

FORUM FÜR BAUFACHLEUTE

Turmdrehkrane:
TDK Interessenvertretung des VDBUM



>> Seite 37

Forschungsprojekt:
Flächendeckende
Verdichtungskontrolle



>> Seite 39

Neuentwicklung:
Maschinen für prozess-
optimierten Straßenbau



>> Seite 46



43.VDBUM SEMINAR
KASSEL 19.–22. FEB. 2014

>> Seite 6

Immer dort ansetzen, wo sich eine Lücke zeigt und nach Taten verlangt



Udo Kiesewalter,
Geschäftsführer der
VDBUM Service GmbH

Es ist eine eigenartige Sache, zwölf Jahre zurückzuschauen, um Erreichtes zu bilanzieren. Erstens erscheint die Zeit kaum länger als ein Wimpernschlag, zweitens kommt der Gedanke auf, dass es gar nicht so viel sein wird, was zu betrachten ist – und erst dann folgt die große Überraschung: tatsächlich schlägt nämlich das Ergebnis die bloße Vermutung um Längen! Wir haben bei genauer Betrachtung in dieser Zeit für unseren Verband nämlich einige sehr wichtige Schritte absolviert. Die Neuausrichtung begann mit der fälligen Veränderung unseres Erscheinungsbildes, das 2002 mit einem modernen Logo und dem zeitgemäßen Layout unserer Unterlagen und der Verbandszeitschrift VDBUM INFO für Aufsehen sorgte. Die neue Optik und die gestiegene Aufmerksamkeit waren uns Ansporn für weitere Schritte, wie die Gründung der VDBUM Service GmbH im November 2004, die sich inzwischen sehr positiv entwickelt hat. In jüngerer Zeit geriet die erweiterte Deutung unseres Kürzels VDBUM in die Diskussion. Viele Jahre stand es für „Verband der Baumaschinen-Ingenieure und Meister“. Seit 2012 sind wir nun der „Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik“, wobei wir weiterhin ganz klar die Technikanwender in all diesen Bereichen fokussieren. Es hat sich schließlich herausgestellt, dass auch die Techniker dieser

Der Optimist hat nicht weniger oft unrecht als der Pessimist, aber er lebt froher.
Charlie Rivel

neu aufgenommenen Maschinen- und Anlagensegmente eine verbandliche Heimat suchen, die ihre Belange in den Mittelpunkt der Arbeit stellt. Trotz anfänglicher Irritationen speziell wegen des Zusatzes „Baubranche“ fanden wir dafür auch bei den Spitzenverbänden der deutschen Bauwirtschaft und beim VDMA Verständnis. Unsere partnerschaftliche Zusammenarbeit wird dadurch also nicht beeinträchtigt, sondern vielmehr erweitert, da wir jeweils unterschiedliche Seiten ein und derselben Medaille in den Mittelpunkt unserer Arbeit stellen.

Mit der TiefbauLive, die wir als eigene Messe 2007 im Markt platzierten und die sich dank der von uns vollzogenen Kooperationschritte professionell etabliert hat, konnten wir unsere Außenwirkung nochmals deutlich verbessern und den aktiven Wirkungskreis ausbauen.

Zeichen konnten wir darüber hinaus im Bereich der Ausbildung von Geräteführern dank einer im vergangenen und in diesem Jahr entwickelten Initiative setzen. Deren Ziel ist, die Prüfung der Geräteführer bei vereinfachten Bedingungen sowie weniger Zeit- und

Kostenaufwand für die über unseren Verband organisierten Unternehmen voranzutreiben. Dies soll unter dem Dach der von den Spitzenverbänden der Bauwirtschaft bei deren Schulungszentren installierten Initiative ZUMBau für alle von uns betreuten Berufssparten richtlinienkonform möglich sein.

Schließlich, auch das ist ein Ergebnis der jüngeren Vergangenheit, haben wir mit der Gründung einer „Interessengemeinschaft Turmdrehkrane“ die Anliegen der Anwender und Hersteller von Turmdrehkränen gebündelt, um sichtbare Informationslücken zu schließen und die Kommunikation zwischen beiden Seiten zu fördern. Diesem Ansatz folgen auch unsere Aktivitäten im Bereich Telematik. Hier fordern wir seit einigen Jahren

funktionale Schnittstellen, mit denen die Praktiker gut arbeiten können, sowie die Vereinheitlichung von Daten. Schließlich ist nicht einzusehen, dass unsere Servicebetriebe, die Baumaschinen betreuen und die Datenlogistik für die dazugehörige Baustelle abbilden müssen, keinen Zugang zu den Daten erhalten, die den Herstellern in weit größerer Fülle zur Verfügung stehen. In kleinen Schritten kommen wir auch in dieser Frage – interessanterweise über den Umweg USA – voran, wobei wir das partnerschaftliche Miteinander mit den Maschinenherstellern natürlich in den Mittelpunkt der Bemühungen stellen.

Intern verlangten unsere erweiterten Aktivitäten auch einiges an Veränderung. Gemäß einer Satzungsänderung im Jahr 2007 darf der Vorstand nun auf bis zu sieben Personen wachsen. Seit den Wahlen während der Mitgliederversammlung in diesem Jahr stützt sich der Verband bereits auf die Arbeit von sechs Vorstandsmitgliedern, und wie sich in der Arbeit zeigt, hat sich diese Erweiterung bereits bewährt.

So sollte es weitergehen – und das wird es nach meinem Abschied aus Vorstand und Geschäftsführung auch. Schließlich hat Dieter Schnittjer als anerkannter Fachmann in VDBUM-Kreisen und darüber hinaus den Staffeln als mein Nachfolger bereits fest in der Hand und das eingespielte VDBUM-Team in Stuhl an seiner Seite. So verabschiede ich mich mit Zuversicht und Zufriedenheit aus dieser erfüllenden aktiven Aufgabe, wobei einige in sich abgeschlossene Sonderaufgaben im Auftrag des Vorstandes weiter von mir betreut werden. Wir sehen uns also wieder. Für den nunmehr abgeschlossenen Teil stelle ich fest: Es war eine gute Zeit mit Ihnen allen! Sorgen Sie mit Ihren Anregungen und Ihrer Mitarbeit gemeinsam mit den haupt- und ehrenamtlichen Akteuren des Verbandes dafür, dass noch bessere Zeiten kommen. Nur dann wird sich auch unser Einsatz in der Vergangenheit gelohnt haben.

Ihr

VDBUM INFO

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

**Wir wünschen allen Lesern
ein besinnliches Weihnachtsfest
und für das neue Jahr
Zufriedenheit und Glück!**

Foto: gartenbauwien / pixelio.de

Titelthemen:

Geballte Kompetenz auf der A7



Bei der Sanierung eines Teilstückes der Autobahn A7 zwischen Memmingen und Ulm wurden ausschließlich Walzen aus dem Hause Ammann eingesetzt.

Die Firma Heim KG aus Ulm erneuerte zwischen Memmingen und Ulm ein Teilstück der A7 von ca. 3,5 km. Beim Unterbau kamen Walzenzüge der ASC Baureihe aus dem Hause Ammann zum Einsatz. Die zweilagige Tragschicht und die Binderschicht wurden mit 2 Gummiradwalzen Ammann AP 240 und 5 Tandemwalzen der AV Baureihe des gleichen Hersteller verdichtet.

Die Deckschicht wurde dann mit insgesamt 7 Tandem-Vibrationswalzen Ammann AV 85-2 ACE und AV 95-2 ACE verdichtet. Durch einen idealen Nijboer-Faktor und die Regeltechnologie des ACE wurde eine hervorragende Ebenflächigkeit bei optimaler Qualität und höchster Wirtschaftlichkeit erreicht.



6 x im Norden!

INGENIEURBÜRO HARM

Antriebstechnik GmbH • DEUTZ-Service-Partner

Gutenbergring 35 • 22848 Norderstedt • Tel. 040-52 30 52-0

Norderstedt • Delmenhorst • Rendsburg • Lübeck • Rostock • Berlin

www.IBH-Power.com



Energy Efficiency Environment
A Caterpillar Company

VDBUM-Seminar 2014

> Titelthema: Alles neu beim VDBUM-Großseminar	6
Prof. Dr. Grönemeyer: Das Kreuz mit dem Kreuz	8
Tagungsprogramm	9
Die Vorträge des 43. VDBUM-Seminars	12
Logistik Noir – Lernen von supraadaptiven Systemen?	29
Anmeldunterlagen	33

Technik

Hochziehbare Personenaufnahmemittel	35
> Titelthema: Aktivitäten der TDK-Interessensvertretung des VDBUM	37
Fliegl-Innovation revolutioniert Straßenbau	38
> Titelthema: Flächendeckende Verdichtungskontrolle Asphalt Temperatur-Messsystem beim Straßenbau	43
Tübbings für den Fildertunnel	45
> Titelthema: Maschinen für prozessoptimierten Straßenbau ...	46
Niedrige Lärmschutzwand mit großer Wirkung	47
Makelloser Farbasphalt im Schlosspark Ludwigsburg	48
Neue Wirtgen-Rundschaftmeißel	50
Leistungsstarker Anbauverdichter für Kleinbagger	51
Teleskoplader im kommunalen Einsatz	52

Wirtschaft

Leuchtbälle für Superbaustelle A9	53
Terex warnt vor Produktfälschungen	54
Obserwando zeigt Standorte und Bewegungsdaten	55
Ausblick: Positives Wirtschaftsklima	56
Manitou und Deutz starten Kooperation	56
IBAF: Neue Niederlassung in Dresden	57
CECE und CEMA übergeben Aktionsplan an EU	57

VDBUM Spezial

Vorstellung neuer Fördermitglieder	58
VDBUM Akademie: Weiterbildungsprogramm	60

Industrie aktuell

Arocs auch mit fünf Achsen verfügbar	64
Brunnenbau für NEL-Pipeline	65
Erster Unimog Euro VI	66
Neuer Standard in der Oberflächentechnik	67
Amphibischer Pumpeneinsatz	68
Umschaltventilator für Kühlung und Reinigung	69
Caterpillar-Universalscheren Baureihe MP300	70
Bell-Großdumper im Basaltsteinbruch	72
Fachkundige Entsorgung von Altreifen	74
Winterwartung: Kalte Jahreszeit sinnvoll nutzen	75
Fischer und Schweiger erster Hydrema-Händler	76

Magazin

Editorial	3
Inhalt	4
Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger	79
VDBUM-Buchtipps	79
VDBUM-Forum	81
Veranstaltungskalender	82
Vorschau	82
Impressum	82

Schwieriges Gelände ist seine Arena.

Der Arocs. Die neue Kraft am Bau.

Kompromisslos stark. Übertrend robust. Beeindruckend effizient: der neue Arocs ist ein echtes Arbeitstier. Der außergewöhnliche Kraftaufbau durch das optimale Zusammenspiel von Motor, Achsen und Getriebe als auch seine innovative Rahmenkonstruktion macht ihn auch bei großen Lasten zu einem verlässlichen Begleiter im harten Baustellen-Alltag. Was Ihnen der neue Arocs noch alles zu bieten hat, erfahren Sie bei Ihrem Mercedes-Benz Partner oder mit dem QR-Code auf Ihrem Smartphone und unter www.mercedes-benz.de/der-neue-arocs



Eine Marke der Daimler AG



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Zukunftsorientierter **STRASSENBAU****KRAN- UND HEBETECHNIK** im BauwesenNachhaltige **RECYCLING-LÖSUNGEN**Branchentreff **TURMDREHKRANE**Dialog **FORSCHUNG TRIFFT PRAXIS****43.VDBUM SEMINAR**
KASSEL 19.–22. FEB. 2014

„Nachhaltigkeit im Wandel der Zeit“

© freibla.com - ag visual, kassel

Alles neu beim VDBUM-Großseminar!

Neuer Ort, neue Zeit, neuer Ablauf – Orientierung an Bedürfnissen der Mitglieder

Für seine wichtigste Veranstaltung, das VDBUM-Großseminar, hat der Verband eine Reihe von Neuerungen auf den Weg gebracht. Neben einem neuen, verkehrstechnisch günstig gelegenen Tagungsort wurden auch die Inhalte den gewandelten Bedürfnissen angepasst. Dies bedeutet eine insgesamt kompaktere Struktur, die der Zeitknappheit vieler Teilnehmer entgegenkommt.

Die Entscheidung für einen neuen Austragungsort basiert auf der Auswertung von Teilnehmerbefragungen der letzten Veranstaltungen, in denen die Mitglieder sich eindeutig für einen Wechsel aussprachen. Nach langer, aufwändiger Suche fiel die Wahl auf ein modernes Tagungshotel in Kassel. „Die zentrale Lage spricht für sich, eine optimale Anbindung an das Straßen- und Schienennetz ist perfekt gegeben. Dadurch wird der VDBUM mit seiner Fachveranstaltung auch sehr viel mehr Tagesgäste erreichen“, sagt Dieter Schnittjer, Geschäftsführer der veranstaltenden VDBUM Service GmbH. Das Hotel La Strada bietet mit mehr als 900 Betten Platz für alle Besucher, mehr als 600 Parkplätze am Haus sorgen auch hier für eine perfekte Logistik. Die Anzahl der Vortragsräume lässt ein noch vielfältigeres Programm zu. Darüber hinaus ist die Aufstellung von Infoständen während des Großseminars viel großzügiger möglich. Die Ausstellungs-

fläche liegt zentral im Hotel inmitten der Vortragsräume.

Zeit spielt heute bei den Besuchern des Großseminars eine äußerst wichtige Rolle. Dem trägt man mit einer verkürzten und gestrafften Ablaufplanung Rechnung. Die Eröffnung, die bislang immer am Dienstagabend stattfand, wurde auf Mittwochmittag verlegt. Es beginnt mit einem lockeren „Come together“ um 13.00 Uhr, daran schließen sich am Nachmittag die Managementvorträge an. Die Abendveranstaltung bietet neben einem Vortrag von Prof. Dr. Dietrich Grönemeyer die Gelegenheit zum ausführlichen Austausch zwischen den Teilnehmern.

Die Fachvorträge und Workshops sind geballt am Donnerstag und Freitag platziert. Die Vorträge sind insgesamt kürzer gehalten, so dass eine größere Vielfalt an Themen angeboten werden kann. Die Abende geben in gewohnter Form die Möglichkeit zum Networking. Die Voraus-

setzungen sind also gegeben, dass sich bei der VDBUM-Veranstaltung wieder die „Crème de la Crème“ der Baubranche trifft. Hier kommen die Geschäftsführer und leitenden Mitarbeiter der Hersteller, Händler, Bauunternehmen, Spitzenverbände und Interessensvertretungen zusammen.

Zusätzliche Anziehungskraft geht vom parallel veranstalteten Branchentreff Turmdrehkrane aus, der von Donnerstagmittag bis Freitagmittag stattfindet. Die eigenständige und vom Seminar räumlich getrennte Veranstaltung bietet den Teilnehmern zusätzlich die Möglichkeit, auch Seminarveranstaltungen zu besuchen und so die Plattform des VDBUM intensiv kennenzulernen. Der Branchentreff findet zum dritten Mal statt, nach Bremen und Feuchtwangen nun in Kassel. Es gibt also mehr als genug Gründe, zum VDBUM-Großseminar 2014 nach Kassel zu kommen.

Wissen immer auf dem aktuellen Stand

In einer immer schnelllebigeren Welt, in der sich das Markt- und Technologieumfeld in extrem kurzen Zyklen verändern, ist Wandlungsfähigkeit ein zentraler Wettbewerbsfaktor für die Unternehmen. Erfolg in diesen turbulenten Zeiten erfordert eine ausgeprägte, nachhaltig orientierte Ver-



Das Tagungshotel in Kassel

derungskompetenz. In allen Teilbereichen steigt die Komplexität, Nachhaltigkeit und Energieeffizienz sind immer mehr gefordert. Auch das Wissen ist einem ständigen Aktualisierungsbedarf unterworfen. Bei einem immer schneller werdenden Informationsfluss braucht der Mensch Orientierung.

Hier stellt das VDBUM-Seminar eine feste Größe dar. Jährlich wird über die aktuellsten Entwicklungen und Trends aus Wissenschaft, Technik und Baupraxis berichtet, das Wissen auf den neuesten Stand gebracht. Der Austausch zwischen den Seminarteilnehmern als den fachkundigen Akteuren in diesem wirtschaftlichen Umfeld tut ein Übriges, um sich gegenseitig für die gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen fit zu halten. Damit spiegelt das Großseminar als Höhepunkt des VDBUM-Jahres ein Kernanliegen des Verbands wieder: den Know-how-Transfer zwischen seinen Mitgliedern.

Noch mehr Vielfalt

Durch die Ausweitung der Aktivitäten des VDBUM sind die Schwerpunkte des Seminars überaus vielfältig. Der Straßen- und Hochbau kommen genauso ausführlich zur Sprache wie die Themen Recycling und Abbruch.

Der Eröffnungsblock am Mittwochnachmittag ist den Managementvorträgen gewidmet. Hier berichten Vertreter aus Unternehmen, wie sie sich den aktuellen

Anforderungen stellen. Den Anfang macht der Verdichtungsspezialist Ammann. Hans-Christian Schneider, CEO der Ammann-Group, schildert, wie sich dort die Entwicklung vom Schweizer Familienunternehmen zum Global Player vollzieht. Marco Maschke, Leiter des Deutschland-Büros des Baumaschinenherstellers Komatsu, berichtet, dass das Unternehmen unter dem Stichwort Dantotsu schon frühzeitig zukunftsorientierte Produkte und Technologien entwickelt hat, wie einen Hybridbagger, ein satellitengestütztes Maschinenmanagementsystem oder ein System, das Muldenkipper ohne Fahrer via Satellit zu ihren jeweiligen Einsatzgebieten leitet. Dr. Peter Schiefer, CEO und Inhaber der Wolffkran AG, wirft einen Blick auf die zukünftige Entwicklung der Krantechnologie und fordert, über den Tellerrand zu schauen, um die richtigen Antworten auf Megatrends wie wachsende Weltbevölkerung, zunehmende Urbanisierung, steigenden Energiebedarf bei gleichzeitiger Klimaproblematik geben zu können. Um den erforderlichen Wandel im Unternehmen zu gestalten, ist Führungskompetenz gefragt. Mario Stadelmann von Cross Mentoring Deutschland stellt ein Modell vor, in dem Nachwuchsführungskräfte von erfahrenen Mentoren in einem gemeinsamen Jahr begleitet und fit gemacht werden.

Am Donnerstag und Freitag teilt sich die Veranstaltung auf in die unterschiedlichen Fachvorträge und Workshops. Zum dritten Mal wird der Themenblock „Forschung

trifft Praxis“ die jüngsten Ergebnisse aus der angewandten Forschung präsentieren. Im Zentrum der Vorträge verschiedener Universitäten stehen neue digitale Verfahren zur Sicherheitsüberwachung, Effizienzsteigerung oder Einsatzplanung, Assistenzsysteme sowie Testverfahren für Baumaschinen. Einer der Träger des Nachwuchspreises aus dem Vorjahr berichtet, wie er seine Forschungsarbeit zur Vibroakustik bei Baumaschinen erfolgreich mit der Gründung eines eigenen Unternehmens in die Praxis umgesetzt hat. Ein weiterer Vortrag beschäftigt sich mit der Prozesskette beim Asphaltsteinbau.

Selbstverständlich ist „Zukunftsorientierter Straßenbau“ immer wieder ein aktuelles Thema. Zunächst entwirft ein Vertreter des Bau- und Verkehrsministeriums BMVBS das Szenario des alarmierenden Zustands der Brücken im Fernstraßennetz mit einem immensen Erhaltungsbedarf. In weiteren Vorträgen geht es um praktische Lösungen beim Asphaltsteinbau, Asphaltrecycling und bei der fachgerechten Verdichtung sowie neueste Maschinen- und Motorentechnik. Außerdem wird die ZUMBau-Qualifikation für Baumaschinenführer vorgestellt.

Der Themenblock „Kran- und Hebetechnik im Bauwesen“ stellt unterschiedliche Technik wie Turmdrehkrane oder Teleskopstapler dar und berichtet über Dienstleistungen rund um den Kraneinsatz sowie die erforderliche Transporttechnik. Im Segment „Nachhaltige Recyclinglösungen“ erfahren die Teilnehmer von den



relevanten gesetzlichen Vorgaben, die es beim Recycling zu beachten gilt, und wie Bauunternehmen mit qualifizierten Partnern für unterschiedliche Aufgabenbereiche zusammenarbeiten können. Aber auch die eingesetzte Technik bei der Aufbereitung kommt natürlich nicht zu kurz, von der Zerkleinerung über den Umschlag bis hin zum Abbruch.

Parallel zu den Vortragsblöcken finden wieder Workshops statt, in denen zu den einzelnen Themen vertiefende Informationen im kleineren Kreis mit Möglichkeiten zum aktiven Austausch angeboten werden. In diesem Jahr ist die Vielfalt deutlich größer geworden. Statt fünf Workshops wie noch im Vorjahr werden es diesmal zwölf Veranstaltungen sein. Mit der größeren Vielfalt möchte der Verband auch den

Tagesgästen das Angebot unterbreiten, das VDBUM-Netzwerk näher kennenzulernen.

2. VDBUM-Nachwuchspreis – Herausforderung nicht nur für Hochschulen

Nachdem erstmalig auf dem Großseminar 2013 der VDBUM-Nachwuchspreis in der Kategorie „Forschung trifft Praxis“ an Studenten von Fachhochschulen und Universitäten vergeben wurde, hat der Verband den Adressatenkreis für das kommende Seminar deutlich erweitert. Neben dem Motto „Wirtschaftlichkeit, Nutzwert, Nachhaltigkeit: Moderne Maschinen für eine moderne Gesellschaft“ für die deutschen Hochschulen und Forschungsrichtungen sind weitere Themen in den Kategorien „Innovationen aus der Praxis“ und „Bauverfahren“ für alle Mitarbeiter aus Mitgliedsfirmen des VDBUM ausgeschrieben worden. Teilnahmeberechtigt sind alle Personen, die in ihrem Arbeitsalltag praktisch mit Baumaschinen und deren Komponenten zu tun haben und hierbei innovative Ideen entwickelt und umgesetzt haben. Man darf also gespannt sein, welche innovativen Ideen



auf dem Seminar vorgestellt werden. Es wird für jede Kategorie ein attraktiver Preis vergeben. Wer jetzt noch schnell dabei sein möchte, kann sich die Anmeldeunterlagen von der VDBUM-Homepage herunterladen oder persönlich mit einem Mitarbeiter der VDBUM-Zentrale Kontakt aufnehmen. Die Auswahl der Preisträger erfolgt bis Ende Januar.

Mit dem Untertitel „Nachhaltigkeit im Wandel der Zeit“ bietet das 43. VDBUM-Seminar wieder geballte Informationen in einem breiten Spektrum und in einer noch nie dagewesenen Vielfalt. Wer in diesem ständigen Wandel nachhaltig Bestand haben möchte, sollte sich gleich anmelden. Anmeldeunterlagen finden Sie auf den nachfolgenden Seiten. (MK)

Info: www.vdbum.de

Das Kreuz mit dem Kreuz: Der Rücken ist mehr als ein Körperteil

Für den Key-Note-Vortrag am Eröffnungsabend konnte der VDBUM wie immer einen prominenten Referenten gewinnen. Prof. Dr. Dietrich Grönemeyer wird über das weitverbreitete Volksleiden Rückenschmerzen reden.

Der Rücken hat uns aufgerichtet, mit dem aufrechten Gang sind wir Menschen geworden. Fast ist es eine Ironie der Menschheitsgeschichte, dass wir alles, was die Hektik des modernen Alltags mit sich bringt, im Kreuz spüren. Nicht nur Fehlhaltungen bei der Arbeit, mangelnde Bewegung, Übergewicht oder große Lasten machen dem Rücken zu schaffen.

Genauso Stress, psychischer Druck, Mobbing, Ängste: Der Rücken ist eben mehr als ein Körperteil.

Jährlich werden große Summen zur Behandlung von Rückenleiden ausgegeben, der Volkskrankheit Nummer 1. Dennoch werden die Patienten ihre Schmer-

zen oft nicht los. Was läuft da falsch? Ärzte finden häufig keinen organischen Auslöser für Rückenschmerzen. Was bedeutet das für Patienten? Welche modernen Diagnostikverfahren und Behandlungsmethoden gibt es? Welche Hausmittel helfen? Wann ist der Einsatz von High-Tech sinnvoll? Welche Rolle spielen Sport und Ernährung bei der Rückengesundheit? Wie trainiert man seinen Rücken?

Professor Grönemeyer ist Radiologe und Rückenspezialist, leitet das Grönemeyer-Institut in Bochum und ist Professor an der Universität Witten/Herdecke sowie der Steinbeis-Universität in Berlin. Er hat die Mikrotherapie als Zusammenführung von interventioneller Radiologie, minimal invasiver Chirurgie und Schmerztherapie mitbegründet. „Mein Rückenbuch“ wurde wie andere Veröffentlichungen von ihm ein Bestseller.

Referent: Prof. Dr. Dietrich Grönemeyer



Mittwoch, 19. Feb. 2014

Ab 13.00 Uhr – Come together mit kleinem Imbiss

1	14.00 – 14.30	Eröffnung Peter Guttenberger, Vorstandsvorsitzender VDBUM
2	14.30 – 15.15	Ammann - vom Schweizer Familienunternehmen zum Global Player (Christian Schneider, CEO Ammann Group)
3	15.30 – 16.15	Komatsu – Herstellerverantwortung im globalen Wandel (Marco Maschke, Komatsu Europe)
4	16.15 – 17.00	Entwicklung in der Krantechnologie – wohin geht die Reise (Dr. Schiefer, CEO Wolffkran AG)
5	17.15 – 18.00	„Neue Besen kehren gut, aber die alte Bürste kennt die Ecken“ – Branchenübergreifendes Cross Mentoring für Nachwuchsführungskräfte (Mario Stadelmann, Cross Mentoring Deutschland)

Produktpräsentationen im Außengelände
Ammann, Atlas Copco, Bergmann, Daimler Nutzfahrzeuge, Fliegl, Komatsu, Manitou und weitere Aussteller

19.30 Uhr Abendveranstaltung, Gastredner Prof. Dr. Grönemeyer

Donnerstag, 20. Feb. 2014

F1	08.30 – 09.00	Online-Standsicherheitsüberwachung bei LKW-Ladekränen (Uni Dresden)
F2	09.00 – 09.45	a) Auswirkungen der Asphalttemperatur beim Einbau b) Fahrerassistenzsysteme zur Erhöhung der Fahrsicherheit (FH Köln)
F3	09.45 – 10.30	Vergleichszyklen für Mobile Arbeitsmaschinen auf dem Rollenprüfstand (KIT Karlsruhe)
Pause		
F4	11.00 – 12.00	Effizienzsteigerung der Planung von Baustellen durch digitale Medien am Beispiel der Turmdrehkran-Einsatzplanung (TU München)
F5	12.00 – 12.45	Aus der baumaschinentechnischen Forschung in die Praxis – eine Erfolgsstory (IBAF Bochum)
M1	08.30 – 09.30	Wolff Kran - Ein Jahrhundert Innovationen in der Krantechnik (Wolff Kran)
M2	09.30 – 10.30	Turmdrehkran-Dienstleistungen aus einer Hand (Streif Baulogistik)
M3	11.00 – 12.00	Manitou – die Referenz im Material Handling (Manitou Deutschland GmbH)
M4	12.00 – 12.45	Innovative Fahrwerkstechnik für den Schwertransport (Goldhofer AG)
W1	08.30 – 10.30	Abfalltrennung ist lästig? Aber sie birgt enorme Potenziale! (ALBA Inter-Seroh)
W2	08.30 – 10.30	Baubranche online! So sieht optimiertes Arbeiten in Ihrem Unternehmen heute aus! (Katherl Software, BGL online, Mascus Datenbank)
W3	11.00 – 12.45	Turbolader richtig tauschen (Motair)
W4	11.00 – 12.45	„So gut wie ich kann es sowieso keiner!“ Die Herausforderung Nachfolge (Mammut Consulting)

Mittagspause

S1	14.00 – 14.45	Situation der Straßenbrücken im Netz der Bundesfernstraßen (BMVBS)
S2	14.45 – 15.45	a) Moderne Verdichtung zählt – intelligente Verdichtung führt b) Asphalt, Recycling auf hohem Niveau c) FDVK Asphalt (Ammann)
S3	16.15 – 17.15	Frühzeitiges Vermeiden von Straßenschäden durch richtigen Asphalteinbau (Fliegl)
S4	17.15 – 18.15	Wie wird man Baumaschinenführer? – Die ZUMBau Qualifikation (BG-Bau)
R1	14.00 – 14.45	Abfallrahmenrichtlinie 2008, Kreislaufwirtschaftsgesetz 2012 (Societät Köhler Klett)
R2	14.45 – 15.45	Kontaminierte Böden – Verwertung und Entsorgung durch einen verlässlichen Partner (Bauer AG)
R3	16.15 – 17.15	Nachhaltigkeit in der Baubranche – ein Votum für mehr Wertschöpfungspartnerschaften (Alba/InterSeroh)
R4	17.15 – 18.15	Hardox Wearparts – Ihr Lieferant für Verschleißprodukte und Service (SSAB Schweden)
W5	14.00 – 16.00	Abfalltrennung ist lästig? Aber sie birgt enorme Potenziale! (ALBA Inter-Seroh)
W6	14.00 – 16.00	VDBUM-Verbandsmitglieder als Führungskräfte kreativ vernetzt. (Regina Wagner)
W7	16.15 – 18.15	Der Arocs – die neue Kraft am Bau (Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge)
W8	16.15 – 18.15	Turbolader richtig Tauschen (Motair)

19.30 Uhr Abendveranstaltung

Freitag, 21. Feb. 2014

S5	08.30 – 09.30	Technik, die das Leben einfacher macht – Maschinen mit vollautomatischer Schildsteuerung von Komatsu
S6	9.30 – 10.30	Der neue Sprinter: Pionier in Sachen Sicherheit und Wirtschaftlichkeit (Daimler Nutzfahrzeuge)
S7	11.00 – 11.45	Hatz Diesel – die neue wassergekühlte Motorenbaureihe H50TIC
S8	11.45 – 12.45	Telemetrische Maschinendatenerfassung (Case Construction Equipment)
R5	08.30 – 09.30	Innovation von Atlas Copco verändert eine ganze Industrie: Der Hydraulikhammer wird 50 (Atlas Copco)
R6	09.30 – 10.30	Komatsu – Radlader im Waste-Einsatz (Komatsu Europe)
R7	11.00 – 11.45	Beurteilungskriterien von Anlagen zum Bauschuttrecycling (Christophel GmbH)
R8	11.45 – 12.45	Sprengung der Sinnthal-Brücke, eine logistische Herausforderung (Plannerer und Sennebogen)
W9	8.30 – 10.30	Flottenmanagement, Fernwartung, Bau-Prozessoptimierung für und mit der Baumaschine (Topcon)
W10	8.30 – 10.30	Flächendeckende Verdichtungskontrolle in der Praxis – Forschungsprojekt B10 (Ammann)
W11	10.45–12.45	Der Arocs – die neue Kraft am Bau (Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge)
W12	10.45–12.45	VDBUM-Verbandsmitglieder als Führungskräfte kreativ vernetzt. (Regina Wagner)

Mittagspause

6	14.00 – 15.00	Stuttgart 21 – ein Statusbericht zum Jahrhundertprojekt (DB Projektbau GmbH)
7	15.00 – 16.00	Innovationen im Grundbau – Außergewöhnliche Lösungen (Soiltec)
8	16.15 – 17.30	Toni Carriero – Herausforderung Motivation

19.30 Uhr Abendveranstaltung

Samstag, 22. Feb. 2014

10.00 Uhr VDBUM Mitgliederversammlung
19.00 Uhr After-Work-Party – XXL Feier nach einem gelungenen Seminar

F	Forschung trifft Praxis
S	Zukunftsorientierter Straßenbau
R	Nachhaltige Recycling-Lösungen
M	Kran- und Hebetechnik im Bauwesen
	Branchentreff Turmdrehkrane

BRANCHENTREFF TURMDREHKRANE

Parallelveranstaltung – Donnerstag, 20. Feb. 14.00 bis Freitag, 21. Feb. 13.00 Uhr

Seminarübersicht

Neuer Ort, neue Zeit, neuer Ablauf

Zukunftsorientierter **STRASSENBAU**

KRAN- UND HEBETECHNIK im Bauwesen

Nachhaltige **RECYCLING-LÖSUNGEN**

Branchentreff **TURMDREHKRANE**

Dialog **FORSCHUNG TRIFFT PRAXIS**

43.VDBUM SEMINAR
KASSEL 19.–22. FEB. 2014

„Nachhaltigkeit im Wandel der Zeit“



Branchentreff Turmdrehkrane



Das moderne Tagungshotel La Strada in Kassel

Veranstaltungs-Themen

Firma/Institution

1	Eröffnung Peter Guttenberger	VDBUM
2	Vom Schweizer Familienunternehmen zum Global Player	Ammann
3	Herstellerverantwortung im globalen Wandel	Komatsu
4	Entwicklungen in der Krantechnologie	Wolffkran
5	Cross Mentoring für Nachwuchskräfte	Cross Mentoring
6	Stuttgart 21 – ein Jahrhundertprojekt	DB Projekt
7	Innovationen im Grundbau	Soilmec
8	Herausforderung Motivation – Mut zur Veränderung	Toni Carriero
F1	Online-Standsicherheitsüberwachung bei Lkw-Ladekränen	TU Dresden
F2a	Auswirkungen der Asphalttemperatur beim Einbau	FH Köln
F2b	Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen	FH Köln
F3	Vergleichszyklen für Mobile Arbeitsmaschinen	KIT Karlsruhe
F4a	Effizienzsteigerung der Planung von Baustellen	TU München
F4b	Digitale Turmdrehkran-Einsatzplanung in der Praxis	TU München
F5	Aus der baumaschinentechnischen Forschung in die Praxis	IBAF
S1	Situation der Straßenbrücken im Netz der Bundesfernstraßen	BMVBS
S2	Moderne Verdichtung zählt – Intelligente Verdichtung führt	Ammann
S3	Frühzeitiges Vermeiden von Straßenschäden	Fliegl
S4	Wie wird man ZUMBau-Baumaschinenführer?	BG Bau
S5	Technik, die das Leben einfacher macht	Komatsu
S6	Der neue Mercedes-Benz Sprinter	Mercedes-Benz
S7	Die neue wassergekühlte Motorenbaureihe H50TIC	Hatz
S8	Telemetrische Maschinendatenerfassung – kein Luxus!	Case
M1	Ein Jahrhundert Innovation in der Baukrantechnik	Wolffkran
M2	Turmdrehkran-Dienstleistungen aus einer Hand	Streif
M3	Manitou – die Referenz im Material-Handling	Manitou
M4	Innovative Fahrwerkstechnik von Goldhofer	Goldhofer
R1	Abfallrahmenrichtlinie 2008, Kreislaufwirtschaftsgesetz 2012	Klett
R2	Kontaminierte Böden – Verwertung und Entsorgung	Bauer Umwelt
R3	Nachhaltigkeit in der Baubranche	ALBA
R4	Hardox Wearparts: Lieferant für Verschleißprodukte + Service	Hardox
R5	Innovation von Atlas Copco: Der Hydraulikhammer wird 50	Atlas Copco
R6	Komatsu-Radlader im Waste-Einsatz	Komatsu
R7	Beurteilungskriterien von Anlagen zum Bauschuttrecycling	Christophel
R8	Sprengrung Sinntalbrücke – eine logistische Herausforderung	Plannerer
W1	W5 Abfalltrennung birgt enorme Potenziale	Interseroh
W2	So sieht optimiertes Arbeiten im Büro heute aus	Katherl Software
W3	W8 Turbolader richtig wechseln	Motair
W4	„So gut wie ich kann es sowieso keiner!“	Mammut
W6	W12 VDBUM Mitglieder als Führungskräfte kreativ vernetzt	Real Living
W7	W11 Neue Baufahrzeugfamilie von Mercedes-Benz	Mercedes Benz
W9	Flottenmanagement/Fernwartung/Bauprozessoptimierung	Topcon
W10	Flächendeckende Verdichtungskontrolle B10 Pirmasens	Ammann

von Atlas Copco



Besuchen Sie uns auf dem 43. Großseminar in Kassel

Am 21. Februar 2013 um 08:30 Uhr

Innovation von Atlas Copco verändert eine ganze Industrie: Der Hydraulikhammer wird 50

Neue Maßstäbe bei Komplettlösungen für Großprojekte: Atlas Copco Generatoren bei der Renaturierung der Emscher

Wir bringen nachhaltige Produktivität.



Atlas Copco MCT GmbH

Langemarckstr. 35 • D-45141 Essen

Tel. +49 201 2177-370 • Fax +49 201 2177-348

www.atlascopco.de • mdeinfo@de.atlascopco.com

Atlas Copco

Die Vorträge des 43. VDBUM Großseminars in Kassel

1 Eröffnung Peter Guttenberger

2 „Ammann: vom Schweizer Familienunternehmen zum Global Player“

Die Meilensteine und Entwicklung des Unternehmens sowie seine Werte werden präsentiert. Ammann gibt einen Einblick in die verschiedenen Geschäftsbereiche und Produkte der Unternehmensgruppe. ‚Productivity Partnership for a Lifetime‘ – nach diesem Slogan lebt das Unternehmen und sieht seine Stärken im Anlagen- und Maschinenbau mit der Kernkompetenz für den Straßenbau. Der globale Ausbau beschäftigt das Unternehmen in den letzten Jahren und führt zu einer nachhaltigen Veränderung, welche auch den zukünftigen Erfolg sichern soll.

Referent: [Hans-Christian Schneider, CEO, Ammann Group](#)

3 Herstellerverantwortung im globalen Wandel

Als einer der führenden Baumaschinenhersteller weltweit hat sich Komatsu in seiner fast 100-jährigen Geschichte kontinuierlich weiterentwickelt und dabei stets den Kunden und dessen Anforderungen in den Mittelpunkt gestellt. Die tiefgreifenden Veränderungen der vergangenen Jahre in wirtschaftlicher als auch technologischer Hinsicht haben die gesamte Baumaschinenindustrie vor große Herausforderungen gestellt. Komatsu ist sich seiner Verantwortung als global agierender Baumaschinenhersteller bewusst und hat bereits seit längerem verschiedene Maßnahmen eingeleitet, die über die bloße Herstellerfunktion hinausgehen, ihren Ursprung aber in der stark verwurzelten Produktions- und Entwicklungstradition haben. So wurden und werden unter dem Stichwort DANTOTSU einzigartige zukunftsorientierte Produkte und Technologien entwickelt. Als Beispiele hierfür seien die kommerzielle Einführung eines 20-Tonnen-Hybridbaggers bereits im Jahre 2008, das satellitengestützte Maschinenmanagementsystem KOMTRAX, das in mehr als 350.000 Komatsu-Maschinen weltweit eingesetzt wird, sowie das AHS-System, bei dem Muldenkipper satellitengestützt ohne Fahrer zu ihren jeweiligen Einsatzgebieten geleitet werden, genannt. Die Tradition des GEMBA stellt nicht nur sicher, dass interne Prozesse schnell und nachhaltig verbessert werden, sondern auch, dass Produkte kontinuierlich zusammen mit den Kunden weiterentwickelt werden. Und nicht zuletzt sorgt eine HANSEI-Organisation dafür, dass Produktions- und Vertriebsabläufe eng miteinander verzahnt werden, um so die maximale Effizienz und Verfügbarkeit für die Vertriebspartner und Kunden zu erreichen.

Referent: [Marco Maschke, Manager German Office, European Distribution Management, Komatsu Europe](#)

4 Entwicklungen in der Krantechnologie – wohin geht die Reise?

In Zeiten wirtschaftlicher Unsicherheit neigen wir dazu, uns mehr mit Kosten- und Prozessoptimierung zu beschäftigen, als mit echter Innovation. Wir fokussieren all unsere Bemühungen und Ressourcen darauf, wie wir bestehende Technologien und Produkte noch wirtschaftlicher und effizienter machen können, anstatt auch mal über den Tellerrand hinaus zu schauen und zu überlegen, wo die Reise langfristig hingeht. Dabei lohnt sich dieser Blick allemal, behaupten Trendforscher und Experten der Bauwirtschaft gleichermaßen, da aufgrund globaler Megatrends wie beispielsweise die stetig wachsende Weltbevölkerung, die rasant zunehmende Urbanisierung oder der Anforderungen nach immer mehr Energie bei gleichzeitiger Klimaproblematik, unweigerlich „gebaut und saniert“ werden muss. Die Frage ist nur wie? Welche Bautechniken kommen zum Einsatz? Welche Baumaterialien? Welche Auswirkung hat dies auf Baumaschinen? Was muss ein Kran künftig können? Was sind die besonderen Anforderungen innerstädtischer Sanierungen an einen Kran? Bedeutet der Trend, Neubauten immer häufiger mit grossen, vorgefertigten Elementen zu erstellen, dass Krane immer grösser, schwerer und schneller werden? Wie wichtig ist die Energiebilanz des Arbeitsgeräts? Wie wichtig sind einheitliche Sicherheitsstandards in einer zunehmend globalisierten Welt? Ein Blick auf aktuelle Trends in der Krantechnik und voraus aus der Sicht von Wolffkran.

Referent: [Dr. Peter Schiefer, CEO und Inhaber, Wolffkran AG](#)

5 Branchenübergreifendes Cross Mentoring für Nachwuchsführungskräfte

Generationswechsel, Bildungsrevolution und technische Umwälzungen in den Unternehmen sorgen gleichzeitig für Dynamik. Erfahrungs- und neues Wissen müssen noch schneller ausbalanciert werden. Zuständige Führungskräfte und die Personalentwicklung müssen diesen turbulenten Kulturwandel in den Griff bekommen. Pragmatisch, kostensparend und effizient. Für diese Prozesse und angesichts vollkommen neuer Lern- und Kommunikationsformen ist die fachliche Führungskompetenz allein nicht mehr ausreichend. Insbesondere weniger erfahrene Nachwuchsführungskräfte benötigen tatkräftige Unterstützung bei der Personalverantwortung. Cross Mentoring Deutschland bietet dafür seit mehr als sieben Jahren bundesweit mit über 150 Unternehmen ausreichend Erfahrung an. Cross Mentoring ist ein Branchen übergreifendes Personalentwicklungsmodell für weniger erfahrene Führungskräfte. Profis, meistens zwischen 35 und 65 Jahren jung, stehen als Führungskräfte auf allen Führungsebenen für sogenannte Mentees aus anderen Branchen zur Verfügung. In einem gemeinsamen Jahr bearbeiten Mentee und Mentor die Themen der Mentee. Sorgfältige Auswahl der Mentoren und enge Abstimmung mit den Unternehmen sorgen für eine kontinuierliche und überprüfbare Zusammenarbeit für ein Jahr.

Referent: [Mario Stadelmann, Cross Mentoring Deutschland](#)

Drehbarer-Schnellwechsler.eu

6 Das Bahnprojekt Stuttgart 21 – Wendlingen-Ulm

Das Land Baden-Württemberg, Stuttgart und seine Region sind seit Jahrzehnten Motoren des Fortschritts. Hier wurde Technikgeschichte geschrieben, hier wurden neue Entwicklungen eingeleitet und wichtige Akzente im Städtebau gesetzt. Eine gewaltige Ingenieurleistung ist der Stuttgarter Bahnhof aus dem vergangenen Jahrhundert, der in der Gegenwart jedoch an seine Grenzen stößt. Die technische Entwicklung ist vorangeschritten und Stuttgart hat jetzt die Chance, an diese Entwicklung in einzigartiger Weise Anschluss zu gewinnen. Stuttgart 21 ermöglicht es, die Stadt für die Zukunft zu stärken und durch Innovationen und Investitionen neue Akzente zu setzen. Stuttgart bekommt einen leistungsfähigeren, unterirdischen Bahnknoten und der Hauptbahnhof eine neue Bahnsteighalle. Die oberirdischen Bahngleise werden abgetragen. Auf ihrer Fläche kann ein neuer Stadtteil und eine erweiterte Parklandschaft entstehen.

Zusätzlich wird eine moderne Hochgeschwindigkeitsstrecke bis nach Ulm gebaut: die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Stuttgart 21 bildet zusammen mit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. Schnellere regionale Verbindungen lassen Fahrzeiten kürzer werden und die Menschen bequemer reisen. Diese Strecke ist der entscheidende Lückenschluss auf der europäischen Magistrale Paris–Wien–Budapest.

Dieses Projekt umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur sowie zur Aufwertung der Lebensqualität in Stuttgart. Nach Fertigstellung des neuen Bahnknotens können die alten Gleisanlagen komplett entfernt werden. Rund 100 Hektar Fläche werden neu nutzbar – eine Jahrhundertchance für die städtebauliche Entwicklung.

Bei der Volksabstimmung über „Stuttgart 21“ am 27.11.2011 hat sich eine klare Mehrheit der Baden-Württemberger für die Realisierung des Bahnprojekts ausgesprochen. In dem Vortrag wird über den aktuellen Baufortschritt berichtet.

Referent: Rechtsanwalt Martin Schönbeck, Leiter Kommunikation und Administration, DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

7 Innovationen im Grundbau – Außergewöhnliche Probleme verlangen außergewöhnliche Lösungen

Von Bonanno Pisano, der im Jahre 1178 einen Turm baute, bis Francesco Schettino, der bis Januar 2012 ein Kreuzfahrtschiff als Kapitän führte, verursachen Menschen manchmal Probleme, die die Allgemeinheit vor gewaltige Herausforderungen stellt. Die Trevi-Firmengruppe, zu der auch Soilmec gehört, ist ein weltweit führender Anbieter für Ausführungen und Geräte im Bereich des Spezialtiefbaus. Aus diesem Führungsanspruch leitet man die Herausforderung ab, sich Problemen zu stellen, für die es bisher noch keine Handlungsanweisung gibt. Ein besonderes Merkmal dieser Probleme ist es, technische Lösungen zu finden, ohne diese vorher im Labor zu testen.

Am Beispiel der Stabilisierung des Fundaments des schiefen Turms von Pisa sowie der durchgeführten Arbeiten in Verbindung mit der Bergung des Kreuzfahrtschiffes Costa Concordia wird

gezeigt, wie durch innovative Technik und Verfahren die Grenzen des im Spezialtiefbau machbaren verschoben werden. Es wird deutlich, dass es zwar die Maschinen sind, die die Arbeit durchführen, aber die Erfahrung und Innovationskraft von Menschen es ist, die schließlich zu überzeugenden Lösungen führen.

