

INFORMER

DAS MAGAZIN DER FELBERMAYR GROUP 1/2025

«ABGEFAHREN»

MULTIMODALES
GROSSAUFGEBOT FÜR
KRAFTWERKSPROJEKT

FOTO: ANDRÁS VARGA



SCANNEN
und den länder-
übergreifenden Schwer-
transport mitverfolgen.

HEIMSPIEL
Brückenschlag
in Wels

HOCHWASSERSCHUTZ
Hafentor für
Handelshafen

DRUCKREIF
Betonbau
für Papierfabrik



16

Eine länderübergreifende Meisterleistung setzte der erfolgreiche Abschluss des Projektes „Mintia“ voraus. Dabei wurden innerhalb eines Jahres rund 1.600 Packstücke für die Erweiterung eines 1969 in Rumänien errichteten Kraftwerks transportiert. Zu den Schwergewichten der multimodalen Transporte mit finaler Fundamentstellung gehörten Turbinen, Generatoren und Trafos.



12

Unter Einsatz einer patentverdächtigen Lösung gelang es dem Felbermayr-Bau, innerhalb von nur einem halben Jahr mit großer Kostenersparnis eine Brücke herzustellen.

20

Zum Schutz des Linzer Handelshafens und großen Teilen des anschließenden Industriegebietes bündelten die Felbermayr-Hebetechnik und der Wasserbau Anfang Januar ihre Kräfte. Dabei wurde ein aus zwei Teilen bestehendes Hochwasserschutztor final positioniert.



04

Meldungen – Aktuelles aus den Felbermayr-Bereichen

11

Felbermayr übernimmt holländischen Transport- und Schwermontage-spezialisten

30

Saugtechnik – Felbermayr-Abfallwirtschaft befreit Kraftwerksturbine von 70 Tonnen Kies und Sand

32

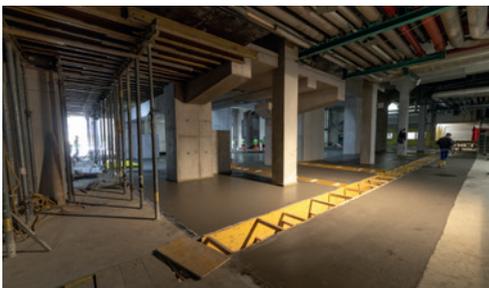
Danner Landschaftsbau für Amphibienschutz im Einsatz

34

Drohneinsatz macht Vermessungstechnik Flügel

39

Jubiläen: Mit einer Jubiläumsfeier lässt „Felbermayr-Lausitz“ 20 Jahre Revue passieren und Felbermayr-Tochterunternehmen Best Logistics freut sich über 25 erfolgreiche Jahre



24

Für den Umbau einer Papierfabrik im oberösterreichischen Laakirchen waren Expertise im Industriebau und der Schwermontage gefragt.

36

In jüngeren Jahren gehörten für Felbermayr-Bereichsleiter Hans Wolfsteiner Geschwindigkeit und Pferdestärken zum täglichen Leben. Damit brachte es der 56-Jährige zum zweifachen Superbike-Staatsmeister. Heute dreht Wolfsteiner mit großer Begeisterung am Steuerrad des Felbermayr-Wasserbaus.



41

Die Personalien widmen sich verdienten Felbermayr-Pensionisten und geben Auskunft über personelle Veränderungen

Editorial



„

Schon im Mittelalter war der Übergang vom Wegzoll zum Raub ein fließender. Willkür ist auch heute noch das Mittel der Wahl, könnte in Anbetracht politisch motivierter Zoll-Wirbelstürme behauptet werden.

Heimische Produktion statt Zoll-Roulette

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die seitens der Vereinigten Staaten losgetretenen Zoll-Wirbelstürme zeigen es deutlich, wie wichtig es ist, unabhängiger von unsicheren Märkten zu werden und Lieferketten sowie Produktionsstandorte „in der Heimat“ anzusiedeln.

Denn das unangemessene Erhöhen und Schaffen von Importzöllen treibt politische Spannungen und wirtschaftliche Unsicherheiten weiter voran. Davon betroffen sind auch Logistiker und Bauunternehmen, wenn beispielsweise Frachten oder Bauvorhaben abgesagt werden.

Darum ist es wichtig, starke Partner und Lieferketten in der Wirtschaft zu haben, auf die Verlass ist. Und da sind wir dank unserer großartigen Partnerunternehmen in ausgezeichnete Gesellschaft. Umgekehrt können auch diese mit Felbermayr auf ein starkes Fundament, errichtet und getragen von leistungsbereiten Mitarbeitern, vertrauen.

Somit werden wir auch in Zukunft für Verlässlichkeit und Kompetenz stehen und auch bei

widrigen Rahmenbedingungen Lösungen finden und umsetzen. Sei es im Bau oder der Transport- und Hebetchnik.

Und da auch immer das Kooperieren und Fördern von Synergien unser Schaffen begleitet, freut es mich besonders, dass uns kürzlich ein traditionsreiches holländisches Unternehmen das Vertrauen schenkte und sich der Felbermayr-Group anschloss. Mehr dazu und über viele weitere erfolgreiche Projekte, die wir für unsere Kunden umsetzen durften, erfahren Sie auf den folgenden Seiten.

In diesem Sinne freue ich mich auf weiterhin gute Zusammenarbeit in einem künftig hoffentlich wieder friedlichen und vereinten Europa.

Und wo auch immer Sie Ihren Urlaub verbracht haben oder noch verbringen werden, genießen Sie ihn und streben wir mit unseren Talenten nach einem friedvollem zusammenleben auf dieser Erde.

Herzlichst,

DI Horst Felbermayr

Medieninhaber und Herausgeber: Felbermayr Holding GmbH · Voralpenstraße 4 · A-4600 Wels · Tel.: +43 5 0695-0 · www.felbermayr.cc · E-Mail: office@felbermayr.cc · **Für den Inhalt verantwortlich:** DI Horst Felbermayr · **Konzept:** Markus Lackner · **Redaktion:** Susanne Winter, Lucia Reinsprecht · **Layout:** Markus Weickinger · **Abomanagement:** Kristina Majetic/Mark Höllerbauer · **Druckabwicklung:** Maximilian Huber · **Gratis-Abo:** Sie beziehen den »INFORMER« noch nicht? Sie wollen ihn aber zweimal im Jahr gratis ins Haus geliefert bekommen oder für jemand anderen bestellen, dann besuchen Sie uns unter: www.felbermayr.cc/informer. Aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung sind alle Aussagen in diesem Dokument als geschlechtsneutral zu verstehen. **Drucklegung:** Juli 2025 · Alle Angaben ohne Gewähr und vorbehaltlich Änderungen sowie Druck- und Satzfehler. **Information zum Datenschutz:** Wenn Sie diese Publikation unaufgefordert und personalisiert erhalten, bedeutet dies, dass wir Sie aufgrund Ihrer beruflichen Tätigkeit als Interessent wahrgenommen haben. Die Datenverarbeitung erfolgt auf Grundlage unserer Datenschutzerklärung. Diese ist unter folgendem Link abrufbar: www.felbermayr.cc/datenschutz. Wenn Sie Ihr Gratis-Abo nicht mehr benötigen, können Sie es zum nächstmöglichen Zeitpunkt stornieren: Felbermayr Holding GmbH · Voralpenstraße 4 · A-4600 Wels · E-Mail: informer@felbermayr.cc · Telefon: +43 5 0695-0

QUALITÄTSSTANDARDS

Neue Zertifikate für Felbermayr Bau und Hagn Umwelttechnik

Die Felbermayr Bau GmbH & Co KG sowie die Hagn Umwelttechnik GmbH erlangten Anfang des Jahres die ISO-Zertifizierungen 37001:2016 und 37301:2021. Damit werden international definierte Standards im Felbermayr-Managementsystem zur Korruptionsbekämpfung und im Felbermayr-Compliance-Managementsystem nachgewiesen.

Diese geben den Mitarbeitenden einen gesetzlichen und regulatorischen Rahmen und erhöhen die Wettbewerbsfähigkeit. Durch wiederholte Schulungen wird sichergestellt, dass die ISO-Standards eingehalten werden.



V. l. n. r.: Rainer Traunwieser, Bmstr. Dipl.-Ing. Stefan Helle, MBA, Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Bernhard Strasser



 **SCANNEN**
und die Standparty
auf der Breakbulk
miterleben.

INTERNATIONALE MESSEN

Felbermayr auf Breakbulk Europe und Transport Logistic

Mitte Mai präsentierten sich die Felbermayr-Transport- und Hebeteknik sowie das Felbermayr-Tochterunternehmen Haeger & Schmidt auf der weltgrößten Fachmesse für Projektladung und Schwergut, der Breakbulk Europe in Rotterdam. Die Experten der Unternehmen standen Interessenten für Fragen rund um Transportlogistik, Kranvermietung und Schwermontage zur Verfügung.

Lediglich drei Wochen später waren beide Unternehmen auch bei der Transport Logistic in München vertreten. Alle zwei Jahre treffen sich die Top-Akteure der internationalen Logistikbranche, um sich auf der Leitmesse für Logistik und Supply Chain Management über neue und innovative Logistiklösungen auszutauschen.

Besonderen Anklang fanden auch die Standpartys. Allen voran die Kaiserschmarrn-Party auf der Breakbulk. Dabei konnten sich mehrere hundert Gäste nach original österreichischem Rezept verwöhnen lassen.

