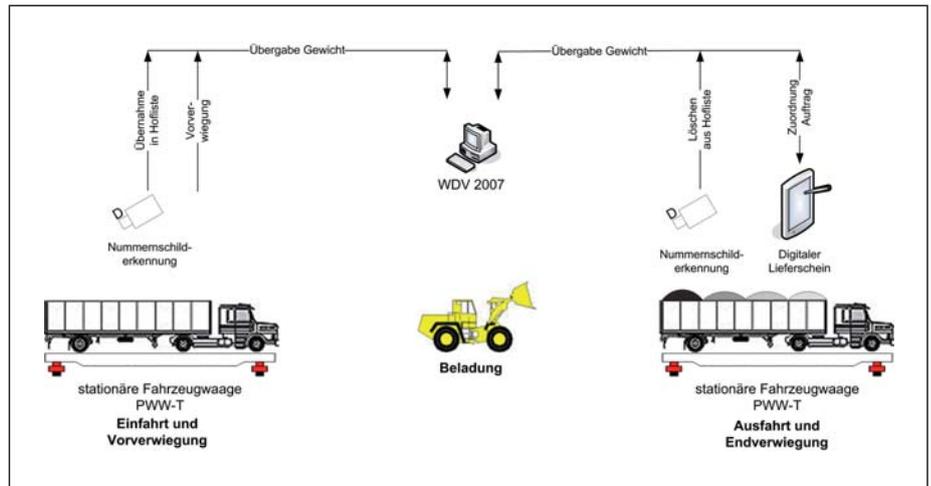
München - Würzburg - Saarbrücken - Koblenz
Bayreuth - Steinbach/Taunus - Kassel - Speyer

Infohotline
 Telefon: 08121-2504110
v.keilholz@kolben-seeger.de
www.kolben-seeger.de

Elektronischer Lieferschein an Fahrzeugwaage

Die Branchensoftware WDV 2007 sorgt für effiziente Arbeit und den Überblick über alle Auftragsdaten von der Verwiegung bis zur Abrechnung inklusive der Archivierung.

Im Werk dreht sich alles um die Waage und die Lieferscheinerfassung. Dort beginnt die Verladung mit der Tara-Verwiegung und dort endet sie mit der Übergabe der Auftrags- und Wiegedaten an die Fakturierung, um anschließend in der Finanzbuchhaltung/Kostenrechnung verbucht zu werden. Jeden dieser Schritte unterstützt die Branchensoftware WDV 2007. Die Wiegedaten der stationären Waage werden automatisch an die Software übergeben, anschließend dem Angebot entsprechend bepreist und zur Rechnungsstellung an die Fakturierung weitergegeben. Bevor der Lkw beladen werden kann, übernimmt die stationäre Waage PWW-T der Praxis Software AG die Leerverwiegung. Die Software speichert das Gewicht des Fahrzeugs in der Hofliste und ordnet per Kfz-Nummernerkennung, RFID-Technik, Barcode oder per Handeingabe das jeweilige Kennzeichen zu. Nach der Verladung des Materials werden die Wiegedaten des Fahrzeugs mit der Hofliste abgeglichen, dem Spediteur zugeordnet und der jeweilige Lieferschein erstellt. Auf diesem unterschreibt der Fahrer per digitaler Unterschrift. Dieser softwaregesteuerte Unternehmensprozess erleichtert die Verwaltungsarbeit in der Massengutindustrie



An der stationären Waage kann mit der Branchensoftware WDV 2007 eine automatisierte Verwiegung eingerichtet werden, die ankommende Fahrzeuge automatisch erkennt und in der Hofliste speichert. (Bild: Praxis)

erheblich. Alle Auftragsdaten liegen mit einer Kopie des elektronischen Lieferscheins im System, können einfach archiviert oder ausgedruckt werden. Die erneute Pflege der Daten entfällt damit. Für sichere Daten im elektronischen Lieferschein haben sich die Entwickler der Praxis Software AG etwas Besonderes einfallen lassen. Die digitale Unterschrift wurde so weiterentwickelt, dass jedes Dokument fest mit der Unterschrift des Fahrers verbunden ist. Damit kann auf jedem Lieferschein verfolgt werden, welcher Fahrer das Material gefahren hat. Doch die Vorteile dieser Technik liegen auch im Einsparpotenzial für das Unternehmen. Neben dem Papier kann die Verwiegung an der stationären Waage automatisiert eingerichtet werden, so dass Material auch in Nebenzeiten ausgeliefert werden kann. Die Funktionen der Branchensoftware

WDV 2007 wurden zusammen mit Unternehmen der Schüttgut- und Rohstoffveredelungsindustrie entwickelt. Damit war schnell klar, dass eine schnelle und effektive Erfassung der Wiegedaten, Übersichtlichkeit und Bepreisung mit abgesprochenen Kundenpreisen die wichtigsten Kriterien einer Branchensoftware sind. Einmal installiert, übernimmt diese Aufgaben die WDV 2007. Sie sorgt für die Weiterverarbeitung in der Warenwirtschaft und übergibt die Auftrags- sowie Kundendaten in beinahe jedes andere Modul, wie z. B. die Disposition, die Archivierung oder die Laborsoftware. Auf diese Weise stellt die Software sicher, dass kaum manuell nachgepflegt werden muss und Unternehmensprozesse effektiv und Kosten sparend abgearbeitet werden.

Info: www.praxis-edv.de ■

Der HKL MIETPARK – für Bau, Handwerk, Industrie und Kommunen. Über 120 x deutschlandweit.

Freecall 0800-44 555 44
www.hkl-baumaschinen.de

HKL BAUMASCHINEN
Mieten. Kaufen. Service.

**Dieselmotoren
Getriebe
Achsen**

- Service
- Reparatur
- Ersatzteile
- Überholung
- Austausch

**viertel
MOTOREN**

www.viertel-motoren.de

DETROIT DIESEL | MAN Diesel+Gas | mtu
SCANIA Diesel | Cummins Experte
VOLVO PENTA | IVECO MOTORS | Allison Transmission | DANA | CLARK HURTH

NÜRNBERG 0911 - 32643-0
STUTTGART 07159 - 4981
LEIPZIG 034205 - 730-0

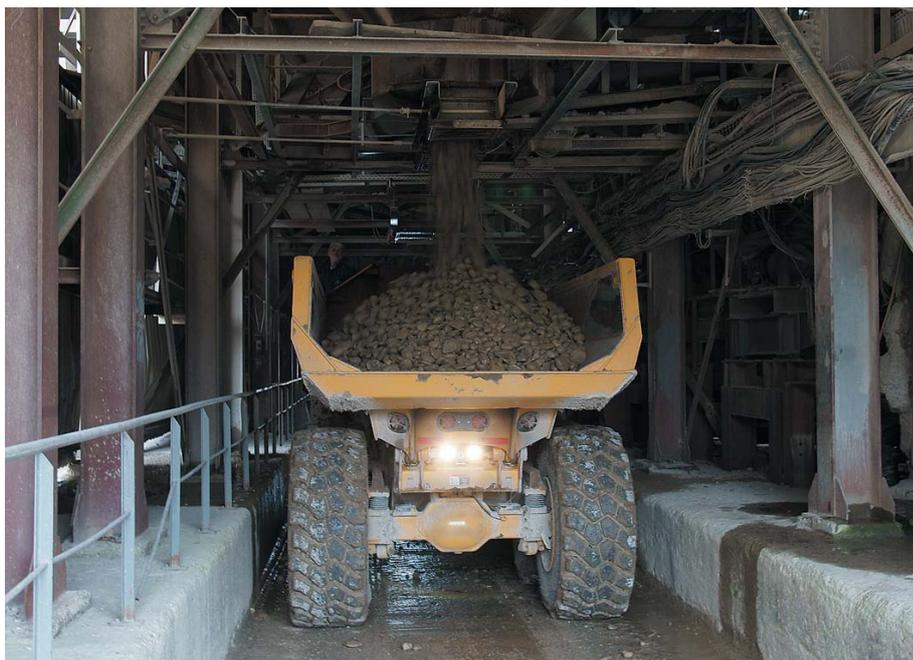
...und viele weitere Hersteller | ISO 9001 Power auf Dauer

Leistungsriese auf schmalem Fuß

Der derzeit einzige „Serien-Schmalspur-Großdumper“ absolvierte kürzlich einen eingehenden Praxistext. In einem Kies- und Sandwerk übernahm der Bell B25DN innerbetriebliche Transportaufgaben.

Seit 1970 baut die Strohmaier-Gruppe im südbadischen Grißheim bei Neuenburg hochwertige Sande und Kiese ab. Das große Lieferprogramm und die enge Verzahnung mit weiteren Strohmaier-Betrieben in der Region machten das Werk zu einem leistungsstarken Produktionsstandort mit rund 4.000 t Tagesausstoß Alpiner Moräne. Der Nass- und Trockenabbau auf etwa 25 ha, zahlreiche Veredelungsstufen sowie die angeschlossenen Produktionslinien erfordern dabei eine leistungsfähige innerbetriebliche Transportorganisation, in der knickgelenkte Muldenkipper mit schmaler Baubreite bereits seit Jahren eine entscheidende Rolle spielen. Zum anstehenden schrittweisen Ersatz seiner insgesamt vier Altfahrzeuge unterzog Strohmaier den neuen Bell B25DN einem eingehenden Praxistest.

Mit 190 Mitarbeitern ist das Werk Grißheim der größte Betrieb der international ausgerichteten Strohmaier-Gruppe. Insgesamt beschäftigt das Mitte der sechziger Jahre gegründete Familienunternehmen an vier weiteren Standorten in Südbaden, dem angrenzenden Elsass und seit Ende der 1990er auch in der Region um die bosnische Hauptstadt Sarajewo rund 300 Mitarbeiter. Neben Mineralstoffen und Zuschlägen aus hochwertigen Sanden und Kiesen liefert Strohmaier Transportbeton aus insgesamt fünf eigenen Betonwerken. Das Fertigproduktprogramm unter den Marken Grissheimer Betonwaren und Betonia umfasst Betonsteine für Flächen und Wege, Gestaltungen im GaLaBau sowie Tief- und Hochbauprodukte zur Wasserführung oder für Schalsteinanwendungen. Komplettiert wird die Palette schließlich durch Trockenbaustoffe (Beton, Zementmörtel, Estriche) als Silo- oder Sackware. Im Badischen liefert Strohmaier seine Roh- und Baustoffe mit eigener Straßenflotte in



In guter Distanz zu den massiven Betonfundamenten bewegt sich der schmale B25DN auch rückwärts sicher in der Silodurchfahrt und nimmt kontrolliert die Gesteinskörnungen auf.

den Großraum Freiburg/Basel – ein nahegelegenes Rhein-Verladeterminale erlaubt auch weitergehende Massentransporte hochwertiger Körnungen. Das mit teils aufwändiger mechanischer Nachbehandlung auf drei vollautomatischen Linien produzierte Betonsteinsortiment wird im deutschen Raum und bis weit ins angrenzende Ausland vermarktet.

Dumper im Zentrum der Transportkette

Entsprechend umfangreich gestaltet sich der innerbetriebliche Transport im Werk Grißheim. Insgesamt drei Brecherlinien verarbeiten den Rohkies zu zahlreichen End- und Zwischenprodukten, die über Dosieranlagen für definierte Materialmischungen oder als Grundstoffe für die Betonproduktion per Förderband im Werk zirkulieren. Einen Großteil davon „fahren“ jedoch seit Jahren schon insgesamt vier knickgelenkte 25-t-Muldenkipper.

Etwa die Hälfte der täglichen Dumpertransporte entfällt auf Rohmaterial aus dem Trockenabbau und die Verfüllung der in Schichten von 40 bis 60 cm anstehenden Überdeckung. Die übrigen Fahrten leisten die Fahrzeuge der Baujahre 1992 bis 2003 zwischen den insgesamt vier Silosträßen im Werk und den knapp 700 m entfernten Außenlagern für Zwischen- und Endpro-

dukte. Rund 40 Prozent der gut 4.000 t Tagesleistung ziehen die Knicklenker so aus den Produktsilos ab, deren enge Durchfahrten eigentlich für wesentlich schmalere Straßenkipper konzipiert sind. Die Anforderungen werden hier durch die 2,95 m x 3,40 m messende Durchfahrt im Strohmaier-Nachbarbetrieb Steinensstadt definiert, wohin bei Bedarf ein Fahrzeug zur kurzfristigen Kapazitätssteigerung entsandt werden soll.

Die herstellereigenspezifische schmale Serienbaubreite 2,75 m der Altfahrzeuge entspricht gerade noch den Anforderungen in Grißheim. Bei der jetzt anstehenden schrittweisen Erneuerung der bestehenden Dumperflotte sah sich die Betriebsleitung mit dem Problem konfrontiert, dass aus den Großserien der führenden Anbieter kein 25-Tonner die erforderliche Maximalabmessungen in Breite und Höhe auch nur annähernd erreicht. Die angestrebte wirtschaftliche Lösung ohne teure projektspezifische Umbauten bei voller Beibehaltung der Ladekapazitäten und 6x6-typischen Allround-Eigenschaften des Serien-Grundgerätes bietet ab Werk nur Bell Equipment: das neue Sondermodell Bell B25DN mit einer Normal-Baubreite von 2,60 m und der LowCab-Niedrigkabine (Gesamtbauhöhe: 3,25 m). Der Testtermin mit dem zuständigen Bell-Gebietshändler Michael Welte Baumaschinen war schnell verein-

bart – Anfang März absolvierte der schlanke Bell eine Testwoche unter Grißheimer Produktionsbedingungen.

Starke Leistung ohne Abstriche

Eigentlich erst auf den zweiten Blick erkennt man die schmale Spur des Bell B25DN gegenüber den 2,88 m des Standardfahrzeuges. Verantwortlich dafür sind die identische EM-Standardbereifung 23.5R25 und der unveränderte B25D-Triebkopf mit der Bell-LowCab-Kabine (-200 mm Bauhöhe), die auf gleicher Grundfläche das Bell-typische großzügige Raumangebot für den Fahrer gewährleistet. Schon deutlicher werden die Unterschiede an der komplett neu gezeichneten Mulde, die dank geringfügig erhöhten Bordwänden, aber verlängertem Körper bei nur 2.510 mm Baubreite, die gleiche Ladekapazität wie die Standardmulde bietet. Die Neukonstruktion, für die auch eine innen angeschlagene und entsprechend schmal bauende Heckklappe vorgesehen ist, gewährleistet einen schmalspur-optimierten Lastschwerpunkt, der die zwangsläufigen Defizite im Fahren, Laden und Kippen weitgehend auffängt. Dazu trägt auch das unveränderte Bell-Fahrwerk mit Öl-Stickdämpfung vorne und Tri-Link-unterstützter Tandemschwinge hinten bei, an dem lediglich die Achsen auf die neue Spurweite gekürzt wurden. Das modulare Baugruppen-Konzept



Tausende Tonnen Einzelkörnungen lagern auf den Grißheimer Außenhalden. Damit lassen sich die Liefersilos gut puffern.

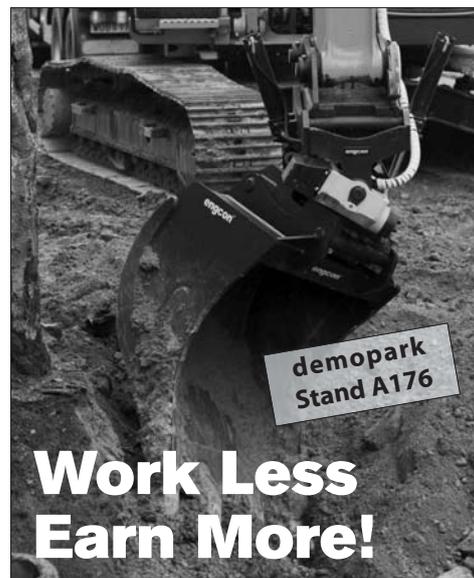
umfasst auch den kraftstoffeffizienten Antriebsstrang mit 205-kW-Mercedes-Benz-Turbodiesel und ZF-Ecomat-Sechsgang-Automatik, das Retarder-gestützte Bremssystem mit hohen Sicherheitsreserven sowie die spezifisch für den Dumper-Einsatz entwickelten Bell-Steuerungen und -Betriebsüberwachungen mit Anbindung an das satellitengestützte Fleetm@tic-Fuhrparkmanagement. Diese Großseriennähe macht das Sondermodell schnell verfügbar ab dem deutschen Bell-Lieferwerk Eisenach und sichert trotz geringerer Stückzahlen wirtschaftliche Investitionskosten. Beides favorisiert bei spezifischen Bedarfsfällen die Bell-Lösung eindeutig gegenüber aufwändigen Sonderumbauten.

Praxistest bestanden

Dies ist auch das eindeutige Resümee der Strohmaier-Verantwortlichen im Werk Grißheim. Unter Produktionsbedingungen harmonierte der Bell B25DN sehr gut mit den vorhandenen 4- bis 5-m³-Ladegeräten und überzeugte durch gute Fahrleistungen auf den rund 1.200 m (Trockenabbau) bis gut 3.000 m (Verfüllung) langen Umläufen. Auf den problemlosen Silodurchfahrten nahm das Fahrzeug auch ohne montierte Heckklappe hohe Ladechargen selbst stark fließender Körnungen auf und erfüllte damit die Hauptanforderung im Werk voll- auf.

Dabei zeigte sich der Bell B25DN auch im Verbrauch hoch wirtschaftlich – gerade 9,2 l/h betrug das ausgelesene Tagesmittel. Zum Vergleich: die freilich seit bis zu 32.000 Betriebsstunden in Grißheim arbeitenden leistungsgleichen Altfahrzeuge kommen im Schnitt auf 12 l/h.

Info: www.bellequipment.de ■



Rüsten Sie Ihren Bagger mit einem engcon Tiltrotator aus und sparen Sie bis zu 30%* Ihrer Zeit am Arbeitsplatz. Die vielseitige Einsetzbarkeit ermöglicht Ihnen, andere Anbaugeräte wie Greifer und Palettengabeln zu benutzen und somit effektiver zu arbeiten. Das kann heißen, dass Sie bei gewissen Projekten mehr Arbeitsaufgaben bekommen und damit mehr verdienen. Unabhängige Untersuchungen zeigen, dass sich ein Tiltrotator innerhalb von sechs Monaten selbst bezahlt machen kann.

- Unbegrenzt Drehen und Schwenken bis zu 40% in zwei Richtungen
- Senkt Kraftstoffkosten und Umweltschäden
- Erhöhte Sicherheit rund um die Maschine
- Voll automatischer Schnellwechsler
- Ideal für Arbeiten mit eingeschränkter Zugänglichkeit
- Leicht anzupassen an jeden Bagger

engcon®
The noble art of digging

Süd, engcon Germany GmbH,
Obere Grüben 7, 97877 Wertheim,
Tel. 093 42/93 485-0, Fax 093 42/93 485-15

Mitte, Heinrich Schwarz GmbH,
Falderbaumstr. 3934123 Kassel,
Tel. 05 61/52 17 00, Fax 05 61/521 70 10

Nord, engcon Germany GmbH,
Karl-Marx-Str. 32, 15751 Niederlehme,
Tel. 033/75 21 88 33, Fax 033/75 21 88 35

www.engcon.com • info@engcon.com

* Ziffern basieren auf unabhängigen Recherchen auf allgemeinen Bauplätzen



Wie alle Bell-Mulden ist auch die Schmalversion serienmäßig abgasbeheizt und kann optional mit Verschleißschutz versehen werden. (Fotos: Bell Equipment/tb)

Steuerung

Zwei mal
schneller einbauen

Mit der neuen Maschinensteuerung erfolgt die Planie schneller und ist trotzdem präzise. (Foto: Topcon)

Topcon führt das neue Maschinensteuerungssystem 3D-MC2 ein, das die Einbaugeschwindigkeit um bis zu 200 Prozent und mehr erhöhen kann und dabei für eine beispiellose Ebenheit sorgt. Laut Herstellerangaben beschleunigt diese Technologie die Positionsberechnung gegenüber heutigen Systemen um den Faktor Zehn. Dadurch ist eine schnellere Positionierung in Echtzeit möglich, was bedeutet, dass die Maschine viel schneller als jedes andere System gesteuert werden kann.

Durch den Einsatz der Topcon GX-60-Steuerung, dem MC-R3-Satellitenempfänger und einem speziell konstruierten Trägheitssensor kann eine Raupe mit einer höheren Geschwindigkeit arbeiten und gleichzeitig ebenere Ergebnisse erzielt werden, als mit herkömmlichen Methoden möglich ist.

Normalerweise erfolgt das Feinplanum mit einer Raupe im ersten Gang. Bei zu schneller Fahrt würde der Boden wellig werden. Das Maschinensteuerungssystem 3D-MC2 lässt ein schnelleres Planieren zu, sorgt aber dennoch für maximale Ebenheit.

Mit Erhöhung der Geschwindigkeit ist es möglich, mehr Arbeit in weniger Zeit zu erledigen. Dies bedeutet weniger Betriebszeit, geringerer Kraftstoffverbrauch und weniger Maschinenverschleiß. Dieses neue Produkt ändert die Bedienung und Funktion der Raupe auf einer typischen Baustelle dramatisch und bedeutet eine Errungenschaft für die Bauwirtschaft.