Dass Innovation mittlerweile Teil der Unternehmenskultur in der Gruppe ist, sieht man neben den erwähnten Beispielen auch an den interessanten Merkmalen einzelner Geräte aus dem Produktprogramm von Soilmec. In dem Vortrag werden die wichtigsten Innovationen kurz vorgestellt.

Referent: Bodo Berendt, Geschäftsführer, Soilmec Deutschland GmbH

8 „Herausforderung Motivation“ – Mut zur Veränderung

Entspannt und unterhaltsam wird es am Freitagnachmittag beim Vortrag des bekannten Motivationstrainers Toni Carriero. Dieser Vortrag ist zeitlos, er motiviert, holt die Teilnehmer gedanklich aus dem Alltagsdenken heraus und vor allem: Er inspiriert sie, Dinge anders zu sehen.

Toni Carriero zeigt in seinem Vortrag auf,

- welche Spielregeln jeder berücksichtigen muss, um sich zu entwickeln
- was das Geheimnis unseres heutigen Ergebnisses ist
- wie man den maximalen Antrieb erhält, um Neues anzugehen
- woher die nachhaltige Motivation kommt
- was uns bremst und was man konkret tun muss, um etwas zu verändern

Ganz praktisch wird es dann bei den Fragen

- Wie motiviere ich mich selbst jeden Tag?
- Wie motiviere ich auch meine Mitarbeiter dauerhaft und erfolgreich?
- Wie bekomme ich meine Emotionen in den Griff?

Alles in allem verspricht der erfahrene Coach, dass seine Zuhörer anschließend mit einzigartigen Handwerkzeugen und Impulsen ausgestattet sein werden. Sie sollen es ermöglichen, Motivation neu zu entwickeln und Mitarbeiter, Kunden und Gäste zu inspirieren und mit dem nötigen Rückenwind zu unterstützen, das eine oder andere anders zu sehen. Oder auch Feuer in sich selbst zu entwickeln, um mit Freude und Begeisterung den Alltag zu begegnen. Vielleicht auch sich selbst neu einzustellen für zukünftige Aufgaben.

Toni Carriero wird wie immer ein amüsantes und begeistern-des Feuerwerk abbrennen. Er gilt in den Bereichen Motivation, Persönlichkeit, Rhetorik und Verkauf als Experte und einer der beliebtesten Seminar-Anbieter. Der Diplom-Personal-Coach und erfolgreiche Buchautor kann vielfältige Referenzen wie namhafte Industrieunternehmen, Dienstleistungsfirmen, Fußball- und Golfverbände, öffentliche Einrichtungen sowie Gesundheitsunternehmen und Ärzte vorweisen. Der ständige Austausch mit unterschiedlichen Berufsparten macht Toni Carriero zum Praxisprofi und garantiert, dass komplexe Sachverhalte präzise und schnörkellos auf den Punkt gebracht werden

Referent: Toni Carriero, Motivationstrainer



F1 Online-Standsicherheitsüberwachung bei Lkw-Ladekränen

Lkw-Ladekrane arbeiten mit variablen Abstützsituationen im teilausgehobenen Zustand. Konventionelle Standsicherheitssysteme werden entsprechend der Vorgaben aus der EN 12999 umgesetzt. Die Lastmomentbegrenzung ist gegenwärtig über kennfeldbasierende Hubkraftanpassungen gelöst. Diese Systemlösungen werden der anzustrebenden Standsicherheitsbewertung im Kranbetrieb nur teilweise gerecht. Variable Lkw-Beladungszustände im Kranbetrieb, die in besonderem Maße das Standmoment eines Lkw-Ladekrans bestimmen, werden in aktuellen Kransteuerungsalgorithmen unzureichend berücksichtigt.

An der Professur für Baumaschinen- und Fördertechnik der TU Dresden wurde eine neuartige Methode zur Online-Standsicherheitsüberwachung bei Lkw-Ladekränen entwickelt. Diese Methode zielt auf die Stabilitätsüberwachung im Arbeitsprozess. Dabei werden Wirkungen des Kranbetriebs auf die Gesamtmaschine sensorisch erfasst und Berechnungsalgorithmen zur prädiktiven Überwachung formuliert. Das entwickelte Online-Diagnoseverfahren berücksichtigt variable Abstütz- und Beladungszustände der Gesamtmaschine und verhindert labile Maschinenzustände vor ihrem tatsächlichen Eintritt.

Die Entwicklung kann als autarker Überwachungsansatz in der Kransteuerung umgesetzt werden oder konventionelle Systemlösungen ergänzen. Im Ergebnis wird die reale Standsicherheit der Maschine im Kranbetrieb maximal ausgeschöpft und das Kranleistungsvermögen nicht unnötigerweise eingegrenzt.

Referent: Dipl.-Ing. Thomas Zinke, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, TU Dresden, Professur für Baumaschinen- und Fördertechnik

F2a Auswirkungen der Asphalttemperatur beim Einbau - Qualitätssicherung durch thermisch isolierte Fahrzeugmulden

Für ein hochtechnisiertes Land wie Deutschland, das den verkehrstechnischen Mittel- und Angelpunkt in Europa darstellt, ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur die Voraussetzung für die Bewältigung des stetig zunehmenden Individualverkehrs und Warentransportaufkommens. Das zeigt sich auch immer wieder in politischen Diskussionen über Maut- oder Steuererhebungen für verschiedene Bereiche des Straßenverkehrs, wie zum Beispiel im Rahmen der Koalitionsverhandlungen der Bundesregierung im Herbst 2013. Daher soll ein Blick auf die Ergebnisse des Forschungsprojektes „Prozesssicherer Automatisierter Straßenbau (PAST)“ die Notwendigkeit der Temperaturkontrolle des Asphaltmischgutes entlang der Prozesskette von der Herstellung bis zum Einbau verdeutlichen und die Problematik der Temperatur im Asphalteinbau detailliert darlegen, um so die Vorteile der vom Gesetzgeber ab 2016 geforderte Isolierung von Fahrzeugmulden, die beim Transport von Asphaltmischgut eingesetzt werden, zu verdeutlichen. Denn insbesondere der Transport des Mischguts zum Einbauort kann zu starker Abkühlung führen. Einen großen Einfluss haben dabei die thermischen Eigenschaften der zum Transport eingesetzten Fahrzeugmulden. Aus diesem Grund soll durch den Einsatz von Fahrzeugen mit thermisch isolierten Mul-

den die Prozesssicherheit im Straßenbau und somit die Qualität der bundesdeutschen Straßen langfristig erhöht werden.

Referenten: Dipl. Ing. (FH) Gunnar Verges,
Dipl. Ing. (FH) Hanno Hameister
Kölner Labor für Baumaschinen, FH Köln,
Prof. Dr. Alfred Ulrich

F2b Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen zur Erhöhung der Fahrsicherheit bei mobilen Arbeitsmaschinen mit mehrachsigen Starrdeichselanhängern

Der verstärkte Einsatz von mobilen Arbeitsmaschinen mit Anhängern bei Transportarbeiten, zunehmend auch auf Baustellen, hat zu einem stetigen Anwachsen der Höchstgeschwindigkeiten und Nutzlasten bis an die gesetzlich zugelassenen Grenzen geführt. Um diese Gespanne weiterhin sicher bewegen zu können, ist die Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen notwendig. Aus diesem Grund beschäftigt sich das Kölner Labor für Baumaschinen (KLB) seit geraumer Zeit mit der Entwicklung solcher Systeme zur Verbesserung der Fahrsicherheit und des Fahrkomforts.

Im Forschungsprojekt „Topdruckzylinder“ wurde ein System entwickelt, das mit einem geregelten hydraulischen Aktor zwischen mobiler Arbeitsmaschine und Anhänger eine Erhöhung der Vorderachslast des Fahrzeugs ermöglicht. Dies bietet beim Einsatz von Starrdeichselanhängern eine verbesserte Fahrsicherheit, einen gesteigerten Fahrkomfort sowie eine Erhöhung der Nutzlast durch eine möglich gewordene Reduzierung des Frontballasts.

Gegenstand des Projekts „FAS-MAR“ ist die Entwicklung eines Fahrstabilitätssystems für mobile Arbeitsmaschinen mit Anhängern, das durch gezieltes Eingreifen in die gelenkten Achsen des Anhängers unkontrollierbares Schlingern des Gespanns verhindert. Dieser Eingriff erfolgt hydraulisch an den zwangsgelenkten Anhängerachsen. Nach dem derzeitigen Stand der Technik sind zwar lenkbare Achsen an mehrachsigen schweren Anhängern die Regel, jedoch werden diese Achsen nicht dazu verwendet, einen positiven Einfluss auf die Fahrdynamik des gesamten Gespanns zu nehmen.

Referenten: B. Eng. Johannes Grüter, B. Sc. Serkan Öztürk,
M.Sc. Dipl.-Ing. (FH) Andreas Bogala,
Kölner Labor für Baumaschinen, FH Köln,
Prof. Dr.-Ing. Alfred Ulrich

F3 Vergleichszyklen für Mobile Arbeitsmaschinen auf dem Rollenprüfstand

Fahrversuche im Gelände sind, im Gegensatz zur Straße, außerordentlich aufwendig und darüber hinaus kaum reproduzierbar. Die Streuung der Geländeeigenschaften sowie die Änderungen durch wiederholtes Überfahren oder Interaktionen, beispielsweise bei Erdbewegungen, überlagern technische Änderungen am Fahrzeug so stark, dass diese messtechnisch kaum noch sinnvoll erfasst werden können.

Um dennoch Verbesserungen am Fahrzeug ermitteln zu können, wurde am Lehrstuhl für Mobile Arbeitsmaschinen ein kurzes Radlader-Ladespiel auf den institutseigenen Rollenprüfstand übertragen. Aktuell werden bei der Umgebungsmodellierung Änderungen der Achslasten, die Fahrwiderstände und die Längskräfte während des Einstechvorgangs in analytischen Modellen berücksichtigt und am Rollenprüfstand umgesetzt.

Die bisher umgesetzte Konfiguration erlaubt die Erfassung von Kraft- und Geschwindigkeitsverläufen im Fahrtrieb unter realitätsnahen Bedingungen ohne messtechnische Ausstattung des Fahrzeugs und bei erheblicher Reduktion der Ergebnisstreue. Für die aussagekräftige Vermessung eines Gesamtfahrzeugs sind Detaillierungen in den Modellen der Längsdynamik sowie die Einbeziehung von Einflüssen der Querdynamik und hydraulischen Belastungen erforderlich. Nach vollständiger Umsetzung und Validierung der virtuellen Umgebung steht der Forschung und Entwicklung ein Werkzeug zur reproduzierbaren Beurteilung des Gesamtfahrzeugs Radlader zur Verfügung.

Referenten: Dipl.-Ing. Tristan Reich, Akademischer Mitarbeiter, Lehrstuhl für Mobile Arbeitsmaschinen, Institut für Fahrzeugsystemtechnik, Karlsruher Institut für Technology
Prof. Dr.-Ing. Marcus Geimer, Institutsleiter Institut für Fahrzeugsystemtechnik, Karlsruher Institut für Technology

F4a Effizienzsteigerung der Planung von Baustellen durch digitale Methoden

Das Bauwesen unterliegt heute enormen Anforderungen in Bezug auf Kosten und Fertigstellungszeiten. Wie können, um die Effizienz von Planung und Bauabwicklung zu steigern, die Methoden der Digitalen Fabrik aus der stationären Industrie auf das Bauwesen übertragen, angepasst und erweitert werden? In einem Forschungsprojekt am Lehrstuhl für Fördertechnik, Mate-

rialfluss, Logistik der TU München wurde dazu ein Planungstisch mit Virtual-Reality-Visualisierung und einer Vorgehensweise zur logistischen Planung von Großbaustellen entwickelt. Ein oder mehrere Planer können gleichzeitig am Multi-Touch-Planungstisch die Baustelle mit verschiedenen Baustelleneinrichtungselementen bestücken. Diese werden in Echtzeit in 3D angezeigt. Als Bibliothek dienen am Lehrstuhl entwickelte und bewährte Systeme, wie der Turmdrehkraneinsatzplaner (TEP) und das „Equipment Information System“ (EIS). Durch eine Vorgehensweise und verschiedene Planungsalgorithmen werden die Planer bei ihrer Arbeit unterstützt. Das System kann zudem als Diskussionsplattform mit Redlining-Funktion dienen.

Referenten: Andreas Ebner, M.Sc., TU München,
Prof. Dr.-Ing. Dipl.-Wi.-Ing. Willibald A. Günthner

F4b Digitale Turmdrehkran-Einsatzplanung in der Praxis

Bei der Beplanung von Baustellen mit Turmdrehkränen sind diese entsprechend der jeweiligen Hubaufgabe auszuwählen und die resultierenden Anforderungen an die Kranlogistik zu berücksichtigen. Neben der monetären Planungskomponente ist die Integration von Kranmodellen in 3D-Baustellenpläne für etwaige Kollisionskontrollen und Analysen zur Abdeckung der erforderlichen Traglastbereiche von Interesse. Über mehrere Jahre wurde in Zusammenarbeit mit Kranherstellern und -betreibern am Lehrstuhl für Fördertechnik, Materialfluss, Logistik (fml) der TU München ein digitales Werkzeug zur Beplanung von Baustellen mit Turmdrehkränen für die Praxis geschaffen. Sowohl aus monetärer als auch rein bauablaufbezogener Sicht vereinfacht und optimiert der Turmdrehkran-Einsatzplaner - kurz TEP - deutlich die Einsatzplanung von Turmdrehkränen für Baustellen.

Der mehrsprachig ausgeführte TEP bietet eine hinreichende Flexibilität zur Abbildung aller Bauformen von Turmdrehkränen. Kranbauteile werden ebenso detailliert erfasst wie Traglastkurven oder Gegenballastierungen. Eine umfassende Kransuche ►

Less talk, more work



Fragen Sie nach den attraktiven Finanzierungsmodellen von Manitou Finance!

NEUE TELESKOPEN FÜR DEN BAUBEREICH

Dreifach einfach

3 Hubhöhen: 8, 11 und 13 Meter / 1 Tragkraft: 3.5 t



hilft bei der Auswahl des für den individuellen Anwendungsfall am besten geeigneten Turmdrehkran. Mittels des TEP sind Klettorgänge ebenso abbildbar wie Gleisanlagen oder Kranfundamente. Die Erstellung fahrzeugbezogener Ladeordnungen mit dynamischer Ableitung der Ladelisten unterstützt den Lademeister und gewährleistet das korrekte Eintreffen aller erforderlichen Kranbauteile auf der Baustelle. Durch Ableitung dreidimensionaler CAD-Turmdrehkranmodelle unter Berücksichtigung des maximalen Kranarbeitsbereiches wird dem Planer eine Identifizierung etwaiger Kollisionen möglich. Die Integration der Traglastkurven im 3D-Modell gestattet eine Kontrolle der Abdeckung aller für den Baubetrieb erforderlichen Hublastbereiche.

Referenten: Dipl.-Ing. Thorsten Frenz,
Akad. Dir. Stephan Kessler,
TU München
Prof. Dr.-Ing. Dipl.-Wi.-Ing. Willibald A. Günthner

F5 Aus der baumaschinentechnischen Forschung in die Praxis – eine Erfolgsstory

Im Rahmen des Großseminars 2013 wurde erstmals der VDBUM Nachwuchspreis verliehen. Hinter den ausgezeichneten Themen verbirgt sich jeweils die persönliche Erfolgsstory der Preisträger. Auf Einladung des Verbands soll im Rahmen des Vortragblocks „Forschung trifft Praxis“ hierüber berichtet werden.

Dr. Filip Baranski, ausgezeichnet in der Kategorie Komponente, ist es aus Sicht des VDBUM gelungen, seine anwendungsnahen Forschungsergebnisse in seine heutige berufliche Praxis zu übertragen. Im Rahmen seines Forschungsthemas hat er sich an der Ruhr-Universität Bochum erstmals intensiv mit der technischen Akustik im Bereich der Baumaschinen befasst. Anstoß zu seiner Forschung waren seitens des Gesetzgebers festgelegte Anforderungen an die Geräuschemission mobiler Maschinen, die zahlreiche Maschinen- und Komponentenhersteller vor große Herausforderungen gestellt haben. Dr. Baranski berichtet von seinem ersten Projekt zur akustischen Optimierung einer Fahrerkabine und den vorhergehenden langen Nächten zum Testen der Messtechnik an seinem eigenen Pkw bis hin zu dem einige Jahre später folgenden Abschluss seiner Doktorarbeit zum Thema „Vibroakustische Analyse von Kettenfahrwerken“.

Parallel zu seiner Forschung hat Filip Baranski wesentlich zum Aufbau des Geschäftsfelds Vibroakustik der IBAF GmbH beigetragen. Aus diesem zukunftsorientierten Geschäftsfeld hat sich mittlerweile ein verbundenes, innovatives Akustikunternehmen in Polen entwickelt, welches er als geschäftsführender Gesellschafter leitet. Zahlreiche Beispiele erfolgreicher Projekte geben einen Einblick über die Möglichkeiten der Geräuschreduzierung auf Basis modernster vibroakustischer Mess- und Simulationsmethoden.

Referent: Dr.-Ing. Filip Baranski,
Geschäftsführer KFB Polska GmbH
innerhalb der IAMT Gruppe, Leiter des
Geschäftsfeldes Vibroakustik der IBAF GmbH

Schwerpunkt S: **Zukunftsorientierter Straßenbau**

Neben Neubau und Erweiterung ist die Erhaltung des bestehenden Bundesfernstraßennetzes von herausragender Bedeutung, um den hohen Gebrauchs- und Sicherheitswert der Verkehrsinfrastruktur ohne Substanzverzehr zu Lasten künftiger Generationen zu gewährleisten. Diesen Herausforderungen stellen sich die Partnerunternehmen des VDBUM-Seminars 2014.

Das Haus Ammann zeigt die neuesten Entwicklungen im Bereich der Verdichtungstechnik, dem immer wichtiger werdenden Prozess des Asphaltrecyclings und, im Rahmen der nachhaltigen Qualitätssteigerung, den aktuellen Wissensstand im Bereich der Flächendeckenden Verdichtungskontrolle.

Die Steigerung der Qualität im Straßenbau durch eine Optimierung der Transportwege hat sich das Unternehmen Fliegl auf die Fahne geschrieben. Durch aktive Beteiligung an wissenschaftlichen Projekten (PAST) konnte das Unternehmen diese Entwicklungen maßgeblich voranbringen.

Ein perfekt ausgebildeter Maschinenbediener trägt zur Qualität einer Baumaßnahme bei. Die BG Bau hat deshalb das Projekt ZUMBau ins Leben gerufen. Nach diesen Ausbildungsstandards werden „Zugelassene Maschinenführer in der Bauwirtschaft“ auch seitens des VDBUM in seiner Akademie geschult und in Ver-

bindung mit den Ausbildungszentren der Bauindustrie geprüft. Effizienzsteigerung ist eines der Schlagworte im Vortrag von Komatsu. Der Einsatz modernster GPS-Technik ermöglicht dem Bediener der Maschine große Entlastungen bei gleichzeitiger Steigerung der Arbeitsergebnisse, auch dies eine Möglichkeit, knapp kalkulierte Ergebnisse einer Baustelle zu sichern und nachhaltige Qualität zu liefern.

Bei der Baustellenversorgung ist der Sprinter aus dem Hause Daimler Benz nicht mehr wegzudenken. Speziell bei diesem Modell gab es in 2013 gravierende Neuentwicklungen, die ihn zu einem der verbrauchstechnisch günstigsten Fahrzeuge seiner Klasse machen.

Ein weiteres Arbeitstier wurde im Hause Hatz entwickelt, die neue Motorenbaureihe H50TIC. Das Aggregat überzeugt mit nie dagewesenen Leistungs-/Gewichtsverhältnissen und wird im Rahmen eines Fachvortrags vorgestellt. Leistungsdaten von der Maschine quasi online auf dem Rechner verfolgen, erfassen und auswerten – über dieses Verfahren berichtet das Unternehmen CNH.

All diese Themen rund um den Straßenbau geben den Teilnehmern des VDBUM-Seminars einen Überblick über die derzeitigen technischen Möglichkeiten.

S1 Situation der Straßenbrücken im Netz der Bundesfernstraßen

Die dauerhafte Sicherstellung der Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und Beschäftigung sowie ein wichtiger Beitrag für die Lebensqualität der Bürger. Das Bundesfernstraßennetz ist für die Bewältigung des Güter- und Personenverkehrs von wesentlicher Bedeutung.

Brücken sind neben den Tunnelbauwerken die hinsichtlich der Investitions- und Folgekosten teuersten Anlagenteile der Straßen. Aufgrund der Altersstruktur, der rasanten Entwicklung des Verkehrsaufkommens sowie der steigenden Gesamtgewichte des Schwerverkehrs sind bei älteren Brücken die Tragreserven zunehmend aufgebraucht. Hinzu können bei diesen Bauwerken teils bauartbedingte, teils altersbedingte Defizite der Tragfähigkeit kommen.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund aktueller Prognosen des Verkehrs sieht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Erfordernis, ältere Brücken der Bundesfernstraßen zukunftsfähig zu ertüchtigen. Das BMVBS hat hierzu gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder die „Strategie zur Ertüchtigung der Straßenbrücken im Bestand der Bundesfernstraßen“ entwickelt, in der das bundeseinheitliche Vorgehen, die objektbezogenen Nachrechnungen und die systematische Brückenertüchtigungsplanung festgelegt werden. Das Referat gibt einen Ausblick auf die geplanten Maßnahmen des Bundes für die nächsten Jahre.

Referent: [MinRat Guido Zielke,](#)
[Leiter Unterabteilung StB1, BMVBS](#)

S2 Moderne Verdichtung zählt – Intelligente Verdichtung führt

Der Einsatz von Systemen zur Verdichtungsmessung und -regelung auf Erd- und Asphaltverdichtungsprodukten ist für Ammann eine bewährte Technologie zur Sicherung von hochwertigen und homogenen Qualitätsresultaten. Intelligente Verdichtung auf Produkten, die mittels moderner GPS-Technologie kommunizieren, garantiert einen weiteren Schritt in der Steigerung von Effizienz und Prozesssicherheit im Erd- und Strassenbau. Der vernetzte Ein-

satz des Ammann Compaction Expert ACE auf Vibrationsplatten, Walzenzügen und Tandemwalzen aller Klassen bringt Resultate und Anwendungsmöglichkeiten, die weit über die FDVK (Flächendeckende Verdichtungskontrolle) hinausgehen. Ammann gibt eine Übersicht der anwendungstechnischen Potentiale und legt deren Umsetzung anhand verschiedener Fallbeispiele dar.

Referent: [Alexander Greschner, Director Marketing and Sales,](#)
[Ammann](#)

Den Kreislauf schließen: Asphalt-Recycling auf hohem Niveau

Die Zukunft des Straßenbaus liegt im echten Recycling von Asphalt. Echtes Recycling bedeutet, dass der aus der alten Straße gewonnene Asphalt wieder zum Bau von neuen, hochwertigen Asphalttschichten verwendet wird. Ein Down-Cycling des wertvollen Ausbauasphalts in unbefestigte Schichten ist zu verhindern, indem möglichst viel Ausbauasphalt verwendet und mit der Zugabe von Korrekturkörnungen, neuem Bindemittel und Additiven hochwertigen Asphalt hergestellt wird. Die Mischanlage Universal HRT (High Recycling Technology) von Ammann ist für hohe Recycling-Anteile ausgelegt und entspricht dieser grundlegenden Philosophie-Änderung in der Asphaltherstellung. Der augenfälligste Unterschied zu konventionellen Asphaltmischanlagen ist, dass der gesamte Recycling-Haushalt senkrecht oberhalb des Mixers angeordnet ist und so minimalen Verschleiß und einen optimalen Transport des warmen Ausbauasphalts garantiert. Der HRT-Ansatz bedeutet auch, dass im Mischurm der Anlage ausreichend Platz für Additivzugaben, Kontroll- und Wartungsarbeiten zur Verfügung steht und der gesamte Produktionsprozess vom Steuerungssystem überwacht wird. Die HRT ermöglicht dem Bediener, alle Asphalttsorten von der Tragschicht bis zum Deckenmaterial ökonomisch aufzubereiten und zu wählen, ob die Leitgröße der Aufbereitung das RA Material oder das Neumineral ist. Das substituierende Material lässt sich stufenlos dem Leitmaterial rezeptgenau anpassen.

Referent: [Herbert Pirkelbauer, General Manager,](#)
[Head of Market Areas CEE, Ammann](#)

FDVK-Asphalt: technische Möglichkeiten und neue Herausforderungen

Was ist heute in Bezug auf die Flächendeckende Verdichtungskontrolle im Erdbau möglich? Welche technischen Möglich- ►



keiten zur Vernetzung von Maschinen und Systemen wie beispielsweise beim Projekt Autobaulog stehen zur Verfügung? Wie sehen bei der FDVK die Anforderungen auf Asphalt im Vergleich zum Erdbau aus und welche Herausforderungen gilt es zu meistern? Ammann stellt hier unter anderem auch die eigenen Stärken der vorhandenen Produktpalette da, die den immer anspruchsvolleren Anforderungen des Marktes gerecht werden müssen.

Referent: Kuno Kaufmann, Director R&D, Ammann

Verdichtungsmessung und Dokumentation auf Rüttelplatten – Irrsinn oder Möglichkeit?

In Zeiten, in denen die Anforderungen im Brücken und Straßenbau stetig steigen, wird eine Dokumentation des erreichten Verdichtungsgrades immer wichtiger. In der Vergangenheit wurde die erreichte Verdichtung durch diverse Messsysteme erst nach dem Verdichtungsprozess überprüft und gemessen. Welche (besseren) Alternativen gibt es heute? Ist die bisherige Messung und Dokumentation ausreichend und aussagekräftig? Ist ein Messen und Dokumentieren während der Verdichtung möglich?

Referent: Willi Reutter, Gebietsverkaufsleiter Süddeutschland, Ammann

S3 Frühzeitiges Vermeiden von Straßenschäden durch richtigen Asphalteinbau

Eine Asphaltschicht ist nur stabil, wenn sie wenige Hohlräume hat. Wenige Hohlräume hat sie nur, wenn sie optimal verdichtet wurde. Optimal verdichtet werden kann sie nur, wenn sie heiß genug ist. Die Asphalt-Temperatur ist der entscheidende Schlüssel zur Asphalt-Qualität. Mit diesem Wissen hat Fliegl den Abschiebewagen Asphaltprofi-Thermo entwickelt: Er hält die Temperatur des Mischguts konstant hoch und ist so in der Lage, die Einbaupqualität von Asphalt drastisch zu steigern. Bei der Übergabe in den Fertiger kommen die Vorzüge der Fliegl Abschiebetechnik voll zum Tragen: Der Asphalt wird beim Abschieben perfekt durchmischt. Er landet heiß, homogen und verzögerungsfrei im Fertiger.

Referent: Martin Fliegl, Verkaufsleiter, Fliegl Bau- & Kommunaltechnik GmbH

S4 Wie wird man Baumaschinenführer? – Die ZUMBau-Qualifikation

Die Bauwirtschaft ist einer der wichtigsten Wirtschaftszweige in Deutschland. Der Anteil der maschinenintensiven Arbeiten nimmt auf den Baustellen von Jahr zu Jahr zu. Gleichzeitig werden die Maschinen immer komplexer und leistungstärker. Auch die Vielseitigkeit von Baumaschinen nimmt zu, so dass eine Maschinengruppe häufig für die unterschiedlichsten Arbeiten eingesetzt werden kann. Das Führen von Baumaschinen ist daher eine interessante und verantwortungsvolle Aufgabe. Gut qualifizierte Baumaschinenführer arbeiten umsichtig, effizient und sicher. Sie beeinflussen nicht nur das wirtschaftliche Ergebnis der Baustelle in erheblichem Maße, sondern sind auch für den sicheren und energieeffizienten Einsatz der Maschine verantwortlich. Verständlicherweise steigen angesichts dieser Zusammenhänge

auch die Anforderungen an den Maschinenführer. In diesem Zusammenhang taucht immer wieder die Frage auf: Wie wird man eigentlich Baumaschinenführer?

Der ZUMBau-Qualifikationsnachweis bietet der Bauwirtschaft einen auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Qualifikationsnachweis an, der vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB) und vom Zentralverband des Deutschen Baugewerbes (ZDB) speziell für die Bauwirtschaft entwickelt wurde. Die BG BAU und der Fachbereich Bauwesen der DGUV haben das Projekt von Anfang an unterstützt und fachkundig begleitet. Mit dem ZUMBau-Befähigungsnachweis erhalten die Betriebe der Bauwirtschaft endlich einen einheitlichen und sowohl von den Spitzenverbänden der Bauwirtschaft als auch von der BG BAU anerkannten Qualifikationsnachweis für Maschinenführer an die Hand.

Referent: Dipl.-Ing. Horst Leisering, Leiter Sachgebiet Tiefbau im Fachbereich Bauwesen der DGUV, Leiter Bereich Tiefbau in der BG BAU

S5 Technik, die das Leben einfacher macht – Maschinen mit voll-automatisierter Schildsteuerung

Auf Baustellen werden immer häufiger Maschinen mit automatisierten Steuerungen eingesetzt. Diese dienen dazu, den Fahrer zu entlasten und eine hohe Genauigkeit zu erreichen. Die Maschinensteuerungen erlauben eine sehr saubere und genaue Modellierung des Geländes. Die bekanntesten Systeme sind die Laser- oder GPS-gestützten Steuerungen, bei denen der Fahrer auf einem Monitor oder Lichtbalken sieht, wie er seine Ausrüstung steuern muss, um die vorgegebenen Geländeprofile zu erstellen. Als einer der führenden Hersteller hat Komatsu in Zusammenarbeit mit TopCon den nächsten logischen Schritt gemacht und in die Raupe vom Typ D61EXi/PXi-23 eine intelligente Maschinenkontrolle eingebaut.

Da dieses System vollständig in die Maschinen integriert wurde, sind alle Komponenten des Maschinensteuerungssystems, die bisher am Schild installiert waren, durch eine auf dem Kabinendach installierte GNSS (Global Navigation Satellite System)-Antenne, eine inertielle Messeinheit (IMU+) und Sensoren an den Schildzylindern ersetzt worden. Diese Baugruppen und weitere Bauteile werden bereits im Werk bei der Herstellung der Maschine installiert. Im Vergleich zu herkömmlichen Maschinensteuerungssystemen lässt sich mit dieser technologischen Innovation eine Effizienzsteigerung von bis zu 13 Prozent erzielen.

Referent: Dirk Legrand, Deputy General Manager, European Product Marketing Department, Komatsu Europe

S6 Der neue Mercedes-Benz Sprinter: Jetzt noch sicherer, umweltschonender, wirtschaftlicher und attraktiver

Er hat einer ganzen Fahrzeugklasse einen Namen gegeben – der Mercedes-Benz Sprinter ist weltweit das Synonym für die Large Vans rund um die 3,5 t-Klasse. Stets ist der Sprinter Innovationsführer in seiner Klasse. Jetzt stellt er dies erneut unter Beweis: Der neue Sprinter setzt mit fünf neuen Sicherheitssystemen, mit

Motoren nach der künftigen Abgasstufe Euro VI und einer markanten Optik erneut Maßstäbe. Vor allem aber: Mit herausragend niedrigen Verbrauchswerten bis 6,3 l/100 km ist er mit Abstand Klassenbester im Kraftstoffverbrauch.

Fünf neue Assistenzsysteme – darunter Weltpremieren für Transporter – helfen beim neuen Sprinter, die Zahl der Unfälle noch weiter zu verringern. Weltpremiere feiern mit dem Sprinter der serienmäßige Seitenwind-Assistent und die optional erhältlichen Assistenzsysteme Abstands-Warnassistent (COLLISION PREVENTION ASSIST) und Totwinkel-Assistent. Neu sind außerdem der Fernlicht-Assistent sowie der Spurhalte-Assistent. Als erster Transporter tritt der neue Sprinter zudem mit einer kompletten Motorenpalette nach der künftigen Abgasstufe Euro VI an. Sie bedeutet eine drastische Senkung der Emissionsgrenzen von Stickoxiden (NOx), Kohlenwasserstoffen (THC) und der Partikelmasse. Aus dem Zusammenspiel der hochwirtschaftlichen Dieselmotoren, dem optimierten Antriebsstrang, einer längeren Achsübersetzung, der Nebenaggregate und dem Effizienzpaket BlueEFFICIENCY PLUS resultiert ein Kraftstoffverbrauch von kombiniert minimal 6,3 l/100 km – ein sensationeller neuer Rekordwert für die Fahrzeugklasse des Sprinter.

Im Vortrag werden die neuen Sicherheitssysteme, die Wirtschaftlichkeit und innovative Technik des neuen Sprinter vorgestellt.

Referent: [Christian Rauscher, Produktmanagement Sprinter Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland](#)

S7

Die neue wassergekühlte Motorenbaureihe H50TIC

Die Motorenfabrik Hatz ist ein unabhängiges, familiengeführtes Unternehmen, das auf die Entwicklung und Produktion von Industriedieselmotoren im Leistungsbereich kleiner 56 kW spezialisiert ist. Das bewährte, luftgekühlte Motorenprogramm wird ab 2014 durch eine neue wassergekühlte Common-Rail-Motorenbaureihe H50TIC ergänzt. Diese setzt Maßstäbe unter anderem mit einem der geringsten Kraftstoffverbräuche, die über einen weiten Drehzahl- und Lastbereich zur Verfügung stehen, minimales Gewicht bei kompakten Abmessungen, hohe Leistungs- und Drehmomentverläufe, Erfüllung der strengen EU-Stufe 3B und US-Tier IV Final ohne Verwendung eines Partikelfilters. Diese und weitere positive Eigenschaften werden im Referat im Detail vorgestellt. Der Vortrag gewährt einen Einblick in den Produktentstehungsprozess des Hauses Hatz, beginnend bei der Marktanalyse über die Entwicklung zur Serienreife bis hin zum Produktionsstart.

Referenten: [Jens Badorrek, Vertriebsleitung Europa, CIS & Middle East](#)
[Peter Prinz-Hufnagel, Versuchsleitung R&D Motorenfabrik Hatz GmbH & Co. KG Hatz](#)

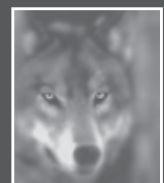



WOLFFKRAN

**WOLFF bringt
frischen Wind**

Innovationen von WOLFF erfrischen den Markt: WOLFF 700 B custom, für die besonders wirtschaftliche Montage von Windenergieanlagen. Freistehend für Nabenhöhen bis 140 m, max. Traglast 95 t. Mehr über krandiose Technik vom Leitwolf unter www.wolffkran.com

Der Leitwolf. *The leader of the pack.*



S8 Telemetrische Maschinendatenerfassung – kein Luxus sondern Standard!

Eine planmäßige Wartung durch den Fachhändler, ein Garantiepaket, das vor nicht einkalkulierten Mehrkosten schützt, und ein modernes Flottenmanagementsystem, mit dem die Betriebskosten stets im Blick bleiben – bei anspruchsvollen Bauprojekten mit hohem Termindruck gehört all dies bereits zum Standard, zumindest wenn man eine Großmaschine der Marke Case Construction ordert.

Mit ProCare startet Case in Europa das wohl umfangreichste Standard-Schutzpaket für Erdbaumaschinen und bietet seinen Kunden dadurch höchste Investitionssicherheit. ProCare vereint 3 Jahre Garantie, einen Wartungsvertrag für geplante Inspektionen und das Telematik-System SiteWatch, über das der Nutzer

auf alle Maschinendaten zugreifen kann. Das Telematik-System ist hierbei der Schlüssel für den Erfolg und stellt die Einsatzfähigkeit des Maschinenparks sicher.

Telematik ist kein Luxus und auch nicht nur als Diebstahlschutz für den Mietpark sinnvoll. Telematik ist für jeden, der Erdbaumaschinen einsetzt, von hohem Nutzen, egal ob es sich um eine Handvoll Maschinen oder eine Flotte von vielen hundert Geräten handelt. Durch die permanente Datenerfassung können kleine Probleme erkannt werden, bevor sie große Schäden und lange Ausfallzeiten verursachen. Und mit Hilfe der Analysefunktionen kann man die Kraftstoffkosten wirksam senken. Der vielfache Nutzen moderner Telematik-Systeme und seine Einbindung in ein umfassendes Schutzpaket stehen im Mittelpunkt dieses Vortrags.

Referent: [Ralf Grönboldt, Produkt Marketing Manager](#)
Case Construction Equipment

Schwerpunkt M:

Kran- und Hebetechnik im Bauwesen

Ende 2013 stiegen die Auftragseingänge im Bauhauptgewerbe im Vergleich zum Vorjahr preisbereinigt um 5,6 Prozent, wie das Statistische Bundesamt in Wiesbaden mitteilte. Sowohl im Hochbau als auch im Tiefbau legte die Nachfrage um mehr als 5 Prozent zu. Die wirtschaftliche Situation veranlasst Hersteller wie Anwender zu immer weiteren Optimierungen, sowohl in den Arbeitsabläufen als auch bei der eingesetzten Technik.

Der VDBUM hat in diesem Jahr seine Turmdrehkran-Interessensvertretung gegründet. Das Schwerpunktthema Kran- und Hebetechnik im Bauwesen widmet sich diesem Bereich. Der Hersteller Wolff-Kran gibt dabei einen allgemeinen Einblick in das wirtschaftliche Umfeld, lässt aber in seinem technischen Vortrag auch die Herausforderungen der Branche zum Zuge kommen. Windkraftwerke und Hochbauprojekte erreichen immer größere

Höhen, höhere Gewichte müssen sicher transportiert und positioniert werden. Im Bereich „Optimierung von Bauprojekten“ erweist sich Streif Baulogistik als verlässlicher Partner. Das Unternehmen zeigt die Qualitäten seiner Teleskoplader im Material Handling auf den Lagerplätzen und natürlich auch den Baustellen auf. Der Transport all dieser schweren Güter, Fertigteile, Maschinen und Geräte kann oftmals nur noch mit Spezialtiefladern erfolgen. Hier präsentiert sich das Unternehmen Goldhofer als verlässlicher Partner.

Parallel zum VDBUM Großseminar 2014 wird erstmals ein Branchentreff stattfinden, der den Nutzern der Turmdrehkrane, aber auch Spediteuren, Sachverständigen und Technikern wichtige Werkzeuge im täglichen Umgang mit den Maschinen an die Hand gibt.

M1 Wolffkran - Ein Jahrhundert Innovation in der Baukrantechnik!

Der Kranhersteller Wolffkran aus Heilbronn gehörte in den vergangenen 100 Jahren Turmdrehkrantechnik stets zu den Pionieren bei Technologieentwicklung und Innovationen. 1913 präsentiert Julius Wolff & Co. den ersten am Boden montierbaren, schnell aufzurichtenden und fahrbaren Turmdrehkran der Welt, mit beweglichem, obendrehendem Wippausleger. Eine Sensation, die den Baumaschinenmarkt revolutionierte. Weitere technische Meilensteine folgen: 1928 bringt Wolffkran den ersten modernen Laufkatzkran mit elektrischem Katzfahrwerk auf den Markt. In den 60er Jahren machen die Heilbronner den Kranbau dank des flexiblen, kletterbaren Turmsystems modular und führen in den 80er und 90er Jahren serienmäßig den frequenzgeregelten Antrieb ein, eine Eigenentwicklung der Wolff-Ingenieure. Als erster Hersteller präsentiert Wolffkran Mitte der 90er Jahre den elektronisch gesteuerten horizontalen Lastweg und entwickelt die heute als Wolff-Link bekannte, elektronische Datenüberwachung.

Im 21. Jahrhundert setzen die Heilbronner vor allem konstruktive Highlights: Zur Bauma 2007 stellt das Unternehmen den neuen Wipper Wolff 355 B mit der patentierten aufgelösten Bauform vor. Für internationale Aufmerksamkeit sorgen die Markteinführung des „Big Wolff“, eines Turmdrehkrans mit Wippausleger in der 1250-mt-Klasse im Jahr 2009 und des innovativen Wolff 166 B mit hydraulischem Wippsystem in 2012. Heute produziert das Unternehmen insgesamt 30 unterschiedliche Wipper und Laufkatzkrane, die auf nahezu jeder Baustelle, vom Wolkenkratzer bis zur Windkraftanlage, eingesetzt werden.

Referent: [Gerd Tiedtke, Produktmanager,](#)
WOLFFKRAN GmbH

M2 Turmdrehkran-Dienstleistungen aus einer Hand

Streif Baulogistik ist Spezialist für die logistische Steuerung und Optimierung von Bauprojekten in Industrie, Gewerbe und Öffentlicher Hand. Die Baulogistikexperten unterstützen den Prozess

durch professionelles Logistikmanagement von der Planungs- und Ausschreibungsphase bis zur Inbetriebnahme und tragen so zum Projekterfolg der Kunden bei. Das Produkt- und Dienstleistungsspektrum umfasst übergeordnete Baulogistik, Vermieten und Betreiben von mobilen Raumlösungen, Energielieferung, Elektrobaustelleneinrichtung, Konzeptionieren und Bereitstellen von Turmdrehkränen und Schalungstechnik. Aus diesem umfassenden Baulogistikangebot stellt Streif Team und Leistungen so zusammen, dass der Kunde eine für sein Projekt maßgeschneiderte Lösung erhält. Durch langjährige Erfahrung ist Streif Baulogistik ein kompetenter und zuverlässiger Logistikpartner für komplexe und technisch anspruchsvolle Projekte.

Im Vortrag stellt das Unternehmen den Geschäftsbereich Turmdrehkrane vor. Mit mehr als 500 Turmdrehkränen im Gerätepark ist der Bereich ein führender und herstellerunabhängiger Vermieter in Europa. Von der Planung über Logistik und Montage bis zur Baustellenbetreuung bietet Streif Baulogistik alle Dienstleistungen um den Kran aus einer Hand. Anhand aktueller Baustellen im In- und Ausland, wie zum Beispiel der im Bau befindlichen Schrägseilbrücke Forth Replacement Crossing in Schottland, präsentiert der Geschäftsbereich seine Kompetenz.

Referenten: Dipl.-Ing. (FH) Claudius Fischer,
Geschäftsleitung, Geschäftsbereich Turmdrehkrane
B. Eng. Christoph Brandenburg,
Projektmanager, Geschäftsbereich Turmdrehkrane
Streif Baulogistik GmbH

M3

Manitou – die Referenz im Material-Handling

Die Produktpalette der Manitou Group umfasst heute Teleskop-Stapler, Industrie- und Gelände-Gabelstapler, Hubarbeitsbühnen, aber auch Gehl-Mustang-Kompakt- und -Knicklader. Manitou unterhält acht Produktionsstandorte weltweit und beschäftigt aktuell 3.345 Mitarbeiter.

Das Hauptaugenmerk liegt auf den Manitou Teleskop-Staplern, auch Teleskopen genannt. Diese Geräte werden sowohl als starre wie auch drehbare Maschinen für den Baubereich gefertigt und erfreuen sich immer höher Beliebtheit auf den Baustellen.

Auf der Bauma 2013 wurden verschiedene Neuheiten vorgestellt. Speziell im drehbaren Teleskopenbereich setzt Manitou auf mehr Bedienerkomfort. Die neuen Fahrzeuge haben eine automatische Anbaugeräteerkennung, kurz E-RECO genannt. Weiterhin sind alle Maschinen für den deutschen Markt mit Bühnenvorbereitung sowie Funksteuerung vorgesehen. Dies ermöglicht eine schnelle und effektive Anwendung. Die neue Privilege Plus Baureihe ermöglicht durch das adaptive und patentierte Abstützsystem, die Maschine schnell und effizient einzusetzen. Auch unter schwierigsten Bedingungen lässt sie sich schnell und sicher abstützen. Das neue 7-Zoll-Farbdisplay ermöglicht einfach und übersichtlich eine Statusmeldung. Über die Steuerung lassen sich individuelle Fahrerinformationen und -anwendungen vorinstallieren. Neben effektiven und sicheren Maschinen bietet

Goldhofer



UNSER MPA-DREIMALEINS:

- 1 Federbein mit integrierter Lenkung
- 1 Radträger
- 1 Querlenker

Hier erfahren Sie mehr:



WENIGER IST MEHR. DIE MACPHERSON- ACHSTECHNOLOGIE



Unsere Weltneuheit für die Schwerlasttechnologie punktet mit Top-Funktionalität und minimalem Wartungsaufwand. Die innovative MPA-Achstechnologie nach MacPherson-Prinzip erlaubt auch für schwerste Lasten den perfekten Achsausgleich und bietet ein ideales Handling bei maximaler Manövrierbarkeit.

Reduziert aufs Wesentliche – einfach, sicher und wartungsarm.

Goldhofer – Das Original.

WWW.GOLDHOFER.DE

Manitou auch weitergehenden Service an. Das Manitou-Händlernetz umfasst in Deutschland 45 Manitou Händler, die sich in den Sparten Bau, Landwirtschaft und Industrie spezialisiert haben. Weiterhin sind auch 30 Gehl-Händler für die Kompakt- und Knicklader tätig. Dieses Händlernetz verfügt über ein umfangreiches Know how und wird kontinuierlich von Manitou weiterentwickelt. Hersteller-Gewährleistungsverlängerungen bis zu 36 Monaten mit 6.000 Betriebsstunden werden angeboten. Ebenfalls bietet Manitou Finance eine individuelle Lösung für die verschiedenen Baukunden an.

Der Manitou Easy Manager informiert über Maschinendaten und Standorte. Das Fleet Management System wird aufgrund der häufig wechselnden Standorte gerne von den Baufirmen eingesetzt. Das Projekt REDUCE wurde von Manitou bezüglich Kraftstoffverbrauch und CO₂-Vergleichswerten ins Leben gerufen. Verschiedene Maschinen wurden erprobt, getestet und ausgewertet. Mit den Erkenntnissen hat Manitou in den letzten Monaten neue Schritte auf diesem Gebiet vorangetrieben.

Mit der ZUMBau-Organisation hat das Unternehmen den „Teleskopen-Fahrer für die Bauwirtschaft“ mitgestaltet. Aus den gesammelten Erkenntnissen der letzten Jahre hat Manitou eine neue Broschüre entwickelt: „Praxis-Tipps“ informiert den Teleskopen-Fahrer über alles Wissenswerte dieser Multi-Talente.

Manitou stellt auf dem Großseminar einen drehbaren MRT Privilege Plus in neuester Ausführung vor.