FOTOS: MARKUS WEICKINGER, DANIEL COBAN, KRISTINA MAJETIC, WOLFGANG SIMLINGER

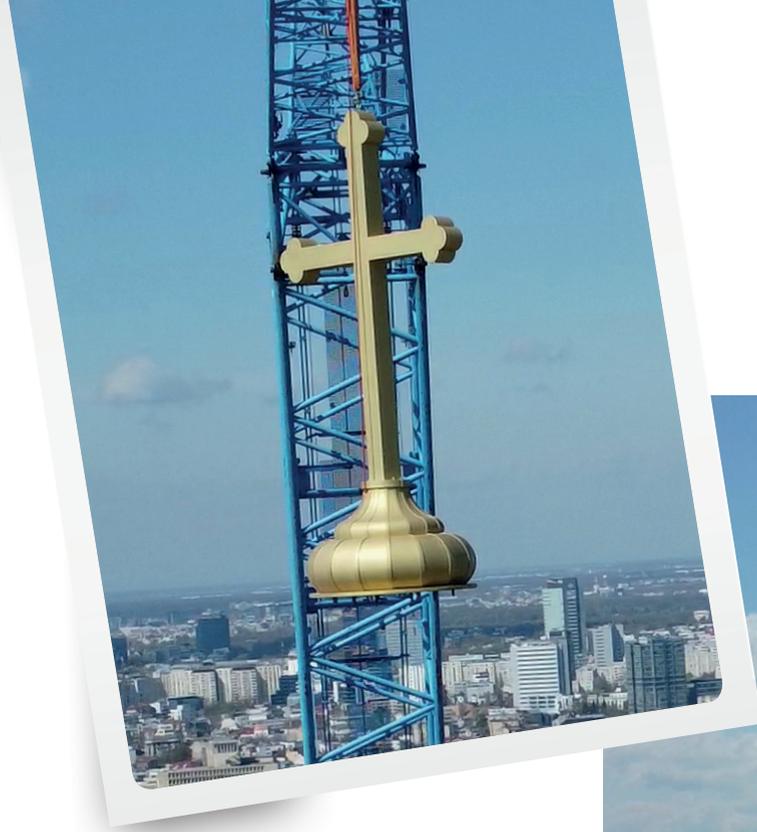
WASSERBAU

Nassbaggerung auf der Donau

Die Wasserbau-Spezialisten von Felbermayr beseitigten im März Untiefen in der Donau. Die dafür nötigen Nassbaggerungen fanden auf der Strecke Wien – Bratislava statt. Innerhalb eines Monats wurden rund 30.000 Kubikmeter Mate-

rial bewegt. Zum Einsatz kamen ein Baggerstelzen-Ponton, ein Motorschiff sowie eine Klappschute. Ziel der Arbeiten war das Aufrechterhalten des Schiffsverkehrs auch bei Niedrigwasser. Denn durch die Untiefen besteht die Gefahr, dass Schiffe

auf Grund laufen könnten. Zudem verhindert das Geschiebemanagement die Austrocknung von Seitenarmen sowie Altwässern. Weiters werden damit Lebensräume für die Fische und die Trinkwasserversorgung gesichert.



KRANVERMIETUNG

Hub des Kreuzes auf die Nationalkathedrale in Bukarest

Die Felbermayr-Kranvermietung in Rumänien war im April bei der Montage des neuen Kreuzes auf der rumänisch-orthodoxen Kathedrale in Bukarest im Einsatz. Das sieben Meter hohe und sieben Tonnen schwere Kreuz wurde mit einem Raupenkran mit 600 Tonnen maximaler Traglast und insgesamt 150 Tonnen Schwebeballast auf die Kuppel der „Catedrala Nationala“ gehoben. Ausgestattet war der Kran mit einem 147 Meter langen Hauptausleger und einer 12 Meter langen Spitze. Der technisch anspruchsvolle Hub dauerte rund 20 Minuten. Nach etwa einer Stunde war das Kreuz final montiert. Nun ist es auf einer Höhe von mehr als 120 Metern weithin sichtbar.



SCANNEN
und mehr über den Hub
des Kreuzes auf die
Kathedrale erfahren.

HEBETECHNIK

Tandemhub für Autobahnbrücke

Mit drei Kränen mit bis zu 650 Tonnen Traglast hoben Spezialisten der Felbermayr-Transport- und Hebetechnik Graz und Linz einen 230 Tonnen schweren Brückenträger über der Muro in Graz aus. Auf zwei SPMT wurde der Träger abtransportiert.

Weiters wurden Schalungsträger mit einem Gesamtgewicht von rund 1.200 Tonnen versetzt. Insgesamt waren sieben Kräne im Einsatz. Lediglich neun Stunden war dafür Zeit, denn so lange war die Autobahn A2 bei Graz in der Nacht gesperrt.





STRASSE

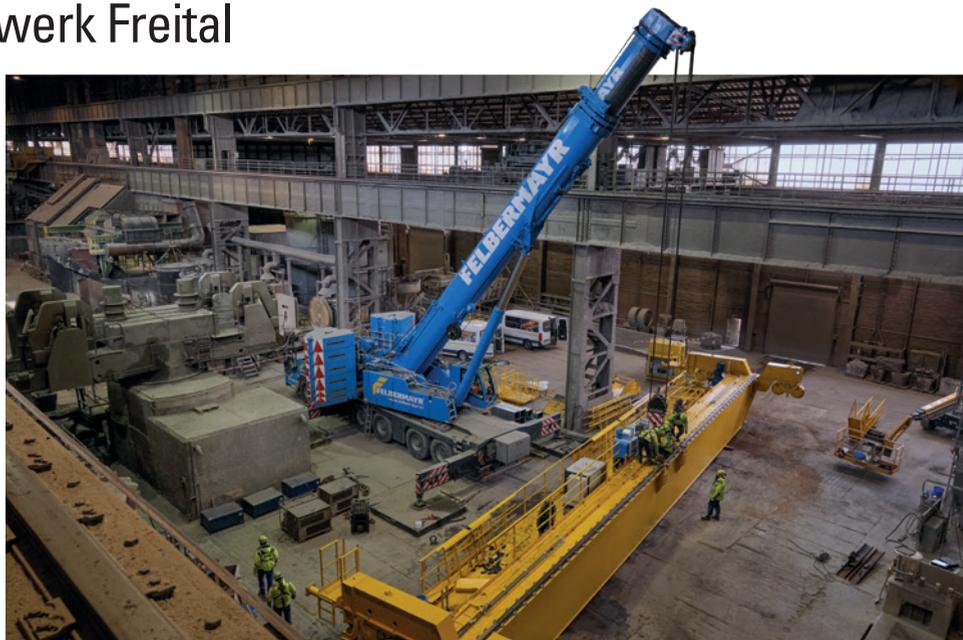
Knapp 40 Meter langer Schwertransport

Mit einer Vierachs-Zugmaschine mit 770 Pferdestärken sowie einem sechsachsigen Tiefbett-Trailer mit Verlängerungsträgern transportierte die Felbermayr Transport- und Hebeteknik zwei sogenannte GIS-Trailer der Firma Gföllner Fahrzeugbau und Containertechnik. Die beiden im Dezember und im Januar durchgeführten Schwertransporte von St. Georgen bei Grieskirchen nach Hamburg dauerten jeweils drei Tage und zwei Nächte. Die Gesamtlänge des Fahrzeugs betrug 39,5 Meter, das Transportgesamtwicht rund 100 Tonnen.

INDUSTRIEMONTAGE

Krantausch im Edelstahlwerk Freital

In Zusammenarbeit von Mitarbeitern des Felbermayr-Standortes Dresden und Wimmer Maschinentransporte wurde im Februar ein alter Hallenkran im Edelstahlwerk Freital in Deutschland ausgetauscht. Der alte „Gießkran“ wurde mit einem 350-Tonnen-Kran fachgerecht demontiert. Die bis zu 55 Tonnen schweren Einzelteile brachte ein selbstfahrender Industrieroller mit der Bezeichnung Sefiro aus der Halle. Anschließend wurden diese im Außenbereich mit zwei 100-Tonnen-Kranen entladen und zwischengelagert. Im Anschluss wurde der neue Hallenkran mit einem 350-Tonnen-Kran montiert. Das schwerste Teil wog dabei 64 Tonnen.



ABFALLWIRTSCHAFT

Container jetzt auch online mieten

Mit 1. Mai hat Felbermayr die Behältervermietung – darunter etwa 200 Absetzcontainer, 40 Abrollcontainer und 80 Umleerbehälter – eines lokalen Anbieters übernommen und in das bestehende Angebot integriert. Insgesamt vermietet die zum Bereich Umwelt und Ressourcen gehörende Felbermayr Abfallwirtschaft nun rund 3.000 Container als regionale Dienstleistung in Oberösterreich. Die Container können jetzt auch online unter container.felbermayr.cc bestellt werden.

Schritt für Schritt werden die Kunden auf der neuen Website durch die Bestellung geleitet: von der Auswahl der passenden Abfallart über die Containergröße bis hin zum Liefer- und Abholdatum.



WASSERBAU

Baggerarbeiten bei Carolabrücke in Dresden

Die Stadt Dresden beauftragte das Felbermayr-Tochterunternehmen Domarin als Spezialist im Bereich Wasserbau und Nassbaggerungen für Arbeiten bei der im September 2024 eingestürzten Carolabrücke in Dresden, Deutschland. Diese umfassten die Fehltiefenbesei-

tigung in der Elbe und die Unterstützung bei Vorbereitungsmaßnahmen zum Rückbau.