Info: www.topcon.eu ■

Präventionsstützpunkt eröffnet

Die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft, kurz BG Bau, hat gemeinsam mit dem Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Familie des Landes Brandenburg einen Präventionsstützpunkt auf der Großbaustelle des Flughafens Berlin-Brandenburg International (BBI) eröffnet. Präventionsexperten und Arbeitsmediziner werden vom Stützpunkt aus bis zur Fertigstellung des Airports die Unternehmen in Sachen Arbeitsschutz beraten und Beschäftigte vor Ort untersuchen. Von dem Stützpunkt werden auch Unternehmen in der Region profitieren können.

Der Stützpunkt am Airport stellt deutschlandweit das erste praktische Projekt der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie dar. Wie Frank Seynsche, Vorstandsvorsitzender der BG Bau erklärte, werde die Berufsgenossenschaft alle Maßnahmen für den Arbeits- und Gesundheitsschutz in enger Abstimmung mit allen Beteiligten umsetzen. Fachleute der BG Bau und der Landesbehörde für Arbeitsschutz werden gemeinsam mit Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinatoren und Sicherheitsfachkräften der Unternehmen für den Arbeitsschutz sorgen. Im Untersuchungsmobil des Arbeitsmedizinischen Dienstes der BG Bau können Beschäftigte nach neuesten arbeitsmedizinischen Erkenntnissen untersucht werden. Für die Betriebe entfallen damit teure Ausfallzeiten und Fahrtkosten, so Seynsche weiter.

Darüber hinaus sei der Sicherheitstechnische Dienst der BG Bau auf dem Stützpunkt präsent. Die Experten dieses Dienstes übernehmen die Aufgaben einer Sicherheitsfachkraft für kleinere und mittlere Betriebe. Außerdem bietet ein Schulungsmobil auf dem Stützpunkt Möglichkeiten zu audiovisuellen Schulungen für Versicherte und Unternehmer unter Lei-

tung der Präventionsexperten. Wie die Ministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Familie des Landes Brandenburg, Dagmar Ziegler, feststellte, sei eine Großbaustelle wie der Hauptstadt-Airport BBI eine logistische, technische und menschliche Herausforderung, auch für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Ein gemeinsames Vorgehen aller Verantwortlichen sei hier wichtiger denn je. Die Landesbehörde für den Arbeitsschutz gemeinsam mit den Fachleuten der BG Bau sowie die Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Koordinatoren des Airport-Investors und die Sicherheitsfachkräfte der Unternehmen würden koordiniert die enormen Aufgaben auf der Großbaustelle am besten lösen können, so die Ministerin weiter. Auf einer Baufläche von 2.000 Fußballfeldern entsteht derzeit im Berliner Südosten der neue Hauptstadt-Airport Berlin Brandenburg International BBI. Zurzeit sind auf der Großbaustelle über 1.500 Bauarbeiter verschiedenster Fachrichtungen beschäftigt. Im Laufe des Jahres 2009 wird die Zahl der Bauarbeiter voraussichtlich auf rund 3.000 ansteigen. Der Bau des Airports BBI, so Manfred Körtgen, Geschäftsführer Technik/BBI der Berliner Flughäfen, sei das größte und wichtigste Zukunftsprojekt der deutschen Hauptstadtregion. Am Flughafen gelte: Safety first. Der Arbeitsschutz habe bei der Größenordnung des Projekts eine herausragende Bedeutung.

Nach Frankfurt und München ist Berlin derzeit der drittgrößte Flughafenstandort in Deutschland. Mit Fertigstellung des BBI wird ab Beginn des Winterflugplans 2011/2012 der gesamte Flugverkehr der deutschen Hauptstadtregion auf dem BBI gebündelt.

Info: www.bgbau.de

www.berlin-airport.de ■

Eröffnen den Präventionsstützpunkt

(v.l.n.r.): Frank Seynsche, Vorstandsvorsitzender BG Bau, Dagmar Ziegler, Ministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Familie des Landes Brandenburg, Manfred Körtgen, Geschäftsführer Technik/BBI der Berliner Flughäfen. (Foto: BG Bau)



Mieten leicht gemacht.

Mieten bietet die rundum überzeugende Alternative zum Gerätekauf. Denn eine Mietmaschine erfordert keine langfristigen Investitionen, ist zeitgerecht einsetzbar und garantiert mit ihrem erstklassigen Zustand ein Maximum an Leistung. Ganz gleich, welche Maschine Sie für welchen Einsatzzweck benötigen: Bei Ihrem Liebherr-Mietpartner oder -Händler stehen mehr als 2.000 Erdbewegungsmaschinen auf Abruf bereit.

Miet-Hotline:

0180/5000 947*

*14 Cent pro Minute

www.liebherr.com



Liebherr-Mietpartner GmbH
Am Herrschaftsweiher 51
D-67071 Ludwigshafen/Rhein
Tel.: (06237) 4006-0
Fax: (06237) 4006-99
E-Mail: info.lmp@liebherr.com
www.liebherr.com

LIEBHERR
MIETPARTNER

Bündelung

Produktlinie für Abgastechnologien

Die Deutz AG bündelt zukünftig ihre Kompetenzen für Abgastechnologien in der Produktlinie „EAT – Exhaust After-treatment“. Ziel ist es, kundenorientierte Lösungen bei der Systemintegration Motor-/Abgastechnik schnell und effizient voranzutreiben und zusätzliche Wachstumschancen mit der Vermarktung verschiedener EAT-Module und EAT-Systeme sowie Entwicklungs- und Applikations-Dienstleistungen zu erschließen.

Geführt wird die Produktlinie von Wilfried Riemann, der über umfassende Erfahrungen beim strategischen Aufbau und Ausbau des Systemgeschäfts verfügt. Zuletzt war Riemann als Prokurist für die ThyssenKrupp Automotive AG sowie als Programm-Manager für die ThyssenKrupp Technologies AG unter anderem für die Zusammenführung des Automobil-Know-hows verschiedener Konzernbereiche sowie das F&E-Programm Innovative Car verantwortlich. In seiner Funktion berichtet Riemann direkt an Helmut Leube, Vorsitzender des Vorstands der Deutz AG.

Info: www.deutz.com ■

Dritter Stützpunkt in Bayern

Der Neubau der Niederlassung Atlas München in Forstinning ist ein klares Zeichen für die großartige Entwicklung der Atlas-Kern-Gruppe. Sie unterstreicht damit ihre herausragende Stellung in Ober- und Niederbayern als Händler und Servicedienstleister für Baumaschinen sowie bundesweit im Sondermaschinenbau.

Längst waren Werkstatt und Lager am alten, seit 1999 angemieteten Standort zu klein geworden. In Rekordzeit entstand im zweiten Halbjahr 2008 an der Auffahrt Forstinning direkt neben der A94/B12 ein Neubau. Seit Jahresbeginn 2009 bietet der dritte Standort der Atlas-Kern-Gruppe optimale Bedingungen für den Werkstatt-Service und als Stützpunkt für den Außendienst. Gleichzeitig kann sich die selbstständige Atlas München Baumaschinen- und Fahrzeugtechnik Vertriebs- und Service GmbH noch vorteilhafter als Baumaschinenhändler profilieren.

Schneller und optimaler Service in der Werkstatt und auf der Baustelle wird bei Atlas München groß geschrieben. Die neue Werkstatt in Forstinning hat in dieser Hinsicht einiges zu bieten. Sechs Service-Techniker und vier Außendienstmonteure sorgen dafür, dass die betreuten Baumaschinen stets optimal laufen und möglichst kurze Stillstandzeiten haben. Exzellente Lösungen liefert der Sondermaschinenbau im



Mit dem neuen Stützpunkt in Forstinning gehört die Atlas-Kern-Gruppe zu den größten Baumaschinenhändlern in Bayern. (Foto: Atlas-Kern)

Werk Steinach mit eigenem Konstruktionsbüro unter anderem auf der Basis von Terex-Maschinen und als komplette Eigenkonstruktionen, wie z.B. Elektro-Bagger, Verlängern oder Verkürzen von Bagger-Auslegern, Nachrüsten von Planierschildern, sowie Maschinen für den Bereich Abbruch, Recycling und Tunnelbau. Auch Sonderbauten wie Kurzholzzüge und Sägewerksbagger gehören zum Produktionsprogramm. Atlas-Kern-Spezialitäten sind ebenso Unimog-Aufbauten und Montagen von Absetz- und Abrollkippern aus dem Hause Meiller. Patente hat Atlas-Kern außerdem auf vollhydraulische und mechanische Wechselsysteme für Lkw-Aufbauten und Ladekrane.

Info: www.terex.de ■

Neueröffnung

Achte HKL-Niederlassung in Baden-Württemberg eröffnet

Mit Eröffnung des neuen Mietstützpunktes in Göppingen erweitert die HKL Baumaschinen GmbH ihr deutschlandweites Filialnetz im süddeutschen Raum. Die neue Niederlassung liegt auf dem Industrieareal des ehemaligen Südmilch-Geländes, direkt an der B10, Ausfahrt Göppingen/Heiningen. Von hier aus bietet HKL ab sofort seine Produkte und Services an Kunden im Einzugsgebiet Esslingen, Schwäbisch Gmünd, Geislingen a.d. Steige und Kirchheim unter Teck an. Mit dem neuen Betrieb schließt der Mietprofi eine wichtige regionale Lücke zwischen Stuttgart und Ulm. Neben Kundennähe wird so sichergestellt, dass Service und Maschinen schnell verfügbar sind und der Kunde immer termingerecht das richtige Equipment für seine Bau-



Das neue Center von HKL Baumaschinen in Göppingen befindet sich direkt an der B10. (Foto: HKL)

stelle erhält. Die neue Filiale bietet auf über 1.500 m² eine Vielzahl von Maschinen zur Miete an. Von Minibaggern, Walzen, Radlader und Rüttelplatten bis hin zu einer Vielzahl von Kleingeräten findet der Kunde hier Baumaschinen und Geräte für die unterschiedlichsten Einsatzbereiche. Auch Groß-

und Spezialmaschinen, Container und vieles mehr kann der Kunde über den neuen Betrieb vor Ort bestellen. Das Sortiment von HKL ist ganz auf die Bedürfnisse von Bau, Handwerk, Industrie und Kommunen zugeschnitten. Dabei fließen die sich stets verändernden Anforderungen der Branche in die Gestaltung des Angebots ein. So bietet HKL ganzheitliche Lösungen rund um Maschinen und Baustellen aus einer Hand an – Beratung, komplette Baustellen-Konzepte, Spezialmaschinen mit Bedienpersonal, komplette Betreuung und 24x7-Service vor Ort. Davon profitieren jetzt auch die Bauunternehmer, Handwerker, Kommunen und Galabauer im Großraum Göppingen.

Info: www.hkl-baumaschinen.de ■

Präsidentenbesuch bei Caterpillar in USA

US-Präsident Barack Obama wählte im Februar Caterpillar, um vor Management, Mitarbeitern und Weltpresse sein umfangreiches Konjunkturprogramm darzustellen und auf die Stärke der US-Wirtschaft aufmerksam zu machen. Dies tat er bewusst sehr symbolträchtig im Stammwerk des weltgrößten Herstellers von Baumaschinen und Motoren

Obama hob bei seinem Besuch in Peoria, Bundesstaat Illinois, Caterpillar als beispielhaftes Unternehmen hervor, das aufgrund seiner langen Tradition, seiner Verdienste und seiner Stärke die US-Wirtschaft repräsentiere und zentrale Produkte zur Konstruktion wichtiger Infrastrukturprojekte weltweit herstelle. Caterpillar habe die amerikanische Landschaft gestaltet und der Welt gezeigt, wie ein großartiges amerikanisches Unternehmen aussieht, so der Präsident. Dabei betonte er auch, dass Cat-Produkte benötigt werden, um die Projekte im Rahmen des Konjunkturprogramms umzusetzen, dessen größter Teil für die Modernisierung der Infrastruktur vorgesehen ist. Zudem unterstrich Obama, dass das Unternehmen eine führende Rolle in der Suche nach umweltfreundlicheren Technologien einnimmt. Caterpillar löse das Versprechen einer zeitgemäßen „grünen Wirtschaft“ ein, indem es eine zukunftsweisende Richtung bei der Entwicklung sauberer Dieselmotoren



Barack Obama nahm Caterpillar als Beispiel, um auf die Stärke der US-Wirtschaft aufmerksam zu machen. Im Hintergrund die neue D7E – der erste dieselelektrische Dozer der Geschichte. (Foto: Zeppelin)

eingeschlagen hat, so der US-Präsident. Jim Owens, CEO Caterpillar, der kürzlich in das Beratungsgremium des Präsidenten zur Erholung der Wirtschaft benannt worden ist, verwies zwar darauf, dass sich das Unternehmen schnell auf die stark gesunkene Nachfrage nach Baumaschinen unter anderem durch den Abbau von Arbeitsplätzen,

vor allem durch Vorruhestandregelungen, einstellen musste. Allerdings stellte er auch klar, dass Caterpillar gestärkt aus der Krise hervorgehen werde. Jim Owens denke an ein langfristiges Wachstum, nicht nur an ein kurzfristiges, betonte Obama in diesem Zusammenhang.

Info: www.zeppelin.de ■

Pollmann

Pumpen für Bau - Industrie - Kommunen
Grundwasser-Absenkungs-Technik

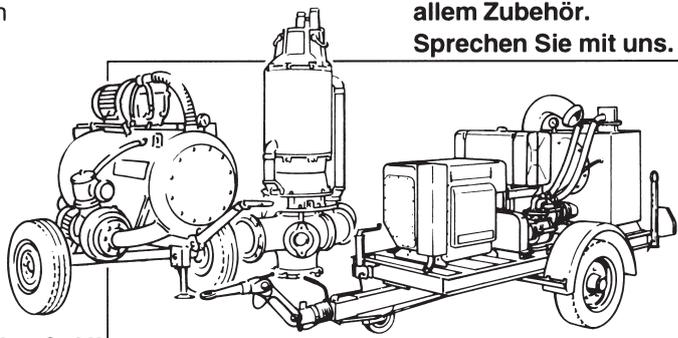
MIETPUMPEN



Mietpumpen - die gute Alternative zum Kauf

- Absenkungsanlagen
- Druck- und Spülpumpen
- Tauchmotorpumpen
- Fäkalienpumpen
- Unterwasser-, Sand- und Baggerpumpen
- Stromaggregate

Unser Mietpark bietet Ihnen ein umfangreiches Angebot mit allem Zubehör. Sprechen Sie mit uns.



C. Pollmann Pumpenbau GmbH

Zum Panrepel 1 · 28307 Bremen · Tel. (04 21) 4 89 97 40 · Fax (04 21) 4 89 97 459

Herdekamp 6, 46509 Xanten, Tel. (02 801) 9 88 21 75, Fax (02 801) 9 88 21 74

Am Augraben 8, 18273 Güstrow, Tel. (0 38 43) 21 41 93, Fax (0 38 43) 21 80 80

Köthener Straße 8 · 06188 Landsberg/Halle · Tel. (03 46 02) 2 18 10 · Fax (03 46 02) 2 18 09

Zusammenschluss

Integriert:
Conexpo Asia auf der


Als Ergebnis eines internationalen Kooperationsabkommens zwischen der Messe München und dem amerikanischen Maschinen- und Geräteherstellerverband AEM, Association of Equipment Manufacturers, wird die Conexpo Asia erstmals in die bauma China 2010, 5. Internationale Fachmesse für Bau- und Baustoffmaschinen, Baufahrzeuge und Baugeräte, integriert. Mit dieser Zusammenarbeit seien die Weichen für einen weiteren Zuwachs bei der internationalen und insbesondere nordamerikanischen Aussteller- und Besucherbeteiligung bei der bauma China in Shanghai gestellt, kommentierte Eugen Egetenmeir, stellvertretender Geschäftsführer der Messe München. AEM-Präsident Dennis Slater fügte hinzu, dass der chinesische Markt auch weiterhin ein riesiges Potenzial für die Bauwirtschaft und AEM-Mitglieder biete. Bei der bauma China im November 2008 waren von den insgesamt 1.608 Ausstellern 81 aus den USA vertreten.

Die bauma China hat sich mit großer Unterstützung ihrer chinesischen Partner als auch zahlreicher, internationaler Verbände während vier Veranstaltungen zur Leitmesse für die Baumaschinenbranche in China und Asien entwickelt und ein Rekordergebnis erzielt. Mit 210.000 m² Ausstellungsfläche ist sie die größte und erfolgreichste Messe der Baubranche im asiatischen Raum.

Über 113.000 Messebesucher aus allen Regionen Chinas und allen Kontinenten verzeichnete die Messe in 2008 und ist somit die erfolgreichste und wichtigste Messe für die Bau- und Baustoffindustrie in China und Asien. Aus 30 Ländern kamen die 1.608 Aussteller und präsentierten eine vollständige Palette von Bau- und Baustoffmaschinen.

Die nächste bauma China findet vom 23. bis 26. November 2010 im Shanghai New International Expo Center statt.

Info: www.bauma-china.com ■

Guter Abschluss, schlechte Prognose

Der Zeppelin-Konzern trotz der globalen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise und investiert erneut hohe Summen in seine weitere Expansion. Im Rahmen der diesjährigen Bilanz-Pressekonferenz erläuterte Konzernchef Ernst Susanek die Eckpfeiler der von Wachstum und Ausbau der Marktpotenziale gekennzeichneten Strategie für 2009 und in die nachfolgenden Jahre. Trotz zunehmender Marktrisiken seit Mitte 2008 ist es dem Unternehmen gelungen, im abgelaufenen Geschäftsjahr einen erneuten Umsatzrekord und den höchsten Cash-flow der Firmengeschichte zu erwirtschaften. Susanek gab sich kämpferisch: „Zeppelin hat in seiner 100-jährigen Geschichte immer wieder äußerst widrige Umstände gemeistert und wird auch diesmal gestärkt aus der Krise hervorgehen.“

Konkret erwirtschaftete die Zeppelin GmbH, Friedrichshafen, im Geschäftsjahr 2008 einen Konzernumsatz in Höhe von 2,447 Mrd. Euro, das sind 8,4 Prozent mehr als im vorangegangenen Geschäftsjahr (2007: 2,257 Mrd. Euro). Dabei unterstreicht die Betrachtung der einzelnen Quartale den Einfluss des unterjährigen globalen Konjunkturreinbruchs. Die Auslandsquote des Konzerns erhöhte sich abermals von 45 Prozent im Geschäftsjahr 2007 auf fast 50 Prozent im Jahr 2008.

Insgesamt konnten die Unternehmen des Handelsbereiches von Zeppelin insbesondere aufgrund der im ersten Halbjahr 2008 sehr positiven Entwicklung der Gesellschaften außerhalb Deutschlands ein leichtes Umsatzplus gegenüber dem vorangegangenen Geschäftsjahr erwirtschaften. Sie übertrafen mit einem konsolidierten Umsatz in Höhe von 2,208 Mrd. Euro den Vorjahreswert (2,080 Mrd. Euro) um 6,1 Prozent.

Der Handelsbereich erwirtschaftete damit 90 Prozent des Konzernumsatzes. Insgesamt wurden 19.054 (2007: 19.487) neue und gebrauchte Baumaschinen, Motoren, Gabelstapler sowie andere Maschinen und Anlagen verkauft beziehungsweise erstmals vermietet, das sind nur zwei Prozent weniger als 2007.

Der Zeppelin-Industriebereich setzte im Geschäftsjahr 2008 auf der Basis eines hohen Auftragsbestands und eines noch über dem langjährigen Durchschnitt liegenden Auftragseingangs das kontinuierliche Umsatzwachstum der Vorjahre zunächst fort. Trotz des stark abgeschwächten vierten Quartals 2008 und der Tendenz der Kunst-

stoffproduzenten, die Abnahme und Inbetriebnahme von Anlagen in das Jahr 2009 und sogar bis 2010 zu verschieben, erwirtschaftete der Industriebereich insgesamt mit einem Umsatz in Höhe von 238,7 Mio. Euro (2007: 176,1 Mio. Euro) ein Plus von 36 Prozent und trug damit überdurchschnittlich zur Erhöhung der Gesamtleistung des Konzerns bei.

Das Konzernergebnis vor Steuern sank um 16 Prozent auf 98,7 Mio. Euro (2007: 117,6 Mio. Euro). Die Umsatzrendite vor Steuern lag damit 2008 bei vier Prozent (2007: 5,2 Prozent). Mit einem Wert 170,0 Mio. Euro (2007: 148,0 Mio. Euro) gelang es Zeppelin dennoch, den höchsten Cash-flow der Firmengeschichte zu erwirtschaften.

Im Hinblick auf das laufende Geschäftsjahr gab Susanek eine eher zurückhaltende Prognose ab. Das Unternehmen musste die Planung für 2009 nach unten korrigieren. Im deutschen Markt für Baumaschinen ging das Marktvolumen in den ersten drei Monaten des Jahres 2009 um 57 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert zurück. In den Märkten des Industriebereiches habe die Krise nun auch die Kunden der Kunststoff-, Gummi- und Reifenindustrie erfasst. Sehr viele Projekte seien bis zum Jahr 2010 zurückgestellt worden.

Für den Konzern erwartet Susanek deshalb für das Geschäftsjahr 2009 einen Gesamtumsatz von maximal 2,1 Mrd. Euro, dies wären 14 Prozent weniger als im Vorjahr (2008: 2,447 Mrd. Euro). Auch das Ergebnis werde signifikant unter dem Vorjahreswert liegen.