Referent: [Martin Brokamp, Key Account Manager, Manitou](#)

M4 Innovative Fahrwerkstechnik von Goldhofer

Die von der Goldhofer Aktiengesellschaft auf der bauma 2013 als Weltneuheit präsentierte bahnbrechende MPA-Achstechnologie hat in den vergangenen Monaten ihre außergewöhnliche Leistungsfähigkeit und Funktionalität bei umfangreichen Tests auf Prüfständen und Teststrecken eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Die Serienproduktion der neuen Sattelanhängergeneration STZ-MPA hat mittlerweile begonnen, die ersten Kundenfahrzeuge werden noch vor Weihnachten ausgeliefert.

Mit der zum Patent angemeldeten innovativen Achstechnologie hat Goldhofer in München als weltweit führender Hersteller von Spezialtransportfahrzeugen für den Paukenschlag in der Schwerlasttransportbranche gesorgt. Hohe Manövrierfähigkeit beim Nachlenken, großer Achsausgleich mit minimaler Spurveränderung, niedrige Ladehöhe, extrem niedriges Eigengewicht, wenig Bauteile und wartungsarme Konstruktion sorgen für eine hohe Funktionalität, lange Lebensdauer, geringe Unterhaltskosten und maximalen Nutzen für den Kunden.

Referent: [Renato Ramella, Leitung Vertrieb Europa, Goldhofer AG](#)

Schwerpunkt R: Nachhaltige Recyclinglösungen

Die Verwendung von Recyclingbaustoffen wird angesichts knapper werdender Ressourcen ein immer wichtigeres wirtschaftliches und politisches Thema.

Eine wichtige Rohstoffquelle ist Bauschutt, der aus mineralischen Stoffen wie Beton, Ziegeln, Keramik, Boden und Sand besteht. Aus diesen Materialien entstehen im Zuge der Verwertung neue Baustoffe für vielfältige Verwendungszwecke, vom Straßen- und Wegebau über die Errichtung von Lärmschutzwänden bis hin zur Auffüllung von Baugruben.

Auch aus Baumischabfall, also einem Gemisch aus mineralischen Abfällen und Reststoffen wie Holz, Glas und Metall, werden sämtliche Wertstoffe aussortiert, aufbereitet und wiederverwertet. So gewinnen die Recyclingspezialisten beispielsweise Holz, das in Kraftwerken zur Strom- und Wärmeerzeugung dient.

Die zugehörigen rechtlichen Vorschriften und Gesetzmäßigkeiten wurden neu strukturiert. Deshalb beginnt das Schwerpunktthema mit einem Fachvortrag, der die derzeitige Lage bei der Abfallrahmenrichtlinie und dem Kreislaufwirtschaftsgesetz beleuchtet. Die Nachhaltigkeit in der Baubranche und die partnerschaftlichen Kooperationsmöglichkeiten mit Recyclern stellt das Unternehmen Alba Interseroh vor. Für die Entsorgung kontaminierter Böden präsentiert sich als fachlicher Partner die Bauer Umwelttechnik aus Schrobenhausen. Die beim Recycling eingesetzte Technik erläutern Atlas Copco, Komatsu, SSAB und Christophel mit der Vorstellung ihrer Produkte. Den Abschluss macht das Unternehmen Planer in Verbindung mit dem Haus Sennebogen mit der Darstellung des Projekts „Abbruch der Sinntalbrücke“.

R1 Abfallrahmenrichtlinie 2008, Kreislaufwirtschaftsgesetz 2012 – Impulse für das Recycling aus dem Blickwinkel der Bauindustrie

Recycling ist in aller Munde! Was verstehen wir darunter? Recycling ist, losgelöst von der gesetzlichen Begriffsbestimmung, als das Rückführen von Stoffen in einen weiteren Verwendungszyklus zu verstehen. Dem Recycling liegt die Vorstellung zu Grunde, Stoffe nach deren Gebrauch durch Aufbereitung im Kreislauf führen zu können, zum Beispiel RC-Beton beim Einsatz im Hochbau

wieder zu verwenden. Damit diese Stoffe dabei einer geordneten Bewirtschaftung unterliegen, werden sie als Abfälle einem eigenen Rechtsregime unterworfen. Die Kreislaufwirtschaft sieht deswegen ihre Hauptaufgabe im Vermeiden und Verwerten von Abfällen. Sie dient damit der Schonung natürlicher Ressourcen und der Einsparung von Energie. Von der Europäischen Union sind mit der Abfallrahmenrichtlinie die Instrumente für die Entwicklung zu einer Recyclinggesellschaft bereitgestellt worden. Diese unionsrechtlichen Vorgaben wurden in nationales Recht überführt.

Der Stoffstrom mineralischer Abfälle² macht etwa 56 Prozent des

Gesamtabfallaufkommens aus. Davon konnten etwa 90 Prozent durch Recycling und Verwertung im Stoffkreislauf gehalten werden.

Mit dem Recycling können gebrauchsbedingte Verunreinigungen diffus in die Umwelt eingetragen werden. Deswegen sind an deren Verwertung stoffliche Anforderungen zu stellen, um schädliche Auswirkungen auf die Umwelt auszuschließen. Wie bei allen anderen gesetzgeberischen Maßnahmen mit Auswirkungen auf die Umwelt stellt sich dabei die Frage, wo für die Konzentration bestimmter Inhaltsstoffe die Grenze gezogen wird, jenseits derer von einer schädlichen Auswirkung auf die Umwelt ausgegangen wird. Solche Anforderungen werden zum Schutz des Menschen und der Umwelt aus dem Stoffrecht, dem Wasserrecht, dem Bodenschutzrecht und dem Abfallrecht abgeleitet. Der Entwurf einer sogenannten Mantelverordnung (Grundwasser-verordnung, Ersatzbaustoffverordnung, Deponieverordnung, Bodenschutz- und Altlastenverordnung) ist seit 2007 in Vorbereitung und erfährt von den beteiligten Wirtschaftskreisen, insbesondere wegen der nachteiligen Auswirkungen auf das Recycling, erheblichen Widerstand. Nach dem gegenwärtigen Stand sind für die rechtlichen Impulse zur Förderung des Recyclings die konkretisierenden Anforderungen noch zu entwickeln.

Referent: Prof. Dr. Wolfgang Klett, Rechtsanwalt,
Societät Köhler & Klett

1 Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24.02.2012,
BGBl. I S. 212, Inkrafttreten am 01.06.2012.

2 zum Beispiel Bauschutt, Straßenaufbruch etwa 192 Mio. Tonnen,
einschließlich Boden und Steine, Stand 2008

R2

Kontaminierte Böden – Verwertung und Entsorgung durch einen verlässlichen Partner

Das Unternehmen Bauer Umwelttechnik führt die Verwertung und Entsorgung kontaminierter Aushub- und Bauschuttmassen für öffentliche und private Auftraggeber seit mehr als 20 Jahren durch. Es bietet alle erforderlichen Schritte von der Beschreibung, Analytik, Klassifizierung und Mengenermittlung der Abfälle bis hin zu Aushub, Separierung, Behandlung, Transport und endgültiger Verwertung oder Entsorgung an. Alle Arbeiten werden entsprechend der bau-, bodenschutz- und abfallrechtlichen Vorgaben durchgeführt und dokumentiert sowie die notwendigen Nachweise erbracht. Projektreferenzen stellen das Unternehmen auf Anfrage gern zur Verfügung.

Die Verwertung und Entsorgung von kontaminiertem Bauschutt und Boden ist in Deutschland durch verschiedene Gesetze, Verordnungen und länderspezifische Richtlinien und Handlungsanweisungen geregelt. Als zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb nach § 52 KrW-/AbfG verfügt Bauer Umwelttechnik über die spezifischen technischen und rechtlichen Kenntnisse, um die für den Kunden besten Entsorgungslösungen zu erarbeiten. Mehrere Mitarbeiter besitzen neben ihrer beruflichen Ausbildung als Umweltgeologen oder Bauingenieure die Qualifikation zum Arbeiten in kontaminierten Bereichen (BGR 128), sind sachverständige Probennehmer oder haben den erforderlichen Lehrgang als Entsorgungsverantwortlicher absolviert.

Referent: Dr. Wolfgang Albrecht, Bauer Umwelt GmbH ►

MOBA®
MOBILE AUTOMATION

Modular - Stark - Effizient

BAGGERSTEUERUNG DER SPITZENKLASSE



Xsite EASY, Xsite LINK und Xsite PRO

- » Modularer Aufbau,
schnelle Umrüstung von 2D auf 3D
- » Kompakte Sensoren, einfache Montage
- » Ideal auch zum Nachrüsten
vorhandener Maschinen
- » Komfortable Touchscreen-Panels
für 3D-Anwendungen
- » Minimiert manuelle Korrekturarbeiten
und Nachmessungen
- » Beschleunigt die Arbeitsprozesse,
spart Zeit und Geld
- » Steigert die Effizienz der Maschinen
- » Exaktes Arbeiten, auch unter Wasser

it's MOBA
www.moba.de

MOBA Mobile Automation AG • Limburg, Deutschland
Tel.: +49 6431 9577-0 • E-Mail: sales@moba.de
www.moba.de • www.mobacommunity.com

R3 Nachhaltigkeit in der Baubranche – Ein Votum für mehr Wertschöpfungspartnerschaften

Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz sind in aller Munde. Gerade mit Blick auf den enormen Rohstoffbedarf der Industrienationen benötigen wir Konzepte, die Ökologie und Ökonomie in Einklang bringen und dem gesellschaftlichen Wertewandel Rechnung tragen. Einen besonders nachhaltigen Ansatz bietet die Idee einer ganzheitlichen Kreislaufwirtschaft. Um dieser Idee die notwendige Beachtung zu schenken, sollten Hersteller, Industrie, Handel und Recyclingwirtschaft verstärkt gemeinsam nach innovativen Lösungen suchen, wie Abfälle bestmöglich recycelt, Güter weiterverwendet, Materialeinsatz reduziert und Wertstoffe im Kreislauf geführt werden können – gerade in einer Branche mit so hohem Materialeinsatz.

Ein erfolgreiches Beispiel für nachhaltigen Materialeinsatz ist das Recyclingverfahren recycled-resource, das es ermöglicht, Kunststoffgranulate in Neuware-Qualität herzustellen, die zu 100 Prozent aus Altkunststoffen bestehen. Für die Entwicklung dieses Verfahrens und den daraus entstehenden Recyclingkunststoff procyclen wurde Interseroh unter anderem mit dem Industriepreis 2013 ausgezeichnet.

Perspektivisch sollte bei allen Gütern das Potenzial der Materialien in der Wertschöpfungskette vollumfänglich erfasst und genutzt werden – von der Entwicklung über die Herstellung bis zur Verwertung. Das Ergebnis wäre eine Wirtschaftsweise, die heimische Arbeitsplätze sichert, die Umwelt entlastet und von Primärrohstoffen unabhängig macht – kurzum: eine im Kern nachhaltige Lösung für eine drängende Zukunftsfrage.

Referent: Eric Mendel, Vorstand ALBA Group und verantwortlich für Interseroh

R4 Hardox Wearparts: Lieferant für Verschleißprodukte und Service

Hardox Wearparts ist der weltweit führende Hersteller von Verschleißteilen und im Verschleißservice mit mehr als 100 Zentren in mehr als 40 Ländern. Bei dem internationalen Netzwerk von Unternehmen, die Verschleißteile aus Hardox-Verschleißblechen fertigen, handelt es sich um engagierte Experten, die hochmoderne Techniken und Prozesse anwenden, die von SSAB, dem schwedischen Stahlkonzern und Hersteller von Hardox, zertifiziert sind. Hardox Wearparts bietet komplette Verschleißteil-Lösungen an, die genau auf die Anforderungen der Kunden abgestimmt sind. Die Leistung umfasst technische Beratung vor Ort, maßgeschneiderte Herstellung, Lieferung und Installation. Für Branchen wie das Baugewerbe, den Bergbau, Erdgewinnung, Energie und Recycling mit tausenden von verschiedenen Teilen wird alles nach Kundenwünschen gefertigt. Hardox Wearparts garantiert höchste technische Fachkompetenz, die für die optimale Bearbeitung von Hardox-Verschleißblechen benötigt wird.

Hardox maximiert die Lebensdauer, minimiert die Risiken für unerwünschte Ausfälle und macht es möglich, Instandhaltungszyklen genauer einzuplanen. Mit dem Einsatz von Hardox lassen sich Ausfallzeiten und Verzögerungen im Betriebsablauf reduzieren.

Referent: Robert Lind, Product Manager, Hardox Wearparts

R5 Innovation von Atlas Copco verändert eine ganze Industrie: Der Hydraulikhammer wird 50

In diesem Jahr feiert Atlas Copco Construction Tools, Essen, Deutschland, den 50. Jahrestag der Einführung des Hydraulikhammers. Eine innovative Idee aus Essen hat vor einem halben Jahrhundert die Bau- und Bergbauindustrie nachhaltig verändert und ist längst zum weltweiten Standard geworden. Das 2002 von Atlas Copco übernommene Unternehmen Krupp Berco Bau-technik hat den maschinengeführten Hydraulikhammer einst entwickelt und 1963 ein Patent darauf angemeldet. Das erste Modell, der HM 400, fand auf der Hannover-Messe 1967 großen Anklang. Über 2.000 Stück wurden davon verkauft.

Ziel des neuen, überaus erfolgreichen Konzepts war es, Abbruch- und Abbauarbeiten zu beschleunigen und effektiver zu machen, die zu dieser Zeit überwiegend mit Druckluftwerkzeugen ausgeführt wurden. Von nun an konnte ein einziger Bediener mit dem maschinengeführten Hydraulikhammer ebenso viel Arbeit verrichten, wie mehrere Arbeiter mit Druckluftwerkzeugen. Diese Innovation markierte den Beginn einer umfassenden Veränderung in der Bau- und Bergbauindustrie. Heute finden Hydraulikhammer überall Verwendung. Dutzende von Herstellern rund um den Globus produzieren unter zahlreichen Marken Maschinen dieses Typs. Zehntausende Geräte werden jährlich weltweit verkauft.

Referent: Gordon Hambach, Product Line Manager Power Demolition Tools, Atlas Copco Construction Tools

R6 Komatsu-Radlader im Waste-Einsatz

Radlader in der Entsorgungs- und Recyclingindustrie müssen eine Vielzahl von Aufgaben übernehmen. In der Abfallindustrie ist zwei- oder dreischichtiger Betrieb oft unerlässlich. Deshalb setzt man hier auf verlässliche und qualitativ hochwertige Maschinen. Sie müssen nicht nur gut geschützt, sondern auch an den jeweiligen Einsatz perfekt angepasst sein. Um Stillstandzeiten möglichst zu vermeiden, können Komatsu-Radlader mit verschiedenen Schutzeinrichtungen ausgestattet werden. Diese werden direkt ab Werk installiert und haben daher ein hohes Maß an Installationsqualität.

Im Gegensatz zu einem Radlader mit Standardausrüstung machen kleine Details einen großen Unterschied für den Einsatz im Waste-Bereich aus. Insbesondere bei Arbeiten wie Entsorgung, Müllumschlag oder Recycling kommt vielen Ausrüstungsdetails eine ganz besondere Bedeutung zu, sie entscheiden letztendlich über Effizienz und Einsatzverfügbarkeit. Angefangen vom Frontschutzgitter oder Schutzgitter des Arbeitsscheinwerfers über Hubzylinder- oder Schaufelzylinderschutz bis hin zur gefilterten Motorluftansaugung oder einem grobmaschigen Kühler mit Umkehrlüftung sind noch weitere zusätzliche Schutzeinrichtungen verfügbar. Die Möglichkeiten für einen Waste-Einsatz werden im Detail am Beispiel eines Radladers WA380-7 erläutert.

Referent: Henrik Flohr, Product Manager Wheel Loaders (WA380 to WA600 class), European Product Marketing Department, Komatsu Europe

R7 Beurteilungskriterien von Anlagen zum Bauschuttrecycling

Christophel hat sich seit Mitte der 80-er Jahre als Spezialist für mobile Aufbereitungstechnik mit Produkten renommierter Hersteller einen Namen gemacht.

Durch individuelle Beratung nach klaren Prioritäten unterstützen die kompetenten Vertriebsmitarbeiter und Serviceprofis die Kunden bei der richtigen Maschinenauswahl. Das bedeutet, Schritt für Schritt Klarheit über das Mögliche und das Nötige zu erlangen und so schließlich ein maßgeschneidertes Konzept zu finden, das genau in das Unternehmen des Kunden passt. Aus einer hohen Anlagenvielfalt ausgesuchter Lieferanten wird anschließend die optimale Technikkonstellation ausgewählt.

In dem Vortrag wird dargestellt, welche Kriterien dabei zu berücksichtigen sind. Bei der Frage nach der sinnvollen Auswahl der Siebanlagen werden die konzeptionellen Unterschiede zwischen Kompaktanlagen und Grobstücksiebanlagen mit deren Auswirkung auf verschiedene Einsatzanforderungen erörtert. Im Hinblick auf Backenbrechanlagen geht der Referent den Auswirkungen der Einlaufgeometrie und der Brechkinematik auf die Wirtschaftlichkeit auf den Grund und stellt Betrachtungen zur Energieeffizienz an. Bei der Entscheidung zwischen Backenbrechanlage oder Prallbrechanlage wird erläutert, welches Brechsystem zu welchem Kundenprofil passt und welche Kompromisse und Grenzen zu akzeptieren sind. Anhand von Einsatzbeispielen

wird aufgezeigt, wie sich mittels Windsichtung Störstoffe sicher und kostengünstig beseitigen lassen.

Referent: Dipl. Ing. Rüdiger Christophel,
Geschäftsführender Gesellschafter,
C. Christophel GmbH

R8 Sprengung der Sinnthalbrücke – eine logistische Herausforderung

Einst galt sie als Meilenstein der deutschen Ingenieurskunst. Doch nach nicht einmal 50 Jahren Benutzung hatte die 1967 fertiggestellte Brücke aus statischen Gründen ausgedient und musste durch einen Neubau ersetzt werden. Während der Neubau fast parallel zur alten Brücke errichtet wurde, begannen die Planungen zur Sprengung der über 770 Meter langen und über 50 Meter hohen alten Brücke. Noch nie wurde ein solches Bauwerk in der Bundesrepublik Deutschland an einem Stück gesprengt. Ein Novum also für alle Beteiligten. Die Schwierigkeit: Unterhalb der Brücke verliefen mitunter eine Telekomleitung, eine Bahnlinie, eine vielbefahrene Staatsstraße, eine 20-kV-Stromleitung, eine Hochdruck-Gasleitung, die während der Sprengung in Betrieb bleiben musste, ein Rad- und Wanderweg und eine Wasserleitung. Die weitere Schwierigkeit: Neben der zu sprengenden Brücke befanden sich Häuser, ein kleines Wasserkraftwerk und zwei Brücken. Die größte Schwierigkeit: die neue Brücke stand ►

AVANT Multifunktionslader produktiv im Ganzjahreseinsatz.



All in One

über 100 Anbaugeräte für Bau, GaLaBau, Landwirtschaft, Kommunen und Industrie.

7 Serien/18 Modelle. Eigengewicht 590–2.000 kg, Hubkraft von 350–1.400 kg, Zusatzhydraulik 23–70 l/min

Jetzt deutschlandweit Probe fahren: ☎06071 980655

AVANT TECNO Deutschland GmbH
www.avanttecno.de

AVANT®
MADE IN FINLAND

www.HATZ-DIESEL.com

Es ist Zeit für eine neue Generation.



Hatz präsentiert den neuen wassergekühlten Turbodieselmotor 4H50TIC mit Common-Rail-Technologie, externer Abgasrückführung und Oxidations-Katalysator.

Kompakt, leicht, sparsam, robust und umweltverträglich: So präsentiert sich ab 2014 die neue H-Serie. Sie besticht durch Laufruhe, Dynamik und Wartungsfreundlichkeit. Der konstant niedrige Kraftstoffverbrauch über einen breiten Drehzahl- und Lastbereich setzt neue Maßstäbe in seiner Leistungsklasse.

CREATING POWER SOLUTIONS.



im engsten Punkt nur etwa 5 Meter neben der zu sprengenden Brücke und durfte - wie alles andere auch - nicht beschädigt werden. „Eine Herausforderung, aber nicht unlösbar“, so der Abbruchspezialist Plannerer aus der nördlichen Oberpfalz in Bayern. Im April begannen die Vorbereitungsarbeiten. Mit seinem Team aus erfahrenen Facharbeitern errichtete Plannerer meterhohe Erdwälle zwischen den zu schützenden Leitungen und Straßen und verlegte kurzerhand die 20kv-Stromleitung in die Erde. Um zu erreichen, dass die Brücke senkrecht in ihren eigenen Schatten fallen konnte, wurden die Kragarme und das Mittelfahrbahnblech demontiert und durch zwei firmeneigene Sennebogen-Raupenkräne ins Tal gelassen. Am 22. Juni 2013, Punkt 10.00 Uhr, war es dann soweit. Die bereits einige Tage vor der Sprengung installierten 200 kg Dynamit sorgten dafür, dass sich die Pfeiler der alten Sinntalbrücke „wie ein Zollstock“ zusammenfalteten und der stählerne Überbau aus 6500 Tonnen Stahl in nicht einmal 4 Sekunden vor versammelter Presse und tausenden von Schauspielern senkrecht zu Boden stürzten. In einer riesigen Staubwolke, die sich noch nach Minuten nur langsam verflüchtigte, zeigte sich das, was der akribischen Planung und den gewissenhaften Vorbereitungsarbeiten nun folgte: Die Brücke fiel - wie geplant - senkrecht in ihren eigenen Schatten und beschädigte weder die neue Brücke, noch die Leitungen oder Nachbaranwesen - eine wahrliche Meisterleistung! Im Anschluss daran begannen Arbeiter, die Verkehrswege freizulegen und die 6500 Tonnen Stahl für das Stahlwerk transportfähig zu zerschneiden. Eine Mammutaufgabe, schließlich kalkulierte Plannerer hierfür noch mehr als ein halbes Jahr ein. Auf die Frage, ob er denn nun Gefallen am Sprengen gefunden habe, antwortete Stephan Plannerer in seiner bekannten unnachahmlichen Art: „Ja klar, Sie werden sehen, in 50 Jahren sprengen wir wieder die neue Brücke“.

Referent: Peter Prokop, Rechtsassessor, Plannerer

W1 W5 Abfalltrennung birgt enorme Potenziale

Abfalltrennung wird von Vielen als lästig betrachtet. Eine reine Sortierung von Abfällen aber ist die Basis für ein hochwertiges, möglichst stoffliches Recycling. Die Wiederverwertung dieser Abfälle als Wertstoffe und neue Rohstoffe trägt maßgeblich zur Schonung natürlicher, endlicher Ressourcen und dem Schutz der Umwelt bei. Doch nicht nur das. Eine effiziente, rechtssichere und nachhaltige Abfalltrennung birgt auch enorme Potenziale der Kostenoptimierung.

Die branchenerfahrenen Experten von Interseroh zeigen erprobte Konzepte auf und erläutern, welche wichtigen Handlungsfelder und Stellschrauben zur Kostenoptimierung es bei der Abfallerfassung, -sortierung und -verwertung für ein Unternehmen gibt. Anhand konkreter Praxisbeispiele aus den Bereichen Baufahrzeuge und Baustellen und gemeinsamen Übungen im Workshop werden zusammen mit den Teilnehmern unter anderem folgende Fragestellungen näher durchleuchtet: Wie erkenne ich verschiedene Abfälle und trenne diese optimal? Was sind typische und häufige Fehler, die oft unnötige Kosten bei der Entsorgung nach sich ziehen? Welche wichtigen gesetzlichen Grundlagen muss ich beachten und wie gehe ich damit um, damit ich diese rechtssicher erfülle? Wie entsorge ich spezielle, auch teils gefährliche Abfälle am besten, damit der Schutz der Gesundheit der Mitar-

beiter sowie der Umwelt gleichermaßen berücksichtigt sind?

Referenten: Andreas Bachstein,
Branchenmanager Industry motive,
Marc Mevißen, Branchenmanager Industry motive,
Frank Horstick, Systemberater,
Interseroh Dienstleistungs GmbH

W2 So sieht optimiertes Arbeiten im Büro heute aus

Marktpreise sind meist vorgegeben – das Geld liegt in der Abwicklung!

Leider wird der Büroarbeit vielfach zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt, obwohl der Hebel an Effizienzsteigerung und Gewinnmaximierung in der Zentrale seine Wurzeln hat. Stellen Sie sich vor, jeder Beleg müsste nur noch einmal erfasst werden. Neben der Fakturierung sind auch die Lohnvorbereitung, Eingangsrechnungskontrolle, Nachkalkulation, Behördenberichte, uvm. erledigt. Dieser Workshop zeigt, wie ein solch optimiertes Arbeiten mit der Software ErdProfi funktioniert. Schluss mit Ordner durchwühlen und unzähligen Excellisten. In der Datenbank ist alles für die tägliche Arbeit abgestimmt und automatisch dort zugewiesen, wo es hingehört.

Dazu gehören auch die extrem vielfältigen Preisvereinbarungen mit Kunden und Lieferanten. Das spart nicht nur Zeit, sondern minimiert auch teure Fehler. Sofortauskunft am Telefon statt Rückzurufen wird zum Standard. Jeder Arbeitsplatz profitiert davon, von der Dispo über die Waage bis zur Fakturierung. Ebenfalls gezeigt wird, wie ein modernes Berichtswesen ganz einfach für vollen Überblick sorgt.

Die Software-Komplettlösung ErdProfi wurde von über 170 Unternehmen im Praxiseinsatz geformt und seit 18 Jahren laufend verbessert. Das modulare System ist in den Branchen Erdbau, Transport, Sand/Kies, Entsorgung, Recycling und Beton im Einsatz. Die Referenzen gehen von KMU ab rund 10 Mitarbeiter bis zu Großfirmen wie Wilhelm Geiger.

Referent: Helmut Katerl, BGL online, Mascus

W3 W8 Turbolader richtig wechseln

Turbolader sind aus modernen Verbrennungsmotoren nicht mehr wegzudenken. Sie sorgen für höhere Leistung, geringeren Kraftstoffverbrauch und niedrige Emissionen. Turbolader garantieren das wirtschaftliche Arbeiten. Mit einer Drehzahl, die 50 Mal so hoch ist wie die des Motors, ist der Turbolader ein extrem belastetes Aggregat am Motor. Er stellt höchste Anforderungen an die Betriebsbedingungen, an das Öl und die Sauberkeit. Der Turbolader ist effizient, doch zugleich sensibel. Die gewissenhafte Wartung des Motors ist daher eine Grundvoraussetzung für ein langes Turboladerleben. Muss ein Turbolader getauscht werden, sind exakte Arbeitsschritte notwendig, um weitere Schäden und Ausfälle zu vermeiden.

Im Workshop lernen die Teilnehmer Aufbau und Funktion des Turboladers kennen. Verschiedene Turbolader-Bauformen werden in der Praxis vorgestellt. Es gibt Informationen zum richtigen Turboladerbetrieb und zur Diagnose von Turboladerausfällen.

Anhand von zahlreichen Exponaten wird der Turbolader für jeden Teilnehmer begreifbar. Der fachgerechte Aus- und Einbau wird erläutert, typische Schadensbilder werden an Praxisbeispielen besprochen. Ein Leitfaden für den Turboladertausch rundet den Workshop ab.

Motair Turbolader GmbH ist die nationale Vertretung der Turbolader-Serienhersteller Garrett by Honeywell, BorgWarner, Holset und Mitsubishi Turbocharger. Das Unternehmen liefert die OE-Serien-Turbolader für den Reparaturmarkt. Partner sind die Serienlieferanten der Motorenindustrie, die täglich tausendfach Spitzenqualität produzieren. Motair bürgt für diese Qualität als deutscher Master Distributor für Original-Turbolader.

Referent: **Andreas Solibieda,**
Geschäftsführer, Motair Turbolader GmbH

W4 „So gut wie ich kann es sowieso keiner!“:

Die Herausforderung Nachfolge – für Vorgänger und Nachfolger

Nachfolgeregelungen sind oft schwierig und stellen hohe Anforderungen an alle Beteiligten. Egal, ob es um die Nachfolge des Unternehmers geht, ob damit ein Generationswechsel verbunden ist, oder ob wichtige Führungspositionen neu besetzt werden: ob der Wechsel gelingt oder nicht, hat große Auswirkungen auf das Unternehmen. Viele Fragen sind zu klären, viele Hürden zu

nehmen. Organisatorische, fachliche, rechtliche und strukturelle Aspekte sind zu klären, natürlich auch finanzielle Fragen. Daneben stellen sich für die unmittelbar Beteiligten auch sehr persönliche Fragen. Will und kann ich loslassen? Wie wird es sein, wenn die Aufgabe nicht mehr da ist, was kommt dann? Was kommt auf mich zu, wenn ich plötzlich Chef bin? Bin ich der Verantwortung gewachsen? Wie werden meine Kollegen reagieren, wenn ich plötzlich nicht mehr Kumpel, sondern Chef bin? Was würde ich alles verändern? Werden die Mitarbeiter das akzeptieren? Werden Kunden, Lieferanten, Geschäftspartner „den Neuen“ akzeptieren?

In dem Workshop geben Matthias Bäcker und Claus-Dieter Piontke, zwei erfahrene Berater der auf die Lösung schwieriger Unternehmensaufgaben spezialisierten Unternehmensberatung Mammut Consulting, zunächst einen Ein- und Überblick über das weite Feld der mit der Nachfolge im Unternehmen verbunden Themen und werden dann - orientiert an den Bedürfnissen der Teilnehmer - mit diesen deren Fragen diskutieren. Dabei werden sowohl die „weichen“ Faktoren, die die Menschen bewegen, wie auch die „harten Faktoren“, die die Organisation, Strategie, das Unternehmen an sich betreffen, berücksichtigt. Der Workshop richtet sich sowohl an Menschen, die mit der Unternehmensnachfolge befasst sind, wie auch an Menschen, die innerhalb von Unternehmen als Führungskräfte nachfolgen.

Referenten: **Matthias Bäcker**
Claus-Dieter Piontke
Mammut Consulting



TRAGFÄHIGE LÖSUNGEN!



Close to
our customers

WR 240



Two in One: Der **WR 240** von Wirtgen überzeugt in der Bodenstabilisierung und im Kaltrecycling. Neben Perfektion in Ergonomie und Bedienung, cleverer Automatikfunktionen und herausragender Geländegängigkeit sorgen der effiziente Motor und die starke Fräs- und Mischleistung für optimale Ergebnisse. Profitieren auch Sie von den Lösungen des Technologieführers.

www.wirtgen.com/recycling



ROAD AND MINERAL TECHNOLOGIES

WIRTGEN GmbH · Reinhard-Wirtgen-Str. 2 · D-53578 Windhagen
Tel.: +49 (0) 2645 131-0 · www.wirtgen.com

W6 W12**VDBUM-Mitglieder als Führungskräfte kreativ vernetzt**

Vor über 40 Jahren schlossen sich Führungskräfte aus maschinentechnischen Abteilungen von Bauunternehmen zum Verband VDBUM zusammen, um ihre Probleme und Zielstellungen gemäß dem Prinzip des Gemeinschaftsgeistes zu erörtern und praktisch zu lösen. Seitdem hat sich der Verband mit über 8.000 Mitgliedern zu einer branchenübergreifenden zuverlässigen Größe entwickelt. Daraus ist ein einzigartiges Führungskräfte-Netzwerk entstanden. Der Workshop lädt dazu ein, den Wert dieses großartigen Netzwerks noch besser für sich persönlich und die Rolle der Führung generell für das Mitgliedsunternehmen und alle anderen Verbandsmitglieder zu entdecken.

Folgende Themen werden angesprochen und diskutiert:

1. Führung und Networking – was sind die Gemeinsamkeiten und was sind die Unterschiede?
2. Welche Verhaltensweisen machen die moderne Führungskraft in der Rolle als Networker aus?
3. Welche Führungstugenden unterstützen den Aufbau eines nachhaltig tragbaren Netzwerkes?
4. Wie kann das kreative Zusammenwirken unter den VDBUM-Mitgliedern gefördert werden?
5. Welche Rahmenbedingungen und Spielregeln werden gebraucht, damit die Verbandsveranstaltungen für Networking attraktiv sind?

Referentin: Regina Wagner, Real Living

W7 W11**Neue Baufahrzeugfamilie von Mercedes-Benz**

Die neuen Kipper, Allradkipper, Betonmischer, Sattelzugmaschinen und Pritschenfahrgerüste vom Typ Arocs gibt es als zwei-, drei- und vierachsige Fahrzeuge in 16 Leistungsstufen von 175 kW (238 PS) bis 460 kW (625 PS). Mit dem neuen Arocs werden Transportaufgaben im Baugewerbe effizienter als jemals zuvor durchgeführt. Um diesem Anspruch auch bei nutzlastsensiblen Einsätzen wie beispielsweise mit Kippsattel oder Betonmischer unter schwersten Bedingungen noch besser gerecht zu werden, wurden der Arocs Loader und der Arocs Grounder entwickelt. Generell ist die Arocs-Baufahrzeugfamilie für alle Einsatzfälle spezialisiert. Die Kraftübertragung des Arocs-Produktprogramms erfolgt in Serie über vollautomatisierte und schnell schaltende Mercedes PowerShift 3-Getriebe mit acht, zwölf oder optional auch mit 16 Gängen. Auf Wunsch und gegen Mehrpreis sind Handschaltgetriebe mit neun oder 16 Gängen verfügbar. Darüber hinaus bietet die auf Wunsch erhältliche, verschleißfreie Turbo-Retarder-Kupplung maximale Belastbarkeit beim Anfahren und Rangieren mit besonders hohen Lastzuggesamtgewichten und Drehmomenten. Zudem dient sie gleichzeitig als Retarder. Den klar straßenorientierten Einsatz mit gelegentlich erhöhter Traktionsanforderung deckt der neue „Hydraulic Auxiliary Drive“ ab. Bei dieser neuen Allrad-Variante sorgen zuschaltbare, hydrodynamisch angetriebene Radnabenmotoren anstelle mechanischer Gelenkwellen für den Antrieb der Vorderachse. Eine Weltneuheit im Nutzfahrzeugbereich stellt die neue elektro-hydraulische Lenkung Servotwin für Vierachsfahrzeuge dar.

Im Vortrag werden die Wirtschaftlichkeit und innovative Technik des neuen Arocs vorgestellt. In den sich mehrmals wiederholenden Workshops werden technische Details erläutert und im Außengelände vor dem Tagungshotel direkt am Arocs anschaulich und praxisorientiert mit den Teilnehmern diskutiert (bitte Jacke mitbringen).

Referent: Henning Burmeister, Management Lkw,
Mercedes Benz Vertrieb Deutschland

W9**Flottenmanagement, Fernwartung sowie Bauprozessoptimierung mit der Baumaschine**

Telematik ist die Verknüpfung der Technologien Telekommunikation und Informatik. Ohne Telematik wären viele für uns heute alltägliche Anwendungen wie in der Speditions- und Logistikbranche nicht möglich. In der Bauindustrie und auf der Baumaschine hält die Telematik gerade im Flottenmanagement ihren Einzug. In diesem Workshop wird aufgezeigt, welchen Nutzen Telematik im Flottenmanagement und bei der Fernwartung von Baumaschinensteuerungen in bautätigen Unternehmen heute schon bieten kann. Ergänzend wird weiteres Wertschöpfungs- und Produktivitätspotential durch Telematik bei der Bauproduktion erarbeitet. Damit bietet die maschinentechnische Abteilung mit ihrer Baumaschine dem Baubetrieb die technischen Grundlagen zur Kostensenkung und Produktivitätssteigerung.

Referenten: Andreas Velten, Master of Business Administration (MBA), Geschäftsführer, Topcon Deutschland Positioning
Jeroen Mennink, Sales Manager Road Construction, Topcon Europe Positioning B.V.
Stefan Volz, Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Geschäftsführer, Volz Consulting

W10**Flächendeckende Verdichtungskontrolle im Forschungsprojekt B10 Pirmasens**

Der Workshop wird eine neutrale und themenbasierte Informationsveranstaltung zur Flächendeckenden Verdichtungskontrolle sein. Lars Keller informiert über die aktuellen und künftigen Schritte aus Sicht der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen FGSV und wird einen Einblick geben, wohin dieser eingeschlagene Weg führen soll. Der erst kürzlich vorgenommene Praxiseinsatz der Flächendeckenden Verdichtungskontrolle am Beispiel des Forschungsprojekts „Pirmasens, B10, Rheinland-Pfalz“ wird mehr Aufschluss über den Stand der Technik geben. Hierbei hatten vier renommierte Hersteller (Ammann, Bomag, Caterpillar und Hamm) ihre Systeme unter Beweis gestellt. Im Anschluss ist ein interessantes Podiumsgespräch mit fachkompetenten Vertretern der vier genannten Hersteller geplant, das sich mit dem Thema „Allgemeine Veränderung der Anforderungen auf Baustellen“ beschäftigt. Den Teilnehmern wird die Möglichkeit gegeben, sich aktiv zu beteiligen. Referenten:

Lars Keller, Forschungsgesellschaft
für Straßen- und Verkehrswesen FGSV
Kuno Kaufmann, Director R&D, Ammann

Logistik Noir – Lernen von supraadaptiven Systemen?

Den Blick über den Tellerrand richtet Prof. Dr. Michael Krupp am Donnerstagabend auf den spannenden Bereich der „Schwarzen Logistik“. Der Professor für Logistik und Supply Chain Management an der Hochschule für angewandte Wissenschaften in Aachen geht der Frage nach, warum die Lieferketten der Kokainkartelle in Mittel- und Südamerika offensichtlich besser funktionieren als unsere.

Ein Ziel des Supply Chain Managements in industriellen Wertschöpfungsprozessen ist es, „supraadaptive Systeme“ zu etablieren. Solche Systeme sind in der Lage, sich extrem flexibel und extrem schnell an sich verändernde Rahmenbedingungen anzupassen. Für das Management von Versorgungsketten bedeutet dies, dass bei wegfallenden Material- oder Rohstoffquellen, bei schwächelnden Lieferanten oder bei zusammenbrechenden Transportrouten hoch flexibel reagiert werden muss, um Versorgungssicherheit weiter gewährleisten zu können.



Prof. Dr. Michael Krupp, Professor für Logistik und Supply Chain Management

In der „herkömmlichen“ Wirtschaft werden Konzepte für supraadaptive Systeme erforscht. Dass diese noch nicht etabliert sind, zeigen Versorgungsengpässe nach Vulkanausbrüchen und Streiks. Anders in der „dunklen“ Wirtschaft: Hier sind supraadaptive Systeme bereits seit einiger Zeit zu beobachten. Kokainkartellen in Mittel- und Südamerika ist es seit den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts gelungen, hochflexible Systeme aufzubauen, die sich immer wieder an neue Rahmenbedingungen anpassen. Die Kartelle bewegen sich auf einem Milliarden-Markt und arbeiten nach eigenen Regeln; dennoch lassen sich gewisse Parallelen zu legaler Logistik beobachten. Professor Krupp, der neben seinem Lehrgebiet auch als fachlicher Beirat der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services am Fraunhofer IIS aktiv ist, erklärt aus Sicht des seriösen Logistikexperten, was die herkömmliche Wirtschaft von dieser „Schwarzen Logistik“ lernen könnte.

**Der HKL MIETPARK –
über 130 x deutschlandweit!**

Seit 40 Jahren
Partner für Profis

- Baumaschinen
- Baugeräte
- Raumsysteme
- Fahrzeuge

HKL BAUMASCHINEN
Mieten. Kaufen. Service.

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

IP-BODENDURCHSCHLAG-GERÄTE

**Die besten
ESSIG-Raketen.**

Über 45 Jahre ein Begriff.

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

www.essig-porta.de

**DEIN STARKER PARTNER
PIRTEK MAN**

...JEDERZEIT. ÜBERALL!

INNERHALB 1 STUNDE VOR ORT.

24h-HydraulikService
0800 99 88 800
www.pirtek.de

PIRTEK
Schläuche & Armaturen

43.VDBUM SEMINAR KASSEL 19.–22. FEB. 2014



SCHWERPUNKT S

Zukunftsorientierter STRASSENBAU

Mit diesen Themen:

Das Haus Ammann zeigt die neuesten Entwicklungen im Bereich der Verdichtungstechnik, dem immer wichtiger werdenden Prozess des Asphaltrecyclings und den aktuellen Wissensstand im Bereich der Flächendeckenden Verdichtungskontrolle.

Die Steigerung der Qualität im Straßenbau durch eine Optimierung der Transportwege hat sich das Unternehmen Fliegl auf die Fahne geschrieben. Durch aktive Beteiligung an wissenschaftlichen Projekten (PAST) konnte das Unternehmen diese Entwicklungen maßgeblich voranbringen.

Die BG Bau hat das Projekt ZUMBau ins Leben gerufen. Nach diesen Ausbildungsstandards werden „Zugelassene Maschinenführer in der Bauwirtschaft“ auch seitens des VDBUM in seiner Akademie geschult und in Verbindung mit den Ausbildungszentren der Bauindustrie geprüft.

Effizienzsteigerung ist eines der Schlagworte im Vortrag von Komatsu. Der Einsatz modernster GPS-Technik ermöglicht dem Bediener der Maschine große Entlastungen bei gleichzeitiger Steigerung der Arbeitsergebnisse.



Bei der Baustellenversorgung ist der Sprinter aus dem Hause Daimler Benz nicht mehr wegzudenken. Speziell bei diesem Modell gab es in 2013 gravierende Neuentwicklungen, die ihn zu einem der verbrauchstechnisch günstigsten Fahrzeuge seiner Klasse machen.

Ein weiteres Arbeitstier wurde im Hause Hatz entwickelt, die neue Motorenbaureihe H50TIC. Das Aggregat überzeugt mit nie dagewesenen Leistungs-/Gewichtsverhältnissen und wird im Rahmen eines Fachvortrags vorgestellt. Leistungsdaten von der Maschine quasi online auf dem Rechner verfolgen, erfassen und auswerten – über dieses Verfahren berichtet das Unternehmen CNH.

Leistungen:

Fachvorträge, Mittagessen, Abendveranstaltung mit Buffet und 1 Übernachtung mit Frühstück (Do/Fr) zum Preis von EUR 375,00 + MwSt. (Nichtmitglieder 555,00 EUR + MwSt.)

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

Firmenanschrift

.....

Telefon

Fax

E-Mail

Datum, Unterschrift

Anmeldung

für den **Schwerpunkt S „Zukunftsorientierter Straßenbau“**

am Donnerstag, 20.02. und Freitag, 21.02.2014

im Hotel „La Strada“, Raiffeisenstraße 10, 34121 Kassel

Bezahlung

- ☐ Der Betrag wird überwiesen. Die Rechnung schicken Sie bitte an
☐ Firma ☐ Privat
☐ Der Betrag soll per Bankeinzug abgebucht werden (nach Erhalt der Rechnung)

Konto BLZ

Bank Inhaber

- ☐ Ich buche zusätzlich Übernachtung(en):
☐ Di / Mi ☐ Mi / Do ☐ Fr / Sa (je EUR 98,00 + MwSt.)

Per Post oder per Fax an:

VDBUM Service GmbH, Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr
 Tel.: 0421 - 22 23 90, Fax: 0421 - 22 23 910
 service@vdbum.de, www.vdbum.de



SCHWERPUNKT M

KRAN- UND HEBETECHNIK im Bauwesen

Ende 2013 stiegen die Auftragseingänge im Bauhauptgewerbe im Vergleich zum Vorjahr preisbereinigt um 5,6 Prozent, wie das Statistische Bundesamt in Wiesbaden mitteilte. Sowohl im Hochbau als auch im Tiefbau legte die Nachfrage um mehr als 5 Prozent zu. Die wirtschaftliche Situation veranlasst Hersteller wie Anwender zu immer weiteren Optimierungen, sowohl in den Arbeitsabläufen als auch bei der eingesetzten Technik.

Der VDBUM hat in diesem Jahr seine Turmdrehkran-Interessensvertretung gegründet. Das Schwerpunktthema Kran- und Hebeteknik im Bauwesen widmet sich diesem Bereich. Der Hersteller Wolff-Kran gibt dabei einen allgemeinen Einblick in das wirtschaftliche Umfeld, lässt aber in seinem technischen Vortrag auch die Herausforderungen der Branche zum Zuge kommen. Windkraftwerke und Hochbauprojekte erreichen immer größere Höhen, höhere Gewichte müssen sicher transportiert und positioniert werden. Im Bereich „Optimierung von Bauprojekten“ erweist sich Streif Baulogistik als verlässlicher Partner. Das Unternehmen zeigt die Qualitäten seiner Teleskoplader im Material Handling auf den Lagerplätzen und natürlich auch den Baustellen auf. Der Transport all dieser schweren Güter, Fertigteile, Maschinen und Geräte kann oftmals nur noch mit Spezialtiefcladern erfolgen. Hier präsentiert sich das Unternehmen Goldhofer als verlässlicher Partner.

Parallel zum VDBUM Großseminar 2014 wird erstmals ein Branchentreff stattfinden, der den Nutzern der Turmdrehkrane, aber auch Spediteuren, Sachverständigen und Technikern wichtige Werkzeuge im täglichen Umgang mit den Maschinen an die Hand gibt.



Donnerstag, 20. Februar 2014

- M1 08.30 – 09.30**
Wolff Kran - Ein Jahrhundert Innovationen in der Krantechnik (Wolff Kran)
- M2 09.30 – 10.30**
Turmdrehkran-Dienstleistungen aus einer Hand (Streif Baulogistik)
- M3 11.00 – 12.00**
Manitou – die Referenz im Material Handling (Manitou Deutschland GmbH)
- M4 12.00 – 12.45**
Innovative Fahrwerkstechnik für den Schwertransport (Goldhofer AG)

Parallelveranstaltung –
Donnerstag, 20. Feb. 14.00 bis
Freitag, 21. Feb. 13.00 Uhr

BRANCHENTREFF TURMDREHKRANE

Leistungen:

Fachvorträge, Mittagessen zum Preis von EUR 198,00 + MwSt. (Nichtmitglieder 275,00 EUR + MwSt.) In Kombination mit dem Branchentreff TDK.

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

Firmenanschrift

.....

Telefon

Fax

E-Mail

Datum, Unterschrift

Anmeldung

für den **Schwerpunkt M „Kran- und Hebeteknik im Bauwesen“**
 am Donnerstag, 20.02.2014
 im Hotel „La Strada“, Raiffeisenstraße 10, 34121 Kassel

Bezahlung

- ☐ Der Betrag wird überwiesen. Die Rechnung schicken Sie bitte an
- ☐ Firma ☐ Privat
- ☐ Der Betrag soll per Bankeinzug abgebucht werden (nach Erhalt der Rechnung)

Konto BLZ

Bank Inhaber

- ☐ Ich buche zusätzlich Übernachtung(en):
- ☐ Di / Mi ☐ Mi / Do ☐ Do / Fr ☐ Fr / Sa (je EUR 98,00 + MwSt.)