Für die provisorische Baustraße lieferte Domarin 3.000 Tonnen Wasserbausteine. Rund 6.000 Tonnen Kies

wurden aus dem unterhalb der Brücke liegenden Fahrrinnenabschnitt zur Fehltiefenbeseitigung gebaggert. Für den Auftrag kamen unter anderem ein Schubschiff, ein Baggerstelzenponton, der Schubleichter „Elisabeth“ und ein 64-Tonnen-Bagger zum Einsatz.

VERLAGERUNG

Demontage von Kernkomponenten eines Gaskraftwerks

In Zusammenarbeit von Mitarbeitern des Felbermayr-Standortes Memmingen und Wimmer Maschinentransporte wurde im Februar und März ein Gaskraftwerk im südlichen Bayern rückgebaut und Anlagenteile abtransportiert. Die Demontage und Ausbringung der zehn Schwergutkomponenten samt Zubehörteilen erfolgte mit Hubgerüsten. Anschließend brachten zwei Fahrzeuge mit Zwölfachs-Kesselbrückenkombination die Komponenten im Pendelverkehr in den Hafen Kelheim. Dort wurden sie in ein Binnenschiff zur Weiterfahrt nach Antwerpen umgeschlagen. Die Anlage war für einen Kunden in Afghanistan bestimmt.



NEUBAU

Spatenstich für neue Niederlassung

Mit dem Spatenstich am 24. April ist der Startschuss für den Neubau der Niederlassung der Transport- und Hebe-technik Graz in Seiersberg-Pirka gefallen. Auf einem Areal von 50.000 Quadratmetern entsteht die Zentrale für die Steiermark für mehr als 170 Mitarbeiter. Der Neubau bietet mehr Platz für die Niederlassung Graz und ermöglicht gleichzeitig den Ausbau des Lager-Geschäftes, das am bestehenden Standort bleiben soll.

Die neue Liegenschaft befindet sich in einem Gewerbegebiet und nahe der



Autobahn. Auf 20.000 Quadratmetern entstehen Büros – inklusive Sanitär-, Sozial und Lagerräumen, einer Werkstatt, zwei Garagen-Hallen, einer Lagerhalle, Waschbox, Tankstelle sowie 72 Lkw- und 166 Pkw-Abstellplätzen. Alle Dachflächen werden be-

grünt oder mit einer Photovoltaikanlage ausgestattet.

Geplant vom Architekturbüro Benesch-Stögmüller aus Wels soll der neue Standort in circa einem Jahr fertiggestellt werden.



SCANNEN
und Einblick in die Boden-
erkundung und Nass-
baggerung erhalten.

SPEZIALTIEFBAU

Bodenerkundung mit Raupenbohranlage

Zur Vorbereitung der Instandsetzung des Betriebshafens Deggendorf führten die Spezialisten vom Felbermayr Spezialtiefbau im Januar Bodenerkundungen mit einer 10-Tonnen-Raupenbohranlage samt Teleskopfahrwerk durch. Die Erkundungen umfassten sechs Rammsondierungen, fünf Kleinbohrungen, zwei Landbohrungen,

sechs Gewässerbohrungen sowie rund 150 Laboruntersuchungen der Bodenproben.

Parallel zu den Bohrarbeiten führte das Felbermayr-Tochterunternehmen Domarin Nassbaggerarbeiten im Betriebshafen durch. Dafür wurden das Baggerponton Domarin 22 mit

einem 80-Tonnen-Bagger sowie zwei Schubboote und fünf Schubleichter mit jeweils etwa 1.200 Tonnen Ladevolumen eingesetzt.



SCANNEN
und mehr über den
Transport für den
Opernball lesen.

STAATSOPER

Mobilkrane und Semitiefelader für Opernball im Einsatz

Seit rund 20 Jahren liefert Felbermayr Transport- und Hebeteknik Lanzendorf die Logen für den Opernball vom Lager in Haringsee (Niederösterreich) zur Wiener Staatsoper – so auch Ende Februar 2025. Mit teleskopierbaren Semitiefeladern wurden die Logen zum Veranstaltungsort gebracht. Die Be- und Entladung erfolgte mittels Mobilkranen mit Traglasten von bis zu 60 Tonnen. Diese entsprachen den beengten Platzanforderungen. Drei Tage vor dem Opern-

ball wurden die ersten Komponenten der Logen geliefert. Zu transportieren waren nicht nur 67 Logenteile, sondern auch das dafür benötigte Zubehör und die Bauteile für den VIP-Eingang. Neun Tieflader sowie mehrere Hängerzüge mit Ladekran führten knapp 200 Transporte hin und zurück durch.

Zudem wurde Felbermayr für den Auf- und Abbau des VIP- Eingangs bei der Staatsoper engagiert. Die sogenannte

„rote Box“ beim roten Teppich besteht aus Containern, Wandverbauten und Stahlbauteilen mit einem maximalen Bauteilgewicht von zwölf Tonnen. Die Teile wurden mit Mobilkranen – teilweise im Tandemhub – montiert.

Am Tag nach dem Opernball erfolgten der Abbau und die Verladungsarbeiten und an den folgenden beiden Tagen der Rücktransport.



FLASCHENFÜLLANLAGE

30 Tonnen schweres Oversized Cargo mit Dreiachs-Kesselbrücke transportiert

Felbermayr Nürnberg transportierte für GC Logistics, Schwelm, eine Flaschenfüllanlage von Bad Kreuznach nach Bingen in Deutschland. Die Anlage befand sich in einer Kiste mit 8 Metern Länge, etwa

7 Metern Breite sowie 3,7 Metern Höhe und wog 30 Tonnen. Um die Ladung in Kreisverkehren und über Leitplanken anheben zu können, wurde eine Dreiachs-Kesselbrücke verwendet. In Bingen

wurde die Kiste mit einem 200 Tonnen Mobilkran in ein Binnenschiff von Haeger & Schmidt Logistics GmbH geladen und in weiterer Folge zum Kunden nach Baku, Aserbaidschan, geliefert.



GROSSKRAN

Felbermayr verstärkt Kranflotte mit LR 11000

Felbermayr-Transport- und Hebeteknik investierte Anfang April in einen neuen Raupenkran LR 11000. Insgesamt gehören nun drei Krane mit 1.000 Tonnen maximaler Traglast zur insgesamt mehr als 500 Krane starken Mietflotte. Zwei davon sind von Ende April bis Ende Juli auf der Schwäbischen Alb im Einsatz. Im dortigen Magolsheim werden sie für die Montage von sechs Windkraftanlagen mit 162 Metern Nabenhöhe eingesetzt. Die Anlagen haben einen Rotordurchmesser von 175 Metern.

INVESTITION

Neuer Bagger für den Wasserbau

Mit dem neuen Liebherr R972 mit Tieföffelkinematik werden die Fahrrinnen in Flüssen für die Schifffahrt ausgebaggert. Der Bagger hat 84 Tonnen Einsatzgewicht und eine Reichweite von 17,28 Metern. Die Investition war nötig, da das bisherige Gerät aufgrund von Alter und Betriebsstunden nicht mehr ausreichend zuverlässig – beispielsweise bei „Sofortbaggerungen“ unter Zeitdruck – eingesetzt werden konnte. Mit dem neuen Bagger werden Lärm und Kohlendioxid-Emissionen reduziert. Der Bagger ist dem Multifunktionsschiff „Horst Felix“ zugeordnet und seit Februar im Einsatz.



Logistikspezialist Felbermayr übernimmt Jozef Hermans

Rückwirkend mit 1. Januar 2025 übernahm Felbermayr das Unternehmen Jozef Hermans mit vier Standorten in Holland. Der familiengeführte Nischenanbieter ist im Bereich der Industrieverlagerungen vor allem in Deutschland und den Niederlanden aktiv. Damit stärkt Felbermayr seine Position im Westen Europas. Geschäftsführer bleibt der bisherige Eigentümer Jos Hermans.



In der Nähe unseres Standortes in Krefeld ergänzen das Lagergeschäft und die Maschinenmontage der Firma Hermans unser Dienstleistungsportfolio sehr gut. Es freut uns, dass das bestehende Team mit an Bord bleibt und Jos Hermans als Geschäftsführer weiterhin seine Erfahrung und Expertise einbringt“, sagt CEO Horst Felbermayr von der gleichnamigen Holding.

Industriemzüge, Maschinenmontagen und -transporte

Das Unternehmen Jozef Hermans bietet Produktionslinien- und Maschinenverlagerungen bis hin zu kompletten Firmenumzügen. Erfahrene Projektgenieure gewährleisten die fachgerechte Demontage der Maschinen und Industrieanlagen. Als Logistikspezialist für Maschinen und Anlagen garantiert das Unternehmen auch professionelle Spezialtransporte.

Transportwagen sowie teleskopisch hydraulische Portalsysteme, die Maschinen und Objekte bis 1.100 Tonnen als Ganzes anheben, verlagern oder kippen können – und das auf engstem Raum. Wenn benötigt, entwickeln und bauen wir auch Zubehör für den reibungslosen Betriebsumzug“, sagt Jos Hermans, der das Familienunternehmen als Geschäftsführer 2007 übernahm und weiterhin Geschäftsführer bleibt.

Synergien nutzen und Wachstum vorantreiben

Das sogenannte Closing, also die Vertragsunterfertigung, für die Übernahme fand am 14. Mai 2025 statt. Die beiden Gesellschaften – Hermans Werk B.V. und Hermans Estate B.V., wurden aus rechtlicher Sicht jedoch mit Wirkung zum 1. Januar 2025 übernommen. „Wir profitieren vom großen Netzwerk von Felbermayr in ganz Europa und vor allem auch Osteuropa. Es ergeben sich Synergien zwischen unseren Monta-

geteams“, nennt Hermans die Vorteile der Übernahme durch Felbermayr.