Was die Belegschaft anbelangt, wird der Zeppelin-Konzern zirka 300 Mitarbeiter weniger beschäftigen als noch zum Jahresende 2008. Dieser Abbau werde aus heutiger Sicht ausschließlich in den Ländern Osteuropas stattfinden, da sich Zeppelin dort auf die massiven Nachfrageeinbrüche einstellen müsse, die nicht mehr anders aufzufangen seien. In den deutschen Gesellschaften seien hingegen keine betriebsbedingten Kündigungen geplant.

Zur Bewältigung der Krise setzt das Unternehmen auf eine Dreifach-Strategie: Stärkung der Marktposition mittels einer Innovationsoffensive, Wachstum durch weitere Akquisitionen und Optimierung der Prozesse und Kosten sowie Stärkung der Liquidität.

Info: www.zeppelin.de ■

Industriepreis für ölwechselfreie Maschinen

Die Produktidee Kleenoil Panolin-System ICC – „ölwechselfreie Maschinen“ wurde anlässlich der diesjährigen Hannovermesse als Sieger des Industriepreises 2009 in der Kategorie Fluid- und Antriebstechnik gekürt.

Das System hat sich mit seinem Gesamtkonzept durchgesetzt und durch den hohen Innovationsgehalt des Gesamtkonzeptes überzeugt. Der Innovationsgehalt des Konzeptes wurde an Kriterien wie Neuheit, Produktreife und Zukunftsorientierung bewertet sowie erkennbarer Nutzen für die Industrieanwendung, Funktionalität, Auswirkung auf Effizienzsteigerung und Prozessoptimierung.

Die Idee der ölwechselfreien Maschine verfolgt Kleenoil-Vorstandsvorsitzender Milorad Krstic seit über zwei Jahrzehnten. Unter seiner Federführung entstand das Gesamtkonzept und die Neuentwicklung Kleenoil ICC, Kurzbezeichnung für Identification Contamination Control. Den Maschinenanwender erschließen sich mit diesem System neben der Einsparung von Ölwechseln weitere beachtliche Einsparpo-



Der Industriepreis 2009 wurde für das System „ölwechselfreie Maschine“ vergeben, dessen geistiger Vater Milorad Krstic ist. (Foto: Kleenoil)

tenziale im Bereich der Energieeinsparung. Hochwertige und insbesondere auch saubere Schmier- und Druckflüssigkeiten

bedeuten deutliche Verringerung von Reibungswiderständen und allgemeine Verschleißminimierung. Daraus ergeben sich sehr schnell Energieeinsparungen von über zehn Prozent. Weitere Vorteile sind die geringeren Haftungsrisiken, weil es sich hier um biologisch schnell abbaubare Betriebsmittel handelt, sowie Schonung der Ressourcen.

Das System „ölwechselfreie Maschinen“ setzt sich aus drei Komponenten zusammen: Erste Komponente ist das langzeit-taugliche Hydrauliköl Panolin HLP Synth – ein biologisch schnell abbaubares vollsynthetisches Hydrauliköl auf der Basis gesättigter synthetischer Ester. Zweite Komponente ist die Kleenoil-Nebenstromfiltration für die Anwendung im Nebenstrom und dritte Komponente ist der Kleenoil ICC, ein neu entwickelter Ölanalysesensor, der für die Online-Ölanalyse in der Maschine konzipiert wurde. Letztgenannter Ölanalysesensor ist funktionell zum Patent angemeldet.

Info: www.kleenoilpanolin.com ■

Statt Fässer und Kanister



- Doppelwandige Kompaktbauweise
- extrem niedrige Bauhöhen
- optimaler Gewichtsschwerpunkt
- neue Leistungsstarke Pumpen
- verkehrsrechtlich zugelassen als IBC
- Transport ohne Gefahrgutführerschein
- geeignet für stationäre- und Baustellenlagerung, auch in Wasserschutzgebieten
- Inhalt: 200 l, 300 l, 450 l, 600 l, 750 l und 1000 Liter



Informationen:
Jödden GmbH • Richterskamp 74 • 48703 Stadthoorn
Tel. 0 25 63 / 9 75 99 • Fax 0 25 63 / 9 75 98
www.joedden.de • info@joedden.de

Kraftstoffbehälter
der Jödden GmbH

SEIT 30 JAHREN IHR PARTNER FÜR PREISWERTE
ORIGINAL KOMATSU-ERSATZTEILE

NEU UND AUSTAUSCH

TAC®

TEILE AUSRÜSTUNGS COMPANY MBH
Darmstädter Straße 60 A, D-64572 Büttelborn
Telefon (061 52) 5 60 55, Fax (061 52) 5 40 93

EINE WINDMASCHINE.

Die kleineren leistungsstarken YANMAR-Industrie-Maschinen erzeugen ihre Kraft aus einem dualen Energiesystem. Zum einen tanken sie Diesel. Zum anderen Wind. Denn Wind – bekanntlich zu 100 % aus reiner Luft bestehend – sorgt erst für saubere und damit umweltgerechte Verbrennung. Und selbst auf kleinstem Raum für optimale Kühlung. Sollte Ihrem YANMAR dennoch einmal die Luft ausgehen, beliefern wir ihn in Windeseile mit Original-Ersatzteilen.

YANMAR Generalvertretung Deutschland
Friedrich Marx GmbH & Co.KG
Wendenstr. 8-12, 20097 Hamburg
Telefon 040/2 37 79-169, Fax 040/2 37 79-160
industrie@marx-technik.de, www.marx-technik.de

Ihr Motor – unsere Kompetenz

Wenn Cummins auf VDBUM-Stützpunkttour geht, um Fachleute über neue Entwicklungen bei Industriemotoren für Baumaschinen, interessante Servicepakete und Stromerzeuger zu informieren, ist klar, dass die Teilnehmer nicht nur gut informiert, sondern auch gut unterhalten werden.

Das Bild ist bekannt: Was sich aus der Vorlage der Cummins-Aktiven bei diversen VDBUM-Aktivitäten entwickelt, ist (fast) immer ein fachlich tiefgründiger Austausch. In Berlin begrüßte Stützpunktleiterin Elke Hiltner die Teilnehmer im Abacus-Tierpark Hotel. Cummins Deutschland schickte Thomas Fellner, Vertriebsleiter Baumaschinen- und Industriemotoren, Dietmar Wiese, als Kundendienstleiter fit im Bereich Serviceprogramme für Motoren und Stromerzeuger sowie Stephan Formella, Spezialist für Stromaggregate, als Referenten ins Rennen. Im Background wurden sie unterstützt durch den Niederlassungsleiter Frank Hesse aus Leipzig und den Serviceansprechpartner für den Berliner Raum, Marco Randel.

Beeindruckende Zahlen

Kurz und knapp handelte Thomas Fellner die Konzernvorstellung des seit 90 Jahren am Markt agierenden größten unabhängigen Motorenherstellers der Welt ab, umriss Geschäftsfelder, Geschichte und Zahlen. 38.000 Mitarbeiter weltweit, mehr als 14 Mrd. US-\$-Umsatz und mehr als 800.000 produzierte Motoren in 2008, lauteten die beeindruckenden Eckmarken. Die Angebotspalette bei Baumaschinen reicht vom Kleinaggregat mit 13 kW bis zum Großmo-

tor mit 2.600 kW. Zur Schadstoffreduzierung in den Abgasen sind alle Motorenhersteller verpflichtet, neue Techniken einzuführen. Die Abgasnormen mit Ausrichtung auf Tier 4 in der Baumaschine und die technische Umsetzung der Anforderungen, die im Zeitraum von 2011 bis 2014 zu bewerkstelligen sind, verlangen den Herstellern einiges ab.

Während sich Tier 4 bei kleineren Motoren bis 37 kW innermotorisch realisieren lässt, verlangen die größeren Kaliber zum Erreichen der angesetzten Emissionswerte zwingend eine Abgasnachbehandlung. Diese ist möglich per AdBlue-Einspritzung oder aber auch durch eine gekühlte Abgasrückführung mit Partikelfilter. Wie andere Hersteller auch, hat sich Cummins in der Zwischenstufe für die zweitgenannte Variante entschieden, die sich gegenüber der SCR-Lösung auch kostengünstiger darstellt. Richtig spannend wird es mit Tier 4 final, denn diese Stufe verlangt zwingend eine Kombination aus Rückführung und Nachbehandlung von Abgasen. Daraus resultiert laut Thomas Fellner praktisch auch eine Addition der Nachteile mit entsprechenden Zusatzaufwänden für Hersteller und Betreiber.

Wie gut, dass Cummins seit knapp zwei Jahren mit einer neuen Servicestruktur in Deutschland aufwarten kann, die Dietmar Wiese vorstellte. „Wer den Service besitzt,

definiert den Qualitätsmaßstab“ – machte er die bis auf den Kunden heruntergebrochene Konzerndenke transparent, die auch permanente Schulungsprogramme für Monteure integriert.

Parallel zum Aufbau eines werkseigenen flächendeckenden Kundendienstes für schnellen und zuverlässigen Service in Deutschland werden preiswerte Wartungsverträge für Motoren und Stromerzeuger in kundengerechten Abstufungen angeboten. Bestandteil der Servicekonzepte ist beispielsweise ein Garantieverlängerungs-Angebot, mit dem sich über die Laufzeit einer Baumaschine exakte Kosten festlegen lassen. Da sich Cummins als Systemlieferant versteht und neben Motoren auch die zugehörige Peripherietechnik anbietet, waren diese und neue Erfordernisse hinsichtlich der Filterreinigung mit wachsenden Anforderungen im Abgasbereich natürlich auch Gegenstand der Ausführungen.

Anwesende konnten gleich doppelt profitieren

Teilnehmer der Stützpunkttour konnten doppelt profitieren: Ihnen wurde als Endkunden die exklusive Möglichkeit geboten, Rabattgutscheine für Serviceeinsätze, Teilebestellung etc. anzufordern und somit die nächsten Investitionen im Bereich Wartung und Service kostengünstig zu erhalten. Besonders die Nutzer von Stromerzeugern gehören laut Dietmar Wiese zu den klassischen Servicevertragskunden. Bei Motoren stelle sich die Situation etwas komplizierter dar, da vor allem im Baumaschinensegment Überschneidungen mit Servicepaketen der Maschinenhersteller bestehen.



Auftritt in Berlin: Elke Hiltner gibt nach ihrer kurzen Einführung das Wort an Vertriebsleiter Thomas Fellner weiter. (Fotos: gsz)



Mit an Bord in Berlin als Referenten und Gesprächspartner für die Teilnehmer (v.l.n.r.): Marco Randel, Frank Hesse, Stephan Formella und Dietmar Wiese.

Manchem Betreiber ohne Komplettservicevertrag wird vielleicht gerade und vor allem der Motor am Herzen liegen, dann kann auch hier selbstverständlich ein Cummins-Servicepaket geschnürt werden.

Um für beide beteiligten Seiten die Kosten immer im Griff zu behalten – auch ohne Wartungsvertrag – garantiert Cummins außerdem, dass im Servicefall stets nur die Anfahrtkosten von der dem Auftraggeber am nächsten gelegenen Servicestation berechnet werden. Wer das System Cummins-alt (über Händler) und Cummins-neu (in Eigenregie) heute vergleicht, sieht ebenso die neu etablierten Vorteile wie den hohen Aufwand, mit dem die Umstellung innerhalb kürzester Zeit bewältigt werden konnte.

Dass nun der Cummins-Deutschland-Stammsitz in Groß-Gerau in einen maßgeschneiderten Neubau einzieht, ist national ein passendes Zeichen während der letzten Monate. Last but not least ein Blick auf die Stromaggregate, die mit Leistungen von 2,5 bis 3.300 kW als Komplettsysteme geliefert werden.

Formella hob als einen weiteren wichtigen Punkt hervor: „Stromaggregate unterliegen hinsichtlich der Emissionsvorgaben noch keinen so stringenten und einheitlichen Vorgaben wie die Motoren“. Hier ist also bis auf weiteres noch ein Stück Entspannung gegeben.

Übrigens: Hätten Sie gewusst, dass alle Motoren über die Motorennummer in das weltweite Cummins-Teile- und Servicenetzwerk eingebunden sind? Das ist ebenfalls ein wichtiger Aspekt für das neue Serviceverständnis, denn so sind die Servicestützpunkte bestens in der Lage, jeden Motor zu überprüfen, zu warten und zu reparieren.

Info: www.vdbum.de
www.cummins.de ■

Ein Thema, viele Zuhörer

Nach dem Motto: „MAN – Partner für die Bauwirtschaft: So gestalten Sie Transporte wirtschaftlicher“, informierte der Fahrzeughersteller auf seiner VDBUM-Info-Tour in 17 Stützpunkten Deutschlands die Mitglieder. Ein Thema, das angesichts der hohen Teilnehmerzahlen vielen VDBUMlern „unter den Nägeln brannte“. In Bremen z. B. stellte Oliver Hey und in Würzburg Nils Dethleffsen vor voll besetzten Stuhlreihen Lösungswege für mehr Transporteffizienz vor.

Beide MAN-Profis zeigten sich als ausgesprochene Praktiker, die es zudem verstanden, die vielen Themen in einen ausgesprochen interessanten Rahmen zu packen. Nach einer kurzen Übersicht der MAN-Firmenstruktur kamen sie gleich zur Sache. An einigen ausgewählten Beispielen aus den Bereichen Baufahrzeuge und Baumaschinentransport zeigten sie, wie sich die Effizienz durch Bereitstellung, Auswahl und Nutzung des richtigen Transportkonzeptes erhöhen lässt. Neben der passenden Fahrzeugtechnik entscheidet allerdings auch dessen optimaler Einsatz über eine erfolgreiche Leistungssteigerung. Der, so die Referenten, lässt sich mit dem Fahrertraining MAN-ProfiDrive, dem MAN-Service und den Fahrerassistenzsystemen MAN-TipMatic, ESP und ASR verbessern. Ebenfalls entscheidend von der Wirtschaftlichkeit von Transporten ist die eingesetzte Motorentechnik. MAN stattet seine Fahrzeuge mit überzeugender Motorentechnologie, verbessertem Antriebsstrang und durchdachten Antriebskonzepten wie dem MAN-HydroDrive aus, was den Kraftstoffverbrauch wesentlich reduziert.

Sowohl in Bremen als auch in Würzburg konnten selbst konkrete Fragen aus dem



Kompakt und wendig: der MAN TGL 8.180 4x2 BB als kleiner Dreiseitenkipper auf der Baustelle und im Stadtverkehr. (Foto: MAN)

Publikum die beiden Referenten nicht verunsichern. Als absolute Insider beantworteten sie jede Frage präzise und vor allem verständlich. Abweichend vom Veranstaltungsplan hatten die Zuhörer in Bremen erhöhten Gesprächsbedarf hinsichtlich Hybridtechnologie und zukünftige Kraftstoffe in Nutzfahrzeugen, den Oliver Hey allerdings kompetent decken konnte. Abgerundet wurden beide Vorträge mit einem Ausblick auf gesetzliche Rahmenbedingungen, hier insbesondere auf das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz sowie auf diverse Abgasgrenzwerte und deren Bedeutung für die Nutzer und Hersteller von Lkw. Einig waren sich die Teilnehmer im Norden wie im Süden der Republik: Sie vergaben Bestnoten und befanden, dass beide Vorträge handhabbare Lösungswege aufzeigten, wie sich Transporte künftig noch wirtschaftlicher gestalten lassen. Die MAN-Info-Tour endete zwar im Mai, angesichts der großen Akzeptanz darf man sicherlich auf eine Fortsetzung hoffen.

Info: www.vdbum.de ■



SEEMANN
Baumaschinen • Fahrzeugbau • Umschlagtechnik

WERNER SEEMANN GMBH & CO. KG

- Verkauf
- Vermietung
- Service
- Ersatzteile

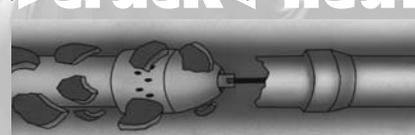
<p>Niederlassung Ostfriesland Im Gewerbegebiet 20A D-26842 Ostrhauderfehn Tel. +49 (0) 49 52 / 9474-0 Fax +49 (0) 49 52 / 9474-0</p>	<p>Niederlassung Bremen Elly-Beinhorn-Str. 30 D-27777 Ganderkesee Tel. +49 (0) 42 22 / 92 07-0 Fax +49 (0) 42 22 / 92 07-20</p>	<p>Niederlassung Osnabrück Zeppelinstr. 4 D-49134 Wallenhorst Tel. +49 (0) 54 07 / 87 90-0 Fax +49 (0) 54 07 / 87 90-90</p>
---	--	--

eMail: info@seemann-online.de • www.seemann-online.de

IP-Bodendurchschlag-Geräte

Kanalrohr-Erneuerung für dynamisches und hydraulisches Berstlining.
z.B: Die IP 130 mit PCS-Kopf verdrängt marode Kanalrohre und zieht im gleichen Arbeitsgang neue HDPE-Rohre ein. Bis zu 120 m Länge und mehr!

Aus alt >crack< neu!



www.essig-porta.de

ESSIG

H. Jürgen ESSIG GmbH & Co. KG
Gänsekamp 35
D-32457 Porta Westfalica
Fon +49 (0) 5 71 / 7 20 90
essig@essig-porta.de

Mitgliederreise ins Reich der Mitte

Interessant, beeindruckend und auch anstrengend fanden die vielen Teilnehmer die erste VDBUM-Fernfahrt nach Peking in China.

Sein Organisationstalent in Sachen Schulungen, Veranstaltungen und sogar hinsichtlich der Baumaschinenmesse Tiefbau-Live hat der VDBUM bereits unter Beweis gestellt. Jetzt fügen sich in diesen Reigen auch Fernreisen ein. Zumindest ist die vom VDBUM lancierte Mitgliederreise nach Peking im März dieses Jahres ein voller Erfolg gewesen. 65 Personen, Mitglieder mit Partner/innen, reisten in die Hauptstadt Chinas. Auf dem Programm stand neben der Besichtigung der wichtigsten Sehenswürdigkeiten in und um Peking auch ein Fachexkursionstag.

Sehenswürdigkeiten am laufenden Band

Eine Weltstadt wie Peking in nur acht (respektive sieben) Tagen zu erkunden – der Hinflug dauerte immerhin etwa neun Stunden – ist nicht unmöglich, sondern eine Frage der straffen Organisation und der Fitness der Reisenden.

So ging die erste Besichtigungstour zu einem der vielen Tempel in Peking bereits eine Stunde nach Ankunft im Hotel los – ein Tempo, das über die ganzen Tage beibehalten wurde. Historische und zugleich monumentale Reiseziele standen an: die Chinesische Mauer, der Kaiserpalast, vielen bekannt als Verbotene Stadt, der Himmels-tempel, die Ming-Gräber, der Sommerpa-



Die Verbotene Stadt, ein Weltkulturerbe, ist erst seit 1949 für normale Bürger zugänglich. (Foto: gsz)

last des Kaisers sowie der Lama- und Konfuzius-Tempel.

Doch neben den üblichen Besichtigungszielen, wie sie viele Reiseveranstalter anbieten, organisierte die GeoTours einen Exkursionstag zu drei ganz besonderen Orten. So ließen die Beijing Gear Works einen Blick hinter die Kulissen zu.

Das Unternehmen hat sich auf die Produktion von Antriebs- und Getriebetechnik spezialisiert. Über 1.800 Arbeiter produzieren auf dem 167.000 m² großen Firmengelände vor allem Nachbauten sehr bekannter deutscher und europäischer Getriebemotoren. Ein immenser personeller Aufwand, der allerdings angesichts der etwa 30 Jahre alten englischen Werkzeugmaschinen als begründet erscheint. Die hier hergestellten Getriebe sind für verschiedene Einsätze in Baumaschinen und Fahrzeugen bestimmt. Bei den bekannten Getriebetypen handelt es sich um genehmigte Nachbauten von Auslaufmodellen der jeweiligen Hersteller.

Besucht wurde zudem die Beijing Hai-guang Instrument Company, die nach eige-

nen Angaben führender Hersteller von Analysemesstechnik in China ist. Das Unternehmen hat in mehr als 30 Jahren seines Bestehens mehr als sieben Patente hervorgebracht. Auch die Kaderschmiede chinesischer Baukunst durften sich die Besucher aus Deutschland ansehen. Die Beijing University of Civil Engineering and Architecture, zu Deutsch die Universität für Bauingenieurwesen und Architektur, gehört zur University Peking, die von Chinesen gerne als das chinesische Harvard bezeichnet wird. Neben Fachvorträgen wurden diverse Labor- und Schulungseinrichtungen geöffnet, um eindrucksvoll zu demonstrieren, wie z.B. der komplizierte Bau des Olympia-Stadions Peking mit Hilfe simultaner Technik geplant wurde. Da staunten selbst einige der anwesenden Fachleute nicht schlecht, die solche Technik vielleicht kennen, diese allerdings so noch nicht erlebt haben, schon gar nicht in der geschichtsträchtigen Kaiserstadt. Die Besichtigung des Nationalstadions Peking, besser bekannt als das Vogelnest, war hierzu eine sinnvolle Ergänzung und ließ



An der Straße typische, teilweise unattraktive Bauten, dahinter, geschützt vor Blicken, das komfortable VDBUM-Domizil während der Reise. (Foto: gsz)



Das Vogelnest, Pekings Nationalstadion, ist ein beeindruckendes Bauwerk, erst recht, wenn man dessen Planung kennt. (Foto: gsz)



Da die Ver- und Entsorgung der Millionenstadt nachts erfolgt, waren solche „Schwertransporte“ nur selten auf der Straße zu sehen. (Foto: VDBUM)



Blick ins „Allerheiligste“: Die Produktionshalle der Pekinger Getriebewerke mit Maschinen älteren Jahrgangs. (Foto: VDBUM)

das zuvor theoretisch Gesehene zur Realität werden. Ebenfalls zur Sportstätten-Tour gehörte der Blaue Würfel, die Olympia-Schwimmhalle.