Per Post oder per Fax an:

VDBUM Service GmbH, Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr
 Tel.: 0421 - 22 23 90, Fax: 0421 - 22 23 910
 service@vdbum.de, www.vdbum.de



SCHWERPUNKT R

Nachhaltige **RECYCLING-LÖSUNGEN**

Die Verwendung von Recyclingbaustoffen wird angesichts knapper werdender Ressourcen ein immer wichtigeres wirtschaftliches und politisches Thema.

Eine wichtige Rohstoffquelle ist Bauschutt, der aus mineralischen Stoffen wie Beton, Ziegeln, Keramik, Boden und Sand besteht. Aus diesen Materialien entstehen im Zuge der Verwertung neue Baustoffe für vielfältige Verwendungszwecke, vom Straßen- und Wegebau über die Errichtung von Lärmschutzwänden bis hin zur Auffüllung von Baugruben. Auch aus Baumischabfall, also einem Gemisch aus mineralischen Abfällen und Reststoffen wie Holz, Glas und Metall, werden sämtliche Wertstoffe aussortiert, aufbereitet und wiederverwertet. So gewinnen die Recyclingspezialisten beispielsweise Holz, das in Kraftwerken zur Strom- und Wärmeerzeugung dient.

Die zugehörigen rechtlichen Vorschriften und Gesetzmäßigkeiten wurden neu strukturiert. Deshalb beginnt das Schwerpunktthema mit einem Fachvortrag, der die derzeitige Lage bei der Abfallrahmenrichtlinie und dem Kreislaufwirtschaftsgesetz beleuchtet. Die Nachhaltigkeit in der Baubranche und die partnerschaftlichen Kooperationsmöglichkeiten mit Recyclern stellt das Unternehmen Alba Interseroh vor. Für die Entsorgung kontaminierter Böden präsentiert sich als fachlicher Partner die Bauer Umwelttechnik aus Schrobenhausen. Die beim Recycling eingesetzte Technik erläutern Atlas Copco, Komatsu, SSAB und Christophel mit der Vorstellung ihrer Produkte. Den Abschluss macht das Unternehmen Plannerer in Verbindung mit dem Haus Sennebogen mit der Darstellung des Projekts „Abbruch der Sinnthalbrücke“.



Leistungen:

Fachvorträge, Mittagessen, Abendveranstaltung mit Buffet und 1 Übernachtung mit Frühstück (Do/Fr) zum Preis von EUR 375,00 + MwSt. (Nichtmitglieder 555,00 EUR + MwSt.)

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

Firmenanschrift

.....

Telefon.

Fax.

E-Mail

Datum, Unterschrift

Donnerstag, 20. Februar 2014

R1 14.00 – 14.45 Abfallrahmenrichtlinie 2008, Kreislaufwirtschaftsgesetz 2012 (Societät Köhler Klett)

R2 14.45 – 15.45 Kontaminierte Böden – Verwertung und Entsorgung durch einen verlässlichen Partner (Bauer AG)

R3 16.15 – 17.15 Nachhaltigkeit in der Baubranche – ein Votum für mehr Wertschöpfungspartner-schaften (Alba/Interseroh)

R4 17.15 – 18.15 Hardox Wearparts – Ihr Lieferant für Verschleißprodukte und Service (SSAB Schweden)

19.30 Uhr Abendveranstaltung

Freitag, 21. Februar 2014

R5 08.30 – 09.30 Innovation von Atlas Copco verändert eine ganze Industrie: Der Hydraulikhammer wird 50 (Atlas Copco)

R6 09.30 – 10.30 Komatsu – Radlader im Waste-Einsatz (Komatsu Europe)

R7 11.00 – 11.45 Beurteilungskriterien von Anlagen zum Bauschuttrecyclen (Christophel GmbH)

R8 11.45 – 12.45 Sprengung der Sinnthal-Brücke, eine logistische Herausforderung (Plannerer und Sennebogen)

Anmeldung

für den **Schwerpunkt R „Nachhaltige Recyclinglösungen“**

am Donnerstag, 20.02. und Freitag, 21.02.2014

im Hotel „La Strada“, Raiffeisenstraße 10, 34121 Kassel

Bezahlung

- ☐ Der Betrag wird überwiesen. Die Rechnung schicken Sie bitte an
☐ Firma ☐ Privat
☐ Der Betrag soll per Bankeinzug abgebucht werden (nach Erhalt der Rechnung)

Konto BLZ

Bank Inhaber

- ☐ Ich buche zusätzlich Übernachtung(en):
☐ Di / Mi ☐ Mi / Do ☐ Fr / Sa (je EUR 98,00 + MwSt.)

Per Post oder per Fax an:

VDBUM Service GmbH, Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr
 Tel.: 0421 - 22 23 90, Fax: 0421 - 22 23 910
 service@vdbum.de, www.vdbum.de

Anmeldung zum 43. VDBUM Großseminar 2013

„Nachhaltigkeit im Wandel der Zeit“
19. bis 22. Februar 2014

Veranstalter:

VDBUM Service GmbH
Henleinstraße 8a
28816 Stuhr
Tel.: 0421 - 22 23 90
Fax: 0421 - 22 23 910
service@vdbum.de
www.vdbum.de

Ort:

Hotel La Strada
Raiffeisenstraße 10
34121 Kassel
Telefon: 0561 - 2090-0
Telefax: 0561 - 2090-500



Hotel:

**Buchung nur über
VDBUM Service GmbH**

Anmeldung:

Bitte nutzen Sie das nebenstehende Anmeldeformular.
Sie erhalten von uns eine Teilnahmebestätigung und die Rechnung. Nur die vor Veranstaltungsbeginn bezahlte Teilnahmegebühr berechtigt zur Teilnahme am Seminar. Die Teilnahmegebühr überweisen Sie bitte mit Angabe der Rechnungsnummer.

Rücktritt:

Ab 07.02.2014 wird die Teilnahmegebühr zu 50% fällig.
Bei Rücktritt ab 17.02.2014 wird die Teilnahmegebühr zu 100% fällig. Die Entsendung von Ersatzteilnehmern ist selbstverständlich möglich.

Bestellung VDBUM Seminarband:

Seminar Teilnehmer erhalten jeweils ein Exemplar kostenlos bei Abreise in Braunlage. Bitte wenden Sie sich dort an das Veranstaltungsbüro.
Sollten Sie weitere Exemplare benötigen, können Sie diese vor Ort beim Großseminar in Kassel, telefonisch, per Fax oder unter www.vdbum.de bei der VDBUM Service GmbH bestellen.
Der Preis beträgt 12,50 € / Stück zzgl. ges. MwSt., Porto und Verpackung.
Die Lieferung erfolgt ab dem 24.02.2014.

Anmeldung zum 43. VDBUM Großseminar 2014

Leistungen und Kosten:

Gesamtdauer des Seminars: 19. bis 22.02.2014

inkl. Fachvorträge, Übernachtungen, Frühstück,
Tagespauschale und Abendprogramm Mitglieder: 575,- Nichtmitglieder: 775,-

VDBUM Seminar inkl. 2 Übernachtungen

inkl. Fachvorträge, Übernachtungen, Frühstück,
Tagespauschale und Abendprogramm Mitglieder: 475,- Nichtmitglieder: 655,-

VDBUM Seminar inkl. 1 Übernachtung

inkl. Fachvorträge, Übernachtungen, Frühstück,
Tagespauschale und Abendprogramm Mitglieder: 375,- Nichtmitglieder: 555,-

Tagesgäste

inkl. Fachvorträge, Frühstück,
Tagespauschale und Abendprogramm Mitglieder: 198,- Nichtmitglieder: 275,-

Tagesatz für Studenten (ohne Übernachtung)

inkl. Fachvorträge, Frühstück, Tagespauschale
und Abendprogramm Mitglieder: 98,-

Anreisedatum Abreisedatum

- ☐ Schwerpunkt F: „Forschung trifft Praxis“
20.02.14 von 08:30 bis 12:00 Uhr
- ☐ Schwerpunkt S: „Straßenbau“
(20.02.14 von 14:00 bis 21.02.14, 17:30 Uhr)
- ☐ Schwerpunkt M: „Kran- und Hebetechnik“
20.02.14 von 08:30 bis 14:00 Uhr
- ☐ Schwerpunkt R: „Recyclinglösungen“
(20.02.14 von 14:00 bis 21.02.14 14:00 Uhr)

BRANCHENTREFF TURMDREHKRANE
Parallelveranstaltung –
Donnerstag, 20. Feb. 14.00
bis Freitag, 21. Feb. 13.00 Uhr

- ☐ Frühbucherrabatt für persönliche Mitglieder (gültig bis 31.12.2013)
in Höhe von 40,- € + MwSt. (nur für die gesamte Seminardauer!)

- ☐ Hiermit buche ich eine zusätzliche Übernachtung zum Preis von
98,- € pro Nacht + MwSt. vom bis

Bezahlung

- ☐ Der Betrag wird überwiesen: Rechnung bitte an ☐ Firma ☐ Privat
☐ Den Betrag per Bankeinzug abbuchen (nach Erhalt der Rechnung)

IBAN BIC

Konto-Inhaber

Ich melde mich für folgende Workshops an (bitte ankreuzen):

- | | | |
|--|---|--|
| ☐ W1 Interseroh | ☐ W5 Interseroh | ☐ W9 Topcon |
| ☐ W2 EDV Baubranche | ☐ W6 Real Living | ☐ W10 Ammann |
| ☐ W3 Motair | ☐ W7 Mercedes | ☐ W11 Mercedes |
| ☐ W4 Mammüt | ☐ W8 Motair | ☐ W12 Real Living |

Die Workshopteilnahme ist nur mit dieser schriftlichen Anmeldung möglich. Sie erhalten eine Terminzusage zum Workshop mit der Teilnahmebestätigung. Bei Erreichen der maximalen Teilnehmerzahl des von Ihnen gewünschten Workshops werden Sie auf eine Warteliste gesetzt.

Die nebenstehenden Rücktrittsbedingungen erkenne ich an.

Datum Unterschrift



TURBOLADER-KOMPETENZ

- ✓ Turbolader neu + im Tausch
- ✓ Qualitäts-Instandsetzungen
- ✓ Distributor der Serienhersteller



Motair Turbolader GmbH • Widdersdorfer Str. 188 • 50825 Köln
Tel. ++49 (0) 221.5400-3160 • info@motair.de • www.motair.de



Seminarteilnehmer

Name, Vorname	
Straße	
PLZ, Wohnort	
Firmenanschrift	
Telefon	
Fax	
E-Mail	
Datum, Unterschrift	

VDBUM Service GmbH
Henleinstr. 8a
28816 Stuhr

43. VDBUM SEMINAR
KASSEL 19.-22. FEB. 2014

Anmeldung



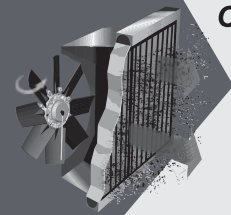
MARM

MASCHINEN - ANLAGEN - REPARATUR - MONTAGE

- LIEBHERR - Turmdrehkrane
- HARSCO - Gerüste und Schalung
- Mauertechnik und Minikrane
- BOBCAT - Teleskopstapler, Kompaktlader und Minibagger
- Container und Raumzellen

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



CLEANFIX.ORG



SAUBERE KÜHLER > mehr Leistung
> weniger Verbrauch
> weniger Lärm



LECTURA SPECS DATABASE
BAGGERLADER
Typen 380+
Hersteller 41+

Finden Sie Baggerlader und weitere
255 Maschinenarten auf
www.lectura-specs.com
die wahrscheinlich größte Datenbank mobiler Maschinen


www.lectura-specs.com 

**LOMBARDINI**
A KOHLER COMPANY

- Ersatzteil-Großhandel
- Ersatzmotoren
- Instandsetzung
- Service

Jürgen Kreye · Lombardini Service
26160 Bad Zwischenahn
Tel. (0 44 03) 91 60 00 · Fax 98 33 66
E-mail: Lombardini-Kreye@t-online.de
www.juergen-kreye.de

Hochziehbare Personenaufnahmemittel – nationaler Regelungsbereich

Hochziehbare Personenaufnahmemittel in ihren vielfältigsten Kombinationen dienen der Schaffung von höhen- und ortsveränderlichen Arbeitsplätzen bzw. der Beförderung von Personen zu hoch gelegenen Arbeitsplätzen. Das Wort „hochziehbar“ steht dafür, dass eine Einrichtung zum Aufnehmen von Personen (Personenaufnahmemittel) an Seilen hängend nach oben gezogen wird. Werden zum Heben von Personen Arbeitsmittel verwendet, die bestimmungsgemäß hierfür nicht vorgesehen sind (z.B. Baukrane), unterliegt die Bereitstellung und Benutzung dieser Arbeitsmittel dem nationalen Regelungsbereich.

Mit Inkrafttreten der Betriebssicherheitsverordnung im Jahr 2002 wurde die Frage der Anwendung von hochziehbaren Personenaufnahmemitteln auf Bau- und Montagestellen vom Gesetzgeber auf eine neue rechtliche Grundlage gestellt. Dieser Beitrag beschäftigt sich mit den rechtlichen Voraussetzungen der Bereitstellung von nicht für das Heben von Personen vorgesehenen Arbeitsmitteln, die ausnahmsweise zum Heben von Personen verwendet werden, und beschreibt die zu ergreifenden technischen, organisatorischen und personenbezogenen Maßnahmen bei der Benutzung.

Regelwerk und Begriffe

Hochziehbare Personenaufnahmemittel sind Einrichtungen zum Heben von Personen, bei denen Personenaufnahmemittel an Tragmitteln (lose) hängen und durch Hebezeuge bewegt werden (BGR 159 [1]). Diese Kombination besteht i.d.R. aus Personenaufnahmemittel, Hebezeug, Tragmittel und Anschlagmittel.

Abbildung 1 zeigt eine derartige Kombination aus Hebezeug (Turmdrehkran) und Personenaufnahmemittel (Betonkübel mit Standplatz). Auf diesen besonderen Anwendungsfall wird noch ausführlicher eingegangen. Personenaufnahmemittel sind Einrichtungen, die zum Aufnehmen von Personen dienen. Es gibt sie in den verschiedensten Bauarten und für eine Vielzahl von Verwendungen. Hierzu zählen auch Kombinationen aus Personen- und Lastaufnahmemitteln für spezielle Einsätze (die Last ist nicht am Tragmittel des Hebezeuges angeschlagen) [1].

Personenaufnahmemittel sind z.B.:

- Personenförderkörbe (Abb. 2), die ausschließlich der Beförderung von Personen zu hoch gelegenen Arbeitsplätzen dienen,
- Arbeitskörbe (Abb. 3) zur Schaffung von höhen- und ortsveränderlichen Arbeitsplätzen,
- Kombinationen von Personen- und Lastaufnahmemitteln (Abb. 1),
- Personenaufnahmemittel für spezielle Einsätze (Abb. 4), beispielsweise für die Rettung von Personen.

Hebezeuge dienen zum Bewegen der am Tragmittel hängenden Personenaufnahmemittel und können beispielsweise Krane, Winden und für den Hebezeugbetrieb ausgerüstete Seilbagger sein (TRBS 2121 Teil 4 [2]).

Sie sind bestimmungsgemäß nicht zum Heben von Personen, sondern zum Heben von Lasten vorgesehen. Winden können bestimmungsgemäß für die Personenbeförderung ausgelegt sein. Wird eine verwendungsfertige Einrichtung, bestehend aus Personenwinde und Personenaufnahmemittel in den Verkehr gebracht, so unterliegt sie dem Anwendungsbereich der Maschinenrichtlinie.

Tragmittel sind zum Hebezeug gehörende Seile und Ketten einschließlich Lasthaken. Sie werden an dem Personenaufnahmemittel befestigt.

Anschlagmittel sind nicht zum Hebezeug gehörende Einrichtungen, die das Tragmittel mit dem Personenaufnahmemittel verbinden.

In der europäischen Normung ist der Begriff „Personenaufnahmemittel“ ein zweites Mal belegt, was bei Benutzern,



Abb. 1: Turmdrehkran mit Personenaufnahmemittel (Betonkübel mit Standplatz) – nationaler Regelungsbereich (Fotos: Fröhlich)

mitunter aber auch bei Herstellern, zu Irritationen führt. Die DIN EN 1808:2010-11 Sicherheitsanforderungen an hängende Personenaufnahmemittel – Berechnung, Standsicherheit, BauPrüfungen [3] konkretisiert die einschlägigen Anforderungen des Anhang I der Richtlinie 2006/42/EG (Maschinenrichtlinie) [4] für dauerhaft und vorübergehend errichtete Anlagen, die kraft- oder handbetrieben sein können. Eine dauerhaft errichtete Anlage, die dem Anwendungsbereich der Maschinenrichtlinie unterliegt, ist beispielsweise ein Fassadenaufzug (Abb. 5).

Der nationale und der Maschinenrichtlinien-Bereich müssen deutlich voneinander abgegrenzt werden. Bereitstellung und Benutzung von lose an Hebezeugen hängenden Personenaufnahmemitteln konkretisieren [2] und auch [1]. Sicherheitsanforderungen und Schutzmaßnahmen (Bau und Ausrüstung) für Personenaufnahmemittel sind außerdem in der DIN EN 14502-1:2010-11 Krane – Einrichtungen zum Heben von Personen – Teil 1: Hängende Personenaufnahmemittel [5] enthalten.

Bei dieser Norm handelt es sich um einen EN-Standard, der aber nicht im



Abb. 2: Personenförderkorb zur Beförderung von Personen zu hoch gelegenen Arbeitsplätzen.



Abb. 3: Arbeitskorb am Fahrzeugkran hängend.



Abb. 4: Personenaufnahmemittel mit Schwerlast-Korbtrage zur Rettung von Personen. Die Benutzung ist nur für ausgebildete Höhenretter vorgesehen.

Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde, weil die darin behandelten hängenden Personenaufnahmemittel als einzelnes Bauteil nach Meinung der Europäischen Kommission nicht unter die Maschinenrichtlinie fallen [6]. Demnach dürfen Personenaufnahmemittel nach [5] nicht mit dem CE-Zeichen gekennzeichnet werden. Eine Konformitätserklärung ist nicht erforderlich.

Das sieht bei hängenden Personenaufnahmemitteln nach [3], die für das Heben von Personen bestimmungsgemäß vorgesehen sind, selbstverständlich anders aus. Hier sind ein Konformitätsbewertungsverfahren (z.B. EG-Baumusterprüfung) und die CE-Kennzeichnung notwendig.

Rechtliche Voraussetzungen für den Einsatz hochziehbarer Personenaufnahmemittel

Bis zum Inkrafttreten der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV [7]) im Jahr 2002 war die Frage nach der Häufigkeit und des Umfangs der Bereitstellung und Benutzung von hochziehbaren Personenaufnahmemitteln nicht relevant. Die erforderlichen technischen, organisatorischen und personenbezogenen Maßnahmen zur Gewährleistung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes waren zu ergreifen. Das Fehlen der nach [1] und auch [2] geforderten Prüfung vor der ersten Inbetriebnahme ist immer wieder zu bemängeln. Die Voraussetzungen, um hochziehbare Personenaufnahmemittel überhaupt bereitstellen und benutzen zu dürfen, sind vom Gesetzgeber mit der BetrSichV auf eine grundlegend neue Basis gestellt worden. Die Ursache für die erhebliche Einschränkung der Anwendung von hochziehbaren Personenaufnahmemitteln dürfte im Unfallgeschehen zu suchen sein. Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit belegen, dass insbesondere der technische Zustand von Hebezeugen, der Rüstzustand, die Aufstellsituation, das Rettungskonzept aber auch die Unterweisung der beteiligten Personen Anlass zur Kritik gewesen sind. Mit der BetrSichV werden u.a. europäische Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Benutzung von Arbeitsmitteln durch Arbeitnehmer bei der Arbeit umgesetzt. Es ist bekannt, dass in anderen europäischen Staaten ähnliche, teilweise auch strengere Vorschriften erlassen wurden, welche das Heben von Personen mit dafür nicht vorgesehenen Arbeitsmitteln verbieten bzw. nicht erwähnen. Das Heben von Beschäftigten darf demnach in diesen Ländern

nur mit für diesen Zweck vorgesehenen Arbeitsmitteln und Zusatzausrüstungen erfolgen.

Arbeitsmittel, mit denen Beschäftigte bestimmungsgemäß gehoben werden dürfen, sind beispielsweise Hubarbeitsbühnen nach [8] und Fassadenaufzüge nach [3]. Das Heben von Beschäftigten durch hierfür nicht vorgesehene Arbeitsmittel ist in Deutschland nach nationalem Recht ausnahmsweise zulässig, sofern geeignete Maßnahmen ergriffen wurden, welche die Sicherheit gewährleisten. Eine angemessene Überwachung ist sicherzustellen [7]. Arbeitsmittel, mit denen bestimmungsgemäß keine Beschäftigten gehoben werden dürfen, sind z.B. Turmdrehkrane (TDK). In den Betriebsanleitungen (Kranbücher) weisen die Hersteller von TDK i.d.R. sehr deutlich darauf hin, dass die Beförderung von Personen nicht erlaubt ist. Gleichzeitig informieren die Hersteller darüber, dass nationale Bestimmungen in den jeweiligen Ländern eine Personenbeförderung mit Kranen unter bestimmten Voraussetzungen zulassen. Sich über diese nationalen Bestimmungen zum Einsatz von hochziehbaren Personenaufnahmemitteln zu informieren, liegt in der Verantwortung der Benutzer.

Die TRBS 2121 Teil 4 [2] konkretisiert die BetrSichV hinsichtlich der Bereitstellung und Benutzung von nicht für das Heben von Personen vorgesehenen Arbeitsmitteln, die ausnahmsweise zum Heben von Personen verwendet werden und ist in Verbindung mit der TRBS 2121 Gefährdungen von Personen durch Absturz – Allgemeine Anforderungen [9] anzuwenden.

Im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung sind die notwendigen Maßnahmen für die sichere Bereitstellung und Benutzung von Personenaufnahmemitteln unter Verwendung von nicht für das Heben von Personen vorgesehenen Arbeitsmitteln festzulegen. Insbesondere folgende Kriterien sind bei der Bewertung der Gefährdungen gegen Absturz heranzuziehen [2]:

- technische Ausrüstung und Zustand des Arbeitsmittels,
- Energieausfall,
- Ausnutzung der Tragfähigkeit,
- Fehlbedienung des Arbeitsmittels.

In der Gefährdungsbeurteilung muss nachgewiesen werden, dass die Verwendung von nicht für das Heben von Personen bestimmungsgemäß vorgesehenen Arbeitsmitteln unvermeidbar und der Einsatz von beispielsweise Hubarbeitsbühnen



Abb. 5: Fassadenaufzug (Befahranlage) – Anwendungsbereich Maschinenrichtlinie.

im Einzelfall nicht möglich ist. Als Beispiel für die ausnahmsweise Bereitstellung kann nach [2] der Einsatz eines Arbeitskorbes am Kran zur Schaffung von einem temporären Arbeitsplatz für kurzzeitige Reparaturarbeiten an baulichen oder technischen Anlagen genannt werden. Der Arbeitsplatz ist mit einer Hubarbeitsbühne nicht erreichbar.

Dagegen kann die Verwendung eines Betonkübels mit Standplatz am Kran für eine mehrtägige Betonage nicht als ausnahmsweise Bereitstellung im Einzelfall bezeichnet werden. Es stellt sich die

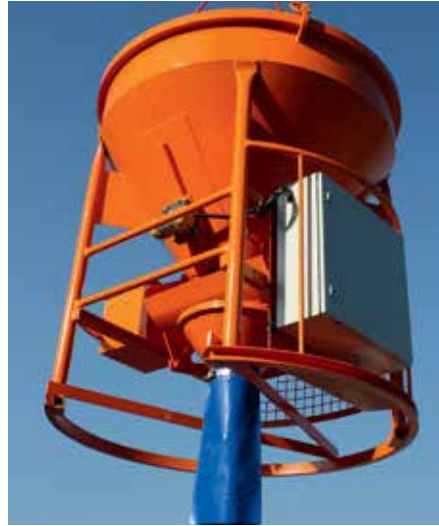


Abb. 6: Betonkübel mit funkferngesteuerter Öffnungs- und Schließrichtung.

Frage, warum keine Betonpumpe oder kein Betonkübel mit Funkfernsteuerung (Abb. 6) bzw. mit Zugseilmechanik verwendet wird. Hier ist ein Umdenken in der Wahl des Verfahrens angezeigt, wann immer die Baustellenrandbedingungen dies zulassen. Ein jüngstes Beispiel aus Luxemburg zeigt, dass die dortige Arbeitsinspektion bei unvollständigen Anträgen (Gefährdungsbeurteilung, Maßnahmen, technische Parameter fehlen) die Verwendung von Betonkübeln mit Standplatz ablehnt.

Dipl.-Ing. Rainer Fröhlich, Nürnberg ■

Literatur:

- [1] BG-Regel „Hochziehbare Personenaufnahmemittel“ (BGR 159, Ausgabe 10.2004)
- [2] Technische Regel für Betriebssicherheit TRBS 2121 Teil 4: Gefährdungen von Personen durch Absturz – Heben von Personen mit hierfür nicht vorgesehenen Arbeitsmitteln, Ausgabe 1.2010
- [3] DIN EN 1808: Sicherheitsanforderungen an hängende Personenaufnahmemittel – Berechnung, Standsicherheit, Bau-Prüfungen: 2010-11
- [4] Richtlinie 2006/42/EG (Maschinenrichtlinie)
- [5] DIN EN 14502-1: Krane – Einrichtungen zum Heben von Personen – Teil 1: Hängende Personenaufnahmemittel 2010-11
- [6] Dokument WG-2005.46rev3 der Arbeitsgruppe Maschinen des Ausschusses der Europäischen Kommission, bestätigt am 27. Juni 2007: Auswechselbare Ausrüstungen zum Heben von Personen und Ausrüstungen, die mit Maschinen, die für das Heben von Gütern ausgelegt sind, für den Zweck des Hebens von Personen verwendet werden
- [7] Betriebssicherheitsverordnung vom 27. September 2002 (BGBl. I S. 3777), die zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 8. November 2011 (BGBl. I S. 2178) geändert worden ist
- [8] DIN EN 280: Fahrbare Hubarbeitsbühnen – Berechnung – Standsicherheit – Bau – Sicherheit – Prüfungen: 2010-02
- [9] Technische Regel für Betriebssicherheit TRBS 2121: Gefährdung von Personen durch Absturz – Allgemeine Anforderungen, Ausgabe 3.2007
- [10] Technische Regel für Betriebssicherheit TRBS 1201: Prüfungen von Arbeitsmitteln und überwachungsbedürftigen Anlagen, Ausgabe 8.2012
- [11] Technische Regel für Betriebssicherheit TRBS 1203: Befähigte Personen, Ausgabe 3.2010
- [12] Grundsatz-Prüfung von Kranen (BGG/GUV-G 905, Ausgabe 8.2012)
- [13] Hinweise für die Prüfung von Winden, Hub- und Zuggeräten (BGG 956-1, Ausgabe 4.2004)
- [14] BGV D 6 Unfallverhütungsvorschrift „Kran“
- [15] BGV D 8 Unfallverhütungsvorschrift „Winden, Hub- und Zuggeräte“
- [16] BGV C 22 Unfallverhütungsvorschrift „Bauarbeiten“
- [17] Produktsicherheitsgesetz vom 8. November 2011 (BGBl. I S. 2179; 2012 I S. 131)

Erstveröffentlichung in der Zeitschrift Bau-Portal. Die Fortsetzung dieses Artikels lesen Sie im nächsten Heft VDBUM INFO 1-14

TDK Interessenvertretung des VDBUM – die Aktivitäten tragen Früchte

Der VDBUM hat in diesem Jahr die Turmdrehkran-Interessenvertretung (TDK-IV) gegründet, die erste und bundesweit einzige Interessenvertretung für diese Branche. Die primäre Aufgabe dieser Einrichtung ist die Beratung und Unterstützung zu den Problemfällen der TDK-Branche.

Das heißt,

- dass sie Ansprechpartner bei Schäden und Unfällen ist,
- Informationen zum Betrieb und Transport der TDK gibt,
- Hinweise zur Montage und Demontage liefert,
- Informationen zu den Prüfungen und dem Umrüsten von TDK bieten,
- sich mit der Qualifikationen der Bediener befasst,

– für Rechtsfragen ein Fachanwalt für Baurecht zur Seite steht, wobei die Erstberatung dann sogar kostenlos ist.

Diese Fachthemen wurden und werden derzeit mit gleichen Themen in insgesamt drei Branchentreffs vorgestellt, in Bremen und Feuchtwangen sind diese sehr erfolgreich gelaufen und haben nahezu 200 Besucher verzeichnen können. Der abschließende Branchentreff mit den gleichen Themen wird parallel zum VDBUM-Großseminar in Kassel am 20. bis 21.02.14 durchgeführt.

Thorsten Schneider, Schulungsleiter in der VDBUM-Zentrale, ist gleichzeitig der Obmann der TDK-IV und damit zuständig für die Anfragen aus den Reihen der Mitglieder dieser Interessengruppe. Die Anzahl der neuen Mitglieder, die sich

wegen dieses Themenblockes neu beim VDBUM haben eintragen lassen, ist übrigens bemerkenswert. In seiner Eröffnung der Branchentreffs hat er auch auf einen wichtigen Baustein, der sich im Aufbau befindet, hingewiesen. Es ist eine Datenbank in Vorbereitung, in der Altbestände von Kranbauteilen sowie Montage- und Transporteinrichtungen gesammelt und zur weiteren Verwertung angeboten werden.

Joachim Schulze ist Obmann des Themenfeldes Hebezeugbetrieb bei der BG-Bau und gibt den Besuchern der Branchentreffs einen Ausblick auf neue Vorschriften und Verordnungen. So ist die Betriebssicherheitsverordnung in permanenter Bearbeitung und bringt erweiterte Verantwortlichkeiten bei der Prüfung von Kranen. ►

Weitere Themen sind die Rettung von Personen, das richtige Aufstellen der Krane, Beachtung von Windzonen und die exakte Auslegung von Lastfällen

Wolfgang Fischer, seines Zeichens Sachverständiger bei der Dekra Karlsruhe und in erster Linie für TDK zuständig, zeigt umfangreiche Unfall- und Schadensbeispiele und zeigt damit Wege auf, Unfälle zu vermeiden. Auch das Heben von Personen ist ein Schwerpunktthema seines Vortrages.

Dr. Möller von der Societät Bartsch Rechtsanwälte widmet sich in seinem Fachvortrag intensiv dem Vermietgeschäft mit seinen Vertrags- und Geschäftsbedingungen, den

Haftungsregeln und zeigt die 7 Regeln zur ordnungsgemäßen Vertragsgestaltung auf. Den technischen Themen haben sich die Firmen Wolffkran und HBC gewidmet. Peter Hegenbart und Wouter van Loon zeigen den Einsatz der Wolff-Krane bei der Montage von Windkraftanlagen. Platzbedarf, Geschwindigkeit, Einsatzbedingungen, Eigenschaften, die für den Einsatz von Obendrehern sprechen, diese Details und andere Feinheiten werden in dem Fachvortrag vorgestellt.

Ohne Fernbedienung geht im Kranbetrieb in der Regel gar nichts mehr, so Herr Stegmaier von der Firma HBC. Viele Neuerungen und Sicherheitsstandards haben Ein-

zug gehalten. So werden bei unplausiblen Steuerbefehlen automatisch die Bedienungen abgeschaltet, um unnötigen Schaden zu verhindern.

Die Weiterentwicklung in der Elektronik machen z.B. Frequenz-Probleme zunichte, indem immer eine freie Frequenz gesucht wird und den störungsfreien Betrieb gewährleistet, Vibrationsalarne warnen vor Überlastbetrieb des Krans usw.

Die Branchentreffe in Bremen und Feuchtwangen haben bereits stattgefunden, die Sichtung der Auswertung gab folgenden Tenor: gut organisiert, Themenauswahl aktuell, informativ und gut ausgewählt.

Info: www.vdbum.de ■

Fliegl-Innovation revolutioniert den Asphaltbau

Studie beweist Überlegenheit des Asphaltprofi-Thermo

Asphaltbau ist eine Wissenschaft für sich. Wissenschaftlich untersucht wird er allerdings selten. Eine gemeinsame Untersuchung des Kölner Labors für Baumaschinen und der TU Darmstadt hat das nun geändert. Das zentrale Ergebnis der Praxisstudie lautet: Der Fliegl Abschiebewagen Asphaltprofi-Thermo ist in der Lage, die Einbauqualität von Asphalt drastisch zu erhöhen. Kipper mit Stahl- und Alumulden sind ihm weit unterlegen.

Eine Asphaltschicht ist nur dann stabil und langlebig, wenn sie möglichst wenige Hohlräume hat. Wenige Hohlräume hat sie nur dann, wenn sie optimal verdichtet wurde. Optimal verdichtet werden kann sie nur, wenn sie heiß genug ist. Die Temperatur des Mischguts ist der entscheidende Schlüssel zur Asphaltqualität.

Laut Regelwerk (ZTV Asphalt-StB 07) sollte die Temperatur des Mischguts im Asphaltfertiger 150°C nicht unterschreiten. Es muss gleichmäßig heiß sein, ohne kältere Nester in Ecken und Winkeln; nur dann besitzen Material und Bindemittel optimale Einbaueigenschaften. Das ist die Theorie. Die Praxis sieht anders aus. Im Test von KLB und TU Darmstadt hielten Kipper mit Stahlmulden das Mischgut beim Transport nicht heiß genug; wie Wärmebildkameras zeigten, wurde ein großer Teil der Wärme über die Muldenwände abgegeben. Nur unwesentlich besser schnitten Alumulden ab. Insbesondere bei Abladebeginn gelangten große Mengen zu kaltem Mischgut in den Fertiger. Selbst bei abgedeckten Kippfahrzeugen lagen die Temperaturen zum



Durch die mit mindestens 70 mm starken Dämmstoffen isolierten Muldenwände liefert der Asphaltprofi Thermo das Mischgut so heiß und homogen an, dass der geforderte Verdichtungsgrad problemlos erreicht wird. (Foto: Fliegl)

Teil nur noch bei 100°C bis 130°C. Nach dem Andocken des Kippers vergingen ein bis zwei Minuten, bis das erste Mischgut in den Fertiger fiel. Folgen waren der Stillstand des Fertigers und die weitere Abkühlung des Mischguts. Beides führt zu erheblichen Qualitätsmängeln.

Isolierte Muldenwände

Vollkommen andere Ergebnisse lieferte im Test Fliegls Abschiebewagen (ASW) Asphaltprofi-Thermo. Seine Seitenwände sind mit mindestens 70 mm starken, hoch wärmeisolierenden und feuchtigkeitsresistenten Dämmstoffen ausgestattet. Der Effekt: Die Temperaturverluste während des Transports waren minimal; die Mischguttemperatur lag selbst direkt an den Muldenwänden nie unter 162°C und damit deutlich über den geforderten 150°C. Bei der Übergabe des Mischguts in den Fer-

tiger kamen die Vorzüge der Abschiebetechnik voll zum Tragen: Nach dem Andocken begann sofort die scheibchenweise Übergabe des Mischguts in den Fertiger; einen Stillstand gab es nicht.

Der Asphaltprofi-Thermo erzielt eine Wärmestabilität, die andere Transportsysteme nicht annähernd gewährleisten können. Seine Abschiebetechnik ist ideal geeignet für die Beschickung eines Asphaltfertigers. Sie arbeitet verzögerungsfrei und garantiert eine perfekte Durchmischung und Homogenität des Asphalts. Das Ergebnis: Der geforderte Verdichtungsgrad von mindestens 98 Prozent wird in der Praxis ohne Weiteres ermöglicht. Diese optimale Verdichtung zu erreichen, ist doppelt wichtig: Erstens sichert sie die spätere Asphaltstabilität; zweitens erfüllt nur sie die hohen Anforderungen der aktualisierten ZTV-Asphalt. Für die ausführenden Bauunternehmen bringt der Asphaltprofi-Thermo Sicherheit. Mit ihm liefern sie das Mischgut so heiß und homogen an, dass der geforderte Verdichtungsgrad problemlos erreicht wird. So entgehen sie massiven Vertragsstrafen oder Abzügen bei Nichterreichen der geforderten Einbauqualität. Mit all diesen Vorzügen verbessert der Asphaltprofi-Thermo den Asphaltbau nicht nur, er revolutioniert ihn.

Die ganzjährige Einsatzfähigkeit des Asphaltprofi-Thermo steigert Effizienz und Rentabilität und macht ihn dauerhaft zum idealen Baufahrzeug.

www.fliegl.com ■

Flächendeckende Verdichtungskontrolle Asphalt

Instandsetzungsmaßnahme auf der B 10 bei Pirmasens als Forschungsprojekt genutzt

Die Gebrauchsdauer einer Asphaltbefestigung wird neben weiteren Anforderungen entscheidend von der Einbauqualität bestimmt. Hierbei spielt insbesondere die erreichte Verdichtung eine entscheidende Rolle.

Im Erdbau wird eine flächendeckende Erfassung des Verdichtungsfortschritts während des Walzvorgangs schon länger praktiziert. Sie ist in technischen Regelwerken und Richtlinien beschrieben und kann zur Kontrolle und damit zu bauvertraglichen Abwicklungen genutzt werden. Für den Asphaltbau muss diese noch weiterentwickelt werden.

Während im Erdbau eine Korrektur der Verdichtung auch im Nachhinein möglich ist, kann im Asphalt die Verdichtungsleistung nur zu einem gewissen Zeitpunkt eingebracht werden und dies muss innerhalb einer möglichst geringen Temperaturspanne erfolgen.

Das Forschungsvorhaben soll aufzeigen, ob und wie sich die Systeme im Vergleich zu früher durchgeführten Projekten verbessert haben. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz hat sich bereit erklärt, eine geeignete Versuchsstrecke zur Verfügung zu stellen.

Die Strecke

Im Mai 2012 wurde mit der Auswahl einer geeigneten Strecke aus dem vorgesehenen Bauprogramm 2013 begonnen. Hier-



Streckenführung und Abschnittsteilung. (Fotos: Ammann)



Bomag setzte drei Tandemwalzen mit der GPS-Ausstattung „Bomag Starfire“ ein.



bei waren folgende Randbedingungen zu beachten:

- Beginn ab Juni 2012
- Mindestbreite von 6,50 Metern
- Mindestlänge der Strecke für jedes System 1000 m, zusätzlich eine 0-Strecke
- Einbau von Asphaltbinder- und Deckschicht

Die Erneuerung der Binder- und Deckschicht der Bundesstraße B 10 zwischen Pirmasens und Münchweiler in Fahrtrichtung Landau wurde als die geeignetste

Strecke ausgewählt. Die Federführung in der baulichen Umsetzung hatte der Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern. Vorgesehen war hier die Erneuerung einer 8 Zentimeter dicken Binderschicht und einer 4 Zentimeter dicken Deckschicht auf einer Länge von rund fünf Kilometern. Der Verkehr kann in dem zweibahnigen Bereich auf die Gegenfahrbahn verlegt werden, so dass dem Forschungsvorhaben eine vollgesperrte Richtungsfahrbahn von über fünf Kilometern zu Verfügung stand. ►

**VOLLHYDRAULISCH
WECHSELN MIT
VARIOLOCK**

variolock.lehnhoff.de
info@lehnhoff.de

Lehnhoff
HARTSTAHL



Von den vier Ammann-Tandemwalzen kamen drei zum Einsatz, die vierte wurde gemäß Bauvertrag als Stand-by-Walze vorgehalten.

Die Ausschreibung

In den ab November 2012 stattgefundenen Projektbesprechungen zwischen dem Arbeitskreis 7.4.1 FDVK Asphalt, der sich aus Mitarbeitern aus Wissenschaft, Industrie und Verwaltung zusammensetzt und dem LBM, wurden weitere Festlegungen zum Projekt getroffen. Diese Festlegungen, die neben organisatorischen und bautechnischen Punkten auch das Ausführungs- und Gewährleistungsrisiko betreffen, wurden Bestandteil der Ausschreibung bzw. der verbindlichen Zusagen der Systemanbieter. Die Besonderheit der Maßnahme und die getroffenen und noch zu treffenden Festlegungen machten eine frühzeitige Einbindung des Auftragnehmers der Baumaßnahme notwendig, da sie den Ablauf des Mischguteinbaus, die Schulung des Walzenpersonals, die Einbauzeiten und den baubegleitenden Mess- und Prüfaufwand des wissenschaftlichen Forschungsnahmers (Universität Siegen, ifs – Institut für Straßenwesen) betreffen und allesamt preisbildend sind. Auf Grundlage der Massenermittlung, der Randbedingungen und unter Zugrundelegung der Richtlinien für straßenbautechnische Untersuchungsstrecken wurden mit einem regional ansässigen Straßenbauunternehmen Verhandlungen geführt.

Der Einbau

Zur Ausführung kam der Einbau einer Asphaltbinderschicht AC 16 BS in der Belastungsklasse 100 gemäß RStO 12 auf gefräster Unterlage mit einer Einbaumenge von 200 kg/m², einem Bindemittel 25/55-55 A und einem Anteil an Asphaltgranulat von ca. 20 Prozent gemäß Eignungsnachweis, sowie eine Asphaltdeckschicht SMA 11S mit einer Einbaumenge von 100 kg/m², Bindemittel 25/55-55 A unter Verwendung eines Fremdfüllers aus Kalksteinmehl CC 70 und einem mind. 30 prozentigen

Anteil an alpiner Moräne als Aufhellungsgestein. Das Mischgut, wie auch die weiteren Leistungen im Oberbau, entsprechen den Vorgaben der TL / ZTV Asphalt-StB 07, sozusagen ein Standardmischgut und Standardbauweise bei der baulichen Erhaltung. Die Entfernung zur Mischanlage und die vorgesehene Einbauleistung bestimmten maßgeblich die Logistik für den Mischguttransport. Der Einbau erfolgte mit einem Vögele Beschicker Typ MT 1000-1, um eine gleichmäßige, kontinuierliche Einbaugeschwindigkeit des Asphaltfertigers der Firma Vögele Super 2100-2 mit Bohlentyp AB 600-2 TP2 zu ermöglichen und um eventuellen Temperaturschwankungen des Mischgutes im Bereich der Einbaubohle entgegen zu wirken. So wurden jedem Systemanbieter die gleichen Randbedingungen und den Walzenfahrern gute Anfangsbedingungen für ihre Arbeit zur Verfügung gestellt.

Der Einbau erfolgte über die gesamte Einbaubreite der beiden Fahrspuren. Der schadensfreie Standstreifen blieb bis auf einige Frässtellen erhalten, da auch seine in der Bauvorbereitung kontrollierte Ebenheit im Anschlussbereich ausreichend war, so dass die Grenzwerte für Unebenheiten von 4 mm auf einer 4 m langen Messstrecke vereinbart werden konnten.

Die rund 5.000 m lange Einbaustrecke wurde in fünf Abschnitte aufgeteilt: Eine „Null-Strecke“ (Referenzstrecke), in der der Auftragnehmer mit seinen Geräten sein Einbaukonzept umsetzt, sowie vier rund einen Kilometer lange Erprobungsab-

schnitte der vier Systemanbieter (Ammann, Bomag, Caterpillar und Hamm).

Der Einbau der Binder- und Deckschicht erfolgte mit den jeweils gleichen Geräten der Beteiligten. Für den Einbau in der „Null-Strecke (Referenzstrecke)“ wurden die Walzen des Auftragnehmers zur Dokumentation mit einem Datenaufnahmesystem der Firma Moba ausgestattet. Hierbei wurde jedoch die visuelle Oberfläche abgedeckt, um die Einbauleistung mit den Ergebnissen aus den Testfeldern gegenüberstellen zu können. Das Walzenpersonal wurde von den Systemanbietern geschult und steuerte bei allen Anbietern die zur Verfügung gestellten Walzen. Jede Firma musste drei Walzen über die geplanten Einbautage zu Verfügung stellen. Jeweils eine zusätzliche Walze musste als Ersatz auf der Baustelle vorgehalten werden.

Stimmen der Systemanbieter zum Einsatz von FDVK-A

Firma Ammann

Für Willi Reutter, Vertriebsleiter Deutschland Süd der Ammann-Gruppe, eröffnete sich für Ammann die Möglichkeit, Kenntnisse von unterschiedlichen Vibrations- und Dokumentationssystemen zu erlangen, die auf firmeneigenen Test- und Versuchstrecken in der Form nicht durchführbar gewesen wären. Weiterhin ist man im Hause Ammann sehr daran interessiert, im Rahmen der Weiterentwicklung zur Qualitätssicherung im Asphaltstraßenbau

Beteiligte

Gemeinsames Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen Nr. 7.4 -1/12

Arbeitsgruppe	7	Asphaltbauweisen
Arbeitsausschuss	7.4	Bautechnologie
Arbeitskreis	7.4.1	FDVK Asphalt

mitzuarbeiten und FDVK-A zu einer anerkannten, ausschreibungsfähigen Asphalt-einbauweise zu überführen.

Daher wurden für dieses Projekt vier Ammann Tandemwalzen AV95-2 ACE-pro mit in einer Bandage geregeltem ACE-Kreisschwingersystem, in der zweiten Bandage ein unregelmäßiges Kreisschwingersystem und einem GPS- und Glonass-gestütztem Positions- und Datenübertragungssystem von Topcon ausgestattet, wovon nur drei Walzen zum Einsatz kamen und eine gemäß Bauvertrag als Stand-by-Walze vorgehalten werden musste. Damit war gewährleistet, dass die Fahrer der so miteinander vernetzten Walzen jederzeit die eigene Fahrspur und die Anzahl aller Übergänge jederzeit im Blick halten und dadurch das vorgegebene Walzschema exakt umsetzen konnten. Die Vernetzung erfolgte über GMS. Außerdem können die Daten gespeichert und/oder direkt auf einen PC im Büro zur Überwachung und Weiterverarbeitung weitergeleitet werden.