„Das breite Spektrum an Montageequipment, elektrisch angetriebenen Pick- und Carry-Krane sowie Hubgerüste, die jahrzehntelange Erfahrung in der Schwermontage und die geografische Positionierung an der niederländisch-deutschen Grenze inklusive Schwergutlager ergänzen das Dienstleistungsportfolio der Felbermayr-Gruppe hervorragend“, sagt Peter Stöttinger, Geschäftsführer Felbermayr Transport- und Hebeteknik und ergänzt: „Besonders die Synergien zum Felbermayr-Standort in Krefeld und zu unserem Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte werden wir nutzen.“ In der kommenden Zeit steht in erster Linie die Integration in die Firmengruppe Felbermayr im Vordergrund. „Anschließend werden wir uns gemeinsam ansehen, in welchen Märkten und mit welcher Geschwindigkeit wir das Wachstum vorantreiben“, wirft Stöttinger einen Blick in die Zukunft.

Über Hermans

Das Unternehmen Jozef Hermans ist seit mehr als 85 Jahren auf horizontale und vertikale Transporte von Produktionsmaschinen spezialisiert. Vom Hauptsitz in Venlo aus und mit zwölf Mitarbeitenden ist der Experte für Industrieverlagerungen hauptsächlich in Deutschland und den Niederlanden tätig. Zusätzlich gehören auch drei Lager in Venlo, Baarlo und Lomm zum Unternehmen. Zu den Kunden zählen Erstausrüster, Maschinenanwender sowie Montage- und Demontageunternehmen in der Automobil-, Pharma-, Lebensmittel- und Maschinenbauindustrie sowie in der Maschinenbau-, Offsetdruck- und Kartonindustrie. ■



Heimspiel

Patentverdächtige Lösung für Brückenschlag in Wels

Wenig Zeit, wenig Platz und eine Überraschung gleich zu Beginn: Von Juni bis Dezember des Vorjahres waren sowohl Expertise als auch Innovationsgeist der Felbermayr-Bereiche Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau, Spezialtiefbau, Transport- und Hebeteknik, Wasserbau, Tiefbau Österreich sowie Hagn Umwelttechnik gefragt.



FOTO: MARKUS WEICKINGER

Für die Gründung der Pfeiler der neuen ‚Römerbrücke‘ über die Traun wurde seitens der Stadt Wels eine effiziente, wirtschaftliche und vor allem in kurzer Zeit umsetzbare Lösung gesucht. „Ende Juni des Vorjahres haben wir den Zuschlag für die Errichtung der Brücke in einer Arbeitsgemeinschaft bekommen. Die Anforderung war dann, noch vor Jahresende die fertige Brücke einzuschwimmen“, erläutert Projektleiter Thomas Wallenstorfer vom Felbermayr-Bauwesen und ergänzt: „Planung und Ausführung sind bei dieser extrem kurzen Auftragszeit Hand in Hand gegangen.“

Überraschung im Flussbett

In welcher Tiefe befindet sich tragfähiges Gestein? Diese Frage beschäftigte die Experten des Felbermayr-Spezialtiefbaus aus Stams und Salzburg. Mittels Ponton und Bohrgerät wurden zunächst 20 Meter lange Bohrkern aus dem Flussbett entnommen. „Diese wurden an die Bautechnische Versuchs- und Forschungsanstalt Salzburg zur Prüfung übergeben“, schildert Wallenstorfer, den für die weitere statische und konstruktive Planung notwendigen Vorgang. Dabei stießen die Baugrunderkundungs-Profis auf eine Überraschung. Hätte das Felbermayr-Team wie geplant einen herkömmlichen Spundwandkasten für die Gründung der Pfeiler gemacht, wäre das teuer geworden. Denn anstatt des erwarteten Geschiebes von einem Meter waren gleich fünf Meter in der Flusssohle.

Kostensparnis durch Innovation

Um die Pfeiler der Brücke sicher im Flussbett zu verankern, entwickelte Felbermayr eine revolutionäre Methode. Anstelle herkömmlicher Spundwandkästen wurde eine Kombination aus Großbohrpfahl und Dalbe gewählt. Vier Großbohrpfähle mit einem Durchmesser von 1,5 Metern und einer

Länge von bis zu 25 Metern wurden mit Spezialbohrgeräten eingebracht. Diese innovative Methode war wirtschaftlicher und ermöglichte auch eine deutliche Verkürzung der Bauzeit.

„Durch den gezielten Einsatz dieser innovativen Gründungstechnik konnten wir eine signifikante Kostenersparnis im hohen fünfstelligen Bereich erzielen. Gleichzeitig haben wir eine äußerst stabile und langlebige Lösung geschaffen, die sich perfekt in die Gegebenheiten vor Ort einfügt“, betont Wallenstorfer.



„**Trotz enormer Herausforderung haben wir gezeigt, dass wir für alles eine Lösung bieten können.**“

DI (FH) Thomas Wallenstorfer, Projektleiter

Millimeterarbeit mit Ponton und SPMT

Die Brückenelemente, bestehend aus einer Fachwerkkonstruktion aus Holz, wurden durch den Arge-Partner gefertigt. Die sechs Fachwerkträger mit je 40 Metern Länge und 12 Tonnen Gewicht wurden aus dem Mühlviertel nach Wels transportiert. Vor Ort wurden diese Segmente auf einem Vormontageplatz zu drei Brückenfeldern zusammengefügt – jedes 40 Meter lang, sechs Meter hoch und bis zu 80 Tonnen schwer.

Der spektakulärste Teil des Projekts war das Einschwimmen der Brückenfelder. Mit den „Self-Propelled Modular Transporters“, kurz SPMT genannt, wurden die fertig montierten Elemente auf eine speziell errichtete Rampe gefahren und auf ein Schwerlastponton verladen. Die Präzision dieses Vorgangs war beeindruckend: Mit gezielter Ballastierung durch Wasserein- und -auslass wurde das Ponton feinjustiert. Somit konnten die Brückenelemente punktgenau auf die Widerlager an den Ufern und auf die Stützpfeiler gesetzt werden.

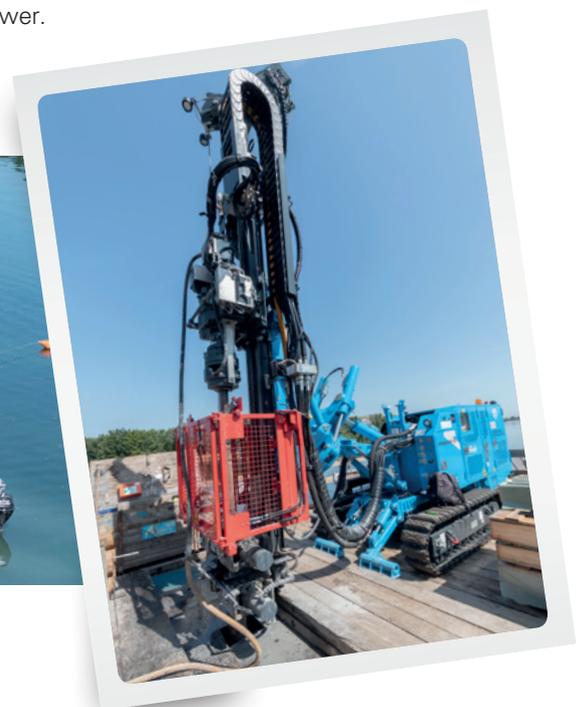
„Hier war absolute Präzision gefragt. Schon kleinste Ungenauigkeiten hätten dazu geführt, dass die Elemente nicht perfekt abgesetzt hätten werden können. Dank der hervorragenden partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit dem Arge-Partner lief der Prozess jedoch reibungslos ab“, schildert Wallenstorfer abschließend und stellt zufrieden fest: „Trotz dieser enormen Herausforderung haben wir gezeigt, dass wir für alles eine Lösung bieten können.“