Jahrtausende alte, geheimnisvolle Kultur

China ist ein Land voller Schönheiten und Rätsel. So blieb vielen der Besteck-Esser die Nutzung der Stäbchen zur Nahrungsaufnahme rätselhaft. Auch dank des sehr aufmerksamen und kompetenten Reisebegleiters – ein Chinese, der seit 15 Jahren

Deutsch spricht und mit einem enormen deutschen Wortschatz glänzte – wurde jeder satt und erfuhr eine Menge über Land und Leute. Seine Vergleiche zwischen der europäischen und chinesischen Geschichte waren für alle verständlich und nachvollziehbar. Dass Peking eine überwältigende Großstadt mit geschätzten 18 Millionen Menschen ist, versteht sich von selbst. Besonders aufgefallen ist allen Mitreisenden, dass tagsüber kein einziger Lkw auf Pekings Straßen zu sehen war. Nachgefragt, war zum Erstaunen aller zu erfahren, dass die gesamte Ver- und Entsorgung nur

nachts erfolgt. Das äußerst moderne Straßennetz und die vielen Grünanlagen sind selbstverständlich der Tatsache geschuldet, dass erst im vergangenen Jahr die Olympiade in Peking stattfand.

Diese acht Tage, so die einhellige Meinung aller Reisenden, waren zwar anstrengend, aber doch sehr interessant und bleiben unvergesslich. Sollte der VDBUM wieder ein interessantes Reiseziel seinen Mitgliedern anbieten, werden die meisten von ihnen wieder auf der Gästeliste stehen.

Info: www.vdbum.de ■

VDBUM-Aktivitäten über die Grenzen hinaus

Die Tatsache, dass deutsche Baufirmen verstärkt ihr „Heil“ auch außerhalb der Republik suchen, macht es erforderlich, dass auch der VDBUM zu ausländischen Verbänden und Einrichtungen Kontakt herstellt. Mehr und mehr haben unsere Mitglieder Probleme, wenn es um Zulassungen, Prüfungen und Transporte von Maschinen und Geräten über die Grenzen hinausgeht.

Obwohl EU-weit alle Regelwerke und Vorschriften einheitlich sein sollten, ist der Unterschied in der Praxis beträchtlich. Prüfungen von Geräten durch die „Befähigte Person“ oder z. B. die Normung und die dazugehörige praktische Anwendung von Abgaswerten von Offroad-Maschinen zeigen immer wieder, dass Europa noch lange nicht über einheitliche Normung und Durchführungsverordnungen verfügt.

So nahmen die VDBUM-Vorstandsmitglieder Peter Guttenberger und Udo Kiesewalter die österreichische Baumaschinenmesse Mawev-Show zum Anlass, um mit dem

Kontaktaufnahme zu österreichischen Kollegen (v.l.n.r.): Peter Guttenberger und Udo Kiesewalter (VDBUM-Vorstandsmitglieder) sprachen mit Kommerzialrat Ferdinand Beringer, Mawev-Präsident, und František Novotný (SDSS).
(Foto: VDBUM)



gleichnamigen Verband Österreichischer Baumaschinenhändler erste Kontakte zu knüpfen. In gemeinsamen Gesprächen mit dem Verbandspräsidenten Kommerzialrat Ferdinand Beringer und mit dem Geschäftsführer Dr. Siegfried Sedlacek wurde über eine mögliche Unterstützung und Zusammenarbeit beider Verbände nachgedacht. Weitere Kontaktaufnahmen werden folgen.

Die Mawev-Show bot nicht nur für den VDBUM-Vorstand einen passenden Rahmen, um Kontakte zu knüpfen. Auf einer Ausstellungsfläche von 200.000 m² zeigten annähernd 300 Aussteller aus zwölf Nationen mehr als 1.000 Baumaschinen und Baufahrzeuge modernster Bauart. Vor allem der realistische Einsatz der Maschinen begeisterte die Fachbesucher.

Info: www.vdbum.de ■

Info-Angebot zum neuen Gesetz für Berufskraftfahrer

Das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKRFQG) fordert von Berufseinsteigern eine Grundqualifikation und von erfahrenen Berufskraftfahrern eine Weiterbildung. Darüber berichteten wir bereits in der VDBUM-Information 1/2009.

Zu dieser Neuerung tourte Anfang dieses Jahres eine Info-Veranstaltung des VDBUM durch alle Stützpunkte. Die dazugehörigen Präsentationen und Unterlagen kön-

nen sich eingeloggte Mitglieder auf der Internetseite des VDBUM downloaden. In einfachen und verständlichen Worten wird in diesen Unterlagen übersichtlich erklärt, wer was wann zu erbringen hat und warum. Allen, die diesbezüglich noch ein Informationsdefizit haben, sei die Möglichkeit des Herunterladens der Dokumente empfohlen. Übrigens hat die VDBUM Service GmbH mit Anerkennung als staatliche

Ausbildungsstätte bereits die erste von fünf Weiterbildungseinheiten für erfahrene Berufskraftfahrer, wie sie das BKRFQG vorschreibt, durchgeführt. In diesem Jahr wird noch die zweite Weiterbildungseinheit laut BKRFQG zum Thema Ladungssicherung stattfinden. Den genauen Termin wird die Zentrale in Stuhr rechtzeitig bekanntgeben.

Info: www.vdbum.de ■

Gastkommentar

Prinzip Eigenverantwortung, oder: Von der Wirtschaft – für die Wirtschaft!

„Cash is king“ oder zu deutsch „nur Bares ist Wahres“ – antwortete der Geschäftsführer eines großen Baukonzerns auf meine Frage, wie sich die Situation in der Bauwirtschaft aus seiner Sicht darstellt. Übersetzt heißt das: nur das Nötigste wird eingekauft! Zwar sei die Auftragslage nicht schlecht, aber die Stimmung dennoch von Zweifeln dominiert. Die globale erst Finanz-, dann Wirtschaftskrise erreicht offenbar jeden. Auch diejenigen, die (noch) volle Auftragsbücher haben und somit nicht betroffen sind. Größte Überraschung für mich ist, wie viele – insbesondere auch Banker und Politiker – überrascht reagieren. Mussten doch sowohl Berufspolitiker als auch Banker gewusst haben, dass das von Ihnen installierte wie praktizierte Geldsystem schon immer eine wackelige Konstruktion war. Hätten (Bau)Ingenieure das weltumspannende Geld- /Währungssystem sorgfältig prüfen müssen, wäre schnell klar geworden, dass man solch eine vom Zusammensturz bedrohte Konstruktion für die öffentliche Nutzung gar nicht freigeben darf. Die Politik tat aber mit Hilfe der Banker genau dieses. So ist es kaum verwunderlich, dass die Banken nun kurzerhand als „systemrelevant“ erklärt wurden.

Das Weltfinanzgerüst steht auf den Fundamenten der Großfinanzgruppen (Rothschild, Rockefeller), die eine private Zentralbank mit dem Recht schufen, eigenes (privates) Geld auszugeben, welches dann zum gesetzlichen Zahlungsmittel geworden ist. 1971 hat der damalige US-Präsident Nixon die Einlesungspflicht des



Milorad Krstic Vorstandsvorsitzender der Kleenoil Panolin AG

Dollars in Gold und somit die Haftung des Staates für den Dollar gekündigt. Mit fatalen Folgen. Weltweit vermehren sich Geldnoten, aber auch Notenbanken in einem schwindelerregenden Tempo. Irrwitzigerweise haben die meisten Diktatoren von unterentwickelten Ländern, genauso wie das private federal-reserve-system (FED), immer eine „freie Quantitätswährung“ bevorzugt. Frei übersetzt heißt das: Währungs-Missbrauch wird weder gesetzlich beschränkt noch geschützt. Nun haben wir den Salat, den wir gar nicht bestellt haben. Denken wir! Zumindest aber haben wir in jeder Phase zugesehen, wie dieser Salat für uns zubereitet wurde.

Wenn Unternehmen nun aus Angst vor Verlusten Gelder zurückhalten, statt zu investieren, dann erreichen sie vermutlich genau das Gegenteil von dem, was sie erreichen wollten. Einerseits beschleunigen sie den Rückgang der Wirtschaft und

andererseits riskieren sie dabei selbst noch mehr zu verlieren.

Das (Papier-)Geld kann viel schneller an (Tausch-)Wert verlieren, als wir es uns vorstellen können und wollen. Wirtschaftsgüter, womit jedes Unternehmen die eigene Besitz- und Leistungsfähigkeit unzweifelhaft erhöht, wären dagegen eine viel sicherere „Bank“. Es ist wichtig, dass ein solches neues Nachdenken zustande kommt. In Zeiten wie diesen, ist es von höchster Bedeutung die wirtschaftliche (und somit evolutionäre) Weiterentwicklung in Schwung zu halten. Aus der Krise werden uns schließlich weder Banker noch Politiker herausführen. Nein, wir – die Wirtschaft – werden es selbst tun müssen, mit der uns eigenen Leistungsfähigkeit und Kraft. Deswegen darf die innovative Wirtschaftskraft nicht erlahmen und erst recht darf sie nicht sehenden Auges auf's Spiel gesetzt oder vernichtet werden. Wer beträchtliche Anreize und Versprechen wie „Geiz ist geil“ oder „Shareholder Value“ gilt es zu beerdigen. Wir müssen auch anfangen, über die tatsächliche Wichtigkeit der so vehement gelobten Globalisierung nachzudenken. Die wirtschaftliche Zukunft wird mit leistungsstarken, umweltschonenden und energiesparenden Systemen gestaltet. Diese können sich wiederum nur als Teil einer funktionierenden Wirtschaft entwickeln. Deswegen hat mich die Aussage „cash is king“, so verständlich sie ist, nachdenklich gemacht. Gerade nach den Erfahrungen der Gegenwart sollten wir darin mehr Gefahren als Vorteile erkennen. ■

Acht Fragen – acht Antworten

Josef Andritzky gibt sich nicht mit Standardlösungen zufrieden. Der gelernte Gas-/Wasserinstallateur erlangte über den zweiten Bildungsweg die Fachhochschulreife und absolvierte danach erfolgreich das Maschinenbau-Studium in Heidelberg. Seit 20 Jahren ist der diplomierte Maschinenbauer bei der Franz Kassecker GmbH im Bereich Maschinentechnik beschäftigt. Während dieser Zeit hat er die Unternehmensbereiche Stahlbau und Dienstleistungen mit aufgebaut, fünf Jahre lang den Bereich Umwelttechnik geleitet und verantwortet nun als Prokurist des Unternehmens den Bereich Maschinentechnik mit Bauhof, Fuhrpark und Baustellenbetreuung sowie den Stahl- und Metallbau mit Akquisition, Kalkulation und Planung bis hin zur Montage. Inzwischen zählt er zu den Erfahrensten im Geschäft und übernimmt routiniert selbst knifflige Sonderaufgaben. Seit März verstärkt er zusätzlich die Vorstandsriege des VDBUM. Im folgenden Kennenlern-Interview stellt sich Josef Andritzky selbst vor.

VDBUM: Mit welchen Initiativen möchten Sie die Vorstandsarbeit verstärken?

Andritzky: Wo immer Unterstützung gebraucht wird, werde ich mich in die Arbeit der Arbeitskreise einbringen und die zu lösenden Aufgaben übernehmen. Weiteres Anliegen ist mir die Kommunikation über „kurze Wege“. Unsere Internetplattform bietet bereits viel Potenzial für eine zügige Kommunikation zwischen den einzelnen Mitgliedern und mit dem Verband. Hier möchte ich dafür sorgen, dass das Angebot gerade für unsere jungen bzw. jung gebliebenen Mitglieder wächst und das Medium damit noch lebendiger wird.

VDBUM: Ihre Vorbilder für diese zusätzliche Aufgabe?

Andritzky: Da fällt mir spontan Manfred Wichert (Ehrevorsitzender) ein. Sein korrektes Auftreten, seine Offenheit gegenüber neuen Ansätzen und seine sprachlich geschliffene Art haben mich immer beeindruckt.

VDBUM: Sieht die Zukunft der Verbandsarbeit generell anders aus als die heutige? Was wird sich aus Ihrer Sicht ändern?

Andritzky: Die Zusammenarbeit mit den Herstellern von Baumaschinen und Komponenten wird sich aufgrund der wirt-



Josef Andritzky verstärkt seit März 2009 den Vorstand des VDBUM. (Foto: privat)

schaftlichen Rahmenbedingungen verändern. Dies ist aber auch als Chance zu sehen, denn mit relativ geringem Aufwand bieten wir diesen Unternehmen die Gelegenheit, sich zu präsentieren.

VDBUM: Ohne was kommt ein Verbandsvorstand nicht aus?

Andritzky: Ganz klar – ohne die Unterstützung seiner Mitglieder kann der Vorstand des Verbandes nicht richtig arbeiten und schon gar nicht funktionieren.

VDBUM: Ihre persönlichen Stärken und Schwächen?

Andritzky: Zu meinen Stärken zähle ich Konsequenz und Zielstrebigkeit. Als Stärke würde ich auch die Fähigkeit, wirklich Wichtiges im Leben zu erkennen, bezeichnen. Anstehende Dinge nicht sofort zu erledigen, sondern manchmal aufzuschieben, ist vielleicht eine meiner Schwächen...

VDBUM: Ihr liebstes Hobby?

Andritzky: Frauen. Meiner Frau und meinen zwei Töchtern gehört meine ganze Aufmerksamkeit und Fürsorge.

VDBUM: Ihr Lieblingsbuch?

Andritzky: Josef Schmidt: „Freude ist die vollendende Form der Dankbarkeit“.

VDBUM: Was soll Ihnen einmal nachgesagt werden?

Andritzky: Er hat getan, was er für richtig hielt. ■

Visionen

Motorsport von Übermorgen

So könnte das Rennauto des Jahres 2025 aussehen: Für maximalen Schub sorgen Elektromotoren in den Rädern und ein Hightech-Segel. Die aerodynamisch optimal gestaltete Außenhaut trägt leistungsstarke Solarzellen, die zusätzlichen Strom liefern. Der Silberpfeil der Zukunft verbindet die Spannung der Formel 1 mit der Dynamik des Bob-Sports, verkünden die Visionäre – hinzu komme die Eleganz einer Rennyacht.



So stellen sich die Visionäre bei Mercedes-Benz das Rennauto von 2025 vor. (Foto: Mercedes-Benz)

Das Design verweist zwar auf die legendären Rennwagen von Mercedes-Benz aus den 1930er-Jahren, doch dieser Silberpfeil ist gänzlich virtuell, entwickelt vom Mercedes-Benz Advanced Design Center of North America. Die Los Angeles Auto-Show hatte die kreativen Köpfe in den Autodesign-Studios von Südkalifornien dazu aufgerufen, Visionen für den Motorsport des Jahres 2025 zu entwickeln. Das Ergebnis zeigt kühne Ideen, die weit über das Gewohnte hinausgehen.

So haben die Mercedes-Benz-Designer ein ganzes Konzept für das Autorennen der Zukunft erdacht: die Formel 0. Dabei müssen die Fahrer mit einer vorgegebenen Menge an Energie auskommen. Wer Fahrzeit und Energieverbrauch am besten kombiniert, also schnell und effizient ist, steht ganz oben auf dem Podest. Eine transparente Rennstrecke eröffnet ungewohnte Blicke auf das Rennen – sogar von unten. Angetrieben wird der Renner durch eine Mischung aus Strom und Windkraft.

Info: www.mercedes-benz.de ■



Qualifizierung rund um Baumaschine & Bauverfahren

Technik
Sicherheit
Recht

VDBUM Schulungsprogramm

Wir bieten fundierte Weiterbildungs- und Qualifizierungsprogramme an – immer orientiert an der beruflichen Praxis und sofort im eigenen Betrieb umsetzbar. Damit Ihr Unternehmen auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleibt, ist die Qualifikation und die gezielte Förderung von

Mitarbeitern ein entscheidender Faktor für die Qualität und Wirtschaftlichkeit Ihrer Arbeit. Natürlich führen wir auch Schulungen in Ihrem Unternehmen durch, zugeschnitten auf Ihre betrieblichen Bedürfnisse. Sprechen Sie uns an!

Befähigte Person zur Prüfung von Erdbaumaschinen – Grundsicherung



Schulungsinhalte

Die Befähigte Person: Voraussetzungen, Anforderungen, Haftungsfragen.

Die regelmäßige Prüfung von Erdbaumaschinen: Rechtsgrundlagen, EG-Maschinenrichtlinie / CE-Kennzeichnung, Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG), Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), Gefährdungsbeurteilungen, BGR 500 und andere berufsgenossenschaftliche Vorschriften und Regeln, Allgemeine Prüfhinweise, Verfahrens- und Handhabungsfragen für Erdbaumaschinen, Handhabung von Abnahmeprotokollen / Prüfsiegeln (Dokumentationspflicht).

Praktische Übungen: Prüfung und Bewertung verschiedener Erdbaumaschinen in Arbeitsgruppen unter fachkundiger Anleitung mit Dokumentation der Prüfergebnisse.

Termin	Ort
26.06. - 27.06. 2009	Dresden
04.09. - 05.09. 2009	Bremen
27.11. - 28.11. 2009	Essen

Umfang, Dauer
2 Tage, 8:30 - 17:00 Uhr
und 8:00 - 15:00 Uhr

Teilnehmerkreis

Meister und Ingenieure, die Bereitstellung, Einsatz und Prüfungen der Erdbaumaschinen organisieren. Werkstattpersonal, Monteure und Maschinenführer, die die Prüfungen durchführen.

Preise, Leistungen

378,- € VDBUM Mitglieder
448,- € Nichtmitglieder
98,- € Meisterschüler

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, 2x Mittagessen, Getränke, Schulungsunterlagen, Teilnahmezertifikat

Befähigte Person zur Prüfung von Turmdrehkränen und LKW-Ladekränen – Grundsicherung



Schulungsinhalte

Die Befähigte Person: Voraussetzungen, Anforderungen, Haftungsfragen.

Die regelmäßige Prüfung von TDK und LKW-LK: Rechtsgrundlagen (aktuell), EG-Maschinenrichtlinie / CE-Kennzeichnung, Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG), Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), Gefährdungsbeurteilungen, BGV D6, BGV D8, BGG 905, BGR 500 und andere berufsgenossenschaftliche Vorschriften und Regeln, EN 12999, EN 14439 sowie weitere EN- und DIN-Normen, Besondere Prüfhinweise für Turmdrehkrane und LKW-Ladekrane, Zusätzliche Prüfhinweise für Kranseile, Lastaufnahmeeinrichtungen und Hydraulikleitungen, Handhabung von Abnahmeprotokollen / Prüfsiegeln (Dokumentationspflicht), Prüfung von Kranbauteilen (Muster).

Praktische Übungen: Prüfung und Bewertung von Turmdrehkran und LKW-Ladekran in Arbeitsgruppen unter fachkundiger Anleitung mit Dokumentation der Prüfergebnisse.

Termin	Ort
09.10. - 10.10. 2009	Stuttgart
16.04. - 17.04. 2010	Bremen

Umfang, Dauer
2 Tage, 8:30 - 17:00 Uhr
und 8:00 - 15:00 Uhr

Teilnehmerkreis

Meister und Ingenieure, die Bereitstellung, Einsatz und Prüfungen der Krane organisieren. Werkstattpersonal, Monteure und Maschinenführer, die die Prüfungen durchführen.

Preise, Leistungen

378,- € VDBUM Mitglieder
448,- € Nichtmitglieder
98,- € Meisterschüler

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, 2x Mittagessen, Getränke, Schulungsunterlagen, Teilnahmezertifikat

Befähigte Person zur Prüfung von Anschlagmitteln (Seile, Ketten und Hebebänder)



Schulungsinhalte

Die Befähigte Person: Voraussetzungen, Anforderungen, Haftungsfragen.

Regelmäßige Prüfung von Seilen, Ketten- und Hebebändern, Rechtsgrundlagen, EG-Maschinenrichtlinie / CE-Kennzeichnung, Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG), Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), Gefährdungsbeurteilungen, BGV A1, BGV D6, BGR 500 und andere berufsgenossenschaftliche Vorschriften und Regeln, EN-Normen, DIN-Normen, Beschaffenheit, Auswahl, Bereitstellung und Prüfung von Anschlagmitteln, Verschleißverhalten, Ablegereife, Montage und Instandhaltung von Anschlagmitteln.

Praktische Übungen: Prüfung von Anschlagmittel-Mustern, Erstellung von Prüfprotokollen (Dokumentation).

Termin	Ort
08.10. 2009	Stuttgart
15.04. 2010	Bremen

Umfang, Dauer
1 Tag, 8:30 - 17:00 Uhr

Teilnehmerkreis

Meister und Ingenieure, die Bereitstellung, Einsatz und Prüfungen der Anschlagmittel organisieren. Werkstattpersonal, Monteure und Maschinenführer, die die Prüfungen durchführen.