Firma Bomag

Hans-Josef Kloubert, Leiter der Anwendungstechnik bei Bomag:

Die Bomag-Systeme liefern wichtige Beiträge zur Effizienzsteigerung und Qualitätssicherung im Asphaltstraßenbau:

1. Der Verdichtungsprozess mit Zahl der Walzübergänge und Verdichtungstemperatur wird visualisiert. Jeder erkennt auf seinem BCM-Bildschirm den Arbeitsfortschritt, seine aktuelle Position und die Ergebnisse der anderen vernetzten Walzen.
2. Der jeweilige Verdichtungsfortschritt wird erfasst und dokumentiert. Auch dies wird jedem Fahrer kontinuierlich angezeigt als wichtiger Beitrag zur Qualitätssicherung.



Die Walzen waren über GMS vernetzt, die Daten können direkt auf einen PC weitergeleitet werden.

Die Umsetzung erfolgte durch drei Asphalttandemwalzen des Typs BW 174-AP-4 AM-2 (Asphaltmanager der 2. Generation) mit der GPS-Ausstattung „Bomag Starfire“, dem Dokumentationssystem BCM05 sowie der Vernetzungssoftware BCM net. Die so gewonnenen Daten können gespeichert und auf verschiedene Art und Weise visualisiert werden. In diesem Zusammenhang ist es unter anderem sogar möglich, die Ergebnisse sofort auf einem Smartphone abzubilden.

Für Hans-Josef Kloubert stellt eine gut vorbereitete Baustelle mit FDVK-A-Einsatz die Chance für eine erhebliche Qualitäts- und Effizienzsteigerung im Straßenbau dar.

Firma Caterpillar

Marcus Utterodt, Senior Application Specialist der Caterpillar Paving Products, Inc., sieht in dieser Maßnahme unter Aufsicht und Auswertung unabhängiger staatlicher und wissenschaftlicher Stellen eine gute Gelegenheit, die Leistungsfähigkeit des Hauses Caterpillar unter Beweis stellen

zu können. Trotz des schon hohen Qualitätsstandards im deutschen Straßenbau kommt es bei konventioneller Einbauweise immer wieder vor, dass Bereiche der Straße zu wenig oder aber auch überverdichtet werden. Häufig werden im Rahmen der Arbeitsvorbereitung keine oder nur unzureichende Absprachen bezüglich des erforderlichen Walzschemas getroffen, so dass es bei der Verdichtung nicht nur auf die Fachkunde des Walzenfahrers, sondern insbesondere auch auf seine „Tagesform“ ankommt. Durch die mittels FDVK-A vernetzten Walzen steht ein probates Mittel zur Verfügung, diese Schwachstellen gegen Null zu reduzieren und damit erheblich zu einer Qualitätsverbesserung beizutragen. Die höheren Kosten beim Einbau werden durch eine dauerhaftere Straße mehr als ausgeglichen.

In Zusammenarbeit mit der Firma Zeppelin stellte Caterpillar für das Projekt ebenfalls vier Tandem-Vibrationswalzen des Typs CD54B zur Verfügung, die jeweils mit einem Mapping-System der Firma Trimble, CCS Compaction Control, und einem System der Firma Völkel ausgestattet waren. Beide Systeme erfassten die Oberflächen-temperatur, die Bandagenbeschleunigung sowie die Anzahl der Übergänge. Aus Gründen des zeitgleichen Einsatzes beider Erfassungssysteme wurden die ab Werk im Fahrerstand der Walze positionierten Bildschirme neben denen der Firma Völkel im Bereich der Frontscheibe angebracht.

Sämtliche Daten wurden für die spätere Analyse gespeichert und gleichzeitig online über Internet in Echtzeit in eine Datenbank übermittelt. Mit Hilfe der graphischen Darstellung konnte sich jeder Walzenfahrer permanent vergewissern, ob er konform zu den Vorgaben des Walzschemas ►

Entdecken Sie eine neue Dimension bei Aufbrucharbeiten.

Mehr Informationen unter:
www.wackerneuson.com
Kontakt: infoline@wackerneuson.com



**WACKER
NEUSON**

arbeitete. Das gemeinsam mit der Firma Juchem entwickelte und auf die Einbauleistung abgestimmte Walzschema mit enger zeitlicher und räumlicher Führung der Verdichtungsgeräte wurde augenscheinlich sehr gut eingehalten.

Firma Hamm

Der Produktmanager von Hamm, Jens Ruprecht, fasste seine Eindrücke wie folgt zusammen:

Durch die Methode der FDVK-A wird gegenüber anerkannten, punktuellen Prüfverfahren die gesamte Verdichtungsfläche ohne großen Aufwand während der Verdichtung erfasst. Dies bedeutet insbesondere im temperatur- und damit zeitkritischen Asphaltbau eine hervorragende Möglichkeit der Qualitäts- und Effizienzverbesserung. Aus diesem Grunde engagiert sich das Hause Hamm schon seit Jahren auf dem Gebiet der FDVK sowohl im Erd- als auch Asphaltbau. Die Projektdurchführung mit der Firma Juchem und der UNI Siegen war absolut lobenswert. Das Hamm-System hat sich an den jeweiligen Testtagen sehr gut in den Bauprozess

integriert und konnte problemlos von den Fahrern bedient werden. Trotz der durch topographische Hindernisse bedingten Herausforderung in der Positionierung via Satelliten, wurde auch ohne Referenzstation die geforderte hohe Genauigkeit erzielt. Zum Einsatz kamen eine Tandemwalze DV 90 VO und zwei Tandemwalzen DV 85 VO mit je einem Bandagenkörper mit Kreisschwingenvibration und je einem Bandagenkörper mit oszillierender Vibration. Alle Walzen waren mit dem Hamm-Mess- und Dokumentationssystem HCQ Navigator (Hamm Compaction Quality) ausgerüstet und über ein WLAN-Netz miteinander verknüpft. Die Positionierung erfolgte über einen DGNSS-Empfänger, der sowohl GPS-Signale als auch Glonass-Signale erfassen kann. Um das Maximum an Wirtschaftlichkeit und Flexibilität zu bieten, ist der HCQ Navigator modular aufgebaut, nicht maschinengebunden und kann auf jeder vorgerüsteten Erd- und Asphaltbauwalze zum Einsatz kommen.

Ergebnis und Fazit

Eine direkte Zurverfügungstellung der

Daten wie Mischguttemperatur, Anzahl der Walzübergänge, Walzbahnlänge und Verdichtungskennwerte geben dem Walzenfahrer erforderliche Informationen um die Verdichtungsqualität in der Fläche steuern zu können. Die erbrachte Verdichtungsleistung ist direkt sichtbar, wird dokumentiert und kann an die Verantwortlichen übermittelt werden – ein weiterer Schritt zu mehr Qualität in Straßenbau. So können unter Einhaltung des zu Arbeitsbeginn erarbeiteten Walzschemas und die zur Verfügung gestellten Informationen zur Verdichtungsleistung die anforderungsgerechten Werte sicherer und flächendeckend erreicht werden. Die zu erwartenden Ergebnisse der Auswertungen, die bis zum August 2014 in der Endfassung vorliegen sollen, werden den Arbeitskreis 7.4.1 der FGSV entscheidende Schritte voranbringen auf dem Weg zur Erstellung eines Merkblattes zur Anwendung der Methoden in der FDVK-A.

Heribert Müssenich

(Dipl. Ing. FH, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz)

Info: www.lbm.rlp.de ■

Das DUO für die Flächenverdichtung !

Zwei-Plattenverdichter und Drei-Plattenverdichter

Verdichtung ohne Zerstörung des Wegeprofils



Alfred Söder

Bau- und Kommuanltechnik
– Sondermaschinenbau –
D-97745 Wildflecken

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

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

HMT

 shop.hmt.eu

Ihr Hersteller für Baugeräte, Zubehör
und Raumsysteme



HMT Baugeräte-Raumsysteme GmbH
Wochteresch 6
D - 46414 Rhede
Telefon: 02872 94 814-0
Telefax: 02872 94 814-25

E-Mail: shop@hmt.eu
Internet: shop.hmt.eu



Qualität groß geschrieben

Neues Kontrollsystem beim Straßenbau in Sachsen-Anhalt getestet

Erstmals testete die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt bei einer Teilsanierung der A14 bei Magdeburg ein neues Temperatur-Messsystem. Mit dem MOBA PAVE-IR™ Scan System wird die Temperatur während des Einbaus flächendeckend gemessen. Anhand dieser Daten lassen sich Rückschlüsse auf mögliche Schwachstellen der Straße ziehen.

Immer mehr Fahrzeuge rollen über deutsche Autobahnen und beanspruchen die Verkehrswege zunehmend. Durch diese hohen Belastungen und durch Baumängel werden Straßen oft schon nach wenigen Jahren rissig, es treten Schlaglöcher und Spurrinnen auf. Das bedeutet auch einen Mehraufwand für Neubau- und Erhaltungsmaßnahmen. Auch die Zahl der Staus steigt, und damit entstehen zusätzlich immense wirtschaftliche Sekundärkosten. Gleichzeitig stiegen die Kosten für den Straßenbau alleine seit 2005 um rund ein Viertel. Umso wichtiger ist es für die zuständigen Behörden, beim Bau und der Sanierung von Straßen optimale Ergebnisse zu erreichen, um die Langlebigkeit der Verkehrswege zu erhöhen und frühzeitige Reparaturarbeiten und damit zusätzliche Kosten zu vermeiden.

Das gilt auch für die Landesstraßenbaubehörde (LSBB) Sachsen-Anhalt, in deren Verantwortungsbereich der Bau und die Instandhaltung von Verkehrswegen in Sachsen-Anhalt fallen. Deshalb testete die LSBB in Kooperation mit dem ausführenden Bauunternehmen Matthäi erstmals das Qualitätskontrollsystem PAVE-IR™ Scan zur Temperaturerfassung beim Asphalteinbau.

Die Herausforderung

Da die LSBB nicht nur für die Ausschreibung von Baumaßnahmen, sondern auch für die Kontrolle während der Bauarbeiten verantwortlich ist, überprüft sie bei allen Projekten die Baustoffe, den Einbauprozess und die fertiggestellte Straße. Die Ergeb-



Mit dem PAVE-IR System wurde beim ersten Einsatz der Autobahnsanierung die Temperatur des Asphalts über die komplette Einbaubreite von 8,50 Metern erfasst.

nisse der Kontrollen sind entscheidend für Abnahme, Abrechnung und Gewährleistung, für die das ausführende Bauunternehmen zum Beispiel beim Einbau fehlerhaften Materials eintreten muss. Neben Kontrollen des Asphaltmischguts während des Einbaus werden nach Projektabschluss punktuell Bohrproben entnommen. An diesen Bohrkernen werden unter anderem die Verdichtung und der Hohlraumgehalt der eingebauten Schichten ermittelt und so die Qualität der Straße geprüft.

Eine flächendeckende Temperaturkontrolle während des Asphalteinbaus zur Qualitätssteuerung war bisher nicht möglich. Nun testete die LSBB erstmals ein neues Qualitätskontrollsystem, das die Temperatur des eingebauten Asphalts während des Einbauprozesses flächendeckend misst und aufzeichnet. Anhand dieses Temperaturprofils kann der Einbauprozess kontrolliert, dokumentiert und Rückschlüsse auf die Gleichmäßigkeit des Asphalteinbaus gezogen werden.

Das Projekt

Als erste Landesbaubehörde in Deutschland setzte die LSBB das MOBA Temperatur-Messsystem PAVE-IR™ Scan bei einer Baustelle auf der A14 bei Magdeburg ein. Täglich rollen dort rund 15.000 Kraftfahrzeuge über die in die Jahre gekommene

Autobahn. In einem ersten Abschnitt wurde die Fahrbahn in Fahrtrichtung Norden saniert. Die Betondecke wurde auf einer Strecke von rund einem Kilometer und einer Breite von etwa 8,50 m abgefräst, um anschließend eine neue Asphaltbinder- und Asphaltdeckschicht einzubauen. Das beauftragte Bauunternehmen Matthäi realisierte dies mit einem heiß-auf-heiß-Einbau, bei dem zwei direkt hintereinander fahrende Fertiger die Binder- und Deckschicht als Kompakt-Asphalt einbauten. Am Deckschichtfertiger wurden die Komponenten des PAVE-IR™ Scan Systems installiert. Zusätzlich wurde die Temperatur der Binderschicht erfasst. Beim zweiten Bauabschnitt erfolgte der Einbau auf einer Breite von 10,50 m.

Die Funktionsweise

PAVE-IR™ Scan besteht aus einem Temperatur-Scanner, einer GNSS-Antenne zur genauen Positionsbestimmung und einem Bordcomputer. Weitere optionale Sensoren, wie beispielsweise eine Wetterstation oder Einzeltemperatur-Sensoren, kann eingebunden werden. Zu Beginn des Projekts gibt der Anwender die Projektdaten wie den Startort und die Kilometrierung über den Bordcomputer ein. Die Temperatur der Deckschicht wird über die komplette Einbaubreite hinweg von dem Infrarotscanner gemessen. Dazu scannt der Sensor alle ►



Beim zweiten Einsatz betrug die Einbau-Breite 10,50 Meter. Auch hier erfasste der Sensor die komplette Breite während des gesamten Projekts.



Scanner, Wetterstation und GNSS-Antenne werden platzsparend und ohne das Personal zu behindern auf einem simplen Vierkantholz am Fertigerdach montiert.

25 cm die eingebaute Asphalttemperatur mit einer Genauigkeit von $\pm 2^\circ$ Celsius.

„Bisher konnte man nur stichpunktartig die Temperatur messen. Mit dem System ist das flächendeckend und kontinuierlich für das gesamte Projekt möglich“, erläutert Ingenieur Guido Schwabe, der im Auftrag der LSBB das Bauprojekt überwachte. Die aktuellen Positionsdaten wie auch die Wegdaten erfasst das System via GNSS-Antenne, kann diese aber auch durch Maschinendaten ergänzen. Alle Temperaturdaten werden als Messpunkte zusammen mit den Daten wie Windgeschwindigkeit, Lufttemperatur und -feuchtigkeit, Positionsdaten, Wegstrecke und Durchschnittsgeschwindigkeit des Fertiglers auf dem Bordcomputer angezeigt.

Gleichzeitig speichert dieser alle Informationen zur Dokumentation und Auswertung. Um auf der Baustelle zuverlässig zu funktionieren, sind alle Elektronikkomponenten

des Systems speziell für den Außeneinsatz vor dem Eindringen von Staub und Wasser und vor Schäden durch Hitze und Vibrationen geschützt.

Die Ergebnisse

Die gespeicherten Daten wurden nach Abschluss der Bauarbeiten mit der PAVE Project Manager Software ausgewertet. Das Temperaturprofil, welches für die gesamte Baumaßnahme aufgezeichnet wurde, zeigt klar und deutlich, wie heiß der Asphalt beim Einbau an der jeweiligen Position war. Damit können Rückschlüsse auf die Qualität der Straße gezogen werden, da die Temperatur während des Einbaus ein entscheidender Faktor für ein qualitativ hochwertiges Ergebnis ist. Die Daten und die daraus gewonnenen Erkenntnisse können zur Verbesserung des gesamten Bauprozesses künftiger Baustellen verwendet werden.

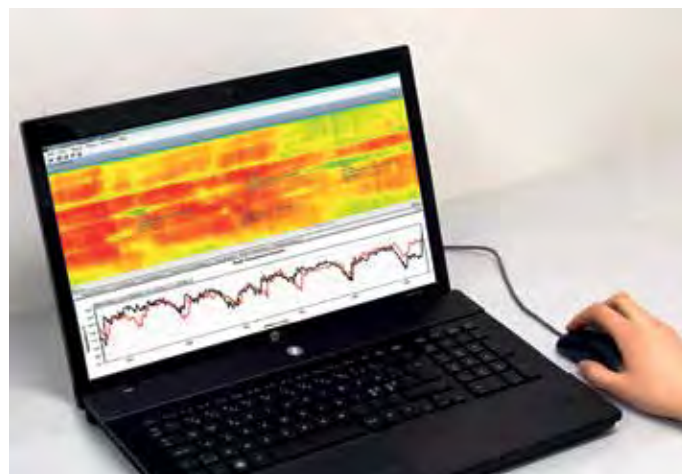
Beispielsweise kann anhand des Temperaturprofils die Zusammenarbeit zwischen dem Einbauer und dem Asphaltmischwerk besser abgestimmt werden, um die Anlieferung und Verfügbarkeit des Materials zu optimieren. Denn nur, wenn alle Prozesse ideal aufeinander abgestimmt sind, kann ein bestmögliches Ergebnis erzielt werden. Durch die visuelle Darstellung des Temperaturprofils in Echtzeit können die Bauleitung und das Personal am Fertiger direkt reagieren, wenn Temperaturen schwanken und das Mischwerk oder die Walzenfahrer informieren.

Die Folgen

Das System bietet eine Möglichkeit, den Asphalteinbau flächendeckend und während des gesamten Projekts zu kontrollieren. Davon profitiert nicht nur die Behörde, sondern auch der Auftragnehmer, das aus-



Auf dem Panel zeigt das System dem Personal in Echtzeit das Temperaturprofil und alle weiteren relevanten Informationen an.



Alle Daten können über den PAVE Project Manager direkt im Büro ausgewertet werden. (Fotos: MOBA)

führende Bauunternehmen: Anhand der gesammelten Daten können Schwachstellen im Bauprozess erkannt und anschließend optimiert werden. Das betrifft nicht nur die Temperatur des Mischguts, sondern auch andere Faktoren: Beispielsweise ist mit Hilfe des aufgezeichneten Windprofils deutlich erkennbar, welche Auswirkungen Wind auf die Asphalttemperatur hat. Sind auf der windgeschützten Seite die Einbautemperaturen höher, so lässt sich daraus folgern, dass der Wind sowohl das Material als auch die Bohle auf der Windseite abkühlt – das Resultat: Die Asphalttemperatur sinkt. Dem kann beispielsweise durch ein stärkeres Beheizen der betroffenen Bohlen-Seite entgegengewirkt und so eine gleichmäßige Einbautemperatur erreicht werden. Der Gedanke dahinter ist, durch die direkte

Kontrolle und die Prozessoptimierung ein besseres Ergebnis zu erreichen, vorzeitige Schäden zu vermeiden und so Geld einzusparen, das beispielsweise bei Ausbesserungsarbeiten anfallen würde. Um Prozesse zu optimieren, müssen diese zunächst gemessen und analysiert werden. Mit dem System ist dies künftig möglich. Bei der Sanierung einer Bundesstraße wird die LSBB das PAVE-IR™ Scan im kommenden Jahr noch einmal einsetzen und nach diesem zweiten Testprojekt entscheiden, wie diese neue Möglichkeit in Ausschreibungen integriert wird.

„Schon der erste Einsatz war sehr positiv. Wir sehen große Vorteile in der Anwendung des Systems, denn so wird erstmals eine flächendeckende Temperaturkontrolle und damit indirekt eine Qualitätskontrolle für ganze Projekte möglich. Was natürlich

nicht nur als Kontroll-, sondern auch als Optimierungsinstrument genutzt werden kann. Das Temperaturprofil nützt aber nicht nur uns als Behörde, auch dem Auftragnehmer kann es als Beleg für eine gute Arbeit dienen“, so Dittmar Marquardt, Fachgruppenleiter der LSBB Sachsen-Anhalt. „Wir können uns seitens der LSBB gut vorstellen, den Einsatz eines solchen Systems grundsätzlich bei größeren Maßnahmen mit in die Ausschreibung zu integrieren“, fügt Marquardt hinzu.

Nach Abschluss der ersten erfolgreichen Testreihe wird Anfang 2014 eine weitere Testreihe des PAVE-IR Systems starten. Das System wird voraussichtlich ab Frühsommer 2014 für den europäischen Markt verfügbar sein.

Info: www.moba.de ■

Tübbings für den Fildertunnel

Größter Auftrag in der Geschichte der Max Bögl Fertigteilwerke

Die Fertigteilwerke der Firmengruppe Max Bögl mit Hauptsitz in Sengenthal konnten für sich den bisher größten Einzelauftrag der Firmengeschichte gewinnen. Bei dem Auftrag in Höhe von rund 80 Mio. Euro handelt es sich um die Herstellung und Lieferung von Tübbings (vorgefertigte Betonsegmente für Versteifungen im Tunnelbau) für den Fildertunnel in Stuttgart.

Der Fildertunnel ist ein im Zuge des Projekts Stuttgart 21 geplanter Eisenbahntunnel mit zwei eingleisigen Streckenröhren. Mit einer Gesamtlänge von 9.468 m wird er der längste Tunnel des Projekts werden. Als Teil der Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen wird er den künftigen unterirdischen Stuttgarter Hauptbahnhof mit der rund 154 m höher gelegenen Filderebene verbinden und zugleich die Stadt an den Flughafen anbinden.

Die Beauftragung der Firmengruppe Max Bögl erfolgte durch die Arbeitsgemeinschaft ATCOST21, die wiederum durch die Deutsche Bahn mit dem Tunnelbau beauftragt wurde. Der Auftrag für Bögl umfasst die Herstellung von 53.620 Tübbings mit einem Gesamtgewicht von rund 650.000 t. Vom Fertigteilwerk in Sengenthal aus werden die hochpräzisen Betonfertigteile per Bahn in ein Zwischenlager an der Baustelle transportiert. Die Produktion der Tübbings läuft von Frühjahr 2014 bis Frühjahr 2017.



Tübbings im Gesamtwert von 80 Mio. Euro liefert Max Bögl für einen geplanten Eisenbahntunnel im Rahmen des Projekts Stuttgart 21. (Foto: Max Bögl)

Seit Jahren sind die Max Bögl Fertigteilwerke in Sengenthal, Linthe und Hamminkeln kompetenter und verlässlicher Partner für die Herstellung von qualitativ hochwertigen Tunnel-Tübbings. Auch an der Weiterentwicklung hin zu modernen „Brandschutz-Tübbings“ hatte das Unternehmen in Zusammenarbeit mit der Universität Leipzig wesentlichen Anteil, um

moderne und sichere Tübbing-Elemente für den Tunnelbau anbieten zu können. Die Tübbings werden in den Fertigteilwerken der Firmengruppe in mit Laser vermessenen Stahlschalungen hochpräzise mit einer Maßgenauigkeit von +/- 0,3 mm hergestellt.

Info: www.max-boegl.de ■

Maschinen für prozessoptimierten Straßenbau

Die neu gegründete Allbau Maschinen GmbH & Co. KG in Emmerthal bei Hameln hat sich zum Ziel gesetzt, durch die Vermietung und den Verkauf modernster Zusatzkomponenten zur Qualitätsverbesserung im Straßenbau beizutragen. Beide Inhaber sind seit Jahrzehnten in der Straßenbaubranche tätig und haben in leitenden Funktionen detaillierte Erfahrungen mit den Anforderungen der Kunden und der damit verbundenen Anwendungstechnik gesammelt. Dieses Beratungspotenzial stellt das junge Unternehmen nun seinen Kunden für ihr Projektmanagement zur Verfügung.

Kernsegment bildet die Asphalttechnologie mit dem Vertrieb und der Vermietung von Beschickern, Fertigern, Walzen und Gradern. Darüber hinaus bietet das Unternehmen auch Maschinen für Erdbau, Tiefbau oder Hochbau zum Verkauf an.

Im Mietsegment stellt Allbau Baumaschinen neuester Baureihe zur Anmietung zur Verfügung. Selbstverständlich bekommt der Kunde auf Wunsch auch gut ausgebildetes und qualifiziertes Fachpersonal gestellt. Das Allbau-Bedienpersonal hat Baustellenerfahrung und kann auch die Mitarbeiter der jeweiligen Bauunternehmung in Technik und Wartung schulen.

Verbesserungen im Asphalteinbau

Spezialisiert hat sich Allbau auf die Vermietung von Beschickern, die alle im Straßen- und Tiefbau vorkommenden Einbaumaterialien befördern. Ziel ist eine Verbesserung der Qualität und Dauerhaftigkeit der Fahrbahndecken in Straßen sowie eine Verkürzung der Bauzeit und Erhöhung der Einbauprozessstabilität.

Die durch den Transport des Asphaltmischguts zur Baustelle entstandenen Material- und Temperaturentmischungen führen im eingebauten Straßenbelag zu frühzeitigen Schäden. Dieser volkswirtschaftliche Verlust kann vermieden werden wenn Beschicker als Übergabeeinheit zwischen Lkw und Straßenfertiger zwischengeschaltet werden. Fehlstellen im Straßenbelag, wie Ansammlungen von offenporigem Grobkorn und mangelnder Verdichtung durch partielle Temperaturunterschiede, könnten so zuverlässig vermieden werden. Auch würden Unebenheiten entfallen, die durch den Stopp und das Wiederanfahren beim



Eine Spezialität von Allbau ist die Vermietung von modernsten, leistungsfähigen Beschickern für den prozessoptimierten Straßenbau. (Foto: Allbau)

Beladen des Straßenfertigers entstehen. Der gesamte Einbauprozess werde verstetigt und die Ebenflächigkeit und Homogenität des Straßenbelages optimiert. Hier



Übergabebeschicker Roadtec SB 2500. (Foto: Schneider)

spielt natürlich die Abkühlung des Mischgutes eine entscheidende Rolle. Daher kommt es auch zu dem vermehrten Einsatz von isolierten Fahrzeugmulden einschließlich Abdeckplanen. Die gesamte Transportkette entspricht dann den qualitativen Erfordernissen des modernen Straßenbaus, die in absehbarer Zeit in die Ausschreibungstexte der Auftragsgeber einfließen wird. „Die Baustellenlogistik entspricht dann den qualitativen Erfordernissen des modernen Straßenbaus.“

Den in Europa wachsenden Bedarf an Beschickern für den Transfer des Asphaltmischguts in den Straßenfertiger zu befriedigen, hat sich das junge Unternehmen zum Ziel gesetzt. Allbau bietet komplette Systemlösungen für die Baustelle an und fördert damit einen prozessoptimierten Straßenbau mit nachweisbarer Ergebnisverbesserung.

Info: www.allbaumaschinen.com ■



IBH

6 x im Norden!

INGENIEURBÜRO HARM

Antriebstechnik GmbH · DEUTZ-Service-Partner

Gutenbergring 35 · 22848 Norderstedt · Tel. 040-52 30 52-0

Norderstedt · Delmenhorst · Rendsburg · Lübeck · Rostock · Berlin

www.IBH-Power.com



Kleine Wand, große Wirkung

Niedrige Lärmschutzwand fängt viel Lärm von Schienen ein

Bund und Bahn haben sich zum Ziel gesetzt, den vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Eine Innovation zum Thema stellen die niedrigen Lärmschutzwände dar, die die Franz Kassecker GmbH, Waldsassen, und der Döring Stahlbau GmbH & Co. KG, Crimmitschau, in Kooperation entwickelt haben und die mit dem Stahl-Innovationspreis 2012 ausgezeichnet wurden.

Aus vielerlei Gründen ist der Einsatz von bis zu 5 m hohen Lärmschutzwänden nicht immer und überall machbar. Ausgehend von der Überlegung, dass bei Zügen eine wesentliche Lärmquelle die Rollgeräusche darstellen, haben sich in zahlreichen Versuchsreihen unmittelbar an den Gleisen verlaufende, niedrige Lärmschutzwände bewährt. Dazu wurde das Projekt „Erprobung innovativer Lärm- und Erschütterungsminderungsmaßnahmen am Fahrweg“ aus Mitteln des Konjunkturprogramms II gefördert. Die Zielvorgabe lautet, neue Techniken und Komponenten in der Praxis auf ihre Lärmwirkung zu testen. Wird die Lärminderung nachgewiesen und vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannt, sollen sie das Portfolio an Lärminderungsmaßnahmen für die Lärmvorsorge und -sanierung ergänzen. Erprobt werden beispielsweise Schienenstegdämpfer, transparente und niedrige Schallschutzwände sowie Brückenabsorber, die die Lärmabstrahlung reduzieren.

Basierend auf bereits gesammelten Erfahrungen durch den Bau von „normalen“, also hohen Lärmschutzwänden, konnte in Zusammenarbeit mit namhaften Ingenieurbüros, dem Fraunhofer-Institut und dem Eisenbahn-Bundesamt eine marktreife, patentierte Lösung entwickelt werden, die bereits auf zwei je 1 km langen Teststrecken im Einsatz ist. Unterschiedliche Gründungsvarianten tragen allen anstehenden Untergrundverhältnissen Rechnung. Dazu steht neben einer Flachgründung mit Betonfundamenten eine Tiefengründung mit Rammträgern, beide ausgestattet mit innovativen Detaillösungen, zur Verfügung.

Beide Versionen basieren auf Schweißkonstruktionen aus Profilstählen, wobei die eigentlichen Lärmschutzelemente uni-



Die neue, unmittelbar an den Gleisen verlaufende niedrige Lärmschutzwand fängt viele Rollgeräusche von Zügen ein.

versell einsetzbar sind. Die Lärmschutzelemente sind als in Stahlrahmen eingefasste und mit schallabsorbierenden Wellblechen und Dämmstoffen versehene Bauteile ausgebildet. Das dem Gleis zugewandte Wellblech ist aus schallschutztechnischen Gründen als Lochblech ausgeführt, um den Lärm quasi „schlucken“ zu können. Die Regellänge beträgt 6 m, wobei sich diese bei Bedarf den jeweiligen Gegebenheiten anpassen lässt. Ein weiterer Vorteil der geringen Höhe von nur 60 cm: Die Lärmschutzwände können schräg zu den Gleisen aufgestellt werden, was ebenfalls für eine Minimierung des Lärms sorgt. Etliche Detaillösungen, wie Überstiegsmöglichkeiten im Havariefall oder Durchlässe für Kleintiere, sind neben dem hohen Schalldämmwert in die Miniwände integriert. Auch die flexible Anpassung an Bodenunebenheiten sowie der Einbau von Dämm- und Lagerelementen, um Klappergeräusche durch Druck- und Sogwirkung zu vermeiden, finden Berücksichtigung. Um die tatsächliche Schallreduzierung festzustellen, laufen an den Teststrecken derzeit Messungen

Der Einsatz von niedrigen Lärmschutzwän-



Aus wirtschaftlichen, optischen und städtebaulichen Gründen ist die Realisierung der üblichen, bis zu 5 m hohen Schutzwände, nicht überall machbar. (Fotos: Kassecker/Döring)

den bedeutet einen erheblich geringeren Materialeinsatz. Im Gegensatz zu den üblichen hohen Lärmschutzwänden vermindert sich der Materialanteil auf ungefähr 10 bis 15 Prozent. Dies ist nicht nur der geometrischen Reduzierung geschuldet, sondern auch dem Weniger an Gründungsarbeiten, die erforderlich sind. Die Einsparung an CO₂-Emissionen resultiert aus dem deutlich geringeren Aufwand für Bau und Materialeinsatz.

Info: www.kassecker.de

www.doering-stahlbau.de ■

Makelloser Farbasphalt für barockes Ensemble

Neuer „Strich 3“-Fertiger gestaltet Flächen im Schlosspark Ludwigsburg

Im Schlosspark Ludwigsburg wurden Fußwege saniert und der Eingangsbereich neu gestaltet. Dabei waren absolut makellose Einbauergebnisse gefordert, damit sich die neuen Farbasphaltflächen perfekt in das historische Ensemble einfügen. Kein Problem mit dem neuen Vögele Radfertiger der Compact Class Super 1303-3i.

Schloss Ludwigsburg in Baden-Württemberg ist ein Juwel der Barockarchitektur. Auch „schwäbisches Versailles“ genannt, diente es einst als Residenz der württembergischen Könige. Heute werden die kostbar ausgestatteten Räume für Staatsempfang und kulturelle Veranstaltungen genutzt. Der weitläufige Schlosspark ist für die Öffentlichkeit als Dauergartenschau zugänglich und zieht unter dem Titel „Blühendes Barock“ jährlich über 500.000 Besucher an. Im Südgarten des Parks wurde zuletzt eine Reihe von Sanierungsmaßnahmen umgesetzt. So wurden unter anderem der Eingangsbereich neu gestaltet und gekieste Fußwege, die bei Schlechtwetter häufig verschlammten, mit Farbasphalt saniert.

Wendiger Fertiger der Compact Class

Ein idealer Einsatz für den neuen „Strich 3“-Fertiger Super 1303-3i. Der wendige Radfertiger aus der Compact Class ist prädestiniert für Bauaufgaben wie diese: Ausgestattet mit der neuen Ausziehbohle AB 340 TV, bewährt er sich nicht nur in Parkanlagen, sondern auch auf innerstädtischen kleinen Straßen, Wirtschaftswegen, Geh- und Radwegkombinationen oder kleinen bis mittleren Plätzen.

Die Mannschaft der beauftragten Gottlob Brodbeck GmbH & Co. KG rund um Bauleiter Michael Schifer war gespannt darauf, den neuen Fertiger und die Bohle zu testen. Schließlich waren im Zuge der Entwicklung der „Strich 3“-Fertigergeneration auch die Ausziehbohlen AB 500, AB 600 und AB 340 auf das nächste technologische Niveau gehoben worden. Polier Jernail Sing definierte die Anforderungen: „Am wichtigsten war für uns bei diesem



Vögele „Strich 3“-Fertiger Super 1303-3i gestaltet Farbasphaltflächen im Schlosspark Ludwigsburg.

Einsatz, dass die Bohle perfekt funktioniert und höchste Ebenheit gewährleistet ist. Denn Farbasphalt verzeiht keine Fehler.“ Er konnte sich davon überzeugen, dass die AB 340 TV alle Erwartungen bestens erfüllte: Die geforderte Ebenheit von ± 3 mm auf 3 m wurde perfekt eingehalten, ein Dachprofil mit 2 Prozent Neigung ebenso erstklassig gefertigt.

Absolut gleichmäßiges Aufheizen

Ein wesentlicher Faktor für das hervorragende Ergebnis war die neue elektrische Bohlenheizung. Sie begeisterte das Team mit deutlich reduzierter Vorwärmzeit und

besonders gleichmäßigem Aufheizen von Glättblechen und Tamperleiste. Beides trug wesentlich dazu bei, eine absolut einheitliche Deckenoberfläche fertigen zu können. „Auch wenn wir die Bohle, zum Beispiel beim Umsetzen, kurz anheben mussten“, berichtete Fertigerfahrer Henrique Santos, „hat sie die Temperatur zuverlässig gehalten. Und das trotz heftigem kaltem Wind.“ Doch der neue Fertiger hatte noch mehr zu bieten. Schließlich verfügt er über



Der makellose Farbasphalt fügt sich perfekt ins barocke Ensemble ein.



„Der Fertiger ist sehr beweglich und gewährleistet gleichzeitig eine sehr große Einbauleistung“, sagt Michael Schifer, Bauleiter bei Gottlob Brodbeck.



Selbst bei grellem Sonnenschein war das brillante neue Farbdisplay gut lesbar. Und mit dem neuen SmartWheel war präzises Aus- und Einfahren der Bohle ganz einfach.



Die neue AB 340 TV fertigte ein perfektes Dachprofil mit zwei Prozent Neigung. (Fotos: Vögele)

eine Vielzahl innovativer Features, die die Arbeit noch einfacher und noch präziser machen und somit einen wesentlichen Beitrag zur Einbauqualität leisten – wie zum Beispiel die neu gestalteten Bedienkonsole ErgoPlus 3. Am Bohlen-Bedienstand bewährte sich dabei unter anderem das innovative SmartWheel zur Regelung der Einbaubreite. Bohlenbediener Peter Nowak berichtete: „Das Ein- und Ausfahren der Bohle per Verstellrad ist sehr bequem und funktioniert, ohne dass man hinsehen muss.“ Außerdem freute er sich über das neue brillante Farbdisplay, das auch bei grellem Sonnenschein hervorragend lesbar war.

Unschlagbar beim Bewegen des Fertigers durch die historische Parkanlage von

Schloss Ludwigsburg: die neue AutoSet Basic Komfortfunktion. Sie speicherte mit nur einem Knopfdruck auf die Execute-Taste die Einbau-Einstellungen und brachte den Fertiger in Transportstellung. Nach dem Umsetzen wurden alle Einstellungen auf erneuten Knopfdruck wieder aktiviert. So war höchste Präzision garantiert.

Geringe Transportbreite

Zwischen Pollern und Kassenhäuschen war aber auch die geringe Transportbreite des Fertigers von nur 1,85 m ein wesentlicher Pluspunkt. Die Brodbeck-Mannschaft reduzierte die Breite sogar noch weiter, indem sie kurzfristig die Halterungen für die Nivel-

lierautomatik abmontierte. „Das ist in einer Minute erledigt“, sagte Schifer. Dank der neu entwickelten Lenkbremse Pivot Steer, die das Drehmoment des hinteren Innenrades reduziert, kann der Radfertiger außerdem fast auf der Stelle drehen. Auch dies trug wesentlich zur hohen Wendigkeit der Maschine bei.

Nach dem Bau fiel Schifers Fazit eindeutig aus: „Der Super 1303-3i ist sehr beweglich und gewährleistet gleichzeitig eine sehr große Einbauleistung. Die neue Decke aus Farbasphalt hat er in Spitzenqualität gefertigt, sodass sie sich perfekt in das barocke Ensemble von Schloss Ludwigsburg einfügt.“

www.voegele.info ■

Ihr starker Partner für Süd-Württemberg



Wir bewegen Ihre Welt.



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



www.deutz.de

Zuverlässige Lösung

Neue Wirtgen Rundschaftmeißel bieten höhere Maschinenverfügbarkeit bei geringeren Betriebskosten

Mit den Rundschaftmeißeln der Generation X ist Wirtgen jetzt eine Neuentwicklung gelungen, die die Leistung und Wirtschaftlichkeit der Kaltfräsen weiter steigert. Im Baustellenalltag bedeutet das: zusätzliche Kostenoptimierungen im Fräsbetrieb sowie ideale Fräsergebnisse.

Die Schneidtechnologie ist eine der wesentlichen Kernkompetenzen bei der Entwicklung und Produktion von Kaltfräsen. Das optimale Zusammenspiel zwischen Fräswalze, Meißelhalter und Rundschaftmeißel entscheidet über ein perfektes Fräsergebnis. Die Wirtgen GmbH legt daher ein besonderes Augenmerk auf die kontinuierliche Weiterentwicklung aller Komponenten der Schneidtechnologie.

„Insbesondere die Erfahrungen aus der Praxis und das Feedback unserer Kunden sind in die Entwicklung der neuen Schneidwerkzeuge eingeflossen“, erklärt Benjamin Grüber, Produktmanager Schneidwerkzeuge Wirtgen. In enger Zusammenarbeit mit Systempartner Betek wurden viele Details in Bezug auf Maschinenverfügbarkeit und Betriebskostensenkung optimiert.

Innovative und leistungsoptimierte Hartmetallform

So wurde zunächst die Verschleißbeständigkeit durch eine optimierte Hartmetallzusammensetzung verbessert. „Die richtige Mischung aus grobem und feinem Wolframkarbid gewährleistet die gleichzeitige Verschleiß- und Bruchfestigkeit der Hartmetallspitze“, erklärt Thomas Lehnert, Entwicklung Schneidwerkzeuge Wirtgen. Die Verlagerung des Hartmetalls in der Meißelspitze, erkennbar durch die Einkerbungen im Fußbereich, verstärkt den zylindrischen Anteil der Hartmetallspitze. Die intelligente Hartmetallform sorgt damit für eine höhere Hartmetallausnutzung und maximale Standzeit des Rundschaftmeißels. Durch das lang anhaltende, hohe Eindringvermögen wird die Produktivität um rund 17 Prozent gesteigert.

Ausgeprägter Zentrierkonus für optimiertes Drehverhalten

Zwischen Meißelhalter und Verschleiß-



Die innovative Hartmetallspitzengeometrie der Generation X vereint die Vorteile der zylindrischen und kappenförmigen Hartmetallspitzen.

scheibe eindringende Fräspartikel verursachen stets einen Schmirgeleffekt. Durch den um 140 Prozent stärker ausgeprägten Zentrierkonus auf der Verschleißscheibenunterseite wird die Kippbewegung des Meißels im Schneidprozess reduziert. Dadurch dringen weniger Fräspartikel ein. Dies resultiert in einer Steigerung der Meißelhalterstandzeit bezogen auf den Längenverschleiß.

Perfekte Positionierung durch Twin-Stop-Spannhülse

Die eigens von Wirtgen entwickelte Spannhülse mit zwei parallel in Längsrichtung angeordneten Anschlägen (Twin-Stop-Spannhülse) gewährleistet ein limitiertes Axialspiel, welches das Risiko des Verformens von Hülsen und die Anzahl von Meißelbrüchen drastisch reduziert. Durch die optimierte Anschlagpositionierung der Generation X kann das Risiko der Schaftbrüche um weitere 45 Prozent gesenkt werden.

Erfolgreicher Testeinsatz

Doch was sagen Kunden zu den neuen



Ab sofort sind die Rundschaftmeißel der Generation X auf dem Markt erhältlich. (Fotos: Wirtgen)

Rundschaftmeißeln? Ihr Urteil ist entscheidend, ob Neu- und Weiterentwicklungen wirklich zum Erfolg führen und den angestrebten Mehrwert bieten. Die Firma Kutter testete die neue Generation X bereits in der Praxis und setzte die Rundschaftmeißel in verschiedenen Wirtgen Kaltfräsen ein. Nach den Tests zog Ernst Lang, Verschleißteilspezialist bei Kutter in Memmingen, ein positives Fazit: „Das Schneidverhalten der Meißel wurde optimiert, die Ergebnisse waren sehr vielversprechend. Dadurch konnten in schwierigen Belagsbedingungen die Frätleistung erhöht und die Meißelwechselintervalle optimiert werden.“

„Mit den neuen Rundschaftmeißeln können Unternehmen die Maschinenverfügbarkeit noch einmal steigern und die Projekte insgesamt noch wirtschaftlicher durchführen“, fasst Grüber zusammen. Die Generation X ist ab sofort auf dem Markt verfügbar.

Info: www.wirtgen.com ■

Der Kleine macht den starken Arm

Neuer leistungsstarker Anbauverdichter für Kleinbagger

Eine kleine Maschine für den Bagger, aber eine große Verstärkung für den GaLaBau: Der neue ACA 250 ist der bisher kleinste Ammann-Anbauverdichter, speziell ausgerichtet auf die Anforderungen des GaLaBauers mit Kleinbagger. Er ist kompakt, wendig und dabei bärenstark. Als technische Innovation ist er mit einem Zweiwelenerreger ausgestattet, der bisher nur bei Rüttelplatten zum Einsatz kam. Damit macht er jeden Baggerarm noch mal ein Stück kräftiger.

Der ACA 250 ist mit einem Arbeitsgewicht von 180 kg bei einer Zentrifugalkraft von 20 kN der erste Anbauverdichter von Ammann speziell für Minibagger ab zwei Tonnen. Dass es nicht immer auf die Größe ankommt, beweist er mit seiner Leistung. Dafür wartet Ammann mit einer echten technischen Neuheit bei einem Anbauverdichter auf: einem Zweiwelenerreger mit hoher Frequenz und niedriger Amplitude. Der als Richtschwinger ausgeführte Erreger leitet damit seine maximale Kraft in den Boden und bietet so die vertikale Verdichtung einer Rüttelplatte. Ebenso deren Komfort, denn trotz seiner hohen Verdichtungsleistung bleibt der ACA 250 ganz ruhig. Ein beidseitiges Anschlagssystem vermeidet einen zu hohen Anpressdruck. Die Vibrationsübertragung auf den Baggerarm wird weitgehend eliminiert und der Baggerarm geschont.

Mit Hilfe von hydraulischen Schnellwechselsystemen kann der kleine Helfer mit der großen Wirkung innerhalb von Sekunden formschlüssig an jeden Baggerarm ange-



Kompakt und wendig: der kleine ACA 250 ist für den GaLaBauer großer Helfer in engen Arbeitsbereichen.



Optimale Verdichtungsleistung: Der Ammann Anbauverdichter für Minibagger mit Zweiwelenerreger, wie man ihn bisher nur von Rüttelplatten kennt. (Fotos: Ammann)

baut werden. Mit solchen quasi fliegenden Wechseln, etwa von Löffel zu Verdichter und zurück zum Löffel, wird der Bagger zur echten Multifunktionsmaschine. Doch auch ohne Schnellwechsler kann er mit nur einigen Handgriffen an jeden Minibagger angekoppelt werden. Denn die gegen Fehlbedienung gesicherte Hydraulik benötigt nur zwei Leitungen und kommt gänzlich ohne Leckölleitung aus.

Enorme Arbeitserleichterung in engen Situationen

Der GaLaBauer gewinnt mit dem wartungsfreien ACA 250 deutlich an Flexibilität und Effizienz. Als Anbaugerät ermöglicht er eine optimale Auslastung des Baggers. Mit seinen kompakten Maßen und der großen Seitenfreiheit durch den schmalen Oberbau ist er eine enorme Arbeitserleichterung in engen Situationen, wie bei Hinterfüllungen, im Rohrleitungsbau oder der Schachtverdichtung. Doch auch auf anderen schwer zugänglichen Gebieten wie an Böschungen und Hängen oder in Erschließungsgebieten verschafft er neue Möglichkeiten der Verdichtung.

Die serienmäßige mechanische Drehvorrichtung sorgt zwar für eine stufenlose Beweglichkeit von 360 Grad. Diese blockiert jedoch im entscheidenden Moment des Aufsetzens, sodass keine Verdichtungskraft verloren geht. Mit einem so konzipierten Anbauverdichter kommt auch ein Minibagger ganz groß raus.

Info: www.ammann-group.de ■

„Grünes Denken muss sich doch auch irgendwie rechnen!“

„...in der Welt des Marktführers für mobiles Kompaktrecycling geht das so: Kaufen. Starten. Geld verdienen.“
Also: Besser gleich



CHRISTOPHEL
SIEBEN • BRECHEN • SCHREDDERN • DOSIEREN

Tel.: (0451) 8 99 47-0 • www.christophel.com

Wir kaufen gegen Barzahlung

Ihre überzähligen Baumaschinen:

- Radlader
- Mobilbagger
- Raupenbagger
- Baggerlader
- Wirtgen-Straßenfräsen
- Straßenfertiger
- Walzen
- Grader
- Planierraupen
- Rampenspritzgeräte
- Asphaltmarkierungsmaschinen
- Tieflader + Kippanhänger
- LKW als Kipper



SCHWICKERT GmbH

Baumaschinen und Nutzfahrzeuge

Schwickertstr. 1 · D-31863 Coppenbrügge
Tel. +49 5156 784-0 · Fax +49 5156 784-29
info@schwickert.com

Multitalent im kommunalen Einsatz

Kramer-Teleskoplader 2506 ist ganzjährig gut ausgelastet



Ob im Winterdienst oder beim Sommereinsatz: Der Kramer Teleskoplader 2506 ist äußerst vielseitig verwendbar und erreicht dadurch eine hohe Maschinenauslastung. (Foto: Kramer)

Einfach in der Bedienung und wirtschaftlich im Betrieb: Die Teleskoplader von Kramer überzeugen durch ihre vielseitigen Einsatzmöglichkeiten im Sommer wie im Winter. Die Straßenmeisterei Brackenheim setzt deshalb auf den Teleskoplader 2506 von Kramer.