Zukunftsweisende Infrastruktur für die Region

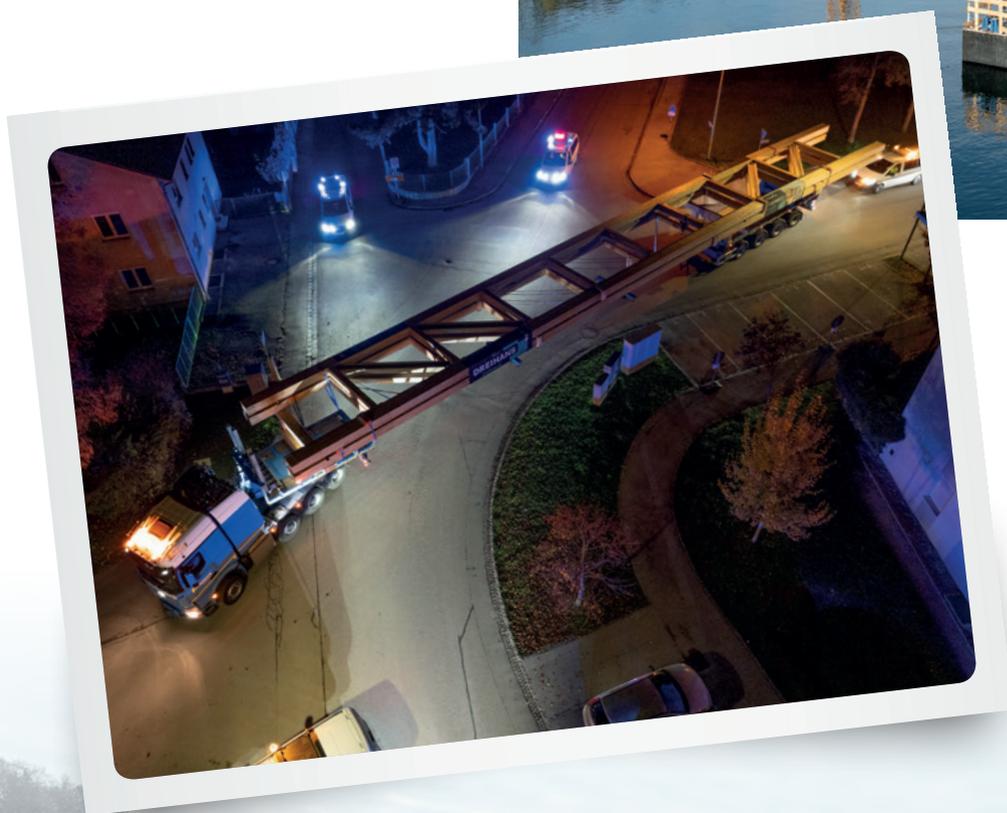
Mit der Fertigstellung der neuen Brücke leistet die Stadt Wels einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Radverkehrsnetzes. Zwei landesweite Radwege sind nun direkt miteinander verbunden. Daraus ergeben sich attraktive, sichere und umweltfreundliche Alternativen für Pendler und Freizeitnutzer. Bis zum Frühjahr 2025 folgen noch finale Komplettierungsarbeiten. Dazu gehören die Errichtung von zwei Aussichtsplattformen, die Anbindung an bestehende Geh- und Radwege sowie die Installation von LED-Beleuchtung und Geländer. ■



Mit Ponton und Bohrgerät erfolgte die Entnahme von 20 Meter langen Bohrkernen aus dem Flussbett.



Mit Spezialbohrgeräten wurden vier Großbohrpfähle mit einem Durchmesser von 1,5 Metern und einer Länge von bis zu 25 Metern eingebracht.



Die sechs Fachwerkträger mit je 40 Metern Länge und 12 Tonnen Gewicht kamen aus dem Mühlviertel nach Wels.



SCANNEN
und den spektakulären
Brückenschlag
mitemleben.



Die 120 Meter lange „Römerbrücke“ über die Traun verbindet Wels und Schleißheim.

Kraftwerksprojekt Länderübergreifende Meisterleistung

Eines der bisher größten Transport-Projekte bei Felbermayr findet im Spätsommer 2025 seinen Abschluss. Felbermayr lieferte innerhalb eines Jahres sämtliche technische Komponenten – mehr als 34.000 Frachttonnen Material beziehungsweise rund 1.600 Packstücke – für das Gas- und Dampfkraftwerk Mintia in Rumänien. Zu den größten Komponenten zählten jeweils drei Generatoren, Transformatoren sowie die Turbinen.



FOTO: ANDRÁS VARGA

Das Projekt war technisch und logistisch eine große Herausforderung, denn das Kraftwerk liegt mehr als 250 Kilometer von allen schiffbaren Wasserstraßen entfernt. Es waren alle Kernkompetenzen der Felbermayr-Group gefordert: Binnenschifffahrt, Hafenumschlag, RoRo Schiffsraum sowie Straßentransporte“, berichtet Peter Niedermair-Auer, Projektleiter Felbermayr-Projektteilung Wels.

Erste Komponenten im Mai 2024 geliefert

Lediglich ein knappes Jahr lang wurde das Projekt geplant, bis im Mai und Juni 2024 die ersten größeren Komponenten zum Kraftwerk transportiert wurden. Die beiden Gasturbinen kamen zerlegt mit dem Binnenschiff aus Berlin, wurden im Hafen in Linz auf ein weiteres Binnenschiff umgeschlagen und nach Budapest transportiert. Im Hafen Csepel wurden sie auf Tieflader geladen und damit zum Kraftwerk Mintia gefahren. Die Gasturbinen kamen in jeweils zwölf Packstücken. Das schwerste Teil wog 150 Tonnen bei einer Länge von 13,7 Metern und einer Breite von 3,6 Metern. Acht Transporte pro Turbine waren nötig.

Die Dampfturbine wurde im April 2025 von Mühlheim mit dem Binnenschiff abgeholt, in Linz in ein anderes Binnenschiff umgeschlagen und nach Szeged transportiert. Sie wurde demontiert mit sieben Schwertransporten und etlichen Zubehörladungen nach Mintia geliefert. Das schwerste Teil wog

150 Tonnen bei 6 Metern Breite, 9,90 Metern Länge und 3,90 Metern Höhe.

„Wir hatten mit den üblichen Herausforderungen auf rumänischen und ungarischen Straßen zu kämpfen, wie alte Brücken und enge Ortsdurchfahrten. Es mussten im Vorfeld viele statische Berechnungen und Streckenprüfungen erfolgen“, berichtet Niedermair-Auer und setzt fort: „Ohne die lokale Unterstützung von Eszter Balog in Ungarn und Marius Tudose in Rumänien, wäre das Projekt in dieser Weise nicht möglich gewesen.“

380 Tonnen schwere Generatoren

Die schwersten Bauteile wurden Anfang 2025 transportiert. Alle drei Generatoren mit jeweils rund 380 Tonnen Gewicht kamen mit dem Hochseeschiff aus Charleston (USA) – zwei bereits im Februar, einer später im Mai. Sie wurden im Terminal von PSA Breakbulk in Antwerpen, Belgien, auf ein Binnenschiff umgeschlagen und in den Hafen Linz transportiert. Die Abwicklung erfolgte durch Haeger & Schmidt Logistics. In Linz wurden die Generatoren auf den RoRo30 genannten Schubleichter umgeschlagen.



Im Hafen Csepel in Budapest, Ungarn, wurden die Gasturbinen auf einen Lkw geladen und damit zum Kraftwerk Mintia gefahren.

Zwei der drei Großtransformatoren beim Umladeplatz Mako, Ungarn.



Einer der beiden wurde bereits zuvor auf einen 12-achsigen 3-file SPMT verladen und gesichert. Die Fahrt führte zuerst auf der Donau, dann via Theiß nach Tape in Ungarn. Über eine sogenannte RoRo-Rampe (aus dem englischen Roll-on, Roll-off) rollte der SPMT mit dem ersten Generator aus dem Schiff aus und fuhr direkt weiter durch die Stadt Mako. Auf einem Umladeplatz wurde der Generator mittels Tower-Lift und Litzenheber-System vom SPMT auf ein weiteres Transportfahrzeug gehoben.

Größter Straßen-transport Ungarns

Mit 2 mal 20 Achslinien und Hub-Hebel-Seitenträgerbrücke von Baumann wurde der Generator anschließend rund 270 Kilometer auf der Straße über die Grenze zum Kraftwerk in Mintia in Rumänien transportiert. Die Gesamttransportlänge betrug 100 Meter, war 6 Meter breit und 5,4 Meter hoch. Das Transportgesamtwicht brachte 770 Tonnen auf die Waage.

Es war der größte Straßentransport in der Geschichte Ungarns und die Organisation dem-

nach eine besondere Herausforderung für das Team von Bau-Trans Ungarn. Gemeinsam mit der Straßenbehörde wurden mehrmals Streckenprüfungen durchgeführt. Aufgrund der Größe und des Gewichtes des Transportes mussten Schilder demontiert, Bäume geschnitten und Brücken unterstützt werden.

313 Tonnen schwere Transformatoren

Drei Großtransformatoren mit Stückgewichten von bis zu 313 Tonnen kamen im Februar mit dem Hochseeschiff aus China nach Konstanz, Rumänien und von dort über die Donau und die Theiß nach Tape, Ungarn. Sie wurden über denselben Weg wie die Generatoren mit SPMT über die RoRo-Rampe nach Mako gebracht. Einer wurde am Umschlagplatz auf eine Seitenträgerbrücke geladen. Die beiden anderen Transformatoren kamen mit den neuen 24-Achs Goldhofer THP/FT, davon 12 Achsen mit einem erhöhten Biegemoment, nach Mintia. Der gesamte Transport war 60 Meter lang, 5 Meter breit und 5,5 Meter hoch und hatte ein Gesamtgewicht von 466 Tonnen.

Fundamentstellung beim Kraftwerk

Fünf der sechs Schwerkomponenten – Generatoren und Transformatoren – wurden von den Experten des Felbermayr-Bereiches Engineered Solutions direkt nach der Anlieferung auf die Fundamente verbracht. Die beiden Generatoren für die Gasturbinen mussten mit einem 500-Tonnen-Hubgerüst auf einen 10-achsigen 4-file SPMT umge-

laden und damit zum Fundament gebracht werden. Mittels Hubgerüst und einer Fahrbahn aus 36 Laufmetern Schiene erfolgte die Fundamentstellung.



Das Projekt war technisch und logistisch eine große Herausforderung, denn das Kraftwerk liegt mehr als 250 Kilometer von allen schiffbaren Wasserstraßen entfernt.