Preise, Leistungen

158,- € VDBUM Mitglieder
208,- € Nichtmitglieder
49,- € Meisterschüler

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Schulungsunterlagen, Teilnahmezertifikat

alle Preise zzgl. MwSt.



Befähigte Person zur Prüfung von mobilen Hubarbeitsbühnen

Schulungsinhalte

Die Befähigte Person: Voraussetzungen, Anforderungen, Haftungsfragen.

Die regelmäßige Prüfung von Hubarbeitsbühnen: Rechtsgrundlagen (aktuell), EG-Maschinenrichtlinie / CE-Kennzeichnung, Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG), Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), Gefährdungsbeurteilungen, BGV A1, BGR 500 und andere BG-Grundlagen, BGG 945 Grundsätze für die Prüfung von Hebebühnen, Sachstand und Änderungen der EN 280, Bauvorschriften, Baugruppen, Bauelemente und sicherheitstechnische Einrichtungen, Allgemeine Prüfhinweise, Verfahrens- und Handhabungsfragen für mobile Hubarbeitsbühnen, Handhabung von Abnahmeprotokollen/Prüfsiegeln (Dokumentationspflicht).

Praktische Übungen: Prüfung und Bewertung verschiedener mobiler Hubarbeitsbühnen in Arbeitsgruppen unter fachkundiger Anleitung mit Dokumentation der Prüfergebnisse.

Termin

23.10. - 24.10. 2009	Berlin
05.03. - 06.03. 2010	Heidelberg

Ort

Preise, Leistungen

378,- €	VDBUM Mitglieder
448,- €	Nichtmitglieder
98,- €	Meisterschüler

Umfang, Dauer

2 Tage, 8:30 - 17:00 Uhr
und 8:00 - 15:00 Uhr

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, 2x Mittagessen, Getränke, Schulungsunterlagen, Teilnahmezertifikat

Teilnehmerkreis

Meister und Ingenieure, die Bereitstellung, Einsatz und Prüfungen der Hubarbeitsbühnen organisieren. Werkstattpersonal, Monteure und Maschinenführer, die die Prüfungen durchführen.



Befähigte Person zur Prüfung von Flurförderzeugen (Gabelstapler)

Schulungsinhalte

Die Befähigte Person: Voraussetzungen, Anforderungen, Haftungsfragen.

Die regelmäßige Prüfung von Flurförderzeugen: Rechtsgrundlagen (aktuell), EG-Maschinenrichtlinie / CE-Kennzeichnung, Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG), Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), Gefährdungsbeurteilungen, BGV A1, BGR D27, VDE 2511 und andere berufsgenossenschaftliche Vorschriften und Regeln, Prüfhinweise für Lastaufnahmeeinrichtungen, Prüfhinweise für Hydraulikschläuche, Allgemeine Prüfhinweise, Verfahrens- und Handhabungsfragen für Flurförderzeuge, Aufbau eines Gabelstaplers / Baugruppen, Handhabung von Abnahmeprotokollen / Prüfsiegeln (Dokumentationspflicht).

Praktische Übungen: Prüfung und Bewertung verschiedener Flurförderzeuge in Arbeitsgruppen unter fachkundiger Anleitung mit Dokumentation der Prüfergebnisse.

Termin

06.11. - 07.11. 2009	Köln
05.02. - 06.02. 2010	Bremen

Ort

Preise, Leistungen

378,- €	VDBUM Mitglieder
448,- €	Nichtmitglieder
98,- €	Meisterschüler

Umfang, Dauer

2 Tage, 8:30 - 17:00 Uhr
und 8:00 - 15:00 Uhr

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, 2x Mittagessen, Getränke, Schulungsunterlagen, Teilnahmezertifikat

Teilnehmerkreis

Meister und Ingenieure, die Bereitstellung, Einsatz und Prüfungen der Flurförderzeuge organisieren. Werkstattpersonal, Monteure und Maschinenführer, die die Prüfungen durchführen.



Ladungssicherung leicht gemacht (entspricht Modul 5 für EU-Berufskraftfahrer)

Schulungsinhalte

Rechtliche Grundlagen der Ladungssicherung (Straßenverkehrsrecht, EN-Normen und VDI Richtlinien), Vorgehensweise von Kontrollbehörden, Möglichkeiten bei Bußgeldverfahren, Fahrphysik: Warum bewegt sich meine Ladung?, Methoden zur Ladungssicherung, Nutzbarkeit im Zusammenspiel der Ladegüter, Ladungssicherungsmittel, Ladungssicherungshilfsmittel, Berechnung von Sicherungskräften, Ermittlung der erforderlichen Sicherungsmittel, Hilfsmittel zur Berechnung, Ladungssicherung und Wirtschaftlichkeit, Durchführung einer Beladung unter Berücksichtigung der Ladungssicherungs- und Arbeitsschutzvorschriften.

alle Preise zzgl. MwSt.

Termin

13.11. 2009	Bremen
29.01. 2010	Nürnberg
12.03. 2010	Frankfurt

Ort

Preise, Leistungen

98,- €	VDBUM Mitglieder
119,- €	Nichtmitglieder

Umfang, Dauer

1 Tag, 8:30 - 17:00 Uhr

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat (auch zur Vorlage zur Verlängerung der Fahrerlaubnis)

Teilnehmerkreis

Gewerblich tätige Berufskraftfahrer und Führer von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C/CE und C1/ C1E, Fahrzeugführer, Verloader, Leiter der Ladearbeiten, Disponenten, Sicherheitsfachkräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit sowie weitere Verantwortliche im Unternehmen.

Anmeldung

Seminar, Ort, Termin:

Seminar, Ort, Termin:

Name, Vorname:

Straße, PLZ, Wohnort:

Firmenanschrift:

Telefon:

Telefax:

Datum, Unterschrift:

Rechnungslegung an:

privat geschäftlich

Bankeinzug: nein ja

Bank:

BLZ:

Konto-Nr.:

Herzlich willkommen!

Vorstellung neuer Fördermitglieder

Die Anzahl fördernder Mitglieder, welche die Arbeit des VDBUM unterstützen, wächst zusehends. Kurze „Visitenkarten“ dieser Unternehmen finden Sie regelmäßig in dieser Rubrik.



Honda Motor Europe (North) GmbH aus Offenbach:

Die Honda Motor Co., Ltd. wurde 1948 von Soichiro Honda in Japan gegründet. Die ersten Produkte waren motorisierte Fahrräder, später kamen Motorräder und Automobile hinzu. Heute zählt das Unternehmen zu den führenden Automobilherstellern und Motorradproduzenten der Welt. Im Geschäftsjahr 2008/2009 erreichte Honda weltweit über 20 Millionen Kunden.

Der Konzern ist für sein Know-how und seine Führungsrolle bei der Entwicklung und Herstellung einer großen Bandbreite von Produkten weltweit anerkannt. Besonders Lob findet insbesondere die hocheffiziente Honda-Verbrennungstechnologie, die auch den kleinen Allzweckmotoren zu höchsten Leistungen verhilft. Um Kunden stets zufriedenstellen zu können, hat das Unternehmen zusammen mit seinen Partnern ein globales Netzwerk geschaffen, das 454 Niederlassungen und Vertretungen sowie 120 Produktionsstätten in 29 Ländern außerhalb Japans umfasst.

Honda Europe NV wurde 1978 in Gent als Logistikzentrum für den europäischen Markt gegründet und hat in sechs Ländern weitere Zentren aufgebaut, die für die Logistik von Honda-Automobilen, -Motorrädern und -Allzweckmotoren sowie für die Logistik von Ersatzteilen und Zubehör für alle in Europa vertriebenen Honda-Produkte zuständig sind. Eilaufträge werden innerhalb von 20 Stunden am Bestimmungsort angeliefert. Pro Jahr werden etwa 9 Millionen Auftragsposten ausgeliefert, entweder direkt an den Händler oder an andere Logistikzentren sowie unabhängige Importeure.

In den frühen 1990er Jahren beschloss Honda, Allzweckmotoren, die bisher nur in

eigenen Endprodukten eingebaut wurden, auch anderen Herstellern (OEMs) anzubieten. Diese Honda Allzweckmotoren findet man in einem breiten Gerätesegment für Bau, Rasen, Garten, Industrie und Freizeit, wo sie die hohen Erwartungen der Kunden erfüllen.

Der Bereich Industriemotoren beliefert bundesweit Erstausrüster mit einer kompletten Motorenpalette für Hobby-, semi-professionelle und professionelle Anwendungen. Dabei bietet der Bereich von der Auswahl des geeigneten Motorentyps bis zur 20-h-Ersatzteilbelieferung seinen Kunden einen umfassenden Service. Bereits heute erfüllen die Industriemotoren von Honda weitestgehend die strengsten Abgasnormen von morgen (CARB/EPA) sowie die zukünftige Geräuschrichtlinie. Europaweit lieferte Honda im letzten Geschäftsjahr annähernd eine Million Industriemotoren.

Das European Engine Center (EEC) begann seine Aktivitäten 1994 und ist für die Motorenverkäufe in Europa zuständig. Um möglichst nah am europäischen Markt zu sein, ist das EEC in der Hauptniederlassung von Honda Europa zentralisiert. Fünf Verkaufsniederlassungen in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und Schweden gewährleisten eine enge Verbindung zum Kunden, z.B. in der Baumaschinenindustrie. Diese Verbindung ist für Honda von fundamentaler Bedeutung, um Anforderungen zu erkennen und sie in enger Zusammenarbeit mit der eigenen Forschungs- und Entwicklungsabteilung umzusetzen.

Das eng gestrickte Honda Service-Netzwerk gewährleistet, dass ein Kunde, egal wo auf der Welt er ein Problem mit einem Produkt von Honda hat, einen qualifizierten Servicebetrieb in seiner Nähe findet. In Europa werden die Anforderungen an diese Servicebetriebe hinsichtlich Service und Reparatur von Industriemotoren durch den After Sales Bereich von EEC gezielt weiterentwickelt und geschult.

Info: www.honda-engines-eu.com



Goldhofer AG aus Memmingen:

Zu den wichtigsten Entwicklungen der Goldhofer-Produktpalette gehören modulare Schwerlastfahrzeuge. Sie stellen ein flexibles Transportsystem zur Lösung aller Transportaufgaben im Nutzlastbereich von 70 t bis über 10.000 t dar. Aber auch kleinere Transportfahrzeuge wie Anhänger und Sattelfahrzeuge für die Bau- und Transportwirtschaft werden gefertigt.

Mit seiner breiten Produktpalette deckt Goldhofer die unterschiedlichsten Bedürfnisse für jede Transportaufgabe ab und zählt weltweit zu den Spezialisten für den allgemeinen Straßen-, Schwerlast- und Spezialtransport. Gerade im Bereich der leichteren Spezialfahrzeuge wie Anhänger und Sattelanhänger gehört Goldhofer in Deutschland zu den Marktführern. Diese Fahrzeuge sind besonders für den Transport von Bau- und Arbeitsmaschinen geeignet. Aber auch in der Airport-Technologie hat Goldhofer mittlerweile seine Qualitätsführerschaft unter Beweis gestellt.

Auf dem rund 120.000 m² großen Betriebsgelände fertigen etwa 600 Mitarbeiter bis zu 950 Fahrzeuge jährlich. Bis dato wurden mehr als 32.000 Fahrzeuge in über 70 Länder der Erde geliefert. Da die Goldhofer-Fahrzeuge über eine sehr hohe Wertbeständigkeit verfügen, sind Gebrauchtfahrzeuge relativ schlecht zu finden. Aber auch hier bietet das Unternehmen aus erster Hand Gebrauchtfahrzeuge an, die in der eigenen Reparaturabteilung gewartet und instand gesetzt werden. Seit Gründung des Unternehmens im Jahr 1946 sind Qualität und Innovation oberste Ziele. Durch Einrichtung eines Qualitätsmanagementsystems nach DIN EN ISO 9001:2000 kann auf jeder Fertigungsstufe Einfluss auf das Qualitätsniveau der Produkte genommen werden.

Info: www.goldhofer.de



**Endress Elektrogerätebau GmbH
aus Bempflingen:**

Endress hat sich in den 95 Jahren seines Bestehens auf die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von erstklassigen Stromerzeugern spezialisiert. Durch Innovationen und Produktneuheiten, die technisch anspruchsvoll und richtungweisend sind, will das Unternehmen auch in Zukunft seine führende Rolle sichern.

Wichtige Postulate der Firmenpolitik sind zukunftsorientierte Technik durch eigene Entwicklung und Produktion, Leistung und Zuverlässigkeit durch Auswahl hervorragender Komponenten und genormter Qualität, Know-how an den Standorten in Deutschland, Italien, Frankreich, Spanien und China.

Innovationskraft und kundenspezifische Produktentwicklung sowie anwendungs-technische Beratung sind die Aktionspara-

meter einer serviceorientierten Firmenphilosophie. So wird Endress den wachsenden Ansprüchen und der Internationalisierung der Handelsgeschäfte auch in Zukunft gerecht werden. Das Unternehmen beschäftigt 55 Mitarbeiter.

Historie:

- 1914 als Hersteller hochwertiger Schweißaggregate gegründet.
- 1975 in die PRETTL Firmengruppe übernommen.
- 1985 Aufgabe der Produktion von Schweißgeräten, Konzentration auf Stromerzeuger, Heizgeräte und Pumpen.
- 1998 Aufnahme der Produktion von DIN-Stromerzeugern für den Katastrophenschutz.
- 2000 Einführung DUPLEX Generatoren.
- 2001 Vorstellung der TRIPLEX Generatoren.
- 2005 Produktion von Sonderaggregaten.
- 2007 Serienfertigung Ladetechnik für Hybridantriebe.

- 2008 Übernahme der Traditionsfirma Kirsch energy systems in die Prettl Firmengruppe.
- 2009 Einführung DUPLEX plus – die neue Stromerzeuger-Generation.



Kundenzielgruppe sind: Industrie, Bau- und Werkzeughandel, PVH-Handel, Fahrzeugbauer, Behörden, Militär, Feuerwehr, Hilfswerke, etc.

Das Lieferprogramm umfasst tragbare Stromerzeuger 0,5 - 15 kVA, Schweißstromerzeuger 30 - 300 A, Stromerzeuger nach DIN 14658 6 - 13 kVA, Notstromversorgungsanlagen 20 - 2.000 kVA, Beleuchtungssysteme und Motorpumpen

Info: www.endress-stromerzeuger.de ■

Einfach umschalten!



8MCR, jetzt Kennenlernen und Testen auf der demopark.



**demopark
2009
21.-23.6.
Freigelände
Stand A 161**

NEU! Vielseitig in der Anwendung, einfach in der Bedienung. Der **8MCR** ist gleichzeitig Bagger und Kompaktlader – oder umgekehrt.

Mecalac
Telefon (0 43 31) 351-319

AHLMANN
www.mecalac-ahlmann.com

**ZUVERLÄSSIG
DAUERHAFT
LEISTUNGSSTARK**



Briggs & Stratton Vanguard V-Twin Motoren kommen bei Feuerwehren und Rettungsdiensten europaweit zum Einsatz. In Punkto Zuverlässigkeit, Ausdauer und Leistungsstärke sind die Vanguard Industriemotoren nicht zu schlagen.

Für weitere Informationen zu Vanguard V-Twin Power Solutions rufen Sie uns einfach an: +49 (0)6204-60010 oder besuchen unsere Website www.commercialpower.com

BRIGGS & STRATTON COMMERCIAL POWER,
MAX-BORN-STR. 2 - 4, 68519 VIERNHEIM, GERMANY
TEL: +49 (0)6204-60010 EMAIL: INFO@BRIGGS.DE



POWER PERFORMANCE PARTNERSHIP

Wirtschaftliche Mittelklasse-Asphaltwalzen

Insgesamt acht neue Tandem-Vibrationswalzen erweitern jetzt die Dynapac-Produktpalette im mittleren Leistungsbereich.

Mit den Modellen CC224HF sowie CC234HF mit geteilter Bandage, beide mit einer Arbeitsbreite von 1.500 mm, bietet Dynapac zwei neue Tandem-Asphaltwalzen für die Gewichtsklasse 7-8 t. In der Gewichtsklasse 8-9 t schließen die Modelle CC324HF sowie die CC334HF mit geteilter Bandage und mit 1.730 mm Arbeitsbreite an. Von jedem dieser Modelle gibt es auch eine entsprechende Kombiversion.

Für den effektiven Einsatz auf engen Baustellen, in Kreisverkehren und unter anderen schwierigen Bedingungen steht für die Walzen eine zusätzliche Drehschemel-Lenkung für die hintere Bandage zur Verfügung. Diese Kombination bietet eine deutlich höhere Manövrierfähigkeit als die normalen Lenksysteme.

Mit dem fein abgestimmten Fahrverhalten dieser Walzen wird eine hervorragende Oberflächenbeschaffenheit erreicht. Durch das weiche Beschleunigen und Verzögern werden Verformungen und Risse im Asphalt vermieden. So lässt sich beispielsweise sicherstellen, dass auch weniger erfahrene Walzenfahrer die Maschine einsetzen können, ohne Unebenheiten im Asphalt zu erzeugen. Wenn der Fahrhebel im Falle einer erforderlichen Notbremsung schnell bewegt wird, deaktiviert eine integrierte Sicherheitsfunktion den „weichen“ Modus und die Maschine schaltet in den normalen Fahrbetrieb mit starker Verzögerung um.

Dynapac hat mehrere Merkmale zur Vereinfachung und Reduzierung der Wartung in die neuen CC-Walzen integriert. Dank der Verwendung eines Doppelpumpen-Vibrationssystems ist kein Vibrationsventil nötig. So ist das System effizienter, die Wartung einfacher und der Kraftstoffverbrauch geringer. Beide Pumpen, eine für die vordere Bandage und eine für die hintere, können separat ausgeschaltet werden.

Die neuen Walzen profitieren von einer weiteren Verbesserung: Bei Arbeitsunterbrechung schaltet die Betriebsdrehzahl nach zehn Sekunden im Stillstand automa-

Die neue Tandem-Vibrationswalze

CC234HF hat ein Betriebsgewicht von 8,1 t und bietet dem Fahrer mit vielen Verbesserungen ein fein abgestimmtes Fahrverhalten. (Foto: Dynapac)



tisch auf die Leerlaufdrehzahl zurück. Dadurch werden die Emissionen reduziert, Kraftstoff gespart und der Lärm minimiert. Eine weitere automatische Funktion ist die Aktivierung der Feststellbremse nach drei Sekunden im Stillstand, wodurch das Risiko einer unerwarteten Bewegung der Walze vermieden wird.

Durch Effizienzsteigerungen werden beim Betrieb etwa 8 kW eingespart, wodurch in Folge auch die laufenden Kosten und die Geräuschentwicklung reduziert werden

Komfortable Bedienung, optimales Arbeiten

Von dem übersichtlichen Display in der Bedienkonsole können Walzenfahrer alle benötigten Informationen ablesen. Anzeigt werden die Betriebszustände z. B. für Wasser, Kraftstoff, Hydrauliksystem, Ladekontrolle, Betriebsstunden. Per Tastendruck kann der Walzenfahrer zwischen den Anzeigemenüs wechseln.

Die nach oben offene Rahmenkonstruktion bietet dem Fahrer absolut freies Sichtfeld auf die Bandage mit dem Berieselungssystem und den federbelasteten Abstreifern. Auch die seitlichen Bandagenkanten einschließlich des Kantenandruck- und Schneidgerätes sind gut einzusehen.

Für eine besondere Behandlung der Belagsoberflächen sind die Tandem-Walzen auf der hinteren Bandage in der Kombiversion ausgestattet. Gleichzeitig ist hier serienmäßig die zusätzliche Bandagenlenkung installiert. Falls erforderlich, kann die Bandage darüber um 335 mm beidseitig versetzt werden.

Bei der Berieselung der Kombiräder ist ein Wechsel zwischen Wassertank und Emulsionstank möglich; eine zweite Pumpe ist

in das System integriert. Schwenkbare Abstreifer und Cacao-Matten reinigen die Reifenoberflächen und erhöhen gleichzeitig den Benetzungsgrad mit Wasser oder Emulsion. Eine Thermo-Verkleidung schützt die Kombibandage während des Walzvorganges vor zu hohem Wärmeverlust.

Verdichtungsverlauf stets unter Kontrolle

Der optionale Bordcomputer DCA-A (Dynapac Compaction Analyzer für Asphalt) bietet Walzenfahrern exakte Informationen über den Verdichtungsverlauf, damit sie die erforderlichen Übergänge unter Berücksichtigung der Asphalttemperatur in den einzelnen Bereichen planen können. Da die Anzahl der Übergänge gezählt wird, ist es dem Walzenfahrer möglich, die Kontrolle über das Walzbild zu behalten und beste Ergebnisse zu erzielen. Parallel zu den Verdichtungswerten liefert das angeschlossene GPS-System zeitgleich die exakte Maschinenposition. Dank besserer Planung und Durchführung des Walzvorganges erfolgt eine effizientere Ausführung der Arbeiten und somit ein geringerer Kraftstoffverbrauch. Zwei Temperatursensoren an der Walze erfassen die Materialtemperatur und geben diese Werte an den Bordcomputer weiter. Sie gehen in die Analyse des Verdichtungsvorganges ein und werden dem Fahrer gleichzeitig im Display angezeigt. Das DCA-A System erfasst die erbrachte Verdichtungsarbeit, speichert die dabei ermittelten Asphalttemperaturen und verknüpft diese Werte mit den exakten Maschinenpositionen.