Geplant war bei der Straßenmeisterei zunächst die Anschaffung einer Maschine speziell für den Einsatz im Winterdienst, vor allem zum Beladen hoher Lkw. Denn die Winterdienststützpunkte werden nicht mehr mit Mitarbeitern der Straßen-

meistereien besetzt, das heißt, der jeweilige Lkw-Fahrer muss das Material mit dem Teleskoplader selbst aufladen. Das Hauptkriterium bei der Anschaffung der Maschine war deshalb eine intuitive Bedienung.

Nach einer Produktvorführung des Kompakteleskopladers 2506 fiel die Entscheidung für die multifunktional einsetzbare Maschine. „Durch die intuitive Bedienung der Kramer-Teleskoplader ist es kein Problem, dass unterschiedliche Fahrer mit der Maschine arbeiten“, sagt Manfred Käß von der Straßenmeisterei Brackenheim.

„Was mich aber noch mehr überzeugt, ist die hohe Reichweite des Teleskopladers. Er bietet die perfekte Kombination, um Salz zu schieben und dabei im Depot hoch hinaufzukommen.“

Die Vorteile des Teleskopladers zeigen sich aber auch im Sommerbetrieb. Hier kommt der Lader

mit Reisigschaufel im Grünbereich zum Einsatz, sei es beim Nachschneiden von Gehölz oder beim Zusammenschieben und Verladen von Gestrüpp. „Anfänglich war nur eine Maschine für die Winternutzung angedacht, doch es zeigte sich schnell, dass der Teleskoplader 2506 auch ein verlässlicher Partner für den Sommereinsatz ist“, sagt Manfred Käß. „Tätigkeiten, die zuvor mit viel Handarbeit verbunden waren, sind heute im Ein-Mann-Betrieb möglich. Hier punktet die Maschine mit ihrem zentralen Schwerpunkt und der guten Geländegängigkeit. Außerdem nutzen wir die Maschine zum Beladen von Containern. Wir wollen nun noch eine Astschere anschaffen, um auch Astschneidarbeiten durchführen zu können.“

Neben der Arbeitshydraulik mit einer Nutzlast von 2.500 kg und einer Hubhöhe von fast 6 m zeichnet sich der 2506 auch durch seinen wartungsarmen hydrostatischen Allradantrieb aus. Durch seine kompakten Abmessungen und sein niedriges Eigengewicht von 4,7 t ist er flexibel einsetzbar. Wenn die Mitarbeiter der Straßenmeisterei Brackenheim über Gräben, Äcker oder Wiesen fahren müssen, hinterlässt die Maschine im Gelände keine Spuren. Das hydraulische Schnellwechselsystem ermöglicht zudem einen schnellen, unkomplizierten Wechsel von Anbaugeräten.

Info: www.kramer.de ■

FIRMENPORTRAIT

Die Kramer-Werke GmbH ist ein produzierendes mittelständisches Unternehmen, das viel Wert auf die eigene Forschung und Entwicklung legt. Unter dem Markennamen Kramer Allrad werden kompakte Radlader, Teleradlader und Teleskopen in die Bauwirtschaft, den Garten- und Landschaftsbau, Kommunen, Mietparks und Recyclingunternehmen vertrieben. Mit der Kramer-typischen Allradlenkung nimmt das Unternehmen eine führende Markstellung in Europa ein. Die Kramer-Werke GmbH ist eine Tochtergesellschaft der Wacker Neuson SE.

Dieselmotoren Getriebe Achsen

- Service
- Reparatur
- Ersatzteile
- Überholung
- Austausch

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

viertel
MOTOREN

www.viertel-motoren.de

DETROIT
DIESEL

MAN
Diesel + Gas

mtu

SCANIA
Scania Engines

VOLVO
PENTA

IVECO
MOTORS

ALLISON

DANA

CLARK
HURTI

Cummins Experte

...und viele weitere Hersteller

ISO 9001 Power auf Dauer

Leuchtballone für die Superbaustelle

Zeppelin Rental unterstützt Asphaltanierung auf der A9

Operation am offenen Herzen, Super- oder Megabaustelle: Für die bei laufendem Verkehr durchzuführende Asphaltanierung auf der Autobahn A 9 zwischen den Kreuzen München-Nord und Neufahrn fällt so manche Umschreibung der Superlative ein. Denn der Aufwand ist enorm. An zwei Wochenenden im August und September sanierte die Kutter GmbH & Co. KG den Abschnitt zwischen Garching Nord und Garching Süd in Richtung Nürnberg. Für die nötige Helligkeit bei Nacht sorgten 90 Leuchtballone aus dem Mietpark von Zeppelin Rental. Der lärmindernde, zweischichtige offenporige Asphalt war 2005 im Vorfeld der Fußball-Weltmeisterschaft eingebaut worden.

Da sein großer Hohlraumgehalt aber zu Lasten einer langen Haltbarkeit geht, stand nun eine Sanierung an. Sieben Bauabschnitte sind für das Projekt vorgesehen, wobei vier bereits abgeschlossen werden konnten. Den letzten im Sommer dieses Jahres unterstützte die Mietstation München-Heimstetten von Zeppelin Rental.

Um den Berufs- und Pendelverkehr auf der wichtigen bayerischen Nord-Süd-Achse nicht zu beeinträchtigen, fanden die Arbeiten am Wochenende statt. Der Verkehr in Richtung Nürnberg wurde am Freitagabend umgelegt, Fahrspuren auf die Gegenrichtung geführt und reduziert. Etwa um Mitternacht begannen dann die Fräsenfahrer ihren Dienst. Den Auftrag für die Baustellen-Beleuchtung erteilte Kutter Zeppelin Rental. So stellte das Team um Kundenberater Thomas Franzl entlang der Strecke insgesamt 90 Leuchtballone und



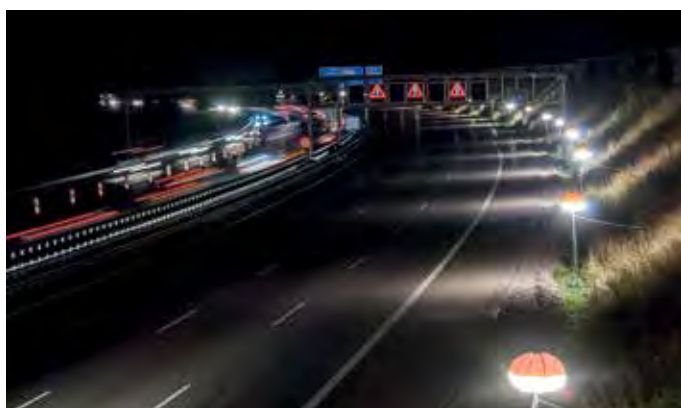
Zeppelin Rental stellte nicht nur die Technik bereit, sondern kümmerte sich auch um An- und Abtransport sowie Auf- und Abbau der Leuchtballone.

30 Stromerzeuger ESE 1006 und 1306 der verbrauchsarmen Duplex-Linie aus dem ecoRent-Programm auf, die über Nacht für Helligkeit sorgten. Zusätzlich wurden vier Flutlichtanlagen aus dem Zeppelin-Rental-Mietpark benötigt, um die Lagerplätze an den Autobahnausfahrten zu beleuchten.

Es werde Licht!

Der Kunde hatte sich für die Dienste von Deutschlands Marktführer entschieden,

da dieser aufgrund seiner Größe, seines flächendeckenden Mietstationsnetzes und einer hohen Flexibilität einem solchen Großauftrag gewachsen war. So konnten die 90 Leuchtballone und 30 Stromerzeuger für den Einsatz innerhalb von 14 Tagen aus dem gesamten Bundesgebiet zusammengezogen werden. Am Wochenende der Asphaltanierung montierten sechs Mitarbeiter von Zeppelin Rental in wenigen Stunden alle Powermoons. Zu Gute kam hier, dass Zeppelin Rental Lösungen aus einer Hand und damit auch Dienst- ►



Ein seltenes Phänomen: Die leere Autobahn A 9 zwischen den Anschlussstellen Garching Süd und Garching Nord in Richtung Nürnberg, beleuchtet von Powermoons aus dem Mietpark von Zeppelin Rental.



Fräsen, abtransportieren, kühlen, reinigen: Alle Arbeitsschritte mussten perfekt aufeinander abgestimmt sein. Die Arbeiten erfolgten unter Hochdruck im 24-Stunden-Schichtbetrieb. (Fotos: Zeppelin Rental)

leistungen im Bereich der Baustellen- und Verkehrssicherung anbietet. So half ein fahrbarer Vorwarnanzeiger des Kompetenz-Centers bei der Absicherung der Aufbauarbeiten.

Dank der Leuchtballone konnte das Bauunternehmen um Mitternacht mit dem Abfräsen der Deck- und Binderschicht beginnen. Das Fräsgut wurde mit Lkw abtransportiert, anschließend mit Asphaltfertigern die Binderschicht eingebaut und die Fahrbahn gereinigt und markiert. Entsprechend der

geplanten Baustellenlogistik konnte Zeppelin Rental einen Teil der Leuchtballone bereits am Samstagmittag, die übrigen am Montag demontieren und in der Mietstation Heimstetten einlagern.

Denn einige der Powermoons wurden bereits am darauffolgenden Wochenende wieder gebraucht. Für den Einbau der offenporigen Asphaltdeckschicht und die finalen Straßenmarkierungen waren ebenfalls Arbeiten im 24-Stunden-Schichtbetrieb von Freitagabend bis Montag früh

vorgesehen. Zeppelin Rental lieferte diesmal knapp 30 Leuchtballone und 10 Stromerzeuger, wiederum inklusive Auf- und Abbau. Aufgrund der minutiösen, einjährigen Planung und der Zuverlässigkeit aller am Bau beteiligten Gewerke konnte auch der vierte Bauabschnitt planmäßig fertiggestellt werden. Das gesamte Projekt wird 2014 abgeschlossen. Die Kosten für die Fahrbahnerneuerung betragen rund 22 Millionen Euro.

Info: www.zeppelin-rental.de ■

Terex warnt vor Produktfälschungen

Terex Cranes geht derzeit aktuellen Berichten über Plagiate von Terex® Raupenkranmodellen aus China nach. Wie bereits bei ähnlichen Vorfällen im Jahr 2011 war erneut der Gittermast-Raupenkran Terex CC 2500-1 das Ziel der Produktkopierer.

Die Maschinen werden montiert, als Markenware gekennzeichnet und als gebrauchte Terex-Geräte weit unter dem Marktwert angeboten. Die Mehrheit der bis jetzt gefundenen Plagiate sind rot lackiert und werden unter dem Namen der Terex-Traditionsmarke Demag angeboten. Von dieser neuesten Welle der Kran-Piraterie sind insbesondere die Märkte in den asiatischen Ländern wie China, Südkorea, Singapur, Indien und Pakistan betroffen.

„Wir wissen von drei verschiedenen ‚Ausführungen‘ des CC 2500-1 auf dem Markt, und es wurden mindestens neun oder zehn gefälschte Krane verkauft, die alle aus China stammen“, berichtet Klaus Meissner, Director of Product Integrity bei Terex Cranes. „Die Situation ist durchaus ernst, nicht nur, weil hier unser geistiges Eigentum verletzt wird, sondern vor allem, weil dies ein ernsthaftes Sicherheitsrisiko für unsere Kunden darstellt. Der Einsatz dieser minderwertigen Kopien kann tödliche Folgen haben.“

Zwar sehen diese nachgemachten Krane äußerlich wie Maschinen von Terex aus, sie werden jedoch oft mit einer Mischung aus älteren und neueren Technologien

bestückt und mit Bauteilen ausgerüstet, die nicht aufeinander abgestimmt sind. Häufig finden sich bei den Kranfälschungen mangelhafte Schweißverbindungen, minderwertiger Stahlbau und nicht korrekt angepasste Ketten. Außerdem fehlen viele der Sicherheitsvorrichtungen, die Bestandteile eines echten Terex-Krans sind.

„Leider verschafft die Seriennummer allein dem Käufer nicht mit Sicherheit Aufschluss darüber, ob es sich um einen echten Kran von Terex handelt, denn auch die Typenschilder können gefälscht sein“, fügt Klaus Meissner hinzu. „Viele der Plagiate wurden entweder ohne jegliche Überprüfung vor Ort oder nach einer Überprüfung durch nicht qualifizierte Personen gekauft.“

Terex weist ausdrücklich auf die Notwendigkeit einer gründlichen Prüfung gebrauchter Krane durch entsprechend qualifiziertes Fachpersonal vor dem Kauf hin, insbesondere auf den betroffenen Märkten. Sowohl die Sicherheit der Mitarbeiter des einsetzenden Unternehmens als auch die der Menschen im Umfeld des Kraneinsatzes hängt davon ab.

Terex hat eine spezielle E-Mail-Adresse für Kunden eingerichtet, die sich der Echtheit eines Terex-Krans versichern wollen, den sie bereits gekauft haben oder zu kaufen beabsichtigen. Kunden können eine E-Mail an terexcranes.brandcheck@terex.com senden und ihre Fragen zu einem bestimmten Kranmodell stellen. Selbstverständlich

FIRMENPORTRAIT

Über Terex

Die Terex Corporation ist ein diversifiziert aufgestellter, global tätiger Hersteller des Maschinen- und Anlagenbaus. Kernaufgabe ist die Bereitstellung zuverlässiger, kundenorientierter Lösungen für zahlreiche Anwendungsbereiche wie Bau und Infrastruktur, Schifffahrt- und Transportunternehmen, die Gesteinsindustrie, Raffinerien, Energieversorger, kommunale Dienstleister und Fertigungsbetriebe. Das Unternehmen gliedert sich in fünf verschiedene Unternehmenssegmente: Arbeitsbühnen, Baumaschinen, Krane, Materialumschlag und Hafenausrüstung sowie Materialaufbereitung.

stehen auch die Vertriebssteams vor Ort (siehe <http://www.terex.com/cranes/en/salesandsupport/Sales/index.htm>) für entsprechende Klärungen zur Verfügung.

Klaus Meissner gibt potenziellen Käufern auf den Gebrauchtmärkten asiatischer Länder noch folgenden Rat: „Wenn Sie den Eindruck haben, ein Geschäft sei ‚zu gut, um wahr zu sein‘ – dann liegen Sie vermutlich richtig. Rufen Sie uns einfach an! Wir helfen Ihnen gerne dabei herauszufinden, ob Sie einen echten Terex-Kran vor sich haben.“

Info: www.terex.com ■



Kosten senken im Fuhrpark

Die Zentralschmierung für Nutzfahrzeuge und Baumaschinen

BAIER + KÖPPEL GMBH + CO
PRÄZISIONSAPPARATEFABRIK
 Beethovenstr. 14
 91257 Pegnitz/Bayern

fon: +49 9241/729-0
 fax: +49 9241/729-50
beka@beka-lube.de
www.beka-lube.de

Bagger gefunden

Rösler Obserwando zeigt Standorte und Bewegungsdaten

Ein genervter GaLaBauer rief am Montagmorgen beim Mietpark des Hagebaucentrums Bolay in Rutesheim an und fragte: „Wo ist mein Bagger?“ Er hatte für mehrere Baustellen drei Maschinen aus dem Mietpark gemietet, konnte aber nicht genau zuordnen, wo sich momentan welche Maschine befand. „Kein Problem“, sagte Tim Kühlbrey, Fachberater im Mietpark. Er rief Rösler Obserwando an seinem PC auf, gab die Maschinenkennung ein und konnte dem Kunden sofort mit der aktuellen Position weiterhelfen.

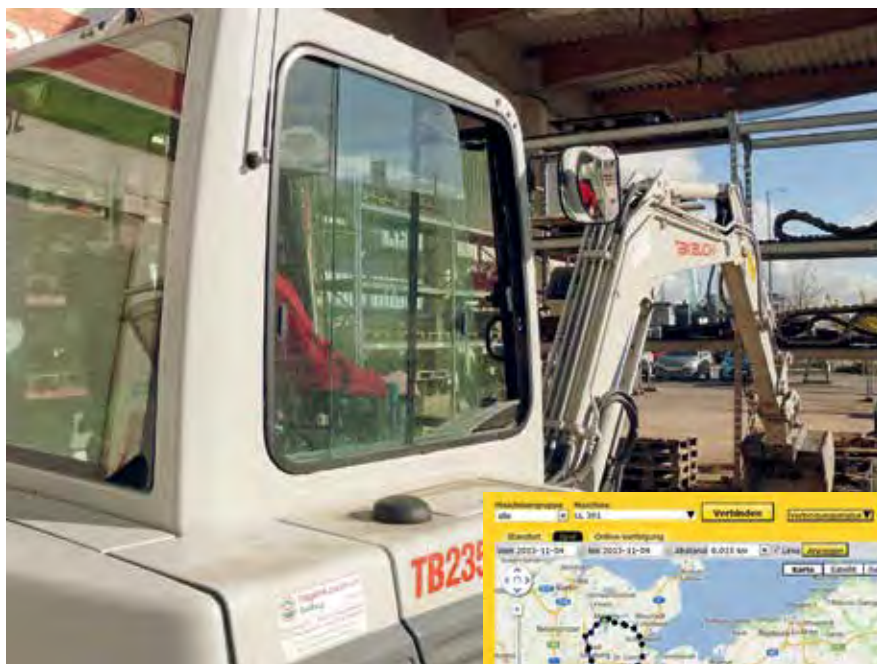
Alle 22 Lader und Bagger im Mietpark von Hagebau Bolay sind mit Rösler Obserwando ausgerüstet. Dieses System ist internetbasiert und hat eine GPS-Funktion. So kann man auch von der Zentrale aus die gewünschten Daten abrufen. Sobald die gelbe Obserwando-Maske auf dem PC erscheint, klickt man die entsprechende Baumaschine an, und der Standort lässt sich via GPS feststellen. Auf einer großen Karte sind die Maschinenstandorte übersichtlich mit grünen Pfeilen dargestellt. Zum anderen kann man Maschinendaten auslesen, zum Beispiel wie hier bei Hagebau Bolay die gelaufene Arbeitszeit der Maschine.

Wie kam der Bagger dorthin?

An den Baumaschinen selbst kann man eigentlich nicht erkennen, dass sie mit Rösler Obserwando ausgerüstet sind. Nur eine kleine schwarze Plastikhaube, die irgendwo an der Maschine angebracht ist, zeigt: Hier ist Obserwando im Einsatz.

Der GaLaBauer wollte aber von Kühlbrey auch wissen, wie sein Bagger eigentlich zu dieser Baustelle gekommen ist, denn so recht erklären konnte er sich die Maschinenbewegung nicht. Auch da hilft Obserwando weiter. Die Funktion „Maschinenposition“, die auch hier bei Hagebau Bolay verwendet wird, macht Daten- und Positionsabfragen via Internet möglich. Auf dem Bildschirm wird angezeigt, welchen Weg eine Maschine zurückgelegt hat. Es ist also die entsprechende Landkarte zu sehen, in die die Maschinenbewegungen eingefügt werden. Auch wann diese erfolgt sind, kann man feststellen.

Zudem beinhaltet das System auch eine Diebstahl-Warnfunktion. Via SMS wird ein



Alle Mietmaschinen mit der schwarzen Haube sind mit Rösler Obserwando-Geräten ausgerüstet.

Alarm ausgelöst, sobald die Maschine aus einer bestimmten Region entfernt wird. Man weiß dann zwei Dinge: Erstens, dass die Maschine den Warnbereich verlassen hat, und zweitens, wo sie jetzt ist. Dadurch kann man der Polizei schnell entsprechende Hinweise geben. Häufig wird die Obser-



Rösler Obserwando zeigt mit der EQTrace Funktion den Weg der jeweiligen Maschine. Via Internet und Obserwando-Maske kann das im Büro nachverfolgt werden.

FIRMENPORTRAIT

Die Rösler Software-Technik GmbH ist seit 1985 im deutschen und europäischen Markt aktiv. Das Unternehmen stellt mit der mini-DaT-Hardware, der WinDaT-Software und dem Obserwando-System ein komplettes Paket an stationärer oder Internet-basierter Überwachungstechnik für mobile Maschinen und Geräte zur Verfügung. Diebstahlschutz, Maschinenortung, Maschinendatenerfassung und Auftragsabwicklung sind die Haupteinsatzfelder der Rösler-Systeme. Mit der neuen Rösler-App PMS ist ein weiterer Schritt in Richtung mobiler und papierloser Auftragsabwicklung via Smartphone getan. Die Rösler-Systeme werden direkt oder über Händler vertrieben und serviert. Mittlerweile sind über 50.000 Systeme in den Branchen Gabelstapler, Arbeitsbühne, Baumaschine und Fahrzeug im Markt.

wando Funktion „Maschinenposition“ in Anspruch genommen, um die exakte Position einer Maschine und ihren Weg dorthin festzustellen. Gerade bei Baumaschinen, die in unwegsamem Gelände oder aber in unübersichtlichen Arbeitsfeldsituationen im Einsatz sind, kann das sehr hilfreich sein. Es ist eine große Erleichterung, wenn man zu Arbeitsbeginn die Maschine nicht mehr am alten Platz sieht, sie aber sofort per Obserwando findet.

Jedenfalls konnte dem GaLaBauer mit der präzisen Position und dem Weg, den sein Bagger genommen hat, umgehend geholfen werden. Und auch das ist etwas außerordentlich Wichtiges im Vermietgeschäft – die richtige Hilfe zur richtigen Zeit.

Info: www.minidat.de ■

Positives Wirtschaftsklima

Während das Jahr 2013 aufgrund der Finanzkrise und einer allgemein zurückhaltenden Investitionsneigung hinter den Erwartungen zurückblieb, wachsen vor dem Hintergrund eines sich aufhellenden Wirtschaftsklimas in Europa die positiven Erwartungen an das Jahr 2014. Nach den führenden Wirtschaftsforschern und der Bundesregierung hat auch der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) eine bessere wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland festgestellt und erwar-

tet für das kommende Jahr insgesamt ein Wachstum von 1,7 Prozent. Die deutschen Unternehmen befänden sich „zurück auf dem Aufwärtspfad“. Der deutsche Maschinenbau rechnet laut VDMA für seinen Bereich sogar „mit einem Wachstum in der Größenordnung von real 3 Prozent“. Für die Baubranche legte die Nachfrage auch 2013 zu. Allerdings kann das erwartete Umsatzplus von 2 Prozent wegen des langen, kalten Winters und des Hochwassers im Frühjahr nicht mehr erreicht wer-

den. Der Bauindustrieverband geht von einem Umsatz etwa auf Vorjahresniveau aus. Allerdings lag die Nachfrage mit 1,9 Prozent im Plus. Im September stiegen die Auftragseingänge im Bauhauptgewerbe im Vergleich zum Vorjahr preisbereinigt kräftig um 5,6 Prozent.

Info: www.dihk.de
www.vdma.org
www.bauindustrie.de ■

Manitou Group und Deutz starten Kooperation

Die Deutz AG hat mit dem französischen Land- und Baumaschinenhersteller Manitou einen weiteren Partner für die langfristige Zusammenarbeit im Landtechniksegment gewinnen können. Ab 2014 motorisiert der Kölner Motorenhersteller die Spezialfahrzeuge des Traditionsunternehmens.

Der Familienkonzern Manitou Group mit den Marken Manitou, Gehl, Mustang, Edge und Loc ist ein weltweit führender

Anbieter von Land- und Bautechnik sowie Gelände-Flurfördergeräten mit Sitz im französischen Ancenis (Westfrankreich). Hergestellt werden unter anderem Teleskoplader, Geländestapler und Mitnahmestapler sowie Geländearbeitsbühnen. Gegründet im Jahre 1953, hat das Unternehmen auch eine deutsche Tochter: die Manitou Deutschland GmbH im hessischen Ober-Mörlen.

Ab Januar 2014 stattet Manitou seinen

Teleskoplader der Serie 6 bis 7 Meter mit der kraftvollen Multifunktionsgreifschaukel mit Deutz-Motoren der Baureihe TCD 3.6 aus, die speziell für den Einsatz in der Landtechnik entwickelt wurden. Der wassergekühlte Vierzylinder-Reihenmotor, der bei einer Nenndrehzahl von 2.300 U/min⁻¹ eine Leistung von 55,4 bis 90 kW erreicht, reduziert durch das sehr kompakte Motordesign und ein modulares System optionaler Anbauteile die Einbaukosten für den Kunden. Die Motoren der Reihe TCD 3.6 verfügen über ein modulares, optional am Motor angebautes Abgasnachbehandlungssystem (AGN), das die Geräteintegration in höchstem Maße vereinfacht. Deutz ermöglicht somit eine drop-in Installation des Gesamtsystems. Der Motor ist mit Ladeluftkühler ausgestattet und erfüllt die Abgasstufe EU 3B und US EPA Tier 4 interim alleine mit einem Oxidationskatalysator.

„Mit der Manitou Group konnten wir ein Traditionsunternehmen als neuen europäischen Partner im Landtechniksegment gewinnen. Das Unternehmen vertraut für den Antrieb seiner Telehandler für die Landwirtschaft auf unseren Motor, weil sie wissen, dass unsere kompakten Kraftpakete zuverlässige Leistung auch unter schwierigsten Bedingungen erbringen“, so Michael Wellenzohn, Vorstand Vertrieb bei Deutz.

Info: www.deutz.com
www.manitou.com ■

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



Kloska Group
www.kloska.com

ISO 9001/14001
BUREAU VERITAS
Certification

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



Schiffsausrüstung · Proviant & Catering · Ersatzteile & Reparaturservice · Maritimes Umweltmanagement
 Segelmacherei & Taklerei · Luftfracht & Logistik · Industrieausrüstung · Arbeitsschutz · Netzherstellung
 Fischereiausrüstung · Werkzeuge · Schlauchtechnik · Armaturen · Hydraulikservice · Antriebstechnik
 Dichtungstechnik · Kunststofftechnik · Lastaufnahmemittel · Transportbandtechnik · C-Teile-Management

IBAF erweitert Leistungsspektrum

Gründung einer Niederlassung in Dresden

Die IBAF Institut für Baumaschinen, Antriebs- und Fördertechnik GmbH in Bochum hat sich als leistungsfähiger Partner auf dem Gebiet der Entwicklung und Optimierung von Maschinen und Anlagen im Bereich der Baumaschinen- und Fördertechnik etabliert.

Die Gründung einer Niederlassung in Dresden markiert einen weiteren Meilenstein beim Ausbau des Unternehmens zu einem ganzheitlichen Entwicklungspartner. Mit Prof. Dr.-Ing. habil. Günter Kunze hat in Dresden ein ausgewiesener Experte auf den Gebieten der Baumaschinen- und Fördertechnik die Leitung übernommen. Die fachlichen Schwerpunkte der Niederlassung erstrecken sich auf die Bereiche

der ganzheitlichen Maschinensimulation, der Entwicklung hydraulischer Systeme, der experimentell gestützten Lastkollektivvermittlung sowie der VR-Technologien (Abbildung der Mensch-Maschine-Schnittstelle).

Mit den gebündelten Kompetenzen der drei Standorte Bochum, Magdeburg und Dresden unterstützt IBAF die Industrie direkt im Tagesgeschäft.

Im Vordergrund der Kundennutzen, im Hintergrund die neuesten ingenieurwissenschaftlichen Methoden, die an den kooperierenden Hochschulinstituten entwickelt werden.

Info: www.ibaf-engineering.de ■



Prof. Dr. Michael Ketting (l.), wissenschaftlicher Direktor der IBAF, freut sich, dass mit Prof. Dr.-Ing. Günter Kunze ein ausgewiesener Experte die Leitung der neuen Dresdner Niederlassung übernommen hat.

Industrieproduktion in Europa wettbewerbsfähig halten

CECE und CEMA übergeben „10-Punkte-Aktionsplan“ an EU Parlament

Die Präsidenten der europäischen Bau- und Landmaschinenverbände CECE und CEMA, Johann Sailer und Gilles Dryancour, haben im Oktober in Brüssel ihr gemeinsames Manifest, einen „10-Punkte-Aktionsplan“ für eine starke Industrieproduktion in Europa, vorgestellt und an das EU-Parlament übergeben. Damit unterstreicht die europäische Bau- und Landmaschinenindustrie ihren Willen, aktiv dazu beizutragen, dass das von der Europäischen Kommission ausgerufene Ziel, die Industrieproduktion in Europa von bisher 16 Prozent des Bruttoinlandsprodukts auf 20 Prozent bis 2020 zu steigern, erreicht wird. Beide Branchen unterhalten große und wichtige Fertigungs- und Forschungsstätten in Europa.

„Wir rufen die EU auf, das Thema „Wettbewerbsfähigkeit der Industrie“ ins Zentrum ihrer Politik zu stellen. Mit diesem Manifest bieten wir unseren Beitrag an“, sagte Gilles Dryancour anlässlich der Übergabe des Manifests an den Parlamentarier Malcom Harbour auf dem CECE-CEMA Gipfel im Europäischen Parlament. „Eine starke und wettbewerbsfähige Industrieproduktion in Europa ist essenziell, um Europa aus der Rezession zu führen, unseren Wohlstand weiterhin zu sichern, ebenso wie unseren ökonomischen Erfolg im Weltmaßstab.“



CECE und CEMA übergeben einen „10-Punkte-Aktionsplan“ für eine wettbewerbsfähige Industrieproduktion in Europa: (v.l.) Gilles Dryancour, CEMA, Malcom Harbour EU-Abgeordneter, Johann Sailer, CECE.

Weil der internationale Wettbewerb unerbittlich ist, fordern beide Branchen, dass die EU gesetzliche Rahmenbedingungen so gestalten muss, dass Unternehmen weiter wachsen, Arbeitsplätze schaffen und im internationalen Wettbewerb bestehen können.

Der CECE-CEMA Gipfel zählte mehr als 300 Teilnehmer aus Industrie, EU-Institu-

tionen und den beiden Branchen partner-schaftlich verbundenen Organisationen. Gastgeberin der Veranstaltung war Amalia Sartori, Mitglied des Europäischen Parlaments und Vorsitzende des wichtigen Ausschusses Industrie, Forschung und Technologie des Parlaments.

Info: www.cece.eu

www.cema-agri.org ■

Wir fördern

DIE VDBUM IDEE

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



Friedrich Duensing GmbH

Das Unternehmen mit Sitz in Eilvese nahe Neustadt am Rübenberge besteht seit über 125 Jahren und befindet sich seit vier Generationen im Familienbesitz. Heute zählt es zu den führenden Bauunternehmen im Hoch-, Tief- und Eisenbahnbau. Traditionelle, auf solidem Handwerk basierende Qualitätsarbeit, verknüpft mit innovativen, zukunftsorientierten Leistungen sind die Werte, die Geschäftspartner und Kunden des Unternehmens schätzen.

Zum Kerngeschäft zählt die schlüsselfertige Erstellung von Gebäuden für gewerbliche und öffentliche Auftraggeber ebenso wie die Sanierung von Objekten und der Bau privater Wohnhäuser. In Zusammenarbeit mit externen Architektur- und Ingenieurbüros liegt ein weiterer Schwerpunkt bei der Projektentwicklung im Industrie- und Gewerbehochbau.

Im Tief-, Straßen- und Rohrleitungsbau gehört die kommunale, gewerbliche und private Erschließung im gesamten Bundesgebiet zu den Hauptaufgaben. Duensing verfügt über diverse Zulassungen und zählt zum ausgewählten Kreis von Fachfirmen, die das Qualitätszeichen „Güteschutz Kanalbau“ führen. Außerdem ist man im Eisenbahnoberbau und in der Leit- und Sicherungstechnik erfolgreich tätig. Zum Leistungsspektrum gehören auch der Bau von elektronischen Stellwerken, die Erstellung von Bahnsteiganlagen und die Durchführung von Kabelbauarbeiten.

Info: www.duensing.de ■



Emmegi GmbH

Das Familienunternehmen wurde 1975 in Cassano d'Adda, Italien, gegründet und begann mit der Fertigung von konventionellen Rohr- und Schalenkühlern für Industrie- und Maschinenanwendungen. 1990 startete Emmegi mit der Produktion von Öl-Luftkühlern im Vakuum-Lötverfahren. Gefertigt wird in Italien und in der Slowakei. 2001 wurde die Emmegi GmbH in Neuss gegründet. Seit 2013 werden die Kunden von Grevenbroich aus betreut. Hier stehen eigene Lagerflächen mit 700 m² und ein Bürogebäude zur Verfügung. Mittlerweile zählt das Unternehmen zu den führenden Herstellern von Kühlsystemen im Off-Road-Bereich sowohl in der Mobil- als auch der Industriehydraulik. Das Produktprogramm umfasst

- Luft-Öl Kühler
- Wasser/Öl-Wärmetauscher
- Nebenstrom-Kühlaggregate Serie Silent EVO2
- Kombikühler für Mobilanwendungen
- Sonderausführungen für Wasser, Ladeluft und Hydrauliköl
- Kombikühler für Kompressoren
- Zubehör.

Info: www.emmegi-gmbh.de ■



Luczky Bauunternehmung GmbH & Co. KG

Im Jahr 1981 gründete Maurermeister Josef Luczky die Firma als Einzelunternehmen. Unter seiner Führung entwickelte es sich über die Jahre zu einem dynamischen Unternehmen mit flexiblem Einsatzgebiet und anhaltendem Erfolg. Als 1991 der Sohn und gelernte Zimmermann Ferencz J. Luczky in den väterlichen Betrieb eintrat, waren bereits zwölf Mitarbeiter neben dem Firmengründer im Einsatz. Nachdem Ferencz J. Luczky 1993 die Meisterprüfung im Maurerhandwerk abgelegt hatte, wurde das Grundstück für das zukünftige Betriebsgelände erworben. 2001 erfolgte die Umwandlung in eine OHG, Ferencz J. Luczky wurde Mitgesellschafter. Im Rahmen des 25-jährigen Betriebsjubiläums im Jahr 2006 wurde die OHG in eine GmbH & Co. KG umgewandelt und der Betrieb an Ferencz J. Luczky übergeben. Josef Luczky unterstützt weiterhin mit seiner langjährigen Erfahrung als Berater. Mit mittlerweile über 50 Mitarbeitern werden heute in der zweiten Generation die hohen Wertmaßstäbe, die den Erfolg und das Wachstum der letzten Jahrzehnte begründeten, fortgeführt.

Info: www.luczky-bau.de ■



Maskus

Mascus ist der führende internationale Online-Marktplatz für gebrauchte und neue Bau-, Land-, Forstmaschinen und Nutzfahrzeuge. Derzeit sind auf 60 Mascus-Länderportalen mehr als 280.000 Anzeigen von über 5.500 Händlern und Herstellern in 54 Ländern geschaltet. Durch vollautomatische Mehrsprachigkeit werden die Anzeigen in 42 Sprachen übersetzt. Über 80 Mitarbeiter unterstützen in 52 Niederlassungen auf fünf Kontinenten die Händler direkt vor Ort. Durch die zahlreichen Niederlassungen sowie die Akquisition und Betreuung der Händler hat die Mascus-Organisation in den vergangenen zwei Jahren sowohl die Anzeigenzahl als auch die Anzahl der aktiven Händler mehr als verdoppelt. Außer der Möglichkeit der Anzeigenschaltung bietet Mascus seinen Händlern diverse Tools an, wie eine Smartphone-optimierte und CI-gerechte Darstellung der Händleranzeigen, Integration der Anzeigen in Facebook-Firmenseiten, ein Geo Targeting der User, die sich Anzeigen angeschaut haben, einen Angebotsversand per Email direkt aus dem Mascus-Händlerbereich und eine einfache Erstellung von Print-Katalogen. Diese Fülle an zusätzlichen nützlichen Tools ist am Markt bisher einzigartig.

Info: www.mascus.de ■



Weber Baumaschinen und Fahrzeuge GmbH (Muck-Truck)

Das Unternehmen wurde im August 2006 mit dem Ziel gegründet, insbesondere dem Gala-Bau innovative Produkte und qualitativ hochwertige Lösungen mit einem guten Preis-Leistungsverhältnis anzubieten. In den wenigen Jahren sind auch andere Branchen auf das Unternehmen aufmerksam geworden. Das Marktsegment des Profi-Minidumpers, das es vorher quasi nicht gab, wurde ab August 2006 geschaffen und systematisch aufgebaut. Als Importeur von Minidumpfern umfasst die Angebotspalette eine Vielfalt an Geräten, die in unterschiedlichsten Bereichen zur Lösung von Transportaufgaben eingesetzt werden können. Neben Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor aus dem umfangreichen Muck-Truck-Sortiment wird mit Elektrotransportern der Marke Zallys und Raupendumpfern die Gesamtbreite abgedeckt. Mit dem Anbaublockbesen KehrFix konnte sich das Unternehmen auch als Hersteller profilieren. Der KehrFix ist ein qualitativ hochwertiges, wartungsfreies und universell einsetzbares Kehrsystem, eine robuste Alternative zu rotierenden Kehrmaschinen. Weitere innovative Produkte wie das Pflasterkantensicherungssystem SnapEdge und ScandiCurb Kantendesign runden die Angebotspalette ab.

Info:
www.mucktruck-deutschland.de ■

ALLE INFOS IM NETZ

Unser Schulungsprogramm auf www.vdbum.de



Eine ausführliche Beschreibung der Schulungsinhalte und unser komplettes Angebot an Arbeits-Hilfsmitteln, wie z.B. Prüfsiegel und Protokolle, finden Sie in unseren Broschüren und auf unserer Homepage www.vdbum.de

Sie können sie auch anfordern unter
Tel. 0421 - 22 23 9-116
oder service@vdbum.de.



Dieser QR-Code führt Sie direkt zum VDBUM-Schulungsprogramm.



Qualifizierung rund um Baumaschine & Bauverfahren

VDBUM AKADEMIE

Weiterbildungsprogramm

für Mitarbeiter der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik



2014



NEU



NEU



Befähigte Person zur Prüfung von Erdbaumaschinen Grundschulung (zweitägig), Aufbauschulung (eintägig)

10.01.2014 – 11.01.2014	Bremen
07.02.2014 – 08.02.2014	Dresden
21.03.2014 – 22.03.2014	Nürnberg

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER:

Grundschulung 408,00 Euro

Aufbauschulung 214,00 Euro

NICHTMITGLIEDER:

Grundschulung 493,00 Euro

Aufbauschulung 306,00 Euro

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

Schulung zur Befähigten Person zur Prüfung von Turmdrehkränen Grundschulung (dreitägig), Aufbauschulung (eintägig)

16.01.2014 – 18.01.2014	Hamburg
30.01.2014 – 01.02.2014	Karlsruhe
06.03.2014 – 08.03.2014	Erfurt

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER:

Grundschulung 485,00 Euro

Aufbauschulung 214,00 Euro

NICHTMITGLIEDER:

Grundschulung 582,00 Euro

Aufbauschulung 306,00 Euro

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

Schulung zur Befähigten Person zur Prüfung von LKW-Ladekränen Grundschulung (zweitägig), Aufbauschulung (eintägig)

11.04.2014 – 12.04.2014	Reutlingen
27.06.2014 – 28.06.2014	Berlin

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER:

Grundschulung 408,00 Euro

Aufbauschulung 214,00 Euro

NICHTMITGLIEDER:

Grundschulung 493,00 Euro

Aufbauschulung 306,00 Euro

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



Befähigte Person zur Prüfung von Straßenbaumaschinen Grundschulung (zweitägig), Aufbauschulung (eintägig)

24.01.2014 – 25.01.2014	Bottrop
06.03.2014 – 07.03.2014	Augsburg

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER:

Grundschulung 408,00 Euro

Aufbauschulung 214,00 Euro

NICHTMITGLIEDER:

Grundschulung 493,00 Euro

Aufbauschulung 306,00 Euro

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



Befähigte Person zur Prüfung von mobilen und stationären Aufbereitungs-, Sieb- und Recyclinganlagen Grundschulung (zweitägig), Aufbauschulung (eintägig)

16.05.2014 – 17.05.2014	Heilbronn
-------------------------	-----------

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER:

Grundschulung 408,00 Euro

Aufbauschulung 214,00 Euro

NICHTMITGLIEDER:

Grundschulung 493,00 Euro

Aufbauschulung 306,00 Euro

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



Befähigte Person zur Prüfung von austauschbaren Kipp- und Absetzbehältern (Container)

21.03.2014	Bremen
------------	--------

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER:

Grundschulung 408,00 Euro

Aufbauschulung 214,00 Euro

NICHTMITGLIEDER:

Grundschulung 493,00 Euro

Aufbauschulung 306,00 Euro

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

Die Schulungsunterlagen werden bei allen Schulungen kostenlos zur Verfügung gestellt.



Befähigte Person zur Prüfung von Persönlicher Schutzausrüstung gegen Absturz (PSA) (zweitägig)

26.02.2014 – 27.02.2014 Bergisch Gladb.

14.05.2014 – 15.05.2014 Bergisch Gladb.

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 430,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 515,00 Euro

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



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

15.01.2014 Hamburg

07.02.2014 Stuttgart

09.05.2014 Erfurt

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 171,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 229,00 Euro

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

NEU



Befähigte Person zur Prüfung von Lastaufnahmemitteln

17.01.2014 Nürnberg

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 171,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 229,00 Euro

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



Befähigte Person zur Prüfung von mobilen Hubarbeitsbühnen Grundsicherung (zweitägig), Aufbauschulung (eintägig)

09.05.2014 – 10.05.2014 Erfurt

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER:

Grundsicherung 408,00 Euro

Aufbauschulung 214,00 Euro

NICHTMITGLIEDER:

Grundsicherung 493,00 Euro

Aufbauschulung 306,00 Euro

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



Befähigte Person zur Prüfung von Flüssiggasanlagen zu Brennzwecken Grundsicherung (zweitägig), Aufbauschulung (eintägig)

24.01.2014 – 25.01.2014 Bremen

21.03.2014 – 22.03.2014 Nürnberg

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 430,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 515,00 Euro

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



Befähigte Person zur Prüfung von Flurförderzeugen (Gabelstapler) Grundsicherung (zweitägig), Aufbauschulung (eintägig)

14.03.2014 – 15.03.2014 Leipzig

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER:

Grundsicherung 408,00 Euro

Aufbauschulung 214,00 Euro

NICHTMITGLIEDER:

Grundsicherung 493,00 Euro

Aufbauschulung 306,00 Euro

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

NEU



Befähigte Person zur Prüfung von Leitungstechnik

14.02.2014 Paderborn

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 171,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 229,00 Euro

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

NEU



Befähigte Person zur Prüfung von kraftbetriebenen Kleingeräten

08.05.2014 Erfurt

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 171,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 229,00 Euro

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

NEU



Digitaler Tachograph

27.03.2014 Essen

22.05.2014 Walldorf

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 171,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 229,00 Euro

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

Die Schulungsunterlagen werden bei allen Schulungen kostenlos zur Verfügung gestellt.



Einführung Mobilhydraulik (fünftägig)

03.02.2014 – 07.02.2014 Dresden

03.03.2014 – 07.03.2014 Dresden

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 754,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 878,00 Euro

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



Grundlagen der Hydraulik (fünftägig)

20.01.2014 – 24.01.2014 Bremen

24.03.2014 – 28.03.2014 Karlsruhe

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 862,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 988,00 Euro

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



Erfolgreiche Kundengespräche

23.01.2014 Kassel

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 298,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 394,00 Euro

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



Mobilhydraulik Loadsensing (fünftägig)

13.01.2014 – 17.01.2014 Dresden

24.03.2014 – 28.03.2014 Dresden

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 754,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 878,00 Euro

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



Kompaktlehrgang Hydraulik (fünftägig)

21.03.2014 – 22.03.2014 Karlsruhe

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 408,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 493,00 Euro

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



Ladungssicherung leicht gemacht! Auch ein Kenntnisbereich für EU-Berufs- kraftfahrer (Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz)

17.01.2014 Bremen

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 171,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 229,00 Euro

Leistungen: Schulung, Mittagessen, Getränke
Teilnahmezertifikat (auch zur Vorlage zur Verlän-
gerung der Fahrerlaubnis)

Weitere Angebote für EU-Berufskraftfah-
rer finden Sie auf www.vdbum.de

NEU



Bediener Hubarbeitsbühnen

IPAF Kategorien:

Statisch Boom (1b)

Mobil Vertikal (3a)

Mobil Boom (3b)

Inhouse-Schulung

Termine und Inhalte nach Absprache.

Preise zzgl. MwSt:

	VDBUM-MITGLIEDER	NICHTMITGLIEDER
Eine Kategorie:	220,00 €	300,00 €
Zwei Kategorien:	310,00 €	390,00 €
Drei Kategorien:	400,00 €	480,00 €
PAL Card:	35,00 €	35,00 €
Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, PAL-Card, Teilnahmezertifikat.		

NEU



Bediener Flurförderzeugen (Gabelstapler) Grundschulung (zweitägig), Aufbauschulung (eintägig)

24.01.2014 – 25.01.2014 Frankfurt

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER:

Grundschulung 190,00 Euro

Aufbauschulung 95,00 Euro

NICHTMITGLIEDER:

Grundschulung 230,00 Euro

Aufbauschulung 130,00 Euro

Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis,
Mittagessen, Getränke, Bedienerausweis,
Teilnahmezertifikat.

NEU



Bediener Teleskopstapler mit Anbaugeräten (mehrtägig)

20.01.2014 – 23.01.2014 Bremen (Merlo)

01.04.2014 – 04.04.2014 Feuchtwangen (Manitou)

Preise zzgl. MwSt:

	VDBUM-MITGLIEDER	NICHTMITGLIEDER
JE MODUL:	300,00 €	330,00 €
GESAMTPAKET 3 TAGE	880,00 €	970,00 €
GESAMTPAKET 4 TAGE		
inkl ZUMBau-Prüfung:	1.140,00 €	1.280,00 €
Modul 1 Grundkurs (eintägig)		
Modul 2 Kranbetrieb (eintägig)		
Modul 3 Arbeitsbühnenbetrieb (eintägig)		
Leistungen: Schulung in Theorie und Praxis, Mittagessen, Getränke, Teilnahmezertifikat, Bedienerausweis		

Die Schulungsunterlagen werden bei allen Schulungen kostenlos zur Verfügung gestellt.