Peter Niedermair-Auer, Projektleiter

Der Generator für die Dampfturbine konnte bei der Ankunft noch nicht auf das Fundament gestellt werden, da dieses noch nicht fertiggestellt war. Daher wurde er mittels Hubgerüst entladen und zwischenzeitlich auf einer Lagerfläche abgesetzt. Die Fundamentstellung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Die beiden Transformatoren für die Gasturbine wurden mit einem 24-achsigen Tieflader auf der Baustelle angeliefert. Anschließend wurde der Schwertransport unter dem Hubgerüst positioniert. In weiterer Folge wurden die Trafos mittels 400-Tonnen-Ver-

schubsystem zum Fundament geschoben und mit vier 150-Tonnen-Kletterpressen auf dem Fundament abgesetzt. „Als zusätzliche Herausforderung mussten die Mitarbeiter von Engineered Solutions eine drei Meter breite Grube zwischen Entladestelle und Fundament mit Stützen und Trägern überbauen“, schildert Niedermair-Auer die großartige Leistung seiner Kollegen aus Krefeld.

Der Transformator für die Dampfturbine wurde mittels Hydraulik der Seitenträgerbrücke auf den Verschubträgern abgesetzt. Um den Trafo in Endposition zu schieben, musste noch ein Träger der Seitenträgerbrücke ausgebaut werden. Dann wurde er mit der Verschubbahn auf das Fundament geschoben und mit Stufenhebern abgesetzt.

Multimodale Kompetenz

„Dank unserer multimodalen Kompetenz – auf Straße, Wasser und Schiene – sowie unserem europaweiten Netzwerk – konnten wir dieses komplexe Projekt erfolgreich abschließen“, sagt Peter Stöttinger, Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebe-technik: „Wieder einmal haben wir gezeigt, dass wir auch großen logistischen Herausforderungen gewachsen sind.“

Bis 2026 wird das Kohlekraftwerk Mintia in ein Gas- und Dampfkraftwerk umgebaut. Mit einer installierten Leistung von 1.700 Megawatt wird es bei seiner Inbetriebnahme das größte seiner Art in der Europäischen Union sein. ■



Der zweite Generator wurde mit einem 750-Tonnen-Raupenkran auf den SPMT gehoben.



FOTO: MARKUS WEICKINGER



Hochwasserschutz Hafentor in Linz eingehoben



Das Schubschiff „Grafenau“ transportierte die Hafentorteile auf einem Leichter.

Dunkel, nass und kalt – bei widrigsten Bedingungen zeigten die Felbermayr-Spezialisten der Transport- und Hebeteknik sowie des Wasserbaus Anfang Januar einmal mehr ihr Können. Bei einem zukunftsweisenden Projekt für den Hochwasserschutz des Linzer Hafens konnten sie mit ihrer Expertise bei der Schwergutlogistik und Montage der neuen Hafentoranlage überzeugen.

Die Hafentoranlage im Hafen Linz ist Teil des Projektes „Safe Port of Linz“ der Linz AG zum möglichst lückenlosen Hochwasserschutz an der Donau. Das mediale Interesse daran war dementsprechend groß. Mitten im Geschehen und hautnah dabei: die Experten der Felbermayr-Transport und Hebeteknik sowie des Wasserbaus mit den schwimmenden Einheiten. Sie wurden für die Schwergutlogistik und den Einhub der zwei Stahlbaustrukturen auf der Baustelle von der Firma Andritz beauftragt.



Es war ein interessantes, nicht alltägliches Projekt. Neben dem Zeitdruck und den extremen Wetterbedingungen war auch die Beschaffenheit der Bauteile eine Herausforderung.

Prokurist, Ing. Michael Maier-Bauer, Projektleiter

Zeitdruck beim Umschlag

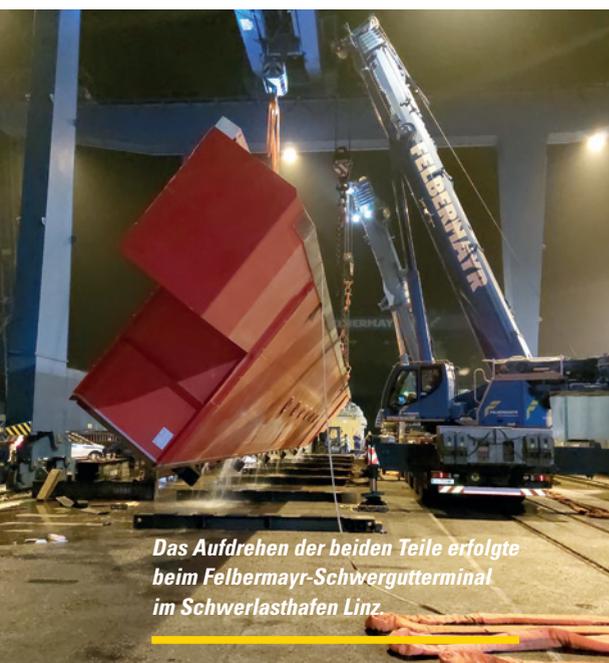
Produziert wurde das Hafentor in der Türkei und in zwei Teilen liegend nach Österreich verschifft. Mit einem Tag Verspätung kam das Donauschiff im Schwerlasthafen Linz an. In der Nacht auf den 8. Januar erfolgten die Entladung und das Aufdrehen der beiden Teile beim Felbermayr Schwergutterminal im Schwerlasthafen Linz. „Dafür wurden neben dem 400 Tonnen Portalkran auch zwei Mobilkrane mit 150 beziehungsweise 160 Tonnen maximaler Traglast eingesetzt“, erzählt Michael Maier-Bauer, Projektleiter der Felbermayr Transport- und Hebeteknik Linz. Anschließend galt es, die

Hafentorteile auf den mit dem Schubschiff „Grafenau“ verhefteten Leichtern zu verladen. „Grafenau“ transportierte die Hafentorteile vom Schwerlasthafen zur Baustelle im Handelshafen. Höhepunkt des Auftrags war der Einhub des neuen Hafentors bei der Einfahrt in den Linzer Handelshafen mit einem 650 Tonnen Mobilkran LTM 1650 in die Hafentorkammer. Der Kran erreichte eine maximale Ausladung von 18 Metern und war mit 135 Tonnen ballastiert.

Die beiden Teile des Hafentors wurden, unter den wachsamen Augen von Politik und Medien, nacheinander vom Schiff in die Torkammer eingehoben. Der untere Teil des Hafentors war 27,70 Meter lang, 2,60 Meter breit und 5,30 Meter hoch. Nach der Sicherung des ersten Teiles wurde der obere Teil eingehoben. Dieser war 35,7 Meter lang, 2,3 Meter breit sowie 4,9 Meter hoch. Das horizontal geführte Schiebeter weist eine lichte Durchfahrtsbreite von 26 Metern auf.

Expertise war gefragt

„Es war ein interessantes, nicht alltägliches Projekt. Neben dem Zeitdruck durch die Verspätung und den extremen Wetterbedingungen war auch die Beschaffenheit der Bauteile eine Herausforderung“, erzählt Maier-Bauer und erklärt weiter: „Deren Schwerpunkt war



Das Aufdrehen der beiden Teile erfolgte beim Felbermayr-Schwergutterminal im Schwerlasthafen Linz.

ungünstig. Das heißt, sie mussten zentimetergenau angeschlagen werden, um zu garantieren, dass sie bei der Montage vertikal in die Torkammer eingehoben werden konnten.“

Die neue Hafentoranlage trägt dazu bei, dass mehr als 560 Hektar Industriegebiet bis zur Innenstadt in Zukunft vor einem 300-jährlichen Hochwasser geschützt sind. Zudem ist damit sichergestellt, dass Umschlags-, Lager- und Transportaktivitäten auch bei Hochwasserereignissen ununterbrochen fortgesetzt werden können. ■



SCANNEN
und die Montage
des Hafentores in
Bewegung sehen.

Die Mitarbeiter der Felbermayr Transport- und Hebetchnik zeigten ihre Expertise bei der Montage des neuen Hafentores.



*In den 21 Monaten wurde rund
3.400 Kubikmeter Beton verbaut.*

Industriebau Umbau der Superlative

Mit umfangreicher Bauleistung waren die Experten vom Felbermayr-Industriebau beim Umbau der Papierfabrik Laakirchen involviert. Beginnend mit Abbruchtätigkeiten, Beton- und Ingenieurbau waren auch Bereiche der Felbermayr-Hebetechnik im Einsatz. Im Mai 2025 waren die Arbeiten nach rund zweijähriger Bauzeit beendet.

Während der gesamten Bauzeit waren immer zwischen 10 und 20 Mitarbeiter von Felbermayr Bau gleichzeitig vor Ort.



In der Papierfabrik wurde die Anlage „Papiermaschine 11“, die bisher Papier für Magazine und Werbefolder erzeugt hat, umgebaut. Jetzt wird damit Verpackungspapier aus recyceltem Altpapier hergestellt. Für den Umbau waren zahlreiche Bauarbeiten nötig. Dabei kamen Bagger von 5 bis 35 Tonnen, Hebebühnen und Stapler – teilweise 84 gleichzeitig – Dumper, Gelenksteiger, diverse Mobilkräne sowie ein Hochbaukran zum Einsatz. Während der gesamten Zeit waren immer zwischen 10 und 20 Mitarbeiter von Felbermayr Bau gleichzeitig vor Ort.