Info: www.dynapac.com ■

Eine wendige Platte für alle Böden

Mit der neuen DPU 4045Ye präsentiert Wacker Neuson SE eine kompakte und wirtschaftliche Vibrationsplatte mit Elektrostarter. Die DPU 4045Ye erweitert das hochwertige Produktangebot im Bereich der mittelschweren Vibrationsplatten. Die kompakte Maschine mit Yanmar-Motor eignet sich ideal für die Verdichtung aller Bodenarten. Mit dem serienmäßigen Elektrostarter lässt sich die robuste Platte bedienerfreundlich und einfach starten. Ihre kompakte Bauweise macht die Vibrationsplatte zum idealen Verdichter für Einsätze, bei denen beengte Verhältnisse und ein Bedarf an hoher Verdichtungsleistung zusammentreffen wie Gehwege- oder Parkplatzbau. Durch ihre Kombination aus Wendigkeit und Leistungsfähigkeit eignet sie sich auch hervorragend für den Kanalbau, denn selbst in engeren Gräben ist sie agil und lässt sich zügig führen. Die Fliehkraft von 40 kN und das Einsatzgewicht



Die neue DPU 4045Ye ist äußerst wendig und vielseitig einsetzbar. (Foto: Wacker Neuson)

von 356 kg ermöglichen es, auch hohe Schütthöhen einzuebnen. Gleichzeitig ist die DPU 4045Ye leicht genug, um in die engen Bereiche bei Bauwerkshinterfüllungen transportiert zu werden, so dass sie auch in diesen engen Räumen ihre Ver-

dichtungsleistung zum Einsatz bringen kann.

Ein weiterer Vorteil ist ihre Bedienerfreundlichkeit. Der E-Starters bietet dem Bediener eine angenehme und einfache Möglichkeit, das Gerät anzulassen. Durch den zusätzlichen Reversierstarter ist für den Start per Hand keine Kurbel mehr erforderlich, die verloren gehen kann. Gleichzeitig ist die Maschine sehr robust. Die Fliehkraftkupplung und die Keilriemenscheiben sind besonders stabil ausgeführt, wodurch die Maschine vergleichsweise geringe Ausfallzeiten aufweist. Der höchst effiziente Luftfilter verfügt über einen Zyklon-Vorabscheider und eignet sich für Einsätze auch in besonders trockener, staubiger Umgebung hervorragend. Unter Bedingungen mit normaler Staubbelastung bleibt der Luftfilter ungewöhnlich lange einsatzbereit und erhöht dadurch die Betriebssicherheit.

Info: www.wackergroup.com ■

Alles für die Bankettbearbeitung aus einer Hand



Vom Bankettfertiger über spezielle Bankettfräsen bis hin zum Kantenplattenverdichter



Alfred Söder

Bau- und Kommunaltechnik
- Sondermaschinenbau -
D-97772 Wildflecken

Tel.: (09745) 93003-0 Fax: (09745) 93003-10

E-Mail: info@asbaugeraete.de www.asbaugeraete.de



ALL IN ONE!

NUTZEN SIE IHRE VORTEILE

Über **100 Anbaugeräte** für unsere Multifunktionslader bieten Ihnen die ideale Maschine für den professionellen Ganzjahreseinsatz.

4 Serien/8 Modelle
Eigengewicht von 590 kg - 1.750 kg
Hubkraft: 350 kg - 1.400 kg
Zusatzhydraulik: 23-70 l/min

www.avanttecno.de

AVANT TECNO
Deutschland GmbH
Max-Planck-Straße 3
64859 Eppertshausen
Tel. 06071/980655

MADE IN FINNLAND

AVANT
da geht immer was!

Besser informiert auf Transporttour

Für die Mercedes-Benz Lkw der Baureihen Atego-, Axor- und Actros ist ab sofort ein neues Truck-Navigationsgerät ab Werk lieferbar. Das Truck-Navigationsystem berücksichtigt die nutzfahrzeugspezifischen Belange der Lkw, so z. B. Angaben zu Fahrverboten bei Gewichtsbeschränkungen, eingeschränkte Durchfahrthöhen und -breiten, spezielle Einfahrtmöglichkeiten in die Innenstädte. Gleichzeitig bietet das System eine problemlose Orientierung in fremder Umgebung via Pfeil-Navigation im Instrument und Pfeil- und/oder Landkarten-Navigation auf dem 6,5-Zoll-Monitor. Dabei ermöglicht die dynamische Zielführung durch Traffic Message Channel, kurz TMC, eine Umgehung von Staus und Verkehrsbehinderungen und unterstützt somit einen möglichen Zeitgewinn.

Viele Argumente sprechen für das fest eingebaute Truck-Navigationssystem: Es ist eine schnelle, problemlose Orientierung und nutzfahrzeugspezifische Zielführung im In- und Ausland gewährleistet. Durch die dynamische Zielführung TMC können Staus und Verkehrsbehinderungen umfah-

ren und damit Verkürzungen der Fahrtzeiten erreicht werden. Die Verkehrssicherheit wird durch das Navigationssystem mit Anzeige der Pfeil-Navigation im Kombi-Instrument gesteigert. Die saubere, voll funktionsfähige Installation wird beim Fahrzeugbau im Mercedes-Benz Werk Wörth garantiert, damit entfällt die Nachrüstung. Die Bedienung gestaltet sich über die separate Bedieneinheit sehr einfach.

Das Kartenmaterial steht ab Serienstart auf einer DVD für 26 europäische Länder zur Verfügung und ist im Lieferumfang beinhaltet. Für insgesamt 15 europäische Sprachen ist die Sprachausgabe über die Fahrzeuglautsprecher in der jeweiligen Landessprache wählbar.

Vor Beginn der Fahrt erfolgt die Eingabe der für die Navigation wichtigen Fahrzeugdaten der vorgesehenen Fahrt: Breite, Höhe, Länge, zulässiges Gesamtgewicht, zulässige Achslast, Gefahrgut. Es werden die schnellste, die kürzeste oder eine individuelle Route mit Zwischenstopps berechnet. Das Truck-Navigationssystem ist in Verbindung mit CD-Radio, CD-Radio



Das neue Truck-Navigationssystem mit 6,5-Zoll-Monitor ist übersichtlich aufgebaut und mehrsprachig bedienbar. (Fotos: Daimler)

Bluetooth oder CD-Radio Bluetooth mit Festeinbautelefon bestellbar.

Info: www.daimler.com ■

Neue Pritsche für Großkran-Ausleger

Für Spezialfälle ausgelegt, für Standardtransporte geeignet: Die Goldhofer AG aus Memmingen bringt mit einer neuen Pritsche für Großkran-Ausleger ein multifunktionales Fahrzeug auf den Markt. Der Spezialist für Schwer- und Schwerlast-Fahrzeuge hat in enger Zusammenarbeit mit der Firmengruppe Liebherr für den Ausleger-Transport der aktuellen Mobilkran-Generation LTM 11200-9.1 die Pritschen-Baureihe mit dem Modell SPZ-DH erweitert. Die neue Pritsche ist mit sieben oder acht Achsen erhältlich.

Den beiden Fahrzeugen liegt das gleiche neue und innovative Konzept zu Grunde. Die bis zu 105 t schweren Ausleger der aktuellen Mobilkran-Generation liegen auf Ablageböcken des Kranherstellers auf. Formschlüssig fixiert werden die Kranausleger auf der Ladefläche durch steckbare Konsolen. Der Rahmen und die Zurrmöglichkeiten des Aufliegers passen sich der Kontur und Schwerpunktlage der Ausleger an. Die Individualität des Aufliegers macht ihn zum Allrounder-Fahrzeug für eine Vielzahl von ganz unterschiedlichen Transporten. Spezialfälle meistert die Pritsche



Große Kranausleger können jetzt mit der Pritsche SPZ-DH8 strabenzulässig transportiert werden. (Foto: Goldhofer)

genauso perfekt wie den normalen Transportalltag. Bei einer Grundlänge des Aufliegers von 18 m bis 19,40 m sind Transporte bis etwa 82 t Gewicht gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung möglich. Hohe Nutzlastreserven erlauben bei Exporteinsätzen den Transport des kompletten Auslegers. Weltweit überzeugt das Know-how und die Qualität des Goldhofer-Fahrzeugs Mobilkran-Anwender.

Im Ausland rüstete beispielsweise die Firma Al Faris in Dubai ihren Fuhrpark mit der neuen Pritsche auf. In Deutschland nutzen bereits die Eisele AG aus dem hessischen

Maintal und die H.N. Krane Nadolny & Schulze aus Groß Schwaß die Goldhofer-Neuheit. Die Geschichte der Goldhofer AG reicht bis ins Jahr 1705 zurück. Heutzutage zählt das Unternehmen weltweit zu den bedeutendsten Anbietern von Lkw-Anhängern, Schwerlasttransportsystemen und Flugzeugschleppern. Auf dem rund 120.000 m² großen Betriebsgelände fertigen etwa 600 Mitarbeiter Fahrzeuge für einen Nutzlastbereich von 25 bis 10.000 t. Bis dato wurden mehr als 32.000 Fahrzeuge in über 70 Länder der Erde geliefert.

Info: www.goldhofer.de ■

Maschinen steuern zum vernetzten Bau

So wie Mobiltelefon, Internet und Navigation schon vor Jahren das tägliche Leben und die Büroarbeit umgekrempelt haben, so verändert eine neue Technologie das Arbeiten am Bau grundlegend: 3D-Maschinensteuerungen. Als Innovationsführer hat Caterpillar mit „AccuGrade“ ein System entwickelt, das dem Kunden bereits jetzt Produktivitätssteigerungen von 50 Prozent und mehr im Vergleich zur klassischen Arbeitsweise ermöglicht.

Die 3D-Maschinensteuerung, früher die Domäne von Großprojekten wie Autobahn-, Gleis-, Flugplatz-, Hafen- oder Deponiebau, avanciert zur Standardtechnologie. Sie wird heute erfolgreich auch in Kleinprojekten, wie z. B. beim Bau von Land- und Kreisstraßen, Einkaufs- und Logistikzentren oder der Wohn- und Gewerbegebietserschließung, eingesetzt. Das Maschinensteuerungssystem AccuGrade von Caterpillar nutzt vorhandene CAD-Planungsdaten, um Baumaschinen bei der Herstellung der vorgegebenen Geländeform automatisch und millimetergenau zu steuern. Dadurch entfallen fast alle zeit- und kostenintensiven Vermessungsarbeiten auf der Baustelle sowie das mühsame Annähern der Baumaschine an das Soll-Maß durch permanentes Schnüren und Kontrollmessen. AccuGrade gewährleistet konstante Schichtstärken sowie das Einhalten der Toleranzvorgaben und sichert somit die Abnahme durch den Auftraggeber. Materialmehreinbau, hervorgerufen durch unebenen Untergrund, unnötiges Nacharbeiten sowie unvorhergesehene Kosten werden somit vermieden. Auch die Bauabläufe werden hierdurch erheblich beschleunigt. Weniger Verschleiß und bis



Das Maschinensteuerungssystem AccuGrade von Caterpillar macht die millimetergenaue Herstellung der vorgegebenen Geländeform ohne zeit- und kostenintensive Vermessungsarbeiten möglich. (Foto: Zeppelin)

zu 40 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch sind erfreuliche Nebeneffekte. Zusammengekommen bewirkt AccuGrade eine Produktivitätssteigerung von 50 Prozent und mehr und gibt Zeppelin Kunden einen erheblichen Kosten- und Wettbewerbsvorteil an die Hand.

Der ganzheitliche Ansatz von Caterpillar, seine Baumaschinen bereits ab Werk für den Steuerungseinsatz vorzurüsten, hat eine entscheidende Bedeutung; insbesondere der modulare Aufbau von AccuGrade als GPS-, ATS-, Laser-, oder Ultraschallsteu-

erung und die volle Kompatibilität aller Komponenten untereinander.

Der Kunde kann hierdurch mit seinen Baumaschinen auf alle Anforderungen der modernen Baustelle schnell und flexibel antworten. Ein weiterer großer Vorteil ist, dass Zeppelin als exklusiver Vertriebs- und Servicepartner flächendeckend in ganz Deutschland Baumaschine, Steuerung, Service und Garantie aus einer Hand anbietet.

Info: www.zeppelin.de ■

HUSS

Papi, wozu brauchen wir eigentlich Partikelfilter ?

WWW.HUSS-GROUP.COM

Versleißschutz

Hochwertiger Gummi garantiert Langlebigkeit



LIS fertigt seine Gummibänder und -ketten in einer äußerst verschleißfesten Qualität. (Foto: LIS)

Die LIS GmbH, Profihersteller im Laufwerk- und Verschleißteilsektor, fertigt ihre Gummibänder und Gummiketten den aktuellen Marktanforderungen entsprechend in hoher Qualität. Die Gummibänder und Gummiketten haben alle eine endlose innere Drahtseilarmierung, die sämtliche eingeleiteten Zugkräfte aufnimmt. Die früher bei nur überlappenden Armierungen üblichen Verschiebungen und Gummibandlängungen werden sicher vermieden. Auch die damit verbundenen Eingriffsfehler zwischen Kette und Kettenrad mit ihren hohen Verschleißwirkungen finden nicht mehr statt.

Zudem ist die innere Drahtseilarmierung mit Messing beschichtet und so gegen Korrosion geschützt. Die im Gummi eingebetteten Stahlteile, die den Bändern und Ketten genügend Querstabilität geben, sind geschmiedete Teile und äußerst formstabil und bruchsicher. Zur Herstellung verwendet die LIS reinen Naturkautschuk, der mit neutralen Zusätzen eingefärbt wurde. Der Gummi ist homogen und erreicht eine Materialfestigkeit von 75 Shore, was eine hohe Verschleißfestigkeit garantiert.

Künftig liefert LIS sein gesamtes Gummikettenprogramm mit dem Zusatz HD, das für heavy duty steht, aus.

Info: www.linser.eu ■

Bühnenprofi gefragt

Eines der größten Innenstadt-Shoppingcenter entsteht zurzeit in Essen: der Limbeker Platz. Bereits im März 2008 wurde der erste Teilabschnitt feierlich eröffnet. Im Herbst 2009 soll die komplette Fertigstellung erfolgen. Mit Hochdruck arbeiten Mensch und Maschinen an dieser Terminvorgabe.

Der Vermieter Beyer-Mietservice KG war mit seinen ultramarinblauen Arbeitsbühnen bei der Entstehung vor Ort. Unterschiedliche Bühnen-Modelle halfen während der aufwändigen Bauphase der Fassadenkonstruktion. Für Arbeiten in großen Höhen kam die Teleskopbühne TB 402 KD zum Einsatz. Diese Arbeitsbühne verfügt insgesamt über eine Arbeitshöhe von 40,15 m und über eine maximale seitliche Reichweite von 24,70 m. Mit Hilfe dieser Bühne wurde sowohl an der Unterkonstruktion als auch an den Fassadenelementen gearbeitet. Die Bühne lässt sich übrigens auch aus voller Höhe verfahren. Für Arbeiten im unteren Bereich der Fassade kamen Teleskopbühnen mit Arbeitshöhen von rund 15,70 m zum Zug. Die Bühnen eigneten sich für die anfallenden Installations- und Montagearbeiten an unten

gelegenen Fassadenelementen des Shopping-Centers. Bei Arbeiten unter der Aluminiumfassade wurden Scherenbühnen eingesetzt. Diese Hubarbeitsbühnen bieten, je nach Modell, Tragfähigkeiten bis 1.134 kg. Ausziehbare Plattformen, so genannte Superdecks, erweitern den Arbeitsbereich bis auf 7,30 m Länge. So besteht an luftigen Arbeitsorten genügend Platz für Arbeiter und Baumaterial. Von Beyer-Mietservice waren Scherenbühnen vom Typ SB 182 D und vom Typ SB 152 D auf der Baustelle unterwegs. Diese Bühnen verfügen über Arbeitshöhen von 18,20 m und 15,20 m. Die hydraulischen Abstützungen gleichen Unebenheiten auf dem Baustellengelände aus. Dieser Bühnen-Typ wurde ebenfalls für Arbeiten an Unterkonstruktion und Außenhülle herangezogen. Beyer-Mietservice ist Komplettvermieter und bietet neben Arbeitsbühnen auch Gabelstapler, Teleskoplader, Baumaschinen sowie Krane und Spezialmaschinen an. Erst kürzlich erweiterte das Unternehmen den Produktbereich Krane um 15 Spezialkrane von Maeda. Weitere Investitionen sind auch in Zukunft geplant.

Info: www.beyer-mietservice.de ■



Mit Hilfe einer Beyer-Teleskopbühne erfolgen Montagearbeiten an der Unterkonstruktion der attraktiven Fassade. (Foto: Beyer)

SEIT 30 JAHREN IHR PARTNER FÜR PREISWERTE ORIGINAL
YANMAR • ISUZU • KUBOTA
 MOTOREN-ERSATZTEILE
TAC® TEILE AUSRÜSTUNGS COMPANY MBH
 Darmstädter Straße 60 A, D-64572 Büttelborn
 Telefon (061 52) 5 60 55, Fax (061 52) 5 40 93

SEIT 30 JAHREN IHR PARTNER FÜR PREISWERTE
ORIGINAL KOMATSU-ERSATZTEILE
 NEU UND AUSTAUSCH
TAC® TEILE AUSRÜSTUNGS COMPANY MBH
 Darmstädter Straße 60 A, D-64572 Büttelborn
 Telefon (061 52) 5 60 55, Fax (061 52) 5 40 93

Zwei Neuntonner im Programm

Der für qualitativ hochwertige Muldenkipper und Geräteträger bekannte Dumperhersteller Bergmann Maschinenbau aus Meppen hat sein bewährtes Lieferprogramm um zwei 9-t-Muldenkipper erweitert.

Mit dem Kompaktdumper 2090 spricht Bergmann Unternehmen im Tiefbau, GaLaBau und Kommunalbetriebe an. Bei der Entwicklung des Dumpers 2090 stand der kleinere Bruder 2060 mit seinen bewährten Vorteilen Pate. Die Leistungsdaten des 2090 überzeugen: 9 t oder 4,4 m³ gehäufte Nutzlast trägt der Dumper mit dem Knickgelenk. Der Kipper verfügt über einen hydrostatischen, also stufenlosen, Allradantrieb: So kann sich der Bediener voll und ganz auf die Arbeitsaufgabe konzentrieren. Das gab es bislang nur bei 6-Tonnern, wo Bergmann der einzige Anbieter dieses fortschrittlichen Antriebs ist. Zukunftsweisend ist das Sicherheitskonzept des neuen Dumpers: Der Aufstieg des

Fahrers erfolgt nicht über das Knickgelenk, sondern über das Heck. Der Arbeitsplatz wurde so ausgelegt, dass der Fahrer eine hervorragende Rundumsicht hat und alle Instrumente und Bedienelemente ergonomisch angebracht sind. Die hydraulisch um 180° schwenk- und kippbare Mulde als auch der Fahrantrieb werden per Einhebelsteuerung mit Joystick bedient.

Das Zweikreisbremssystem und die im Ölbad liegenden Lamellenbremsen wirken auf beide Achsen. Nicht mechanisch, sondern hydraulisch arbeitet die Feststellbremse: Damit steht der von einem Kubota-Diesel mit 74 kW angetriebene Dumper 2090 selbst bei extremer Steigung unverrückbar wie ein Fels. Sinnvolle Details wie die versenk- und abschließbare Armaturentafel, die durch einfaches Umklappen vor Witterung und Vandalismus geschützt wird, das optionale Wetterschutzdach sowie die vorbildlich einfache Wartung runden den guten Eindruck ab.



Den Dumper 3009 gibt es in Dreiseitenkipper-Ausführung. Er hat eine Nutzlast von 9 t. (Foto: Bergmann)

Eine höhere Leistungsklasse stellt die Dumper-Serie 3000 dar. Das Modell 3009 bietet 9 t Nutzlast und eine Kabine mit drehbarem Fahrerstand. In der Ausführung als Dreiseitenkipper gestaltet er sich zu einem äußerst flexiblen Einsatzgerät. Die Fahrerkabine mit luftgefedertem Sitz bietet dem Fahrer und Beifahrer neben Funktionalität auch ein hohes Maß an Komfort.

Info: www.bergmann-mb.de ■

ELA-Premium-Mietcontainer ... sind 1/2 m breiter

- Büro-, Mannschafts-, Wohn-,
- Sanitär-, Dusch-, WC-
- Lager-, Werkstatt-Container
- Bank- und Sparkassengebäude
- Kindergärten/ Schulklassen
- Lieferung sofort, europaweit.



Jetzt bis zu
25%
sparen



ÜBER
35
JAHRE
SEIT 1977

ELA
Mobile Räume mieten
www.container.de

Zeppelinstr. 19-21 · 49733 Haren (Ems)
☎ (05932) 5 06-0 · Fax (05932) 5 06-10

info@container.de

6898_90x100_SW_12-08



KSG-KANTENHACKER TYP 508 das ideale Gerät für Kantengebädigung



exakte,
saubere
Kanten

robust · bewährt · leistungsstark

Verlangen Sie eine unverbindliche Vorführung!