NEU



Messpraktikum in Theorie und Praxis: Prüfung elektr. Betriebsmittel

04.02.2014 – 05.02.2014 Würzburg

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 430,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 515,00 Euro

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

NEU



Organisation der Elektroverantwortung in einem Bauunternehmen

10.03.2014 – 11.03.2014 Bremen

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 430,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 515,00 Euro

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

NEU



Jahresunterweisung für Elektrofachkräfte

03.02.2014 Würzburg

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 214,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 306,00 Euro

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

NEU



Elektro-Baustelleneinrichtung und Einsatz elektr. Betriebsmittel auf Bau- und Montagestellen

24.03. – 25.03.2014 Würzburg

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 430,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 515,00 Euro

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

Eine ausführliche Beschreibung der
Schulungsinhalte und unser komplettes
Angebot an Arbeits-Hilfsmitteln, wie
z.B. Prüfsiegel und Protokolle, finden Sie
in unseren Broschüren und auf unserer
Homepage www.vdbum.de

Sie können sie auch
anfordern unter
Tel. 0421 - 22 23 9-116
oder service@vdbum.de.

NEU



Grundlagen von Managementsystemen und Einführung in das Umweltmanage- ment ISO 14001:2009-11

14.01.2014 – 16.01.2014 Bremen

06.05.2014 – 08.05.2014 Feuchtwangen

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 1.480,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 1.850,00 Euro

Leistungen: Schulung, Teilnahmebestätigung,
Schulungsunterlagen, Mittagessen und Getränke.

NEU



Umweltmanagement-Beauftragte/-r ISO 14001 – Expertentraining

10.02.2014 – 11.02.2014 Bremen

19.05.2014 – 20.05.2014 Feuchtwangen

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 1.480,00 Euro

VDBUM-MITGLIEDER: 985,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 1.275,00 Euro

Leistungen: Schulung, Zertifikat,
Schulungsunterlagen, Mittagessen und Getränke.

NEU



Energiemanagement-Beauftragte/-r ISO 50001 – Expertentraining

13.02.2014 – 14.02.2014 Bremen

22.05.2014 – 23.05.2014 Feuchtwangen

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 985,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 1.275,00 Euro

Leistungen: Schulung, Zertifikat,
Schulungsunterlagen, Mittagessen und Getränke.

NEU



Interne Audits im Umweltmanagement ISO 14001 – Expertentraining

12.02.2014 Bremen

21.05.2014 Feuchtwangen

Preise zzgl. MwSt:

VDBUM-MITGLIEDER: 495,00 Euro

NICHTMITGLIEDER: 575,00 Euro

Leistungen: Schulung, Zertifikat,
Schulungsunterlagen, Mittagessen und Getränke.

SEEMANN

Baumaschinen • Fahrzeugbau • Umschlagtechnik

WERNER SEEMANN GMBH & CO. KG

Niederlassung Ostfriesland
Im Gewerbegebiet 20A
D-26842 Ostrhauderfehn
Tel. +49 (0) 49 52 / 94 74-0
Fax +49 (0) 49 52 / 94 74-40

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

Niederlassung Osnabrück
Zeppelinstr. 4
D-49134 Wallenhorst
Tel. +49 (0) 54 07 / 87 90-0
Fax +49 (0) 54 07 / 87 90-90

- Verkauf
- Vermietung
- Service
- Ersatzteile

Für extreme Einsätze am Bau

Mercedes-Benz Arocs auch mit fünf Achsen verfügbar

Mercedes-Benz stellt den Arocs mit Euro-VI-Technologie nun in einer fünfachsig-igen Ausführung für 40 t Gesamtgewicht für extreme Einsätze im Baugewerbe vor. Dieser wurde im CTT (Customer Tailored Trucks) von Mercedes-Benz Molsheim S.A.S. entwickelt und wird dort zukünftig hergestellt. Das für Lkw-Umbauten bekannte Kompetenzzentrum im Elsass erweitert damit sein Portfolio an spezialisierten Lastkraftwagen.

Mercedes-Benz Molsheim verantwortet eigenständig alle Prozessschritte von der Entwicklung über die Produktion bis hin zum Vertrieb und der Servicedokumentation, die für den Umbau eines Basis-Lkw aus Wörth zu einem 5-Achser nötig sind. Ein weiterer Vorteil für den Endkunden ist die gewohnte Mercedes-Benz-Qualität, da die über CTT umgebauten Lkw nach denselben Qualitätskriterien wie die Serienfahrzeuge gefertigt und über das Werk Wörth ausgeliefert werden. Somit erhält der Kunde im Einrechnungsgeschäft auch die Gewährleistung und Ersatzteilversorgung



Der Arocs 10x4/4 ist für den schweren Baueinsatz bestimmt. (Foto: Mercedes-Benz)

wie bei einem Serienfahrzeug aus Wörth und kann mit seinen modifizierten Lkw weltweit jede Mercedes-Benz-Servicestation anfahren. Die Service-Kollegen vor Ort sehen im System im vollen Umfang, welche

Umbauten durchgeführt und welche Teile dafür verwendet wurden. Im Bedarfsfall können die erforderlichen Ersatzteile über das Gernersheimer Globale Ersatzteillager bestellt und vor Ort montiert werden. Ein schneller und reibungsloser Service-Aufenthalt ist damit garantiert. Fünfachs-Lkw in Euro VI werden in Europa vor allem in der Schweiz nachgefragt, da dieser Markt über eine besondere Gesetzgebung verfügt. Dort sind für Lkw mit fünf Achsen ein Fahrzeuggesamtgewicht von 40 t erlaubt. Landstraßen sind in der Schweiz mautpflichtig, Euro VI Fahrzeuge, wie der neue Arocs 10x4/4, profitieren hier jedoch von einem günstigeren Mautsatz. In den Niederlanden wiederum sind 5-Achser bis zu 50 t Gesamtgewicht zugelassen, entsprechend werden weitere Anpassungen des Arocs mit fünf Achsen für diesen speziellen Markt geprüft.

Die zusätzliche Achse ist gelenkt, entlastbar und liftbar, um die Nutzlast zu erhöhen oder das Gesamtgewicht auf 40 t zu steigern. Durch nunmehr insgesamt drei gelenkte Achsen, wurde der Wendekreis auf 19,6 m reduziert und aus einem Serien-Arocs 8x4/4 wurde ein Arocs 10x4/4. Technisch kann dieser im Gelände und abseits der öffentlichen Straßen, etwa auf Großbaustellen, auch in Deutschland oder anderen europäischen Ländern mit 44 t Gesamtgewicht fahren.

Info: www.media.daimler.com
www.mercedes-benz.com ■

Zuviel Verschleiß?
CRACO
HAT WAS
 dagegen!

Brunnenbau für NEL-Pipeline

Hölscher Wasserbau setzt Sennebogen 630 R-HD ein

Durch die Nordeuropäische Erdgasleitung Nord-Stream-Pipeline NEL soll Deutschland mit den großen Erdgasreserven in Sibirien verbunden werden. Die nahezu fertiggestellte NEL Pipeline (Ende Oktober 2013) ergänzt auf 440 km Länge das deutsche Erdgasnetz. Die Bauwasserhaltung zu diesem Großprojekt wurde überwiegend von der Hölscher Wasserbau GmbH durchgeführt. Dabei war auch ein Sennebogen 630 HD mit Verrohrungsmaschine im ständigen Einsatz.

Die steigende Nachfrage nach Erdgas als fossile Brennstoff und eine gleichzeitig abnehmende Produktion in Europa fordern einen erhöhten Import von Erdgas aus Sibirien. Bis zu 55 Mrd. m³ Erdgas sollen zukünftig pro Jahr auf diesem Wege nach Deutschland fließen. Derzeit wächst das kilometerlange Rohrnetz von Greifswald beginnend durch Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen in Richtung Verdichterstation Rehden.

Im Rahmen ihrer Arbeit teuft Hölscher Wasserbau entlang des Rohrgrabens und an Sonderbauwerken mit einem Sennebogen 630 R tausende von Brunnenbohrmetern. Die Entscheidung, einen 630 für diese Tätigkeit einzusetzen, bereuen die Verantwortlichen nicht. Die Maschine eignet sich aufgrund kompakter Abmessungen und hoher Kraftreserven bestens für den mobilen Einsatz im Gelände.

Mit nur 2,75 m Breite lässt sich der Seilbagger leicht auf einen Tieflader transportieren, und auf der Baustelle steht die Maschine dank teleskopierbarem Raupenfahrwerk sicher und fest.

Zunächst bringt der Seilbagger mit der Verrohrungsmaschine die Bohrröhre bis zu einem Durchmesser von 1500 mm ein. Die Räumung des Bohrguts erfolgt mit dem Freifalllängengreifer bis zu einer Brunnentiefe von 17 m, anschließend wird das Brunnenrohr eingesetzt. Alle diese Arbeitsschritte lassen sich mit dem Seilbagger zügig und flexibel durchführen. Die einzelnen Brunnenteufungen dauern so nur wenige Stunden, und die Maschine kann schnell umgesetzt und weitertransportiert werden. So vereint der Sennebogen 630 HD hohe Leistungsfähigkeit mit optimaler Flexibilität und Wirtschaftlichkeit.

Die Fahrer loben dabei die hohe Zuverlässigkeit der beiden 9 t Freifallwinden, mit denen sicher und flüssig gearbeitet werden



kann. Ein leistungsfähiges 3-Kreis-Hydrauliksystem gewährleistet den zuverlässigen Betrieb der Anbaugeräte mit bis zu 330 bar Betriebsdruck. Die komfortable maXcab Komfortkabine überzeugt mit ergonomischem, luftgefedertem Komfortsitz und Schiebetür und bietet dem Fahrer ein angenehmes Arbeitsumfeld.

www.sennebogen.de ■

Mit einem Sennebogen 630 R-HD arbeitet Hölscher im Brunnenbau beim Neubau der Nordeuropäischen Erdgasleitung und bohrt bis 17 m tief. (Foto: Sennebogen)



CRACOX

75 Jahre
Erfahrung

maXforce

LongLife

Erster Unimog Euro VI an Kunden übergeben

Der erste Unimog Euro VI wurde jetzt im Produktionswerk in Wörth am Rhein an seinen neuen Besitzer übergeben. Es handelt sich um einen U 423 in kommunalorange mit 170 kW (231 PS), der nun in Diensten der Rosinsky Dienstleistungs GmbH steht. Eingesetzt wird das Fahrzeug für den Winterdienst im Auftrag von niedersächsischen Kommunen. Außerhalb der kalten Jahreszeit werden Schneepflug und Salzstreugerät abmontiert und durch eine „Bankettbaueinheit“ ersetzt. Mit ihrer Hilfe baut der Unimog am Rand neuer Straßen ein Bankett ein, indem er Schotter oder Erde einbringt und diese verdichtet. Dazu ist er im Auftrag von Kommunen und Straßenbauunternehmen bundesweit im Einsatz. Die Firma Rosinsky Dienstleistungs GmbH in Winsen an der Aller wurde vom Vater des jetzigen Eigentümers im Jahr 1985 mit einem Unimog U 411 für den Winterdienst als erstes Fahrzeug gegründet. Vier Jahre später kam das Aufgabengebiet Straßenreinigung hinzu, wofür ein Unimog mit Kehrvorrichtung eingesetzt wurde – heute sind es deren drei. Seit 1990 werden zudem Baumaschinen auf Tiefladern transportiert. Mittlerweile beschäftigt die Firma 60 Mitarbeiter und hat mehr als 100 Fahrzeuge – darunter elf Unimog inklusive des neuen U 423 – im Einsatz.

Baureihen mit Euro VI neu entwickelt

Der neue Unimog Euro VI hat hinsichtlich Produktivität, Effizienz und Umweltfreundlichkeit ein neues Niveau erreicht. Die neuen BlueEfficiency Motoren erfüllen Euro VI, leisten mehr – bis zu 220 kW (300 PS) – und bieten ein höheres Drehmo-



Michael Dietz (r.), Leiter Vertrieb und Marketing Mercedes-Benz Special Trucks, übergab den ersten Unimog Euro VI an seinen neuen Besitzer Achim Rosinsky, der den U 423 in kommunalorange mit 170 kW (231 PS) in der Rosinsky Dienstleistungs GmbH aus Winsen an der Aller einsetzt. (Foto: Mercedes-Benz)

ment als bisher. Außerdem verfügt der Unimog über mehr Kraft und Kontrolle bei Geräteanwendungen durch eine optimierte Arbeitshydraulik und die stärkere Leistungshydraulik „Vario-Power“.

Der neue synergetische Fahrtrieb erlaubt Arbeitsgeschwindigkeiten – zum Beispiel im Mäheinsatz – stufenlos von 0 bis 50 km/h, die über die Tempomatfunktion gehalten werden können. Zwischen Rangieren und dem „Umsetzen“ zu neuen Einsatzorten kann jetzt während der Fahrt zwischen stufenlosem hydrostatischem, und mechanischem Antrieb gewechselt werden.

Seinen Ruf als Ganzjahres-Allrounder hat sich der Unimog erarbeitet, indem er

Höchstleistungen in verschiedenen Disziplinen und an bis zu 365 Tagen im Jahr vollbringen kann. Dazu tragen seine vier An- und Aufbauräume sowie die hydraulische, mechanische und elektrische Energieversorgung der Geräte bei – sie liefert für unzählige Aufgaben den richtigen Antrieb. Die neuen, hochmodernen Euro-VI-Antriebsaggregate kombinieren dabei niedrigen Kraftstoffverbrauch mit höchster Abgasreinheit und erreichen, dass auch der Unimog trotz des konstruktiven Aufwands zur Einhaltung von Euro VI effizienter unterwegs ist, sprich, weniger Kraftstoff verbraucht.

Info: www.media.daimler.com

www.mercedes-benz.com ■



EBEV® GmbH & Co. KG
EDEWECHTER BAUMASCHINEN
UND ERSATZTEILVERTRIEB



Ersatz- und Verschleißteile für Straßenfertiger
Be- und Verarbeitung von
HARDOX-Verschleißblechen/CNC Fertigung



EBEV GmbH & Co. KG · Hinterrhaden 12 · D-26188 Edewecht/Jeddeloh 1 · Germany
Telefon: +49 (0) 4405 / 9980-0 · **Fax:** +49 (0) 4405 / 9980-28/29
E-Mail: info@ebev.de · **Internet:** www.ebev.de

Neuer Standard in der Oberflächentechnik

Mit 8S Painting optimiert Goldhofer den Korrosionsschutz

Mehr Qualität mit System: Die Goldhofer AG hat die Prozessabläufe in der Fertigung optimiert und bietet jetzt mit dem achtstufigen „Goldhofer 8S Painting“ eine ganz neue Dimension der Oberflächenqualität an. Möglich machen dies drei zusätzliche Arbeitsschritte, die den bislang fünfstufigen Prozess erweitern.

„Bereits zur bauma 2010 konnten wir unseren Kunden neue Qualitätsstandards in der Oberflächentechnik vorstellen, nachdem wir den Produktionsablauf komplett umgestellt hatten. Es freut mich, dass wir nun noch einen drauflegen können und die Standards einmal mehr neu definieren können“, sagt Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender bei Goldhofer.

Basis des neuen Lackierungsprozesses ist eine weiterentwickelte 2-K-Zinkstaubgrundierung, die gegenüber der alternativen Spritzverzinkung mit extrem guten Haftungseigenschaften und insbesondere mit einem optimalen Kantenauftrag aufwartet sowie dank des hohen Zinkanteils einen aktiven Korrosionsschutz bietet. „Das alles sorgt dann für einfachere Reparaturmöglichkeiten und eine lange Lebensdauer“, sagt Produktions-Vorstand Hubert Schaller. Goldhofer sieht sich einmal mehr als Technologie- und Innovationsführer im Segment der Fahrzeugherstellung.

Im früheren Produktionsprozess wurden Fahrzeugrahmen und Komponenten erst nach der Montage lackiert, wobei hier die Korrosionsschutzleistung der Lackierung begrenzt war. Damit ist bei Goldhofer längst Schluss: Nach Salzprüftests mit 2000 Stunden (DIN EN ISO 9277), was in der Fahrzeugbauindustrie als einzigartig angesehen werden kann, war bei der Zinkstaubgrundierung keine Unterrostung zu erkennen. Im neuen Fertigungsablauf wird der Rahmen bereits vor der Endmontage lackiert und gewährleistet somit die Zugänglichkeit während des Lackierprozesses bis in den letzten Winkel.

Der Fahrzeugrahmen bekommt in der Fertigung ein „geschlossenes Lackkleid“, die einzelnen Schritte im 8S-Painting-Prozess sind unmittelbar aufeinander abgestimmt:



Die neue High-End-Oberflächentechnik setzt völlig neue Maßstäbe. (Fotos: Goldhofer)

Der Rahmen wird sandgestrahlt und dann mit drei Lackierschichten – 2-K-Zinkstaubgrundierung, 2-K-Füllerbeschichtung und 2-K-Decklackbeschichtung – komplett fertig lackiert. Bei der anschließenden schweißfreien Endmontage wird der Lack nicht mehr verletzt.

TECHNIK KOMPAKT

Das 8S-Painting-Konzept

Das Goldhofer Lacksystem ist nach dem neuesten Fertigungsprozess in acht Stufen aufgebaut.

1. Sandstrahlen nach DIN SA 2.5
 2. Korrosionsschutz mit 2-K Zinkstaubgrundierung in Offshorequalität mit 86 % Zink
 3. Fugenversiegelung
 4. Farbige 2-K-Füllerbeschichtung
 5. Hohlkammerversiegelung mit 2-Komponenten-Grundierung und -Decklack
 6. Endbeschichtung mit 2-Komponenten-Decklack
 7. Konservierung von Komponenten mit lösemittelfreiem und dampfstrahlresistentem Material
 8. Seewasserfeste Komplettkonservierung
- Goldhofer ist der internationale Weltmarktführer für Transportequipment in den Bereichen allgemeiner Straßen-, Schwerlast- und Spezialtransport. Mit einer umfassenden und technologisch ausgereiften Produktpalette deckt das Unternehmen die unterschiedlichsten Bedürfnisse für nahezu jede Transportaufgabe ab.

Geschlossenes Lackkleid

Bei der Grundierung hat Goldhofer auf eine hochwertige Zinkstaubgrundierung umgestellt, die aufgrund des hohen Zinkanteils von 86 Prozent höchste Korrosionsbeständigkeit erreicht. „Diese Art von Zinkstaubgrundierung wird sonst nur noch im Offshore-Bereich oder bei Brückenkonstruktionen angewandt“, erläutert Schaller. Die extrem guten Haftungseigenschaften bieten besten Schutz vor mechanischen und thermischen Beanspruchungen.

Auch beim Verrohrungssystem geht man keine Kompromisse ein und verwendet ein geschlossenes System. Dabei sind alle Systembauteile für höchsten Korrosionsschutz ausgelegt. Alle Hydraulikleitungen sind galvanisch verzinkt und beschichtet, alle anderen Verbindungselemente verfügen über einen Zink-Nickel (Zink-Lamellen) Oberflächenschutz. „Damit sind die Rohre widerstandsfähiger gegenüber mechanischer Beanspruchung und gegenüber aggressiven Medien“, erklärt Schaller. Weiterer Pluspunkt: Die galvanische Schicht ist chrom-VI-frei. Voraussetzung zur Umsetzung hierfür war, dass die gesamte hydraulische Verbindungstechnik, das heißt alle Rohre, Rohrverbindungen, Schlauchfittings, Rohrschellen und Absperrhähne, über einen ähnlich hohen Korrosionsschutz verfügen.

Dazu wurden die Rohrverschraubungssysteme von Voss eingeführt. Auch beim ►



Der Salzprühtest mit 2000 Stunden Einsatz zeigt identische Ergebnisse: links die Zinkstaubgrundierung (Standard), rechts die thermische Spritzverzinkung (Option).



Verrohrungssystem hat Goldhofer Salzprühtests durchgeführt und bietet auch hier einen Korrosionsschutz nach DIN 12944 in C4 Qualität, das den Vorschriften von Chemieanlagen und Schwimmbädern entspricht.

Da aber eine Kette nur so gut ist wie ihr schwächstes Glied, stellte das Unternehmen auch alle anderen Hydraulikkompo-

nenten auf diesen hohen Korrosionsschutz um. Die verzinkten und galvanisierten Hydraulikleitungen werden zusätzlich mit einer organischen Schutzschicht versehen. Für lose Bleche und Abdeckungen verwendet Goldhofer Edelstahl oder feuerverzinktes Material. Auch an die Rohrverbindungen stellt Goldhofer höchste Ansprüche. „Die Hydraulik muss den Anforderungen

gerecht werden, stets absolut zuverlässig, leakagefrei und wartungsarm zu sein, trotz Druckspitzen, die den maximalen Betriebsdruck um ein Vielfaches überschreiten und hohen mechanischen Belastungen durch Schwingungen und Vibrationen. Und das natürlich auch bei unterschiedlichsten äußeren Bedingungen wie beispielsweise hohen Temperaturschwankungen“, so Schaller.

Erreicht hat man dies durch die ständige Weiterentwicklung der hydraulischen Verbindungstechnik in Zusammenarbeit mit der Firma Voss. Mit Erfolg: „Unser System entspricht dem Optimum, das zur Zeit technisch machbar ist“, erklärt Stefan Fuchs. Vorteil in der Produktion: Das Voss-Form-Rohrformsystem bietet höchste Biegegewichseigenschaft und absolute Dichtigkeit. Die einfache Montage der maschinell hergestellten Rohrkontur schließt die Fehlerquelle „Mensch bei der Montage“ vollständig aus.

Info: www.goldhofer.de ■

Amphibischer Pumpeneinsatz

Sande auf schwierigem Untergrund schonend verlagern

Für das Verlagern von Sanden werden bereits Pumpen statt Bagger und Lkw eingesetzt, um den Umwelteingriff gering zu halten. Mit einem amphibischen Geräteträger ist dies punktgenau auch in schwierigem Gelände, bei jeder Witterung und sogar in Gewässern möglich.

Das Pontonfahrzeug Truxor des schwedischen Herstellers Dorotea Mekaniska AB gelangt auf Gummiketten schnell und umweltschonend an Einsatzorte, die ansonsten nur mit hohem Aufwand erreichbar wären.

Durch die kompakten Abmessungen von 4,7 m Länge, 2,06 m Breite und 2,1 m Höhe gestaltet sich auch der Straßenan- und -abtransport problemlos. Das Vehikel wiegt nur 1390 kg und legt bis zu 100 m pro Minute zurück. An Ort und Stelle manövriert, kommt eine Schmutzwasserpumpe vom Typ Tsurumi KRS2-80 mit 4 kW Motorleistung zum Einsatz. Sie ist als auswechselbares Arbeitsgerät montiert und bewegt bis zu 1670 l/min stark sedimenthaltiges Wasser: Schlamm, Schlick, Sand und andere Gemische bis 30 mm Korngröße. Weil der 4-polige Motor mit niedrigerer Drehzahl als der anderer Pumpen läuft, werden lange



Kommt an jeden Einsatzort: Amphibischer Geräteträger Truxor, der mit einer leistungsstarken Tsurumi-Schlammpumpe eine effiziente Pumpstation darstellt (Foto: Dorotea Mekaniska)

Standzeiten erzielt. Gusseisen als Gehäusematerial, chromlegierte Verschleißteile und die hermetische Abdichtung sorgen für Langlebigkeit.

Der deutsche Importeur und Dienstleister Siegmund Zelder aus Wittichenau in der Lausitz betreibt den Truxor allerdings nicht mit der schwedischen Standardpumpe. Diese ist zwar ausreichend kraftvoll, doch bei bestimmten Einsätzen gab es vorzeitigen Verschleiß. Seit dem Wechsel auf Tsurumi gebe es diese Probleme nicht mehr, so Zelder.

Auch stunden Leistung und Gewicht jetzt in gutem Verhältnis. Den „Tsurumi-Truxor“

setzt Zelder unter anderem zur Verlagerung von Sanden im grundbruchgefährdeten Tagebau ein. Angetrieben wird das Vehikel von einem Kubota-D1305-Dieselmotor mit 21 kW und lastabhängigem Hydrauliksystem.

Statt der Pumpe sind zahlreiche weitere Anbaugeräte per Schnellkupplung montierbar, mit denen sich viele der üblichen maschinellen Bau-, Gestaltungs- und Pflegemaßnahmen durchführen lassen. Übrigens nicht nur unmittelbar durch den aufsitzenen Fahrer, sondern auch per Fernbedienung.

Info: www.tsurumi.eu ■

Schnaufender Saubermann

Umschaltventilator als Reinigungs- und Kühllösung für verdreckte Kühler- und Ansaugsiebe

In hochmotorisierten Nutzfahrzeugen sind mehrere Kühler mittlerweile Standard. Das Problem dabei: Ihre Ventilatoren werden im Dauereinsatz schnell zu Staubsaugern, die Kühler und Ansaugsiebe verschmutzen. Umschaltventilatoren, die nicht nur Luft ansaugen, sondern auch kraftvoll sauber blasen, bieten hier eine Lösung.

„Zum ersten Mal haben wir Cleanfix während einer regionalen Forstmesse vor einigen Jahren gesehen“, erinnert sich Colin Keis, der Geschäftsführer von Tru Way Enterprises Limited in Quesnel, British Columbia, Kanada. „Das innovative Konzept zur Kühlerreinigung hat meine Aufmerksamkeit geweckt.“ Tru Way Enterprises ist auf die Herstellung von Holzchips spezialisiert. „Unsere Maschinen arbeiten in einem sehr trockenen und staubigen Gelände, wenn die Holzchips abgeladen und in die Mühle transportiert werden. Deswegen ärgern wir uns immer wieder über überhitzte Motoren, zeitintensive Reinigung und Wartung. Die Cleanfix-Umschaltventilatoren schienen mir daher zu gut, um wahr zu sein, und wir wollten unbedingt mehr über dieses System erfahren.“

Ein Cleanfix-Mitarbeiter zeigte Colin Keis, wie der Ventilator funktioniert, wie sich die Drehrichtung zur Kühlerreinigung ändert und wie die Flügel ihre Position anpassen. „Die Tatsache, dass sich die Flügel flexibel ausrichten ließen, machte mich neugierig. Wir entschlossen uns, so einen Umschalt-



Alle mobilen Arbeitsmaschinen, die starken Verunreinigungen ausgesetzt sind, können vom Cleanfix-System zur Kühlung und Reinigung profitieren. (Fotos: Hägele)

ventilator zu testen. Nur ein paar Wochen später haben wir einen solchen Ventilator in unseren Caterpillar-966F-Radlader eingebaut.“

Colin Keis sollte nicht enttäuscht werden. Das patentierte Kühlsystem hielt, was es versprach. „Das Cleanfix-System macht für uns heute den entscheidenden Unterschied. Wir sehen direkte Auswirkungen in unserer täglichen Arbeit. Der Kühler ist nicht mehr verstopft, der Motor läuft wesentlich kühler, und wir waren in der Lage, die Wartungs- und Reinigungsintervalle deutlich zu reduzieren. Kurz: Wir sind produktiver geworden.“

Wachswenige Temperaturfühler

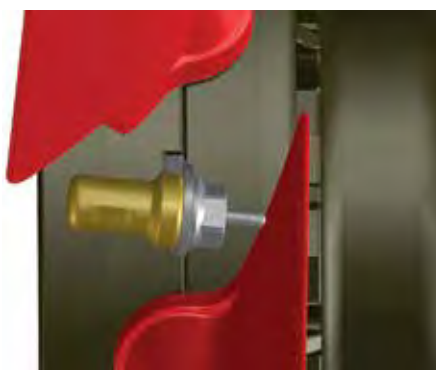
„Unser Bagger hatte einen Umschaltventilator, allerdings kehrte sich lediglich die Rotation des Ventilators im Reinigungs-

modus um, während die Flügel ihre Position nicht verändern konnten“, sagt Colin Keis. Hier lag also der entscheidende Unterschied. Cleanfix-Umschaltventilatoren saugen nicht nur Luft zur Kühlung an, sondern blasen Kühler und Siebe kraftvoll sauber. Im Gegensatz zu herkömmlichen, hydraulisch reversiblen Ventilatoren mit starren Flügeln, die eine Veränderung der Drehrichtung zur Kühlerreinigung nutzen, liefert dieser Ventilator den erhöhten und optimalen Luftstrom bei der Reinigung dank der exakten Ausrichtung des Flügelprofils und nicht mittels Änderung der Rotationsrichtung.

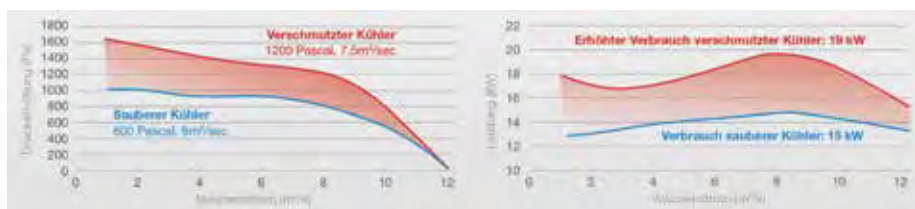
Die Flügel der Ventilatoren lassen sich um die eigene Achse drehen – über die Querstellung. Eine genial einfache Idee, die ►



Die Leistungsaufnahme eines Ventilators richtet sich nach dem Winkel seiner Flügel.



Verschmutzte Kühler benötigen höhere Drehzahlen und damit mehr Leistung für dieselbe Wirkung.



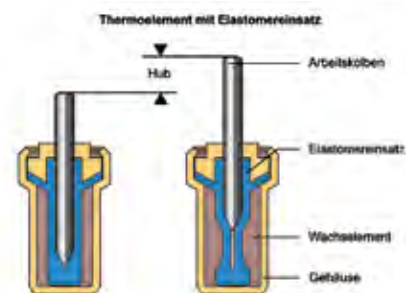
Der Salzsprühtest mit 2000 Stunden Einsatz zeigt identische Ergebnisse: links die Zinkstaubgründierung (Standard), rechts die thermische Spritzverzinkung (Option).

aber als einzige garantiert, dass die Flügelprofile stets in der optimalen Position stehen, um den maximalen Luftstrom und Druck für effiziente Kühlung und gründliche Reinigung zu erzeugen. Basis für die Ausrichtung des Flügelprofils ist ein Thermoelement mit Elastomereinsatz, das den Ventilator regelt.

Die Thermoelemente für die Verstellung der Flügelwinkel sind mit Wachs gefüllte Bauteile, die sich in Thermostaten millionenfach bewährt haben. In einem festgelegten Temperaturbereich dehnt sich das Wachs aus und bewegt dabei einen kleinen Kolben, der die Anstellwinkel der

Flügel von flach auf steil stellt. Da alle Flügel über eine gemeinsame Kolbennut verbunden sind, ist ihre synchrone Bewegung gewährleistet. Was dem System das höchstmögliche Maß an Sicherheit gibt. Der Flügelwinkel wird variabel zur idealen Kühlung ausgerichtet. Läuft der Motor also beispielsweise mit einer geringen Drehzahl, dann passt sich der Ventilator an, um eine Überkühlung zu vermeiden. Wenn der Motor dann aber auf vollen Touren läuft und beginnt sich aufzuheizen, dann gleicht der Ventilator die steigenden Temperaturen aus.

„Die Hauptvorteile der Cleanfix-Umschalt-



In Wachs gelagertes Thermoelement mit Elastomereinsatz.

ventilatoren liegen im reduzierten Kraftstoffverbrauch und im Wegfall von Ausfallzeiten“, fasst Karl Hägele, Geschäftsführer der Hägele GmbH in Schorndorf, die das System entwickelt hat und vertreibt, zusammen. „Alle mobilen Arbeitsmaschinen, die in hochstaubigen Geländen arbeiten und somit extremen Verunreinigungen ausgesetzt sind durch Getreide- und Grasreste, Erde, Laub, Sägespäne, Holzabfälle oder Bauschutt können vom Cleanfix-System zur Kühlung und Reinigung profitieren.“

Hersteller, Händler und Kunden schätzen die Kosten- und Produktivitätsvorteile des Systems. Die automatische Kühlerreinigung und die ausgezeichnete Öko-Bilanz der ausgerüsteten Arbeitsmaschinen überzeugen auch die Industrie: Ventilatoren werden von namhaften Marken ab Werk eingebaut, entweder auf Kundenwunsch oder direkt in Serie.

Info: www.cleanfix.org ■



Funktionsprinzip des Cleanfix Umschalt-Ventilators.

Der neue Maßstab

Caterpillar-Universalscheren der Baureihe MP300

Caterpillar Work Tools, der Hersteller von Anbaugeräten für Radlader und Hydraulikbagger, stellt eine neue Generation von Universalscheren für Cat-Hydraulikbagger vor. Weil das Grundgerät in Verbindung mit bis zu sechs verschiedenen lieferbaren Backensätzen einsetzbar ist, können die Caterpillar-Universalscheren der Baureihe MP300 (MP318 und MP324) praktisch alle Abbrucharbeiten erledigen. Das Standardangebot, vertrieben von der Zeppelin Baumaschinen GmbH in Deutschland, wird noch um weitere Typen ergänzt.

„Bei dieser neuen Generation von Universalscheren kommen zum Patent angemeldete Verstärker- und Eilgangventiltechnik

und ein zum Patent angemeldetes Backenverriegelungssystem zum Einsatz. Davon profitieren unsere Kunden durch geringere Kosten und die Umwelt durch geringere Emissionen“, sagt Richard J. Hermann, Commercial Manager von Caterpillar Work Tools.

Die neue Baureihe baut auf dem Erfolg der Vorgänger-Baureihe auf. Sie ist kompakt gebaut und leichtgewichtig, bietet aber dennoch enorme Schneid- und Brechleistung. Durch die starke Drehvorrichtung des Grundgeräts sind die Scheren endlos drehbar, und Abbrucharbeiten können aus jedem Winkel schnell und präzise ausgeführt werden.

Problemloser, vereinfachter Backenwechsel

Jede Universalschere kann mit einer Reihe unterschiedlicher Wechselbacken ausgerüstet werden. Mit einem einzigen Grundgerät und entsprechend ausgewählten Backensätzen erreicht ein Bauunternehmen mit geringem Investitionsaufwand außerordentliche Flexibilität und kann die meisten beim Abbruch anfallenden Arbeiten erledigen. Dank eines neuen, zum Patent angemeldeten Backenverriegelungssystems können die einzelnen Backensätze schnell installiert oder gewechselt werden. Ein Backenwechsel dauert nicht mehr rund

25 Minuten wie bei der alten Baureihe, sondern lässt sich jetzt in 10 Minuten durchführen und erfordert nur Standardwerkzeuge.

Jetzt kann noch schneller geschnitten und zerkleinert werden. Wenn die Backen auf Widerstand stoßen, schaltet sich automatisch ein integrierter hydraulischer Speed-Booster ein. Der neue Verstärker verbindet ein Eilgangventil und einen neuen, kleineren Zylinder, dadurch werden die Taktzeiten beim Öffnen und Schließen der Backen nahezu halbiert. Außerdem ist die Schließkraft um bis zu 6 Prozent höher. Daraus ergibt sich, je nach eingesetzter Backenart, eine um 10 bis hin zu 50 Prozent höhere Leistung. Die neuen Backen haben weniger Schweißnähte und auswechselbare Verschleißteile aus dem Cat-Schneidwerkzeug-Programm und weisen dadurch weniger belastete Bereiche in der Konstruktion auf. Der Schutz der Hydraulikbauteile und -schläuche wurde verbessert, und eine verbesserte Schutzvorrichtung bietet mehr Schutz für den Motor. Außerdem ist der Zylinder jetzt leichter zugänglich, und der Schutz der Kolbenstange wurde optimiert. Die Zahl der Schmierstellen wurde verringert, was die Wartung vereinfacht. Die einzigen täglich erforderlichen Wartungsarbeiten sind Abschmieren, Verschleißkontrolle und Austausch verschlissener Teile.

Neue Backensätze

Zur Einführung der Baureihe wurden sechs neue Backensätze entwickelt, mit denen alle Abbrucharbeiten erledigt werden können:

1. Kombibacken: Die Kombibacken dienen zum präzisen Schneiden und Abbrechen von Beton- und Stahlkonstruktionen. Diese Backen können große Betonstücke mit dicht verlegtem Bewehrungsstahl gleichzeitig schneiden und abbrechen. Sie eignen sich zum Abbrechen von Trägern und Stahlkonstruktionen.

2. Abbruchbacken: Die Abbruchbacken schneiden und brechen harten Beton, Konstruktionen mit mittelstarker Bewehrung und Bewehrungsstahl. Diese Backen bieten eine große Maulweite und werden überwiegend im Primärabbruch eingesetzt, um das Bauwerk in Stücke zu schneiden.

3. Pulverisierbacken: Die Pulverisierbacken dienen zum Abbrechen und Zerkleinern von Beton in einem einzigen Schritt, also zum Trennen des Bewehrungsstahls vom Beton und zum Zerkleinern des Betons



Mit den je nach Anforderung auswechselbaren Backen sind die Universalscheren der Baureihe MP300 hochflexible und leistungsstarke Anbaugeräte für fast alle Bagger von Caterpillar.

in kleine, recyclingfähige Brocken. Die neuen Schrottbacken sind so ausgelegt, dass sie Metallteile, die bei Abbrucharbeiten häufig zu finden sind, besser schneiden und zerkleinern. Sie verfügen über eine Schneidspitze und Verschleißmesser in der Oberbacke sowie ein Quermesser mit zusätzlichem Führungsmesser in der Unterbacke. Die gerade Unterbacke sorgt im Zusammenwirken mit dem Scheitelpunkt der Oberbacke dafür, dass der Stahl zusammengedrückt und abgeplattet wird, bevor er geschnitten wird. Die gerade Unterbacke maximiert die Scherkraft und bewirkt so einen effizienteren Schnitt.

5. Universalbacken: Die Universalbacken schneiden Stahlbeton in kleine Brocken zum späteren Brechen und Trennen vom Bewehrungsstahl, beispielsweise in einem



Verkürzte Zykluszeiten, deutlich schnellerer Backenwechsel, vereinfachter Austausch von Verschleißteilen, optimierter Bauteilschutz im schweren Einsatz – die Cat Universalscheren setzen neue Maßstäbe unter den hydraulischen Anbaugeräten. (Fotos: Zeppelin)

mobilen Brecher. Sie können sowohl für Primär- als auch für Sekundärabbrucharbeiten eingesetzt werden.

6. Stahlblechbacken: Die Stahlblechbacken dienen zum exakten Abbrechen von Stahlblech, Schiffen, Eisenbahnwagen, Getreidesilos, Öl- und Kraftstofftanks, Hallen, Schuppen und anderen Lagern aus Stahlblech. Mithilfe von Schneidmessern wird Stahl streifenweise geschnitten.

Alle Backensätze sind mit einfach auszuwechselnden Verschleißteilen ausgestattet. Statt Oberflächenschweißnähte weisen die neuen Backen mehr auswechselbare Verschleißteile auf. Wenn sie verschlissen sind, können sie direkt am Einsatzort montiert werden. So wird keine Zeit damit vergeudet, die Backen zum Reinigen, Schleifen und Nachschweißen in die Werkstatt zu schicken. Als vorteilhaft erweist sich die Teilegleichheit bei fast allen Backenarten, die Cat-Schneidwerkzeuge verwenden.

Die Cat-Universalscheren der Baureihe MP300 erhalten die Anwender in allen Zeppelin-Niederlassungen, der Kunde bekommt also alle Teile und Serviceleistungen für seine Maschinen und Arbeitsgeräte aus einer Hand. Für jedes Anbaugerät von Cat bietet Zeppelin eine umfassende Palette an Serviceleistungen vor und nach dem Kaufabschluss, darunter Beratung bei der Auswahl, Fahrertraining, Einschluss in Serviceverträge sowie verschiedene Finanz- und Versicherungsangebote.

Info: www.zeppelin-cat.de ■

100 Prozent 6x6 im Basalt

Bell-Großdumper steigern die Produktivität im Basaltsteinbruch von Schäfer & Schmitt



„Wie auf Schienen“: Vor allem die überlegenen Fahreigenschaften des Bell B50D bei jeglicher Witterung empfehlen den 6x6-Fünzigtonner als Produktionsmaschine im Basaltsteinbruch Elbgrund von Schäfer & Schmitt. (Fotos: Bell Equipment/tb)

Seit gut zwei Jahren setzt Schäfer & Schmitt im Basaltabbau auf die Großdumper-Technologie von Bell Equipment. Nach guten Erfahrungen mit dem Bell B45D erwarb das Unternehmen im westhessischen Elbtal-Elbgrund als Ersatz für einen 40-t-Starrkipper jetzt zusätzlich den größeren Bell B50D. Beide 6x6 arbeiten ganzjährig im Steinbruch Elbgrund, dessen Förderkette von einer anspruchsvollen Topographie, spezifischen anlagentechnischen Voraussetzungen und einem hohen Abraumverhältnis von 1:3 geprägt ist.

Seit gut 80 Jahren wird in Elbtal-Elbgrund am Ostrand des Westerwalds hochwertiger Basalt abgebaut. Die Schäfer & Schmitt GmbH & Co. KG zählt heute zur mittelständischen Firmengruppe Schmidt Basalt, die in einem weiteren Steinbruch bei Thalheim, einem Baustoff-Recyclinghof in Wiesbaden und in ihrer großen firmeneigenen Lieferflotte (35 Fahrzeuge) insgesamt 85 Mitarbeiter beschäftigt. Bis zu 100 km erreichen die Lieferradien für hochwertige Baustoffe oder Asphalt- und Betonzuschläge. Über den Rhein liefert Schmidt Basalt güteüberwachte Mineralstoffe und Gleisschotter bis in die Niederlande.

Diese nachhaltige Qualitätsstrategie wirkt sich auch direkt auf die Betriebsorganisation im Steinbruch Elbgrund aus. Nur rund 30 Prozent der jährlich etwa 450.000 t verwertbaren Gesteins wandern in Baustoffgemische, der große Rest durchläuft

die 2005/2006 komplett neu erstellte mehrstufige Aufbereitung (Tagesleistung: bis 2.300 t). Etwa 18 ha umfasst derzeit die Abbaufäche, wo das anstehende Material entsprechend der Produkthanforderungen auf insgesamt drei Sohlen mit einer Gesamtmächtigkeit von bis zu 50 m abgebaut wird. Ein 70-t-Tieflöffelbagger (4,8 m³) lädt das Sprenghaufwerk auf SKW, die auf Umlaufdistanzen zwischen 700 und 1.400 m zum Vorbrecher maximal 12 Prozent Steigung „beladen bergan“ überwinden.

Neben der selektiven Abbau- und Produktionsplanung, die auch bei schwieriger Witterung eine hohe Verfügbarkeit der Förderkette erforderlich macht, müssen Geschäftsführer Klaus Horneck und Betriebsleiter Hubert Duda eine weitere spezifische Herausforderung im Werk Elbgrund berücksichtigen: 15 bis 20 m

mächtig ist die Abdeckung über dem Basalt – das entsprechende Abraumvolumen von regelmäßig gut 150.000 m³ pro Jahr wird großteils in Eigenregie über die absatzschwachen Wintermonate Dezember bis Februar bewältigt. Bislang verstärkten dabei zwei bis drei Miet-Dumper der 25- bis 30-t-Klasse kurzfristig die eigenen Kapazitäten aus einem Starrrahmen-Kipper (41 t Nutzlast) und dem Ende 2011 übernommenen Bell B45D mit vergleichbarer Transportleistung.

Gute Erfahrungen im Einsatz

„Mit dem B45D ersetzten wir damals turnusgemäß einen Bell B40D, der insgesamt zehn Jahre innerhalb der Schmidt-Gruppe und zuletzt seit 2009 fest im Werk Elbgrund arbeitete“, erklärt Klaus Horneck. „Der 40-Tonner absolvierte 12.000 Betriebsstunden ohne nennenswerte Probleme, das erleichterte uns den Einstieg in die nächsthöhere Bell-Leistungsklasse, die zudem exakt unseren Bedürfnissen entsprach.“ In Elbgrund betrifft dies vor allem auch die schlanke Bauform der Knicklenker-Mulde. Gegenüber den breiten Mulden klassischer 4x2 vereinfacht sie die Beschickung des schmal bauenden Vorbrechers, der beim Werksneubau 2005 aus einem bestehenden Schmidt-Werk übernommen wurde.

„Zudem bot der Bell B45D bei vergleichbarer Transporttonnage gegenüber unserem bestehenden Starrkipper entscheidende Vorteile in den Fahrleistungen. Dies betrifft nicht nur das Abraumhandling bei Neuaufschlüssen oder in der Verkipfung, das zeigte sich auch im Normalbetrieb“, erklärt Klaus Horneck. Beladen bergan laufe der 6x6 „wie auf Schienen“, selbst wenn bei feuchter Witterung die Fahrwege in Elbgrund aufgrund eines hohen Tuffanteils im Gestein schnell schmierig werden. „Zudem schiebt der Zweiachser bergab auch gerne mal 20 bis 30 m über blockierende Hinterräder, der Knicklenker bleibt dank gut dosierbarer Bremsleistung an allen sechs Rädern sicher in der Spur.“

Auch in punkto Wirtschaftlichkeit erteilt Geschäftsführer Horneck dem 375 kW starken Bell-Großdumper mit Blu@dvantage-Abgasreinigung gute Noten: „Nach

fast 4.000 Betriebsstunden liegt der Durchschnittsverbrauch bei 18 Liter. Unser 10 Jahre alter 4x2 genehmigte sich auf gleicher Strecke über 30 l/h.“ Vermeintliche Nachteile beim Reifenverschleiß im 6x6-Hartsteineinsatz kann Klaus Horneck nicht bestätigen.

„Wir verzeichnen hohe Reifenstandzeiten bei einem sehr gleichmäßigen Abrieb an allen Achsen.“

Produktivität wirtschaftlich gesteigert

Anfang des Jahres entschieden sich die Verantwortlichen für den Ersatz ihres Starrahmenkippers. „Betriebstechnisch wäre ein 4x2-Sechszigtonner die Alternative gewesen, dann hätten wir allerdings massive Probleme mit der Einschüttbreite am Vorbrecher bekommen“, erklärt Klaus Horneck. Entsprechend optierte man für einen Knicklenker und landete nach einem eingehenden Marktvergleich wiederum bei Bell Equipment. „Wir entschieden uns für den Bell B50D, da er auch als Produktionsmaschine sehr gut in unsere Betriebsorganisation passt.“ Mit Heckklappe liegt das Ladevolumen bei knapp 30 m³, wobei die nominelle Nutzlast von 45,4 t ausreichend Reserven im Basalt und Abraum bietet. Aus dem feinstückigen Haufwerk (1,8 t/m³) benötigt der 4,8-m³-Tieföffel acht Ladespiele, um die 3,77 m breite Mulde (Ladehöhe: 3,30 m) zu füllen.