Hoher Bewehrungsgrad und hohe Betongüten

Der Hauptumbau, rund 60 Prozent der Arbeitsleistung, erfolgte von August 2023 bis Juni 2024. „Das waren Abbruch- und Betonierungsarbeiten für den Umbau der Papiermaschine 11. Diese erfolgten im Bestand und während des Betriebs“, berichtet Christian Gugerbauer, Bautechniker des Felbermayr-Bereichs Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau: „Die Abbruch- und Neubetonarbeiten waren eine Herausforderung, da sie einen hohen Bewehrungsgrad und hohe Betongüten aufwiesen. Die Ort betonbauteile und Betonfertigteile zeichneten sich durch hohe Genauigkeitsanforderungen aus.“

Unter anderem wurden kleinkalibrige Pfähle gesetzt, Fundamente für eine Maschine mit dynamischem Verhalten errichtet, viele Einbauteile montiert und umfangreiche

Vergussarbeiten durchgeführt. „Zur Aufstellung von neuen Teilen der Papiermaschine sowie Anlagenteilen waren umfangreiche Adaptierungen, verbunden mit diversen Abbrucharbeiten, Betonverstärkungen sowie der Aufbau eines neuen Maschinenstuhls samt Fundamenten nötig“, erklärt Gugerbauer.

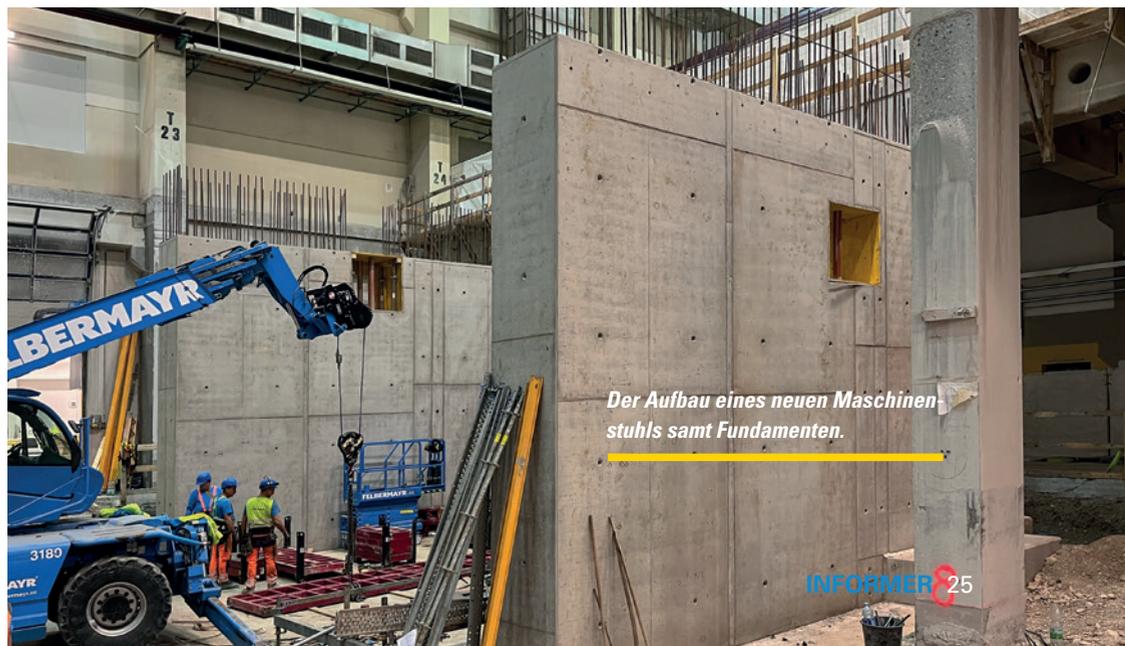
Decken mit circa 250 Schwerlaststehern unterstellt

Zusätzlich zum Umbau der Papiermaschine 11 wurde die Altpapier-Aufbereitungsanlage RCF 11 (Recycled Fiber) durch eine neue Trommel ersetzt. Es erfolgte ebenfalls ein Umbau im Bestand und es wurden kleinkalibrige Pfähle gesetzt. Aufgrund des enormen Gewichtes von rund 220 Tonnen musste der Felbermayr-Bau die Decken vor der Ausbringung der alten Trommel unterstellen. Dazu wurden im Kellerbereich circa 250 Schwerlaststeher aufgebaut. Nach der Ausbringung im Dezember 2024 betonierten die Bauexperten neue Fundamente, da die Trommel auf einer anderen Position angebracht wurde. Zudem ist sie größer sowie schwerer als die alte Trommel.

Bei der Einbringung der neuen Trommel im Februar 2025 sicherte der Felbermayr-Bau erneut die Decken im Kellerbereich und errichtete zudem eine provisorische Betonrampe sowie zwei 60 Meter lange Streifenfundamente als Auflage für das Hubgerüst. Im April 2025 waren die Arbeiten abgeschlossen.



„Aufgrund des hohen Termindrucks erfolgte die Umsetzung einzelner Bauabschnitte im Schichtbetrieb 24/7.“
 Christian Gugerbauer, Bauleiter



Der Aufbau eines neuen Maschinenstuhls samt Fundamenten.

Was wurde in der Papierfabrik Laakirchen verbaut?

- ca. 1.600 m³ Beton abgebrochen (Bodenplatten, Sockel, Wände, Decken, Träger, Stützen)
- ca. 1.620 lfm Kernbohrungen hergestellt (Durchmesser von 50 mm bis 800 mm)
- ca. 1.700 m² Betonschneidarbeiten (Sockel, Fundamente, Wände, Decken, Träger, Stützen, Bodenplatten)
- ca. 3.400 m³ Beton verbaut (Bodenplatten, Sockel, Wände, Decken, Träger, Stützen)
- ca. 820 lfm GEWI-Pfähle gebohrt (für Trommelfundamente)
- ca. 354 Tonnen Baustahl verlegt (Stabstahl, Matten, Distanzstreifen)
- ca. 28.600 Stk. Steckisen eingebohrt/ eingeklebt (Durchmesser von 8 mm bis 24 mm)
- ca. 62.000 Liter Vergussbeton eingebaut (Sockel)

„220-Tonnen-Trommel“ in der Papierfabrik erneuert

Die Aus- und Einbringung der Trommeln führten mehrere Abteilungen der Felbermayr Transport- und Hebetchnik durch. Aufgrund der engen Platzverhältnisse in der Papierfabrik war dabei Millimeterarbeit gefragt, von der Vormontage bis zur Fundamentstellung. Das Projekt startete bereits im Dezember 2023 mit dem Transport der fünf neuen Trommelteile vom Felbermayr-Schwerlasthafen in Linz nach Laakirchen. Im Oktober 2024 wurden drei der fünf Trommelteile in die Halle eingebracht und durch Mitarbeitende des Technologieunternehmens Andritz vormontiert. Im Dezember 2024 wurde die alte Trommel in zwei Teilen – mit 140 Tonnen und 18,5 Metern Länge sowie 60 Tonnen und 12 Metern Länge – im Zeitraum von eineinhalb Wochen demontiert und ausgebracht.

Die Einbringung der neuen Trommel nahm zwei Wochen im Februar 2025 in

Anspruch. Zuerst wurde eines der beiden Bauteile, die noch vor der Halle lagen, mittels eines PST-Selbstfahrers in die Halle gebracht. Am Montageplatz übernahm es ein schienengelagertes 500-Tonnen-Hubgerüst. Es blieb vorerst in acht Metern Höhe über dem Fundament hängen. Anschließend wurde der vormontierte Mittelteil der Trommel mittels eines PST-Selbstfahrers zum Montageplatz gebracht. Ein zweites 500-Tonnen-Hubgerüst setzte diesen Teil auf die Fundamente. Daraufhin wurde das noch hängende Bauteil neben dem Mittelteil positioniert und verheiratet. Schließlich wurde das letzte Bauteil mittels eines PST-Selbstfahrers in die Halle gebracht und am anderen Ende des Mittelteiles montiert. Schlussendlich hatte die neue Trommel ein Gesamtgewicht von rund 220 Tonnen bei einer Länge von 54,5 Metern und einem Durchmesser von bis zu 5,5 Metern. ■



Die Einbringung der neuen Trommel erfolgte mit zwei 500-Tonnen-Hubgerüsten, bestehend aus acht Stempeln mit jeweils 125 Tonnen Traglast.



SCANNEN
und die Einbringung der
Trommel mitverfolgen.

Kolossal Engineered Solutions positioniert Europas größte Hub-Drehbrücke

Im Auftrag der Deutschen Bahn verantwortete das Team des Felbermayr-Fachbereichs Engineered Solutions von Anfang Juni bis Mitte Dezember des Vorjahres den Transport der neuen Friesenbrücke in Weener. Die insgesamt 335 Meter lange und rund 3.750 Tonnen schwere Stahlbrückenkonstruktion wurde in drei Brückenteilen millimetergenau über der Ems positioniert.

Lange hat die Region an der Grenze zu den Niederlanden auf diesen Moment gewartet: Nachdem die alte Friesenbrücke im Dezember 2015 von einem Frachter irreparabel beschädigt wurde, mussten Reisende auf Busse und Schienenersatzverkehr ausweichen. Bis jetzt: Denn dank präziser Planung, dem effizienten Einsatz von Schwerlastequipment und einer engen Abstimmung zwischen den beteiligten Behörden und der Deutschen Bahn konnte die neue Brücke bereits vor dem geplanten Projektende erfolgreich übergeben werden.