Lieferprogramm:

- Asphalt-Schneid- und Verdichtungsgräte für Walzen
- Diesel-Kantenhacker
- Fugenschneider mit und ohne hydraulischen Vorschub

KSG-MASCHINENBAU GmbH Spezialmaschinen für den Straßenbau
D-66386 St. Ingbert · Am Schindwasen 14 · Tel. (0 68 94) 81 08 · Fax 38 1751
www.ksg-cutcompact.de · E-Mail: KSG-Strassenmaschinenbau-GmbH@t-online.de

SEIT 30 JAHREN IHR PARTNER FÜR PREISWERTE ORIGINAL
YANMAR · ISUZU · KUBOTA
MOTOREN-ERSATZTEILE
TAC®
TEILE AUSRÜSTUNGS COMPANY MBH
Darmstädter Straße 60 A, D-64572 Büttelborn
Telefon (061 52) 5 60 55, Fax (061 52) 5 40 93

Qualität durch moderne Schmiedetechnik

Berco fertigt seine Kettenlaufwerke und Komponenten äußerst präzise in höchster Qualität. Dafür sorgen unter anderem automatisierte Warm Schmiedelinien, die weltweit Ihresgleichen suchen.

Mit über 80 Jahren Know-how in der Gesenkschmiedetechnik ist Berco als Teil der ThyssenKrupp Technologies AG ein sehr erfahrener und weltweit anerkannter Hersteller von Kettenlaufwerken und ihren Komponenten. Daher vertrauen nicht nur viele namhafte Hersteller von Baumaschinen auf diese Marke in der Erstausrüstung: Auch auf dem Ersatzteilmarkt ist Berco ein geschätzter Anbieter, der das gesamte Produktspektrum für alle Maschinenteile in der Qualität eines Erstausrüsters ausliefert. An vier Produktionsstandorten in Italien sorgt der Hersteller in 29 automatisierten Warm Schmiedelinien für höchste Produktqualität und hat die wohl weltweit größte Produktionskapazität zugleich: So fertigt Berco jährlich 500.000 gesenkgeschmiedete Antriebsräder, zwei Millionen Halbrollen und sechsmal so viele Kettenglieder. Diese Technologie vermeidet zum Beispiel gravierende Mängel wie Oberflächenporosität und Innenlunker, wie sie bei der Gusstechnik auftreten können. Die Betreiber von kettengetriebenen Baumaschinen profitieren von der langen Lebensdauer der Berco-Komponenten. Denn sie senken nicht nur ihre Ausgaben für Ersatzteile. Aufgrund der geringeren Stillstandszeiten der Baumaschinen halten



Eine Halbrolle wird durch Gesenkschmiedung gefertigt. (Fotos: Berco)

sie auch die Kosten je Betriebsstunde niedrig. „Es ist wichtig, die Gesamtkosten über den Lebenszyklus einer Baumaschine in die betriebswirtschaftliche Rechnung einzubeziehen.“, erklärt Hahn.

Durchdachte Produktion bis ins Detail

Dem eigentlichen Gesenkschmieden oder Warmumformen geht ein so genannter Full-Service-Engineering-Prozess voraus. Dabei konstruieren die Spezialisten von Berco mittels der Finite-Elemente-Methode (FEM), einem modernen Berechnungsverfahren, die einzelnen Komponenten und simulieren den Materialfluss während des Schmiedens. Anschließend wird das erwärmte Rohmaterial auf den mechanischen Schmiedepressen in mehreren Stufen umgeformt. Modernste Gesenk-Kühl- und Schmierroboter sorgen dabei für einen gleichmäßigen Materialfluss im Schmiedegesenk und verringern die hohe mechanische sowie thermische Belastung während des Schmiedens.

Zur Versorgung der Produktionsanlagen fertigt Berco werksintern über 7.000 Schmiedegesenke, die ebenfalls durch FEM-Simulationen optimiert werden. Zu deren Herstellung stellen spezielle Fräsmaschinen mit einer Spindeldrehzahl von 24.000 U/min die modernste Lösung dar. Denn dieses innovative Verfahren wirkt sich positiv auf die Genauigkeit der Gesenke und somit auf die Qualität der Schmiedeteile aus.

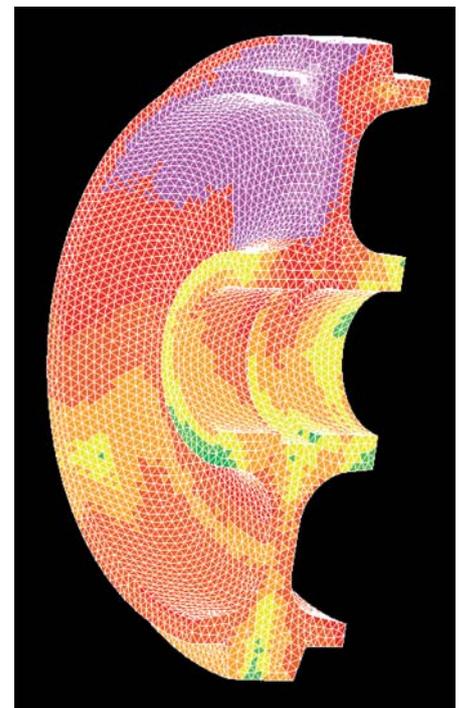
Seit seiner Gründung hat Berco enorme Summen investiert, um eine gleichbleibende Produktqualität zu sichern. Zum Beispiel verfügt das Unternehmen über eine der größten Spindelpressanlagen der Welt. Mit ihrer maximalen Druckkraft von

32.000 t schmiedet die Anlage selbst schwerste Laufwerkskomponenten für den Bereich Tagebau.

Info: www.berco.de ■



High-Speed-Fräsen produzieren ein Gesenk für Kettenglieder.



Die Spezialisten konstruieren mittels der Finite-Elemente-Methode die einzelnen Komponenten, wie zum Beispiel ein Leitrad.



MARM
MASCHINEN · ANLAGEN · REPARATUR · MONTAGE

- LIEBHERR - Turmdrehkrane
- HÜNNEBECK - Gerüste und Schalung
- SENNEBOGEN - Mobilkrane
- BOBCAT - Teleskopstapler, Rad-/Kompaktlader und Minibagger
- Container und Raumzellen
- Mauertechnik und Minikrane

27755 Delmenhorst · Annenheider Str. 219
Tel. 04221/9279-0 · Fax 04221/9279-90
49808 Lingen-Biene · Schüttelsand 5
Tel. 05907/9320-0 · Fax 05907/9320-20

Verkauf · Vermietung · Service · E-Mail: info@marm.de



· · · VDBUM-Stellenmarkt · · · VDBUM-Stellenmarkt · · ·

Wir gehören zu den führenden Aufbereitern von Asphalt in Nord-Westdeutschland und suchen zum nächstmöglichen Termin eine/n

Dipl.-Ingenieur/in Maschinenbau (FH) oder Maschinenbautechniker/in

Der/die Leiter/in der Maschinentechnik ist u.a. verantwortlich für die Wartung, Reparatur, Investitionen im Maschinenbereich sowie für den Personaleinsatz und -führung der unterstellten Mitarbeiter.

Wir erwarten ein hohes Maß an Eigenverantwortung und Selbständigkeit sowie wirtschaftliches Denken.

Wir bieten einen sicheren abwechslungsreichen Arbeitsplatz in einem Team von 60 Mitarbeitern.

Sollten wir Ihr Interesse geweckt haben, freuen wir uns auf Ihre Bewerbung.

Für weitere Informationen wenden Sie sich gerne an Herrn Melles unter (0 44 71) 88 01-10.



EMS-JADE Mischwerke GmbH KG
für Straßenbaustoffe
In der Riede 11
49692 Cappeln-Nutteln
<http://www.ems-jade.de>



Der VDBUM vermittelt Karrierechancen:

Unsere Auftraggeber suchen für Führungspositionen

Baumaschinen- Meister und -Ingenieure

Selbständiges, zielgerichtetes Arbeiten wird vorausgesetzt. Fachlich versierte Profis aus dem Baumaschinenbereich mit sicherem Auftreten und persönlicher Ausstrahlung erhalten hier die nicht alltägliche Chance einer beruflichen Entfaltung im süddeutschen Raum.

Wenn Sie Interesse haben, diese Herausforderung anzunehmen, Teamarbeit und ständiges Dazulernen Ihrem Charakter entspricht, dann senden Sie Ihre aussagefähige Bewerbung an den

VDBUM, Henleinstr. 8a, 28816 Stuhr

Baumaschinen-Ingenieur / -Meister / -Techniker (m / w)



Der Leiter unser MTA geht in den Ruhestand. Unsere Gerätetechnik: Ramm- und Drehbohranlagen, Bagger, Radlader, allgemeiner Fuhrpark.

Bei Interesse senden Sie Ihre aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen bitte an:

**GKT Spezialtiefbau GmbH, Herr Reinel,
Winsbergring 3 b, 22525 Hamburg**



Der VDBUM vermittelt Karrierechancen:
Anzeigenschluss für Stellenanzeigen
in der VDBUM INFORMATION 4/09
ist der 12.08.09

Gemeinsam sind wir stark

Zufriedenheit bei Ausstellern und Besuchern der Hannover Messe

Die Hannover Messe 2009 hat mitten in der schweren Wirtschaftskrise ein Zeichen der Entschlossenheit der Industrie gesetzt. „Fünf Tage Messe haben Aussteller und Besucher darin bestätigt, sich auf ihre Stärken zu besinnen.“, sagte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Messe AG, Dr. Wolfram von Fritsch. „Die Beteiligten verlassen Hannover mit der Entschlossenheit, die Chancen zu nutzen, die sich trotz aller Probleme in dieser Zeit bieten.“ Die Aussteller hätten gezeigt, so von Fritsch, dass die Innovationskraft der Industrie ungebrochen ist. Im Mittelpunkt der Messe standen nicht Ursache und Verlauf der Krise, sondern Ansätze zur Lösung.

Rund 210.000 Besucher, jeder vierte davon aus dem Ausland, kamen nach Hannover. Von den internationalen Besuchern kamen rund 70 Prozent aus Europa, 19 Prozent aus Asien und 7 Prozent aus Amerika. Die stärksten Besucherländer waren die Niederlande, Österreich, Belgien, Indien, Dänemark und Italien. Dieses Ergebnis zeige, dass die Attraktivität der Hannover Messe ungebrochen sei. Aussteller und

Besucher wissen um die Stärke der Hannover Messe. Die Branchenvielfalt, die Internationalität und die Themenführerschaft machen die Veranstaltung für viele Unternehmen unverzichtbar.

Bei den Ausstellern festigte die Messe ihre Position als weltweit bedeutendstes Technologieereignis: 6.150 Aussteller aus 61 Nationen präsentierten ihre Produkte auf 224.800 m² Ausstellungsfläche. Über 4.000 Weltneuheiten wurden auf der Messe vorgestellt – ebenfalls ein Spitzenwert. Auffallend war die hohe Internationalität der Aussteller: Fast die Hälfte kam aus dem Ausland, vor allem aus Italien, China, Südkorea, der Türkei und Indien.

Eine Befragung unter den Ausstellern gab ein unerwartet optimistisches Bild wider. 29 Prozent der Befragten schätzen die aktuelle wirtschaftliche Situation ihres Unternehmens eher positiv ein, drei Prozent sogar sehr positiv. Ein Großteil der Aussteller – über 40 Prozent – bewerten ihre aktuelle Lage weder positiv noch negativ. Bezüglich des Nachmessegeschäfts erwarten die Aussteller im Inland eine leichte, 43 Prozent, bzw. eine sehr starke Zunahme, vier Prozent, des Umsatzes. Im Ausland fallen diese Zahlen mit 45 Prozent für eine leichte und sechs Prozent für eine sehr starke Zunahme noch etwas höher aus. In den kommenden zwölf Monaten plant jedes zweite Unternehmen seine Investitionen im Inland konstant zu halten; 23 Prozent sprechen von einer leichten und fünf Prozent von einer sehr starken Zunahme selbiger aus.

Dreizehn parallel stattfindende Leitmesen zeigten einen Querschnitt durch die gesamte Welt der Industrie – von der industriellen Automation, der Antriebstechnik über Energie und Zulieferung bis hin zu Forschung und Entwicklung. Hervorragend angenommen wurde das Thema Elektromobilität. Auf der Sonderschau „E-Motive“ präsentierten Hersteller von Fahrzeugen, Systemen und Komponenten Technologien für elektrische und hybride Antriebe. Die Hannover Messe bildet seit langem Mobilitätstechnologien ab und wird diese erstmals im Jahr 2010 gebün-



Ungebrochen groß ist das Interesse: Mehr als 210.000 Besucher kamen nach Hannover.

delt im Rahmen der neuen Messe „Mobilitec“ zeigen. Ausstellungsschwerpunkte werden Mobilitätstechnologien sein, unter anderem hybride und elektrische Antriebe, mobile Energiespeicher sowie alternative Kraft- und Brennstoffe.

Elektromobilität ist eines der beherrschenden Themen vieler Branchen. Angefacht durch die aktuelle CO₂-Diskussion sowie begrenzte Ressourcen wird deutlich, dass ein Wandel in der Antriebstechnologie unumgänglich ist. Um neuen Mobilitätskonzepten zum Durchbruch zu verhelfen, müssen zukünftig Fahrzeughersteller, System- und Komponentenhersteller sowie Energieversorger gemeinsam mit Experten aus der Wissenschaft und Politik weiter gemeinsam an bereichsübergreifenden Visionen und Technologien arbeiten.

Der Bereich der industriellen Zulieferung bekommt mit „IndustrialSupply“ nicht nur einen neuen Namen, sondern wird auch inhaltlich und konzeptionell erweitert, unter anderem um das Thema Leichtbau. Die nächste Hannover Messe findet vom 19. bis 23. April 2010 statt.

Info: www.hannover-messe.de ■

HYDREMA

DUMPER: 10-22 T

www.hydrema.com

HYDREMA BAUMASCHINEN GmbH:
 Niederlassung FEHRBELLIN: Tel. 33 93 25 810
 Niederlassung ESSEN: Tel. 201 32 01 58 60
 Niederlassung ERFURT: Tel. 36 43 461 421

··· VDBUM-Buchtipps ··· VDBUM-Buchtipps ··· VDBUM-Buchtipps

Standardwerk Hubarbeitsbühnen

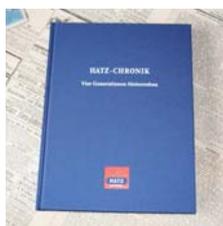


Arbeitsbühnen werden durch die vielfältigen und variablen Einsatzmöglichkeiten immer beliebter. Angeboten werden Gelenkarm- und Teleskopbühnen, Lkw-Bühnen, Mastkletter-, Mauer- und Stempelbühnen, selbstfahrende Bühnen, Scheerenbühnen und Personen-Arbeitslifte.

Mit dem Titel „Hubarbeitsbühnen“ ist im Lectura-Verlag ein Standardwerk erschienen, das einen umfassenden Überblick über die mehr als 4.200 Typen mit Reichweite, Nutzlast, Gewicht und den wichtigsten technischen Daten bietet. Neben den IPAF-Kategorien sind auch die Neu- und Gebrauchtpreise aufgeführt.

Die Print-Ausgabe kostet 139 Euro, die CD- und online-Version in sechs Sprachen und mit Bewertungssoftware ist zum Preis von 176 Euro jeweils zuzüglich Mehrwertsteuer erhältlich. Bestellungen sind über die Internetseite des Verlages zu richten.

Info: www.lectura.de



Hatz heute

Wer auf den 200 Seiten der aufwändig gestalteten Firmenchronik von Gottfried Hatz ein Patentrezept für den Erfolg sucht, muss sich Zeit nehmen. Vielleicht ist es ja auch nur der Trotz eines niederbayerischen Handwerkers gewesen, der sich bis heute durch alle Höhen und Tiefen des zwischenzeitlich 140 Jahre jungen Motorenherstellers zieht? Mit dem Satz „Dann bauen wir unsere Motoren eben selbst“ startete Gründer Mathias Hatz um die vorletzte Jahrhundertwende die Einzelfertigung von Benzin-Verbrennungsmotoren. Benzin gab es damals übrigens nicht an der Zapfsäule, sondern in der Apotheke.

„Hatz heute“ steht für ein modernes Industrieunternehmen in der vierten Generation mit werkseigenen Niederlassungen

in diversen europäischen Ländern sowie in den USA, in Australien, Südafrika und China. Im Gegensatz zu vielen anderen mittelständischen Herstellern leiten nach wie vor Familienmitglieder die Geschicke – und dies äußerst erfolgreich. Vielleicht hat man in Ruhstorf die Aussage von Mathias Hatz einfach nur etwas modifiziert: „Wenn es so nicht geht, dann müssen eben neue Wege und neue Ideen gefunden werden!“ Die in Leinen gebundene Firmenchronik mit zahlreichen Schwarzweiß- und Farbfotos sowie Zeitdokumenten kostet 42 Euro inklusive Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten. Sie kann direkt im Stammwerk Ruhstorf unter [online](mailto:spares@hatz-diesel.de) unter spares@hatz-diesel.de oder telefonisch bei Georg Niederhuber, Telefon 08531-319226 sowie bei Fritz Frankenberger, Telefon 08531-319227, bestellt werden. Info: www.hatz-diesel.de???

Standardwerk Gefahrgutrecht



Neues Praxishandbuch von WEKA MEDIA. Zum 1. Januar traten mit der ADR 2009, das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, und der RID 2009, Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, wesentliche Änderungen im Gefahrgutrecht, in Kraft. Zwar bestehen Übergangsregelungen, wonach die Vorschriften ADR/RID 2007 noch bis zum 30. Juni 2009 angewandt werden dürfen, dennoch ist es für die betroffenen Unternehmen ratsam, sich frühzeitig mit den neuen Vorschriften auseinanderzusetzen.

Wichtige Änderungen der Gefahrgutvorschriften 2009 betreffen die Klassifizierungskriterien: Es sind neue Klassifizierungsvorschriften für umweltgefährdende Stoffe aufgenommen worden. Neben der Aufnahme neuer und der Änderung bestehender UN-Nummern betreffen zahlreiche Änderungen den Abschnitt über Kennzeichnung und Dokumentation: So gibt es neue Kennzeichnungsvorschriften für grö-

Bere Ladungen von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern und anstelle der bisherigen stoffspezifischen Unfallmerkblätter sind in Zukunft standardisierte schriftliche Weisungen anzuwenden. Künftig ist auch der Tunnelbeschränkungscode im Beförderungspapier anzugeben. Bei den Bau- und Prüfvorschriften ist das Kapitel Druckgefäße umstrukturiert worden und für Mobile Einheiten zur Herstellung von explosiven Stoffen oder Gegenständen mit Explosivstoff gibt es neue Regelungen.

Das Praxishandbuch „Gefahrgutrecht Straße/Schiene“ von Weka Media enthält die deutsche Fassung der zum 1. Januar 2009 in Kraft getretenen Vorschriften ADR/RID. Ebenfalls Inhalt des Handbuchs sind, jeweils in der zurzeit geltenden Fassung, die relevanten Vorschriften GGBefG, GGVSE, GGAV, GbV, PO Gb, GGKontrollV, OrtsdruckV, RSE. Die Änderung der GGVSE für 2009 wird mit einiger Verzögerung verkündet. Auch alle weiteren Verordnungen und Richtlinien werden erst ab 2009 schrittweise an das neue Recht angepasst. Das 1.600 Seiten umfassende Werk im DIN A5-Format ist im Buchhandel unter der ISB 987-3-8111-4033-2 und ab Verlag unter Angabe der Bestellnummer 4033 zum Preis von 49 Euro erhältlich.

Info: www.weka.de



LECTURA
Fachverlag

Ritter-von-Schuh-Platz 3, D-90459 Nürnberg
Tel.: +49 (0) 911-43 08 99-0, info@lectura.de

Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger



Staffelübergabe Ernst Susanek (links) geht, Peter Gerstmann (rechts) übernimmt den Vorsitz der Geschäftsführung, Michael Heidemann (mitte) wird sein Stellvertreter. (Foto: Zeppelin)

Zeppelin unter neuem Vorsitz

Der Aufsichtsrat der Zeppelin GmbH hat die Nachfolge von Ernst Susanek geregelt. Einstimmig wurde Peter Gerstmann vom Aufsichtsrat zum neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung der Zeppelin GmbH bestellt. Ebenfalls wurde Michael Heidemann zu seinem Stellvertreter bestellt. Beide Herren, die bereits wichtige Teilbereiche des Unternehmens führen, werden ihre neue Funktion ab dem 1. Januar 2010 wahrnehmen.

Dipl.-Betriebswirt Peter Gerstmann ist bereits seit dem Jahr 2000 im Zeppelinkonzern tätig. 2002 übernahm er die Geschäftsführung und damit die Gesamtverantwortung im weltweit operierenden Industriebereich mit der Zentrale in Friedrichshafen. Der Industriebereich, ein marktführendes Unternehmen für den Bau schüttguttechnischer Anlagen und Komponenten, vor allem für die Petrochemie, hat sich inzwischen eine herausragende Marktposition erworben.

Seit 2007 ist Gerstmann auch Geschäftsführer für den Bereich Controlling in der Zeppelin GmbH.

Michael Heidemann trat 1992 in den Zeppelinkonzern ein. Er war ab 1997 Leiter Vertrieb und Marketing für Baumaschinen,

seit 2000 Geschäftsführer mit Schwerpunkt Deutschland. Seit 2008 ist er Vorsitzender der Geschäftsführung der Zeppelin Baumaschinen GmbH und verantwortlich für das gesamte Deutschlandgeschäft.