Seit Anfang Juli arbeitet der Bell B50D als vorrangige Produktionsmaschine auf 9-Stunden-Tageschichten in Elbgrund – bereits Mitte November waren 800 Betriebsstunden überschritten. Der bewährte Bell B45D arbeitet „auf Abruf“ mit den unterschiedlichsten Aufgabenprofilen. „Unsere gesamte Betriebsorganisation profitiert erheblich von der Komplettumstellung auf die Bell-Großdumper“, erklärt Klaus Horneck. „Im Regelbetrieb ist weiterhin die volle Verfügbarkeit unserer Förderkette bei jeder Witterung gewährleistet, darüber hinaus können wir unsere Transportleistung jetzt noch flexibler an Auftragsspitzen anpassen.“ Als Beispiel nennt der Geschäftsführer hier eine kurzfristige 30.000-t-Sondercharge Gleisotter, die bereits kurz nach Umstellung zum mehrtägigen „Parallelverkehr“ beider Knicklenker führte. Flexibler lassen sich auch die übrigen Transportaufgaben gestalten, so etwa das Verkippen der Vorabsiebung, die Durchführung von Abraumarbeiten oder die Vorfeldberäumung bei



Das Paket stimmt (v. l.): Seit 2011 optimieren Bell-Verkaufsleiter Andreas Reinert, Betriebsleiter Hubert Duda, Fahrer Vitali Heidt und Geschäftsführer Klaus Horneck die Förderkette im Werk Elbgrund gemeinsam.

Neuaufschlüssen, jenseits der bislang dafür reservierten Wintermonate. Auch dann profitiert Schäfer & Schmitt: „Wir gehen davon aus, dass wir durch die beiden Großdumper höchstens noch eine zusätzliche Mietmaschine benötigen.“

Wirtschaftlich liegt der Bell B50D voll im Plan: Durchschnittlich 18,5 l/h weist die Statistik des serienmäßigen Fleetm@tic-Fahrzeugmanagements für die ersten voll ausgelasteten Betriebsmonate aus.

Dies entspricht einer unmittelbaren Verbrauchseinsparung gegenüber dem zuvor eingesetzten Starrahmenkipper um 40 Prozent.

Hinzu kommen Kostenvorteile in Service und Wartung: „Die weitgehende Baugleichheit bei Antrieb, Fahrwerk und Peripherietechnik zum B45D war für uns natürlich ein wichtiges Kriterium. Neben ihrer langjährigen Bell-Erfahrung kennen unsere eigenen Fuhrparktechniker natürlich auch die Mercedes-Benz-Motoren ganz genau.“

Dies erkannte man auch bei Bell Equipment Deutschland, als man mit der zertifizierten Lkw-Fachwerkstatt der Schmidt-Gruppe die Durchführung der garantierelevanten Regelwartungen im eigenen Hause unter Verwendung originaler Bell-Ersatzteile und -Betriebsmittel vereinbarte. „Über die ohnehin vorteilhaft gestaltete Gewährleistung des Bell-Kundendienstes hinaus sparen wir dadurch Kosten und Zeit und können den Einsatz unserer Maschinen noch besser planen.“

Info: www.bellequipment.de ■

YANMAR

EIN ZUVERLÄSSIGES KRAFTWERK AUF DEM NEUESTEN STAND DER TECHNIK!



wassergekühlte 2-4 Zylinder
Dieselmotoren, 10-85 PS



YANMAR Generalvertretung Deutschland
Friedrich Marx GmbH & Co.KG · Tel. 040/2 3779-169
industrie@marx-technik.de · www.marx-technik.de

Familienbetrieb Wesseler gibt Altreifen Gummi

Am Ende eines langen Reifenlebens steht die fachkundige Entsorgung

Aufgetürmt ergibt sich ein Berg von rund 600.000 t Altreifen jährlich in Deutschland, meldet die Gesellschaft für Altgummi-Verwertungssysteme. Am Ende eines jeden Lkw- oder Pkw-Reifenlebens bleibt die Entsorgung der alten Pneus übrig. Sie landen etwa bei der Wesseler Containerdienste GmbH und ihrem Sortierzentrum für Altreifen und Altgummi.

Seit 1978 ist deren Entsorgung ihr Fachgebiet. Mit Containertransporten verarbeitet das Familienunternehmen im Schnitt rund 120.000 t Altreifen und Gummi pro Jahr und darf sich damit einer der größten Altreifenentsorger Deutschlands nennen. Für drei bis fünf Euro Entsorgungsgebühr nehmen Reifenhändler hierzulande die alten Reifen wieder zurück. In der Regel haben sie dann eine Laufleistung von 30.000 km hingelegt und werden entweder in einem Zementwerk thermisch verwertet, geshreddert oder granuliert. Altreifen auf Deponien zu entsorgen, was früher weit verbreitet war, ist seit 2003 nicht mehr zulässig.

Darum sind Spezialisten wie Wesseler aus Niedersachsen gefragt, denn die Entsorgung muss streng nach den Auflagen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes erfolgen. Gummi und Metall, wie der in den Karkassen vorhandene Stahl, müssen sorgsam voneinander getrennt werden. In Kroppenstedt und Ostercappeln-Venne unterhält der Betrieb seine Sortierzentren für Altreifen und Altgummi sowie verschiedene Shredder- und Granulieranlagen und seine Entsorgungsanlage.

Umschlagbagger mit ausfahrbaren Kabinen bringen Altreifen und Altgummi aus Produktionsrückständen zur Vorzerkleinerung in die Rotorschere ein. Das zerkleinerte Material gelangt über Förderbänder zum Scheibensieb. Verschiedene Siebe werden eingesetzt. Zu große Stücke müssen noch mal den Weg durch die Rotorschere nehmen. Handtellergroßes Material läuft über Förderstraßen in einen Zwischenspeicher und von dort weiter zum Granulator, wo das Material auf eine Größe von 60 mm zerkleinert wird. Dann filtert ein Magnetabscheider Stahl heraus. Danach wird die Materialmenge geteilt: eine Hälfte wird gesondert gelagert, die andere landet im letzten Granulator. Es hat nun eine Größe von 20 mm. Nachdem es erneut einen



Schlüsselübergabe für drei neue Cat-Baumaschinen auf dem bauma-Messestand (von links): Olaf Kieserling, Zeppelin Niederlassungsleiter, Sebastian Wesseler, Betriebsleiter am Standort Melle, Heinz Wesseler, Geschäftsführer der Containertransporte Wesseler GmbH, Fred Cordes, Zeppelin Geschäftsführer, Jürgen Köhler, Zeppelin Gebietsverkaufsleiter, und Michael Weßler, Leiter vom Technischen Einkauf bei Wesseler. (Foto: Zeppelin)

Metallabscheider passiert hat, gelangt es in die Auslieferung. Aus dem Granulat werden beispielsweise Tartanbahnen oder Fallschutzbeläge hergestellt oder es wird als Zusatz dem Asphalt beigemischt.

Lukratives Geschäft

Den Anstoß, in das Geschäft mit der Reifenentsorgung einzusteigen, gab die Ölkrise 1976. Die Reifen sollten für die Zementwerke der Dyckerhoff AG gesammelt werden und dann in der thermischen Verwertung landen – auch heute noch ist dies der gängige Weg, wenn Altreifen nicht mehr aufbereitet werden können. Die Entsorgung erwies sich für Wesseler als

lukratives Geschäft. Rund 70 Prozent des Umsatzes entfällt heute auf die Verwertung von Pneus und Gummiabfällen. Der Rest verteilt sich auf die Abfallentsorgung, das Baustoffrecycling, den Baustoffhandel von Sand- und Mutterboden, Abbruch- und Erdarbeiten, einen Containerdienst sowie eine Spedition.

Aber auch dort, wo Reifen rundum erneuert werden, fällt Arbeit für den Betrieb an. Rund 1.500 Abrollcontainer stehen bei den Kunden und können innerhalb von 24 Stunden ausgetauscht oder geleert werden. Wesseler setzt rund 50 Containerzüge, Großraumkipper, Planenaufleger und Wechselbrückenfahrzeuge ein, um die Altreifen im Abstand von 24 Stunden abzuholen. Als Entsorgungsdienstleister verfügt das Unternehmen seit inzwischen 20 Jahren über das Zertifikat TÜV-geprüfter Entsorger für Altreifen und seit 1999 über das Zertifikat Entsorgungsfachbetrieb gemäß § 52 KrW-/AbfG. Um eine lückenlose Dokumentation sicherzustellen und nachverfolgen zu können, werden sämtliche Abfallstoffe in Form eines Begleit- und Übernahmescheinverfahrens erfasst. Somit herrscht Klarheit über den Verbleib der übernommenen Stoffe seitens der Kunden, Behörden und Überwachungsinstitutionen.

Um kurze Logistikzyklen, ein Qualitäts-



Zeppelin-Umschlagbagger mit ausfahrbaren Kabinen bringen Altreifen und Altgummi aus Produktionsrückständen zur Vorzerkleinerung in die Rotorschere ein. (Foto: Wesseler)

merkmal des Entsorgers, gewährleisten zu können, ist neben zuverlässigen und kompetenten Mitarbeitern ein Maschinenpark auf dem neuesten Stand der Technik unabdingbar. Regelmäßige Investitionen gehören daher zum festen Programm. Erst auf der bauma in München wurden drei neue Cat-Baumaschinen auf dem Zeppel-

lin-Stand bei der Niederlassung Osnabrück bestellt. Ein Cat-Mobilbagger M316D wurde dieser Tage ausgeliefert. In ein paar Wochen nimmt ein Cat-Telehandler TH 406 seine Arbeit auf, und zum Jahresende soll ein Cat-Umschlagbagger M322DMH in Betrieb gehen. Das Maschinen-Trio wird die rund hundert Arbeits-

maschinen wie Bagger, Planiertrappen und Shredderanlagen bei den Arbeiten unterstützen. Unter ihnen befinden sich über 30 Geräte der Marke Caterpillar. Sie leisten ihren Beitrag, Gummi und Altreifen zu entsorgen, sowie beim Recycling von Bau-schutt.

Info: www.zeppelin-cat.de ■

Winterwartung

Die kalte Jahreszeit sinnvoll nutzen

Verkehrsflugzeuge, die tagsüber weltweit Metropolen anfliegen, werden nachts durchgecheckt, wenn sie nicht im Einsatz sind. Ebenso werden Baumaschinen vorzugsweise dann gewartet, wenn sie nicht benötigt werden. Aus gutem Grund: Stillstandzeiten werden auf diese Weise sinnvoll genutzt, und wenn es nach der Winterpause wieder losgeht, sind die Maschinen einsatzbereit.

Im Herbst wird von Baumaschinen meist noch einmal Hochleistung gefordert, denn viele Aufträge wollen vor Einbruch des Winters fertiggestellt werden. Das bedeutet viel Arbeit für Mensch und Maschine und sorgt für eine hohe Auslastung. Dabei sind die Kompaktmaschinen und Baugeräte von Wacker Neuson für eine lange Lebensdauer und große Wartungsintervalle bekannt. Die regelmäßige Wartung ist notwendig, um Wert und Funktion der Maschinen langfristig zu erhalten. Ein Beispiel: Ein Wartungsintervall von 250 Betriebsstunden, wie bei den großen Vibrationsplatten von Wacker Neuson, ist vergleichbar mit der Laufleistung von 50.000 km eines Pkw unter Volllast. Dass hier die Wartung wichtig ist, liegt auf der Hand.



Eine Wartung im Winter stellt sicher, dass die Maschinen im Frühjahr wieder fit für den Einsatz sind. (Foto: Wacker Neuson)

Wacker-Neuson-Niederlassungen und bei autorisierten Händlern bestens auf die Geräte und Maschinen geschult sind.

So können Kunden sicher sein, dass die Inspektionen professionell durchgeführt und Original-Ersatzteile verwendet werden, denn diese sind passgenau gefertigt und verfügen über höchste Qualität. Die Verwendung von Original-Ersatzteilen ist aber auch wichtig, um die Werksgarantie nicht zu verlieren. Flüssigkeiten werden entsprechend getauscht, Motor- und Hydraulikeinstellungen vorgenommen und eine finale Prüfung durchgeführt. Wacker Neuson verfügt über ein dichtes Netz an Niederlassungen und Händlern in Deutschland, die Inspektionen und Reparaturen durchführen.

Info: www.wackerneuson.com ■

FIRMENPORTRAIT

Die Wacker Neuson Group

Der Wacker Neuson Konzern ist einer der führenden Hersteller von Baugeräten und Kompaktmaschinen mit mehr als 40 Tochterunternehmen, 140 Vertriebs- und Servicestationen und über 12.000 Vertriebs- und Servicepartnern weltweit. Mit seinem Leistungsangebot orientiert sich das Unternehmen an den „Profi-Anwendern“ unter anderem aus dem Bauhauptgewerbe, dem Garten- und Landschaftsbau, der Landwirtschaft, den Kommunen sowie Unternehmen aus der Industrie, wie beispielsweise der Recycling- und Energiebranche, denen der Konzern zudem eine weltweite Ersatzteilversorgung bietet. Zur Wacker Neuson Group gehören die Produktmarken Wacker Neuson, Kramer Allrad, Kramer und Weidemann.

Winterwartung als Erfolgsfaktor

Wie das Beispiel des Verkehrsflugzeugs zeigt, lassen sich Stillstandzeiten sinnvoll nutzen. Das gilt auch für Baugeräte und Kompaktmaschinen, denn sie werden von Frühjahr bis Herbst eingesetzt, wenn die Böden gut bearbeitbar sind und das Auftragsvolumen steigt. Was liegt also näher, als die Wartung dieser Geräte auf die Wintermonate zu legen? Der Winter ist die ideale Zeit, um den Maschinen die notwendige Pflege zu widmen.

Die Winterwartungsaktion hat auch den Vorteil, dass die Servicetechniker in den

FÜR ALLES ZU HABEN!

DIE DOPPELKABINE IN DER LANGZEITMIETE

- ✓ Sofort verfügbar
- ✓ Ohne Anzahlung
- ✓ All-Inclusive-Mietraten
- ✓ Nur noch tanken & fertig
- ✓ Mindestmietdauer nur 30 Tage

*alle Infos zum Angebot unter www.maske.de

MIET MICH!
19,97 €/TAG*
6 MONATE / 2500 km PRO MONAT

LEASING IST VON GESTERN – FLEXI-RENT® VON MASKE.

MASKE
Auto-Langzeitmiete

Mit neuen Mobilbaggern in die Offensive

Fischer und Schweiger ist erster Hydrema-Händler in Deutschland

Mit der Einführung seiner neuen MX-Baureihe, den Mobilbaggern in der Klasse von 14 bis 19 t, verstärkt Hydrema den Direktvertrieb über vier Standorte in Deutschland nun mit ausgewählten Baumaschinenhändlern. Der erste in dieser neuen Vertriebsorganisation ist die Firma Fischer und Schweiger aus Zusmarshausen bei Augsburg.

Bereits Anfang des Jahres 2012 hatte das Unternehmen einen M1400 Mobilbagger und einen M1700 Mobilbagger in seine umfangreiche Mietflotte aufgenommen. Dabei war es für die Vertriebsprofis wichtig, dass sie die vorhandene Großbaggerlinie von Hyundai nun in der Mobilklasse mit einem Kurzheckbagger komplettieren konnten. So berichtet Karl-Heinz Fischer, einer der beiden Inhaber und Geschäftsführer, auch gerne von dem Überraschungseffekt bei einem Mieteinsatz in der kompakten Altstadt von Nördlingen, bei dem die Verantwortlichen auf der Baustelle zunächst dicke Backen und große Augen machten, als sie den großen M1700 kommen sahen. „Was sollen wir denn mit dieser großen Maschine machen? Das ist doch hier viel zu eng“, hielten sie Fischer bei der Anlieferung entgegen. Doch dann machten sie erst recht große Augen, denn dieser Bagger der 17-t-Klasse sieht aus wie ein 13-Tonner und benötigt zum Schwenken so



Der neue MX-Mobilbagger von Hydrema macht auch auf engen Baustellen eine gute Figur. (Foto: Hydrema)

wenig Platz wie ein 5-Tonner. „Solche positiven Erlebnisse hat man mit dem Bagger immer wieder“, bestätigt auch sein Schwiegersohn, Florian Schropp, der ebenfalls im Vertrieb tätig ist. „Und das macht den Bagger bei uns auch so beliebt.“ Der Überraschungseffekt wird noch verstärkt durch die sehr hohe Tragkraft der Maschine.

Mobilbagger komplett neu entwickelt

Hydrema ist bekannt für besonders gute Qualität. Das dänische Unternehmen fertigt auch sehr hochwertige knickgelenkte Baggerlader sowie Dumper, die deutlich mehr transportieren können, als sie selbst auf die Waage bringen. Mitte 2011 entschied man sich dazu, den erfolgreichen Kompaktbagger neu zu konstruieren. Man entwickelte mit dem erfahrenen Konstruktionsteam einen komplett neuen Mobilbagger mit dem Ziel, die guten Eigenschaften der alten M-Reihe noch zu toppen. Vorgestellt wurde dieser neue MX-Bagger als Prototyp

auf der letzten bauma. Die erfahrene Verkaufsmannschaft von Fischer und Schweiger war sofort von der Maschine so begeistert, dass man kurz nach der Messe zwei MX18-Bagger bestellte. Da das Geschäft mit Hydrema binnen kurzer Zeit sehr aussichtsreiche Erfolge zeigte, hat man zusätzlich einen MX14 geordert. So ist Fischer und Schweiger jetzt der erste Händler, der die MX-Bagger in Deutschland geliefert bekommt.

Die MX-City-Bagger haben einen sensationellen und am Markt unerreichten kompakten Schwenkradius, extrem große Reichweiten, den stärksten Motor in der Klasse bis 17 t sowie sehr hohe Hubkräfte. In der größten Kabine ihrer Klasse ist der besondere Hydrema-Komfort zu finden. Sehr viele Standards wie beheizte Sitze, elektrisch verstellbare und beheizte Außenspiegel, Klimaanlage, elektrisch öffnende Motorhaube und vieles mehr sind bereits in der Grundmaschine berücksichtigt.

Die loyale Zusammenarbeit mit den Hydrema-Mitarbeitern der Niederlassung in Obertraubling wird bei Fischer und Schweiger sehr geschätzt. „Die Kollegen kennen aufgrund Ihres Direktvertriebs die Härte des Marktes“, sagt Karl-Heinz Fischer. Dank der hervorragenden Unterstützung durch Gerd Huber, dem langjährigen und sehr erfahrenen Regionalleiter bei Hydrema in Bayern, konnte Fischer und Schweiger auch einen Hydrema-Baggerlader verkaufen. Diese vollwertigen Radlader in der Klasse von 1,4 bis 1,7 m³ besitzen zusätzlich einen Heckbagger, der mit einem Schwenkradius von bis zu 280 Grad sowie extrem hohen Hubkräften überzeugen kann.

„Wir sind schon gespannt auf die Reaktionen auf den Baustellen, wenn wir den neuen MX-Bagger liefern und der Baggerfahrer wieder glaubt, vor einer schönen großen Maschine zu stehen, die er aber leider nicht in der engen Baustelle einsetzen kann. Die erstaunten Gesichter sind einfach toll zu sehen, wenn diese große Maschine sich dann doch in der kompakten Baustelle drehen kann, denn es bedeutet für den Fahrer, dass er viel leichter arbeiten kann und deutliche Kraftreserven bei Hubarbeiten hat, mit denen er vorher nicht gerechnet hat.“

Info: www.hydrema.com ■

FIRMENPORTRAIT

Die Fischer und Schweiger GmbH

Karl-Heinz Fischer und Georg Schweiger gründeten das Unternehmen im Dezember 1989. Heute beschäftigt man 32 Mitarbeiter und 4 Auszubildende. Im August 2011 wurde das über 9.000 m² große neue Firmengrundstück in Zusmarshausen übernommen. Diese erhebliche Investition war ein wichtiger Schlüssel zum Erfolg. Durch die ideale Autobahnanbindung an die A8 kann das Vertriebsgebiet im Großraum Süd-West-Bayern optimal bedient werden.

Ein weiterer Beitrag zum Erfolg ist die Konzentration auf Spezialmaschinen. Jeder Lieferant bietet zumindest in einem Segment besonders interes-

sante Produkte an. Sennebogen ist bekannt für die Industriebagger, Paus für die Schwenklader. Mit Terex und Hyundai hat man zwei Lieferanten, die die ganze Bandbreite der benötigten Maschinentechnik abbilden, vom kompakten Minibagger über den schweren Kettenbagger bis hin zu großen schweren Ladern. Hydrema ergänzt nun mit dem City-Mobilbagger und einer Dumper-Linie, die in Bezug auf Leistung, Qualität und Komfort einzigartig ist, in idealer Weise die Produktvielfalt, die das Unternehmen heute anbietet.

Info: www.fischerschweiger.de ■

Sicher mit elektronischem Fahrtenbuch

Bei vielen gesetzlichen und steuerlichen Themen gilt es, Fristen einzuhalten. Dies trifft auch auf die Entscheidung zu, welche Versteuerungsmethode für Dienstfahrzeuge Anwendung findet: 1-Prozent-Regelung oder Fahrtenbuch? Bis zum 31.12.2013 muss man sich für Bestandsfahrzeuge erneut entscheiden.

Wann müssen Dienstfahrzeuge als geldwerter Vorteil versteuert werden?

- bei anteiliger privater Nutzung von Dienstfahrzeugen,
- neue Regelung des BFH: Wenn die Möglichkeit der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen im Unternehmen grundsätzlich besteht, unabhängig davon, ob der einzelne Mitarbeiter diese in Anspruch nimmt.

Daraus folgt, dass man der Nachweisführung gegenüber dem Finanzamt (egal ob 1 Prozent oder Fahrtenbuch) nur entgegen gehen kann, wenn die Möglichkeit der Privatnutzung nicht besteht, weil Fahrzeuge beispielsweise nach Dienstende auf dem abgeschlossenen Firmengelände verbleiben.

Welche Voraussetzungen muss ein elektronisches Fahrtenbuch erfüllen?

Laut Finanzministerium ist ein elektronisches Fahrtenbuch anzuerkennen, wenn sich daraus die gleichen Erkenntnisse wie aus einem manuellen Nachweis herleiten lassen. Es muss vollständig und zeitnah geführt werden und darf nicht in einem Tabellenkalkulationsprogramm erstellt worden sein. Die Datenerfassung muss manipulationssicher erfolgen, Änderungseinträge müssen hervorgehoben werden.

Lohnt sich das Fahrtenbuchmodell für mich oder meine Mitarbeiter?

Diese Frage lässt sich am besten mit einem Vergleich beantworten.

Voraussetzungen: Fahrzeug mit Listenpreis 40.000 €, mtl. Bruttogehalt 2800 €, Steuerklasse 3, Anteil Privatfahrten 10% bei Laufleistung 33.000 km pro Jahr:

- zu versteuernder Anteil bei 1% pauschal: 400 €,
- zu versteuernder Anteil bei Fahrtenbuch: 75 €,
- Netto-Lohnvorteil bei Fahrtenbuch: 167 € pro Monat,

- Netto-Lohnvorteil über 24 Monate: 4.025 €.

Das elektronische Fahrtenbuch von YellowFox

Mit den YellowFox-Fahrtenbuchlösungen ist das finanzamttaugliche Protokollieren von Dienst- und Privatfahrten ganz einfach. Bereits im Fahrzeug kann der Fahrer den Fahrstatus (Dienst oder Privat) auswählen. Sämtliche Daten inklusive Kundenadresse werden automatisch und sicher im YellowFox-Webportal hinterlegt. Lediglich der Fahrtgrund muss noch ergänzt werden – schnell, einfach und bequem.

Die wichtigsten YellowFox-Fahrtenbuch-Funktionen:

- automatische Datenerfassung bereits im Fahrzeug,
- manipulationssicher und gesetzeskonform,
- „Privatmodus“ mit anonymisierter Erfassung nach BDSG,
- automatische Adresserkennung
- umfangreiche Diebstahlschutzfunktionen inklusive,
- optional Poolfahrzeug- und Fahrerverwaltung möglich,
- geprüfte und zertifizierte Qualität 2012 und 2013.



Mit dem elektronischen Fahrtenbuch von YellowFox kann man Dienst- und Privatfahrten ganz einfach trennen und vor dem Finanzamt nachweisen. (Foto: YellowFox)

Was man dafür benötigt und was es kostet:

- Anschaffung Gerät pro Fahrzeug ab 199 €,
- monatliche Gebühr YellowFox-Webportal ab 12,95 €,
- einmalige Kosten für Montage und Einrichtung ab ca. 100 €.

Gesamtinvestition pro Fahrzeug für 24 Monate Nutzung: 609,80 €.

Das bedeutet einen Return of Invest gemäß Beispielrechnung bereits nach 3,5 Monaten. Der Netto-Lohnvorteil bei 24 Monaten abzüglich Gesamtinvest beläuft sich auf 3.415 €.

Info: www.yellowfox.de ■

ELA-Premium-Mietcontainer

... sind 1/2 m breiter

Mehr Raum mit mobilen Lösungen von ELA Container





Mobile Räume mieten

www.container.de



ELA Container GmbH · Zeppelinstr. 19-21
49733 Haren (Ems) · Tel: (05932) 5 06-0

info@container.de





ELA-Kontakt Daten als QR-Code für Ihr Smartphone.

Neue Vorschriften im Gefahrgut-Transport

Der Deutsche Abbruchverband (DA) informiert über Neuerungen zur Kennzeichnungspflicht beim Transport von Maschinen und Geräten im öffentlichen Straßenverkehr. In einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) veröffentlichten Bekanntmachung heißt es: „Soweit selbstfahrende Land-, Forst-, Bau- oder sonstige Arbeitsmaschinen, die nicht bereits nach Unterabschnitt 1.1.3.3 Buchstabe b oder 1.1.3.1 Buchstabe c ADR freigestellt sind, als Ladung befördert werden und nicht entsprechend Kapitel 3.3 Sondervorschrift ADR mit Gefahrzetteln oder Großzetteln (Placards) bezettelt sind, werden die für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden von einer Verfolgung und Ahndung von Verstößen absehen. Diese Vorgehensweise ist befristet bis zum 30. Juni 2014.“

Das bedeutet in der Praxis, dass der Transport von selbstfahrenden Baumaschinen (Kettenbagger, mobile Brecher- und Siebanlagen) bis zu diesem Datum ohne Gefahrzettel geduldet wird. Die bekanntgegebene Duldung basiert auf Gesprächen

mit dem BMVBS, die der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. (HDB) zusammen mit dem VESF (Verband der Europäischen Straßenfräsunternehmen) sowie der BG BAU führte. Wie HDB sowie die BG BAU erfuhren, soll durch weitere Verhandlungen im Herbst dieses Jahres, dann auch auf europäischer Ebene, eine dauerhafte Freistellung für den Transport selbstfahrender Maschinen erzielt werden.

Für Baumaschinen und -geräte mit einem Kraftstofftank in ihrem Inneren, jedoch ohne einen eigenen Antrieb, bleibt die neue Kennzeichnungspflicht aufgrund der Sondervorschrift SV 363 bestehen. Betroffen sind beispielsweise Kompressoren, Generatoren und Heizaggregate. Sie sind in Abhängigkeit von der Art des Transports wie folgt zu kennzeichnen:

A) Transport von Baumaschinen ohne eigenen Antrieb im Rahmen der Haupttätigkeit (Beispiel: Zu oder von eigener Baustelle; Reparatur)

- Füllvolumen < 333 Liter Benzin oder < 450 Liter Diesel: keine Kennzeichnung
- Füllvolumen Benzin von 333 Liter bis 450 Liter: 1 Gefahrzettel

- Tankvolumen von 450 bis 1500 Liter: Gefahrzettel auf allen 4 Seiten
- Tankvolumen > 1500 Liter: Großzettel (Placards) auf allen 4 Seiten.

Zusätzlich ist ein Beförderungspapier nach Gefahrgutrecht mit den zusätzlichen Angaben „Beförderung nach Sondervorschrift 363“ auszustellen.

B) Transport von Baumaschinen ohne eigenen Antrieb

im Rahmen von Versorgungstransporten (Beispiel: Als Spediteur oder für Dritte)

- Tankvolumen bis 60 Liter: keine Kennzeichnung
- Tankvolumen von 60 bis 450 Liter: 1 Gefahrzettel
- Tankvolumen von 450 bis 1500 Liter: wie unter A)
- Tankvolumen > 1500 Liter: wie unter A)

Hinweis: Wir empfehlen, das Duldungsschreiben beim Transport selbstfahrender Maschinen mitzuführen, um es bei Kontrollen vorlegen zu können.

Info:

www.deutscher-abbruchverband.de ■

Spezialisten für Abbruch und Rückbau

Der Deutsche Abbruchverband e.V. (DA) hat in Zusammenarbeit mit seinem Arbeitskreis Fördermitglieder Ingenieurbüros das Verzeichnis der „Fachberater Abbruch“ komplett neu aufgelegt. Mit dieser Auszeichnung zum „Fachberater Abbruch“ kennzeichnet der DA besonders qualifizierte Experten im Bereich Abbruch. Das Verzeichnis wurde bereits 2005 ins Leben gerufen und soll Auftraggebern, Bauherren, Behörden, Versicherungen, Ingenieurbüros und Gerichten eine Hilfestellung bei der Suche nach kompetenten Ansprechpartnern für fachgerechte Ausschreibung, Planung und Begutachtung von Abbrucharbeiten sein. Da zahlreiche Anforderungskriterien neu formuliert wurden, war grundsätzlich eine Neubewerbung für die Aufnahme in das Verzeichnis erforderlich. Die neue Auflage der „Fachberater Abbruch“ umfasst derzeit dreizehn sachverständige Ingenieure und steht weiteren qualifizierten Fachleuten aus dem Kreis der

Fördermitglieder des DA jederzeit offen.

Die Auszeichnung erfolgt unter Berücksichtigung der Tätigkeitsschwerpunkte Abbruch allgemein, Gebäudeschadstoffe, Sprengen und Abfallwirtschaft bezugnehmend auf die Bereiche Wohnhäuser, Industrie- und Gewerbe, Hochhäuser sowie Sonderbauwerke. Auch der Nachweis von persönlichen Referenzen, der berufliche Werdegang, die jährliche Teilnahme an Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen und besondere Qualifikationen des Antragstellers sind zwingende Voraussetzung für die Qualifikation der „Fachberater Abbruch“. Spätestens alle fünf Jahre sind die verlangten Nachweise von den Fachberatern zu aktualisieren, um weiterhin in dem Verzeichnis geführt werden zu können. Die Referenzen sind vom Antragsteller personenbezogen für die letzten fünf Jahre im Bereich Abbruch nachzuweisen, bloße Firmenreferenzen gelten als nicht ausreichend. Der Antragsteller hat ferner einen

angemessenen Versicherungsschutz für seine Berufshaftpflicht nachzuweisen.

Info:

www.deutscher-abbruchverband.de ■



Öl-Service-Ventile
Für alle öl- und wasserhaltigen Medien.

Skarke Ventilsysteme
Auf der Rut 4
64668 Rimbach-Mittechtern
Telefon 06253-80 62-0
www.skarke.de

Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger



Dr. Jörg Zürn leitet die Entwicklung bei Mercedes-Benz Vans (Foto: Mercedes-Benz)

Neuer Entwicklungsleiter bei Mercedes-Benz Vans

Bei Mercedes-Benz Vans wird mit Wirkung zum 1. November 2013 Jörg Zürn (55) die Verantwortung für den Bereich Entwicklung übernehmen. Zürn folgt damit auf Dr. Sascha Paasche (56), der nach 25 Jahren im Dienste der Daimler AG zum 1. Januar 2014 in den Ruhestand geht. Paasche war seit Januar 2008 Chef der Van-Entwick-



Neuer Präsident des VDMA ist Dr. Reinhold Festge. (Foto: VDMA)

lung. Zürn ist seit 1984 bei Daimler tätig. Seit Ende 2005 war er bei Daimler Trucks verantwortlich für die Produktentwicklung der schweren und mittelschweren Frontlenker-Lkw von Mercedes-Benz. In dieser Funktion war er in den letzten Jahren als Cheftwickler für die neuen schweren Nutzfahrzeuge Actros, Antos und Arocs zuständig. Nachfolger von Jörg Zürn in der Produktentwicklung Lkw wird Dr. Uwe Baake (50), seit 1995 im Konzern beschäftigt. Info: www.media.daimler.com

www.daimler.com ■

Dr. Reinhold Festge ist neuer VDMA-Präsident

Am 18. Oktober 2013 wurde der Unternehmer Dr. Reinhold Festge, geschäftsführender Gesellschafter der Haver & Boecker OHG, Oelde, im Rahmen der Mitgliederversammlung des VDMA in Stuttgart zum Präsidenten des Maschinenbauverbandes gewählt. Vizepräsidenten sind Karl Haeusgen und Carl Martin Welcker.

Reinhold Festge hat nach dem Abschluss des Medizinstudiums Betriebswirtschaft studiert, arbeitete anschließend als Geschäftsführer für Haver + Beumer Latinoamericana in Brasilien. Von 1986 bis 1987 war er Geschäftsführer von Haver Filling Systems in den USA. Im VDMA war er zuletzt Mitglied im „Engeren Vorstand“ und im Hauptvorstand. Von 1998 bis 2004 hatte er den Vorsitzender des VDMA-Fachverbandes Bau- und Baustoffmaschinen inne, von 2005 bis 2011 war er Vorsitzender des Landesverbandes NRW. Festge löst turnusgemäß Dr. Thomas Lindner ab, der seit 2010 Präsident des VDMA war.

Info: www.vdma.org ■

... VDBUM-Buchtipps ... VDBUM-Buchtipps ... VDBUM-Buchtipps

„Asphalt – aber richtig!“



Mit einer neuen Arbeitshilfe unterstützt der Deutsche Asphaltverband (DAV) die Arbeit von den mit der Planung, dem Bau und der Ausschreibung oder Angebotserstellung von Straßenbauarbeiten befassten Mitarbeitern in Verwaltungen, Kommunen oder Ingenieurbüros sowie den Einbaufirmen und Asphaltproduzenten. „Asphalt – aber richtig!“ heißt die CD-ROM, die ab

sofort über die Geschäftsstelle des DAV bestellt werden kann.

Herzstück der Arbeitshilfen ist die Präsentation „Asphalt – aber richtig!“. Auf über 220 Folien werden Schritt für Schritt wesentliche Punkte des Asphaltstraßenbaus behandelt. Die entscheidenden Fragen, zu denen Stellung genommen wird, lauten dabei: Welche Fehler können auftreten? Wie vermeide ich diese? Wie mache ich es richtig? Wie funktioniert qualitätsbewusster Asphaltstraßenbau?

Gegliedert ist die Präsentation in drei Bereiche: Planung und Ausschreibung, Asphaltmischgutkonzeption und -herstellung sowie Bauausführung. Die Vorlage kann außerdem eingesetzt werden bei Seminaren für Auftraggeber und Ingenieurbüros, internen Firmen-Schulungen, Kundenveranstaltungen und sonstigen Fachveranstaltungen.

Zur weiteren Vertiefung ist der CD-ROM

noch weiteres Material zugefügt. Im Einzelnen handelt es sich um die technischen Leitfäden „Qualität von Anfang an“, „Ratschläge für den Einbau von Walzasphalt“, „Hinweise zur Sicherung der Nutzungsdauer von Walzasphalten“, „Schichtenverbund, Nähte, Anschlüsse, Randausbildung“ sowie „Leitfaden Ausschreiben von Asphaltarbeiten“ in der überarbeiteten Fassung von 2013.

Der DAV hat in den letzten Jahren diese und weitere Leitfäden zu verschiedenen Themen rund um den Baustoff Asphalt herausgegeben. Alle technischen Broschüren des DAV lassen sich im Internet herunterladen oder im Shop als Hardcopy bestellen. Die CD-ROM „Asphalt – aber richtig!“ ist im Rahmen der „Qualitätsinitiative Asphalt“ des DAV entstanden und kann kostenlos unter dav@asphalt.de bestellt werden.

Info: www.asphalt.de ■

Hatz Diesel 4H50TIC – der Industrie-Dieselmotor der nächsten Generation



Bei der Präsentation des neuen Motors der H-Serie (v. l.): Christian und Wolfram Hatz. (Foto: Hatz)

Ab Januar 2014 wird die erste Variante der neuen Hatz H-Serie für die Kunden bereit stehen. Der 2-Liter-Dieselmotor ist mit Bosch Common-Rail-Technologie, Turbolader, Oxidationskatalysator und Abgasrückführung ausgerüstet. Neben äußerst geringen Emissionswerten setzt er bei Kraftstoffeffizienz und Leistungsdichte neue Maßstäbe.

Bei der Entwicklung wurde ein wegweisender Downsizing-Ansatz verfolgt. Die obersten Entwicklungsziele waren die Reduzierung von Baugröße und Gewicht bei gleichzeitig hoher Leistung und sehr guten Abgaswerten. Das Ergebnis ist ein Motor, der eine Maximalleistung von 55 kW erreicht und mit einem Gewicht von gerade einmal 173 kg den Benchmark seiner Leistungsklasse darstellt. Dass er dabei die strengen Grenzwerte der EU 97/68 Stage IIIB und EPA Tier IV final erfüllt, ist selbstverständlich. Die Abgasnachbehandlung beschränkt sich auf einen robusten Dieseloxydationskatalysator (DOC), der im Gegensatz zu einem Dieselpartikelfilter wartungsfrei und lebensdauerfest ist und ohne jegliche Elektronik auskommt. Die Nutzung eines Dieselpartikelfilters ist aufgrund der innermotorischen Reduktion der Partikel nicht notwendig, kann aber basierend auf regionalen und kommunalen Anforderungen als Option adaptiert werden.

Die Einsatzbereiche für den 4H50TIC sind vielfältig und lassen sich in drei Bereiche unterteilen: mobile Maschinen, Arbeitsmaschinen und stationäre Maschinen. Zu den mobilen Maschinen zählen beispielsweise Minibagger, Rad- und Hoflader sowie Stapler. Als Arbeitsmaschinen können Hubarbeitsbühnen, Häcksler, Bohrgeräte und Teermaschinen genannt werden, und unter den stationären Geräten lassen sich Pumpen und Stromerzeuger zusammenfassen. Die vielfältigen Einsatzbereiche setzen einen kompakten und leistungsfähigen Motor voraus, der sich flexibel an die jeweilige Anwendung anpassen lässt. Der 4H50TIC lässt sich auf alle Anwendungsbereiche dank elektronischer Steuerung individuell einstellen.

Aufgrund der kompakten Bauweise lässt sich der 4H50TIC auch in bestehende Applikationen integrieren. So lassen sich Lüfter und Oxidations-Katalysator in unterschiedlichen Einbaupositionen anbringen und sorgen damit für mehr Flexibilität beim Einbau. Des Weiteren ist der Bauraumbedarf erheblich geringer als der, der für vergleichbare Motoren benötigt wird. Der Vertrieb des Motors konzentriert sich in erster Linie auf die Mitgliedsstaaten der EU, USA und in Länder, in denen der Bedarf an abgasgepflegten Motoren gegeben ist, sowie alle Anwendungen, in deren Einsatz gute Verbrauchswerte wichtig sind.

Info: www.hatz-diesel.com ■

Wir suchen den Kontakt zu interessierten Händlern

14-19 TO.
DIE NEUE MX-KLASSE
VON HYDREMA:

**DER WAHRE
CITY-BAGGER**

HYDREMA



HYDREMA BAUMASCHINEN GmbH
Kromsdorfer Str. 18, 99427 Weimar

Kontaktieren Sie bitte: Verkaufsförderer Martin Werthenbach
Mobil: 0172 36 47 307 / mwe@hydrema.com

**AGRI
TECHNICA**
06 A 20



6 x im Norden!

INGENIEURBÜRO HARM

Antriebstechnik GmbH · DEUTZ-Service-Partner

Gutenbergring 35 · 22848 Norderstedt · Tel. 040-52 30 52-0

Norderstedt · Delmenhorst · Rendsburg · Lübeck · Rostock · Berlin

www.IBH-Power.com



Energy. Efficiency. Environment.
A Caterpillar Company

IBH

VDBUM-Forum Dezember 2013 – Februar 2014

			Dezember	Januar	Februar
VDBUM Region Nord			Eigenveranstaltungen der Stützpunkte	Eigenveranstaltungen der Stützpunkte	Großseminar Kassel
	Veranstaltungsort				Informationen unter www.vdbum.de
	Bremen	19.00	VDBUM-Zentrale Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr/Brinkum-Nord		
	Hamburg	19.00	Ges. zur Förderung der Gehörlosen e.V., Bernadottestr. 126, 22605 Hamburg		
	Berlin	18.30	ABACUS Tierpark Hotel, Raum 9, Franz-Mett-Straße 3-9, 10319 Berlin		
	Kassel	19.00	Gaststätte im Bürgerhaus „Carpaccio“ Untergasse 17, 34281 Gudensberg		
	Dresden	18.00	Hotel Restaurant Lindenhof, Podemusstraße 9, 01157 Dresden		
	Leipzig	18.30	Hotel 3 Linden, Kastanienweg 11, 04178 Rückmarsdorf		
	Magdeburg	18.00	BKS Business Kultur & Service GmbH Rogätzer Straße 8, 39106 Magdeburg		
	Hannover*	18.30	Hotel Hennies Hannoversche Straße 40, 30916 Isernhagen		
	Münster	19.00	Handwerkskammer Münster, Bildungszentrum, Echelmeyerstr. 1, 48163 Münster		
	Köln	18.30	Dorfschänke Rösrath, Scharrenbroicher Str. 75, 51503 Rösrath		

43. VDBUM SEMINAR

KASSEL 19. – 22. FEB. 2014

*Hannover: Veranstaltungsort kann variieren, bitte beachten Sie die persönliche Einladung

VDBUM Region Süd			Dezember	Januar	Februar
			Eigenveranstaltungen der Stützpunkte	Eigenveranstaltungen der Stützpunkte	Großseminar Kassel
Veranstaltungsort					Informationen unter www.vdbum.de
Würzburg	19.00	Hotel Krone Post, Balthasar-Neumann-Str. 1-3, 97440 Werneck	Weihnachtsfeiern, Jahresabschluss-treffen & Eigenveranstaltungen der Stützpunkte – www.vdbum.de	Eigenveranstaltungen der Stützpunkte	43. VDBUM SEMINAR KASSEL 19.–22. FEB. 2014
Nürnberg	19.00	Hotel-Gasthaus „ZUR POST“ Friedensplatz 8, 91207 Lauf			
Regensburg	19.00	Menzo Jahnweg 8a, 93173 Wenzenbach			
München	19.00	Wirtshaus Zum Kreuzhof, Kreuzstraße 1, 85764 Oberschleißheim			
Freiburg	19.00	Gasthaus Zur Krone, Gottenheimerstr. 1, 79268 Bötzingen a. K.			
Stuttgart	19.00	Hotel Hirsch, Hindenburgstr. 1, 71229 Leonberg			
Frankfurt/M.	18.30	Hotel Odenwaldblick, Bulauweg 27, 63322 Rödermark-Urberach			

Veranstaltungsort kann variieren, bitte beachten Sie die persönliche Einladung

Impressum

Die VDBUM INFO ist das offizielle Organ des Verbandes der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V. 41. Jahrgang / ISSN-Nr. 0940-3035

Herausgeber:

Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V., Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr
Tel.: 0421-871680, Fax: 0421-871688
www.vdbum.de, e-Mail: zentrale@vdbum.de

Verlag und Druck:

Kreativ Konzept, Verlag Engel
Kleine Heide 2, 28844 Weyhe
Tel. 04203-804549-0, Fax 04203-804549-9
e-Mail: verlag@vdbum.de

Verlagsleitung:

Jens Engel, Tel.: 04203-804549-0
Fax: 04203-804549-9

Chefredaktion:

Udo Kiesewalter (verantwortlich), Tel.: 0421-871680
e-Mail: udo.kiesewalter@vdbum.de

Anzeigen und Vertrieb:

Jens Engel, Tel.: 04203-804549-0
Fax: 04203-804549-9
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 33 vom 01.01.2014

Erscheinungstermine 2014:

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

Auflage:

Die VDBUM Info erscheint jeweils
in einer Auflage von 19.250 Exemplaren.

Abonnement:

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 Info erfolgt über eine Adresskartei, die mit einer automatisierten Datenverarbeitung geführt wird.

Messen + Veranstaltungen

Messe / Veranstaltung	Ort	Information unter	Termin
Deubau	Essen	www.deubaukom.de	14.01. - 18.01.2014
Swissbau	Basel	www.swissbau.ch	21.01. - 25.01.2014
bautec	Berlin	www.bautec.com	18.02. - 21.02.2014
VDBUM Großseminar	Kassel	www.vdbum.de	19.02. - 22.02.2014
Conexpo USA	Las Vegas	www.conexpoconagg.com	04.03. - 08.03.2014
IFAT	München	www.ifat.de	05.05. - 09.05.2014
CEMAT	Hannover	www.cemat.de	19.05. - 23.05.2014
steinexpo	Homburg	www.steinexpo.de	03.09. - 06.09.2014
Galabau	Nürnberg	www.galabau-messe.com	17.09. - 20.09.2014
IAA Nutzfahrzeuge	Hannover	www.iaa.de	25.09. - 02.10.2014

MSF
Motoren-Service
Franken
GmbH

Motorenfachbetriebe – Werksvertretungen
 Ihr kompetenter Partner für Diesel-, Otto-, Gasmotoren im Bereich
 Industrie, Pkw, Nutzfahrzeuge, Land- u. Baumaschinen, Aggregate
90408 Nürnberg **Röthensteig 9**
 Weitere Betriebe in Anröchte/Westf. und Bischofswiesen/Obb.
 Tel. 0911/ 937938-13 Fax. 0911/937938-38
 Mobil: 0171 - 7357323
 www.motoren-dicke.de service@motoren-dicke.de

**Friedrich
Dicke**
GmbH & Co.
KG

BAUSTOFF RECYCLING AKTIV



Die Demonstrationsplattform auf
der Weltleitmesse für Entsorgung
5.–9. Mai 2014 · Messe München



Baustoffrecycling auf der IFAT in München durch den VDBUM.
Weitere Einzelheiten erfahren sie über die VDBUM-Zentrale.



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

INFO

Im nächsten Heft:

Ausgabe 1-14

Kommunal-Maschinen
und - Fahrzeuge

erscheint am
15. Feb. 2014

Garten- und
Landschaftsbau