Ernst Susanek feiert am 2. November 2009 seinen 65. Geburtstag und beendet damit vertragsgemäß seine Tätigkeit als Vorsitzender der Geschäftsführung in der Zeppelin GmbH. Eine Vertragsverlängerung hat er abgelehnt und bereits vor einigen Jahren geeignete Nachfolgekandidaten aufgebaut. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates und Vertreter des Gesellschafters Zeppelin-Stiftung, Oberbürgermeister Josef Büchelmeier, dankt Ernst Susanek für sein über 20jähriges, äußerst erfolgreiches Wirken an der Spitze des Zeppelinkonzerns.

Am 1. Januar 1981 begann Susanek bei Zeppelin. Er wurde 1986 zum Geschäftsführer bestellt. Seit 1. Juli 1991 hat er die Funktion des Vorsitzenden der Geschäftsführung inne.

Er hat das Unternehmen zu einem internationalen Konzern und Marktführer in den Kerngeschäftsfeldern sowohl im Industrials als auch im Handelsbereich ausgebaut. Als er die Verantwortung übernahm, erwirtschaftete Zeppelin an 23 Standorten rund 375 Mio. Euro Umsatz. Der Firmenwert wurde damals auf etwa 15 Mio. Euro geschätzt. In 2008 erreichte Zeppelin an seinen inzwischen 190 Standorten ein Umsatzvolumen von über 2,4 Mrd. Euro. Der heutige Firmenwert wird auf rund 1 Mrd. Euro geschätzt.

Ernst Susanek bleibt vertragsgemäß als „Chef“ der Zeppelin-Gruppe erhalten und ist nach wie vor Vorsitzender der Zeppelin-University-Stiftung und Vorsitzender der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, die 96,25 Prozent der Anteile an der Zeppelin GmbH hält. Er wird die neue Geschäftsführung des Zeppelinkonzerns in strategischen Fragen weiter beraten. Die Leistungen von Ernst Susanek werden zu einem späteren Zeitpunkt gewürdigt.
Info: www.zeppelin.de

Carl Kaeser feierte 95. Geburtstag

Dipl.-Ing. Carl Kaeser, geschäftsführender Gesellschafter der Kaeser Kompressoren GmbH, Coburg, vollendete am 14. April



Jubilär Dipl.-Ing. Carl Kaeser machte den väterlichen Maschinenbaubetrieb zu einem der weltweit führenden Druckluft-Systemanbieter. (Foto: Kaeser)

2009 sein 95. Lebensjahr. Unter seiner Leitung entwickelte sich Kaeser Kompressoren zu einem der weltweit führenden Kompressorenhersteller und Druckluft-Systemanbieter.

1914 in München geboren, zog Carl Kaeser drei Jahre später mit seinen Eltern nach Coburg, wo sein Vater Carl Kaeser senior im Jahr 1919 eine Maschinenbauwerkstätte mit 20 Mitarbeitern gründete. Schon als Kind hielt er sich oft im elterlichen Betrieb auf, um, wie er sagt, „die Technik kennenzulernen.“ In der Schule befasste er sich gerne mit Mathematik, vor allem mit darstellender Geometrie, und mit Zeichnen. So überrascht es nicht, dass er schon als Schüler ein voll funktionsfähiges Kolbenkompressor-Modell baute. Damals freilich konnte er noch nicht ahnen, dass sich diese Maschinen einmal zu den künftigen Hauptprodukten des Familienunternehmens entwickeln würden. 1933 legte Carl Kaeser das Abitur ab und studierte anschließend Maschinenbau an der TU München. Nach nur acht Semestern schloss er sein Studium mit dem Diplom ab und trat 1937 als Ingenieur in den elterlichen Betrieb ein. Durch die Teilung Deutschlands nach Kriegsende wurde ein Großteil der bisherigen Kundenbeziehungen zur Glas- und Spielwarenindustrie in Sachsen und Thüringen gleichsam über Nacht durch den Eisernen Vorhang unter-

Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger



Vertriebs- und Marketingprofi Jörg Unger leitet die Bomag als neuer Präsident. (Foto: Bomag)



Rainer Harter übernimmt die Leitung Nutzfahrzeugreifen Ersatzmarkt für den deutschsprachigen Raum. (Foto: Michelin)

brochen. Das vorhandene Know-how im Motorenbau und die damalige Nachfrage-Situation führten zu der Entscheidung, künftig auch Kolbenkompressoren zu bauen. 1963 übernahm Carl Kaeser die Leitung des aufstrebenden Unternehmens. Unter seiner Leitung wurde ein neues Schraubenrotorprofil entwickelt, das Sigma-Profil, das heute bis zu einer Leistungsstärke von 500 kW angeboten wird. Für seine Lebensleistung und seine Verdienste erhielt der Jubilar zahlreiche Auszeichnungen.

Info: www.kaeser.com

Wechsel in der Bomag-Führung

Jörg Unger, seit 2005 Geschäftsführer Marketing und Vertrieb, übernimmt die Position des Präsidenten der Bomag. Ralf Junker, Geschäftsleitung Produktion, wurde zum zweiten Geschäftsführer der Bomag GmbH berufen. Mit Jörg Unger steht nun ein Vertriebs- und Marketingexperte an der Spitze der weltweiten Operationen des traditionsreichen Bopparder Baumaschinenherstellers. Der studierte Ingenieur wechselte 2005 von Weinig, dem weltweit größten Hersteller von Maschinen und Systemen in der Massivholzbearbeitung, zu Bomag, dem weltweit führenden Unter-

nehmen in der Verdichtungstechnik. Unger löst Martin Ochotta ab, der seit 2005 die Position des Präsidenten der Bomag innehatte.

Zweiter Geschäftsführer Ralf Junker ist seit 1988 im Unternehmen beschäftigt. Der Maschinenbauingenieur hat mit der Produktion von Baumaschinen das Geschäft beim Bopparder Unternehmen von der Pike auf gelernt. Er gilt als ausgewiesener Experte für die Optimierung von Produktionsabläufen und war verantwortlich für fünf Standorte weltweit.

Info: www.bomag.de

Neuer Bereichsleiter bei Michelin

Ab 1. Juli 2009 übernimmt Rainer Harter die Leitung des Geschäftsbereichs Nutzfahrzeugreifen Ersatzmarkt Deutschland, Österreich und der Schweiz der Michelin-Gruppe.

In dieser Funktion berichtet er an Dieter von Aspern, Michelin-Vertriebsdirektor Ersatzmarkt in den drei Ländern und tritt die Nachfolge von Thomas Nagel an. Nagel führt künftig das Projekt „Elektromobilität“, das unter der Verantwortung von Dieter Freitag, Direktor Michelin Deutschland, Österreich und Schweiz, steht.

Info: www.michelin.de ■

Bader & Nürnberger Baumaschinenteile		TESTEN SIE UNS!
HIGH QUALITY PARTS	GENUINE & NON-GENUINE SPARE PARTS	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlasser ▪ Lichtmaschinen ▪ Gummiketten ▪ Bolzen & Buchsen ▪ Dichtsätze ▪ Hydraulikpumpen ▪ Fahrwerksmotoren (0,8-40t) ▪ Kabinenverglasung 	Airmann • Atlas Bobcat • Bomag • CASE CAT • Fuchs • Hitachi Hanix/Nissan • Hanomag Fiat-Kobelco • Komatsu Kramer • Kubota • O&K Liebherr • Neuson Paus • JCB • Schaeff Takeuchi • Volvo Yanmar • Zettelmeyer	
NEU-AUSTAUSCH-GEBRAUCHT		
Deutz • Mitsubishi • Yanmar Kubota • Perkins • Caterpillar • Komatsu		
KONTAKT UND INFORMATION		
Adresse: Bader & Nürnberger Baumaschinenteile Inhaber: Bruno Bader Wohlauer Straße 15 D- 90475 Nürnberg (Germany)		
Telefon: (+49) 911 81749-0 Telefax: (+49) 911 81749-10		
Email: bruno.bader@baumaschinenteile.de		
Internet: www.baumaschinenteile.de		



An ihm kommt keiner vorbei

OBSEWANDO

Das Internet-Portal für Datenerfassung, Diebstahlschutz und Ferndiagnose

- ✓ Positionsbestimmung von Baumaschinen und -fahrzeugen
- ✓ Festlegung von erlaubten Aufenthaltsbereichen der Maschinen
- ✓ Frühzeitige Warnung bei Diebstahlvorbereitung

RÖSLER Jetzt informieren: www.obsewando.de

Wacker Neuson SE
80809 München



Bauarbeiten auch bei Kälte und Frost durchführen

Inhalte:

Im Winter stellen Kälte und Frost ernste Hindernisse für Bauunternehmer und Bauausführende dar. Die Flächenheizer E 350M und E 700M überwinden diese Hindernisse und bieten folgende, wesentliche Vorteile:

- der Baustellenprozess kann wie gewohnt weiter geführt werden
- ein vorzeitiger Wintereinbruch behindert die Bauarbeiten nicht mehr
- die Bau- und Fertigstellungsverzögerungen im Winter gehören der Vergangenheit an
- Konventionalstrafen sind kein Problem mehr

Die Anwendungsbereiche für die Boden- und Flächenheizer E 700M und E 350M sind sehr vielfältig:

- sie ermöglichen ein schnelles und effektives Auftauen von gefrorenen, großflächigen Böden
- der Abbindeprozess von Beton bei niedrigen Temperaturen wird erheblich beschleunigt, so dass ein Weiterarbeiten möglich wird
- Feuchtigkeit in Wänden (in der Rohbauphase) kann reduziert werden

Rösler MiniDaT GmbH
28816 Stuhr



Maschinenüberwachung im Internet – Betriebliche Optimierung in Krisenzeiten

Inhalte:

- Datenerfassung – Optimale Abrechnung von Maschinenmiete und Kostenstellen
- Zugangskontrolle – Abrechnung und Schadensverringerung durch personalisierten Zugang
- Diebstahlschutz – Lösungen zum Sichern des Betriebsvermögens
- Ferndiagnose – 5 Minuten am Computer statt 3 Stunden Autobahn
- Logistik – Optimierte Einsatzplanung von Service, Vertrieb und Transport

LST GmbH
82211 Herrsching



Chancen erkennen – Technik verbessern.
Ein Exkurs in die Ursachenforschung für Schäden an Anbaugeräten in Abbruch und Recycling.

Inhalte:

- Aktionen und Reaktionen, in dessen Zentrum der kompetente Baggerführer steht. Wie Löffel, Greifer, Reißzahn, Abbruchschere, Pulverisierer, Brecherlöffel oder Fräsen optimal und materialschonend eingesetzt werden können.
- Eine automatische Erkennung des jeweiligen Anbaugerätes ist möglich. Dadurch werden teure Schäden durch falschen Betriebsdruck, falsche Öldurchflussmenge und falschen Staudruck von vorneherein vermieden.
- Innovative Konstruktionen und Entwicklungen im Anbaugerätebereich sorgen für eine erhebliche Reduktion potenzieller Schäden.

In stiller Trauer nehmen wir Abschied von unserem langjährigen Verbandsmitglied



Theodor Büsen

*17.02.1929 † 20.05.2009

aus dem Stützpunkt Hamburg.

Seit 1971 hat er sich aktiv am Verbandsleben beteiligt. Wir trauern mit seiner Familie und werden dem Verstorbenen ein ehrendes Gedenken bewahren.



Vorstand, Mitarbeiter und Mitglieder des Verbandes der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V.

Partner für DEUTZ-Dieselmotoren in Berlin und Brandenburg

Ihr **DEUTZ**-Händler die Firma
IBH Ingenieurbüro Harm Antriebstechnik GmbH
betreut ab sofort auch die Bundesländer
Berlin und Brandenburg **IBH – Ihr Bester Helfer®**
Unsere 40-jährige Erfahrung wird auch Ihnen Vorteile bringen:

Unsere geschulten Mitarbeiter stehen zu Ihrer Verfügung.
* **DEUTZ-Motoren - Reparaturen vor Ort oder in Mühlenbeck**
* **DEUTZ-Original-Ersatzteile**
* **DEUTZ-Austauschmotoren - Xchange-Motoren**
* **DEUTZ-Motoren fabrikneu** www.IBH-Power.com



IBH INGENIEURBÜRO HARM
Antriebstechnik GmbH · Service-Partner



22848 Norderstedt
Gutenbergring 35
Telefon 040 / 52 30 52-0
Telefax 040 / 5 28 11 74

24768 Rendsburg
Helgoländer Str. 22-26
Telefon 0 43 31 / 42 01-1
Telefax 0 43 31 / 4 29 93

23556 Lübeck
Sprenglerstr. 1a
Telefon 04 51 / 89 30 83
Telefax 04 51 / 89 86 59

18059 Papendorf (Rostock)
Erbsenkamp 6
Telefon 03 81 / 44 51 25
Telefax 03 81 / 44 51 26

16567 Mühlenbeck (Berlin)
Am Jägerhof 15
Telefon 033056 / 43 60 30
Telefax 033056 / 43 58 90

VDBUM-Forum Juni bis November 2009

			Juni 2009	September 2009	Oktober 2009	November 2009	
VDBUM Region Nord			Referent:	Rösler MiniDaT GmbH, 28816 Stuhr	LST GmbH, 82211 Herrsching	Wacker Neuson SE 80809 München	TSURUMI (Europe) GmbH 40472 Düsseldorf
			Vortragsthema:	Maschinen-überwachung im Internet – Betriebliche Optimierung in Krisenzeiten	Chancen erkennen – Technik verbessern – Ein Exkurs in die Ursachenforschung für Schäden an Anbaugeräten in Abbruch und Recycling	Bauarbeiten auch bei Kälte und Frost durchführen	Elektrische Tauchpumpen – Probleme – Ursachen – Lösungen
		Veranstaltungsort					
Bremen	19.00	VDBUM-Zentrale, Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr/Brinkum-Nord	Montag 8. Juni	Montag 7. Sept.	Montag 5. Okt.	Montag 2. Nov.	
Hamburg	19.00	Ges. zur Förderung der Gehörlosen e.V., Bernadottestr. 126, 22605 Hamburg	Dienstag 9. Juni	Dienstag 8. Sept.	Dienstag 6. Okt.	Dienstag 3. Nov.	
Berlin	18.30	ABACUS Tierpark Hotel, Raum 9, Franz-Mett-Straße 3-9, 10319 Berlin	Mittwoch 10. Juni	Mittwoch 9. Sept.	Mittwoch 7. Okt.	Mittwoch 4. Nov.	
Kassel	19.00	Stadthalle Melsungen, Rotenburger Straße 10, 34212 Melsungen	Montag 15. Juni	Montag 14. Sept.	Montag 12. Okt.	Montag 9. Nov.	
Dresden	18.00	Hotel Restaurant Lindenhof, Podemusstraße 9, 01157 Dresden	Dienstag 16. Juni	Dienstag 15. Sept.	Dienstag 13. Okt.	Dienstag 10. Nov.	
Leipzig	18.30	Hotel 3 Linden, Kastanienweg 11, 04178 Leipzig-Rückmarsdorf	Mittwoch 17. Juni	Mittwoch 16. Sept.	Mittwoch 14. Okt.	Mittwoch 11. Nov.	
Magdeburg	18.00	BKS Business Kultur & Service GmbH, Rogätzter Straße 8, 39106 Magdeburg	Montag 22. Juni	Montag 21. Sept.	Montag 19. Okt.	Montag 16. Nov.	
Hannover	18.30	Hotel Hennies, Hannoversche Straße 40, 30916 Isernhagen	Dienstag 23. Juni	Dienstag 22. Sept.	Dienstag 20. Okt.	Dienstag 17. Nov.	
Münster	19.00	Handwerkskammer Münster, Bildungszentrum, Echelmeierstr. 1, 48163 Münster	Mittwoch 24. Juni	Mittwoch 23. Sept.	Mittwoch 21. Okt.	Mittwoch 18. Nov.	
Köln	18.30	Dorfschänke Rösrath, Scharrenbroicher Str. 75, 51503 Rösrath	Donnerstag 25. Juni	Donnerstag 24. Sept.	Donnerstag 22. Okt.	Donnerstag 19. Nov.	

			Juni 2009	September 2009	Oktober 2009	November 2009	
VDBUM Region Süd			Referent:	LST GmbH, 82211 Herrsching	Rösler MiniDaT GmbH, 28816 Stuhr	TSURUMI (Europe) GmbH 40472 Düsseldorf	Wacker Neuson SE 80809 München
			Vortragsthema:	Chancen erkennen – Technik verbessern – Ein Exkurs in die Ursachenforschung für Schäden an Anbaugeräten in Abbruch und Recycling	Maschinen-überwachung im Internet – Betriebliche Optimierung in Krisenzeiten	Elektrische Tauchpumpen – Probleme – Ursachen – Lösungen	Bauarbeiten auch bei Kälte und Frost durchführen
		Veranstaltungsort					
Würzburg	19.00	Hotel Krone Post, Balthasar-Neumann-Str. 1-3, 97440 Werneck	Montag 15. Juni	Montag 14. Sept.	Montag 12. Okt.	Montag 9. Nov.	
Nürnberg	19.00	Hotel-Gasthof Zur Post, Friedensplatz 8, 91207 Lauf	Dienstag 16. Juni	Dienstag 15. Sept.	Dienstag 13. Okt.	Dienstag 10. Nov.	
Regensburg	19.00	Hotel-Gasthof Götzfried, Wutzlhofen 1, 93057 Regensburg	Mittwoch 17. Juni	Mittwoch 16. Sept.	Mittwoch 14. Okt.	Mittwoch 11. Nov.	
München	19.00	Wirtshaus Zum Kreuzhof, Kreuzstraße 1, 85764 Oberschleißheim	Donnerstag 18. Juni	Donnerstag 17. Sept.	Donnerstag 15. Okt.	Donnerstag 12. Nov.	
Freiburg	19.00	Gasthaus Zur Krone, Gottenheimerstr. 1, 79268 Bötzingen a. K.	Montag 22. Juni	Montag 21. Sept.	Montag 19. Okt.	Montag 23. Nov.	
Stuttgart	19.00	Hotel Hirsch, Hindenburgstr. 1, 71229 Leonberg	Dienstag 23. Juni	Dienstag 22. Sept.	Dienstag 20. Okt.	Dienstag 24. Nov.	
Frankfurt/M.	18.30	Hotel Odenwaldblick, Bulauweg 27, 63322 Rödermark-Urberach	Mittwoch 24. Juni	Mittwoch 23. Sept.	Mittwoch 21. Okt.	Mittwoch 25. Nov.	

Änderungen des Veranstaltungskalenders behalten wir uns vor.

Impressum

Die VDBUM INFORMATION ist das offizielle Organ des Verbandes der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V. 37. Jahrgang / ISSN-Nr. 0940-3035

Herausgeber:

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

Verlag und Druck:

Verlag Jens Engel KG,
Leester Straße 57, 28844 Weyhe
Tel.: 0421 - 89 51 15-0, Fax: 0421 - 80 21 22
e-Mail: verlag@vdbum.de

Verlagsleitung:

Jens Engel, Tel.: 0421 - 89 51 15-0
Fax: 0421 - 80 21 22

Chefredaktion:

Udo Kiesewalter (verantwortlich), Tel.: 0421 - 87 16 80
e-Mail: udo.kiesewalter@vdbum.de

Anzeigen und Vertrieb:

Jens Engel, Tel.: 0421 - 89 51 15-0
Fax: 0421 - 80 21 22
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28a vom 01.01.2009

Erscheinungstermine 2009:

15. Februar, 15. April, 15. Juni, 30. August,
15. Oktober, 15. Dezember
(Für den Fall höherer Gewalt besteht keinerlei Haftung.)

Auflage:

Die VDBUM INFORMATION erscheint jeweils in einer Auflage von 19.750 Exemplaren.

Abonnement:

Abonnements sind schriftlich beim Herausgeber zu bestellen. 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 automatisch 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 erscheinende 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 INFORMATION erfolgt über eine Adressenkartei, die mit einer automatisierten Datenverarbeitung geführt wird.

Messen + Veranstaltungen

Messe / Veranstaltung	Ort	Information unter	Termin
Demopark	Eisenach	www.demopark.de	21.06. - 23.06.2009
Platformers' Days	Hohenroda	www.platformers-days.de	28.08. - 29.08.2009
NordBau	Neumünster	www.nordbau.de	10.09. - 15.09.2009
Entsorga-Enteco	Köln	www.entsorga-enteco.de	27.10. - 30.10.2009
DEUBAU 2010	Essen	www.messe-essen.de	12.01. - 16.01.2010
VDBUM Großseminar 2010	Braunlage	www.vdbum.de	23.02. - 27.02.2010
bauma 2010	München	www.bauma.de	19.04. - 25.04.2010
bauma China 2010	Shanghai	www.messe-muenchen.de	23.11. - 26.11.2010
CONEXPO Asia 2010	Shanghai	www.messe-muenchen.de	23.11. - 26.11.2010
recycling aktiv 2011	Karlsruhe	www.geoplanGmbH.de	18.05. - 20.05.2011



Verband der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V.

INFORMATION

Ausgabe **4-09**

erscheint am
30. Aug. 2009

Im nächsten Heft:

Baumaschinen und Geräte für den GaLabau

Die neue Maschinenrichtlinie