Brückentransport in Abschnitten

Doch von Beginn an: Um die Brücke für den Schiffs- und Landverkehr gleichermaßen passierbar zu machen, wurde eine Hub-Dreh-Konstruktion geplant. Diese besteht aus zwei Vorlandbrücken sowie einem beweglichen mittleren Teil. Herzstück der Brücke ist ein Drehpfeiler mit den maschinentechnischen Anlagen im Flussbett, auf dem der 145 Meter lange mittlere Brückenteil lagert. Im Juni startete das Team der Engineered Solutions mit dem ersten 120 Meter langen und 1.250 Tonnen schweren Brückenabschnitt. „Dieser bestand aus vier zehn Meter breiten und 30 Meter langen Einzelteilen, die wir jeweils zunächst am Montageplatz auf zwei achtsichtige SPMTs verladen und anschließend zum Kai transportiert haben“, beschreibt der Projektverantwortliche der Engineered Solutions, Roel Aarts, die ersten Schritte. Für den rund sieben Kilometer langen Transport vom Montageplatz



Monatelange Planung war notwendig, um sicherzustellen, dass alles reibungslos abläuft.

Roel Aarts, Projektleiter

in Papenburg über die Ems hin zum finalen Standort wurden die Brückenteile jeweils einzeln auf einen Schwimmkran geladen. „Am Einbauort wurden diese dann jeweils

auf einen doppelten zehnsichtigen SPMT geladen, sicher verzurrt und anschließend zu den Fundamenten gefahren“, so Aarts. Dort erfolgte das millimetergenaue Absetzen auf die Widerlager. Nach dem Abstellen und Ausrichten der vier Brückenteile wurden diese verschweißt.

Zahlreiche Planungen

Das zweite 75 Meter lange Brückenteil verlangte eine noch präzisere Abstimmung. Nach der Vormontage wurde der Brückenkoloss zunächst auf einen 36-achsigen SPMT verladen. Ehe das 700-Tonnen-Schwergewicht für den Weitertransport über die Ems auf ein Ponton gefahren werden konnte, musste jedoch ein weiterer Punkt in die Planung mitaufgenommen werden: Um den Koloss sicher zwischen den Gebäuden am Hafen zum Kai zu manövrieren, wurde eine Halle abgerissen.



Team und Technik leisteten einen starken Einsatz für ein außergewöhnliches Projekt.



SCANNEN
und den Transport
der Friesenbrücke in
Bewegung erleben.

Mit Hochwasser abgesetzt

Doch nicht nur der Transport an Land erforderte Monate an präziser Vorausplanung – für den Transport auf der Ems war durch das Team der Engineered Solutions auch die Tide des Flusses miteinzuberechnen: „Zunächst haben wir das Ponton samt SPMT und Brücke hinter den vorhandenen Leitwerksdälen positioniert. Am Tag des Einschwimmens haben wir die Brücke um 90 Grad auf dem Ponton gedreht“, erklärt Aarts den höchst anspruchsvollen Vorgang. Um genügend Höhe für das Einschwimmen zu erreichen, musste das Hochwasser der

Ems abgewartet werden. Dabei blieb dem Team ein Zeitfenster von exakt einer Stunde, um die Brücke über dem Fundament entlang des vertikalen Trägers auszurichten. Durch den natürlich sinkenden Wasserpegel konnte der zweite Abschnitt der Friesenbrücke auf die bereits installierte Stufenpresse übernommen und auf die vorbereiteten Lager abgesenkt werden.

Ems aufgestaut

Höhepunkt des Projekts war die Positionierung der 1.800 Tonnen schweren Drehbrücke. Diese wurde zunächst rund

vier Meter hochgestapelt, um jeweils die beiden Enden mit zwei SPMTs mit jeweils 36 Achsen zu „schultern“. Für die Endpositionierung wurde das 145 Meter lange Herzstück der Friesenbrücke im Anschluss auf zwei Pontons gerollt. Ehe es jedoch zum Einschwimmen des beweglichen Herzstücks der Brücke kam, verzögerten widrige Wetterbedingungen den spektakulären Showdown für das prestigeträchtige Projekt: „Während einer kritischen Phase hatten wir Windgeschwindigkeiten von bis zu 22 Metern pro Sekunde“, schildert Aarts und erklärt: „Unter diesen Bedin-



Im Auftrag der Deutschen Bahn verantwortete das Team des Felbermayr-Fachbereichs Engineered Solutions von Anfang Juni bis Mitte Dezember des Vorjahres den Transport der neuen Friesenbrücke in Weener.

gungen hätte das beladene Ponton eine Querneigung von 5 Grad erreicht, weshalb wir die Brücke vorerst auf den SPMTs beließen. Normalerweise schwankt der Wasserstand der Ems um drei Meter zwischen Hoch- und Niedrigwasser, mit Strömungsgeschwindigkeiten von bis zu 2,5 Metern pro Sekunde – zu viel für den Einschwimmvorgang, bei dem die 1.800 Tonnen schwere Brücke millimetergenau positioniert werden muss. Daher wurde für die Endplatzierung eine Sonderstauung der Ems beantragt, die ein stabiles Wasserlevel über 24 Stunden ermöglichte.

Die finale Drehung der Brücke, die mit den Antrieben der SPMTs ausgeführt wurde, erfordert neben der Aufstauung der Ems außerdem eine Sperre der Schifffahrt. „Monatelange Planung war notwendig, um sicherzustellen, dass alles reibungslos abläuft“, blickt Aarts zurück. Doch die harte Arbeit sollte sich lohnen: Der Auftrag konnte zwei Wochen vor Weihnachten und damit noch vor Jahresende erfolgreich abgeschlossen werden. „Da freut man sich natürlich riesig, wenn Auftraggeber, Politik sowie die lokale Bevölke-

rung begeistert sind“, resümiert Aarts stolz über die erbrachte Leistung seiner Mannschaft.

Meilenstein für Infrastruktur

Der Abschluss des Projekts markierte einen wichtigen Meilenstein für die „Wunderline“. Die neue, rund 173 Kilometer lange Bahnverbindung – zwischen dem niederländischen Groningen und Bremen in Norddeutschland – wird künftig die beiden Handelszentren noch enger zusammenwachsen lassen. ■



Der Turbinenraum beim Kraftwerk Schwarzach im Pongau in Salzburg wurde mittels Saugbagger gereinigt.

Saugbagger Saugen statt Schaufeln

Wie vielseitig Saugbagger verwendbar sind, zeigte ein viertägiger Einsatz im Februar 2025 beim Kraftwerk Schwarzach im Pongau. Die Experten der Felbermayr-Abfallwirtschaft und Saugtechnik entfernten rund 70 Tonnen Kies und Sand aus dem Bereich einer Kraftwerksturbine. Damit wurde der reibungslose Betrieb des Kraftwerkes gewährleistet.

Die innovative Technik des Saugbaggers ermöglicht eine schnelle und präzise Beseitigung von festen, staubförmigen und flüssigen Stoffen. Auch an schwer zugänglichen Orten können Saugbagger mit zwei starken Vakuumpumpen Materialien wie Erde, Kies, Schotter, Bauschutt, Hackschnitzel oder Zwischenböden mühelos und staubfrei absaugen“, erklärt Günter Zehetmair, Leiter Abfallwirtschaft und Saugtechnik.

Felbermayr verfügt über zwei Saugbagger mit Vakuumtechnologie mit 18.000 Kubik-

metern pro Stunde Luftdurchsatz und einem Vakuum von 0,9 bar. „Wir können hiermit auch Kies und Dachsubstrat verblasen, so mit Flachdächer bekiesen und Dachbegrünungen anlegen“, informiert Zehetmair.

70 Tonnen Kies und Sand bei Kraftwerk abgesaugt

Die Verbund Hydro Power beauftragte Felbermayr mit der Reinigung des Turbinenraumes beim Kraftwerk Schwarzach im Pongau in Salzburg. Die Leitung führte in einem Schacht, etwa 20 Meter entlang

der Staumauer, nach unten, zum Zugang der Turbine.

In einem beigestellten Arbeitskorb gelangte ein Mitarbeiter in den Turbinenraum. In insgesamt 35 Arbeitsstunden über vier Tage hinweg wurden rund 70 Tonnen Kies und Sand – das entspricht etwa 50 Kubikmetern – entfernt. Das Material wurde in einem Container vor Ort gesammelt. Dank des präzisen Einsatzes moderner Technik konnte somit der Betrieb des Kraftwerkes gesichert werden.



Vielfältige Anwendungsgebiete: Sanierung, Freilegung und Reinigung

Für den Betrieb eines Saugbaggers sind in der Regel zwei Personen erforderlich: ein Maschinist, der das Gerät bedient und ein Helfer, der am Ende der Leitung saugt. Die Einsatzgebiete sind äußerst vielfältig. Beispielsweise werden Saugbagger in der Altbausanierung und im Hochbau zum Ab-



Auch an schwer zugänglichen Orten können Saugbagger mit zwei starken Vakuumpumpen Materialien staubfrei absaugen.

Günter Zehetmair, Projektleiter

saugen von Bauschutt, Zwischenböden oder Dachkies verwendet. Auch im Tief-, Kanal-, Leitungs- und Wasserbau kommen sie zur Freilegung von Leitungen, Kanalanschlüssen und dergleichen im Erdreich zum Einsatz. Darüber hinaus eignen sie sich hervorragend zur Reinigung von Gewerbe- und Industrieanlagen, wie beispielsweise Kraftwerke. ■



Im Turbinenraum entfernte ein Mitarbeiter rund 70 Tonnen Kies und Sand.



SCANNEN
und den Saugbagger in Betrieb sehen.



Der Saugbagger stand auf der Staumauer und die Leitung führte in einem Schacht rund 20 Meter zum Zugang der Turbine.

Danner Landschaftsbau errichtete rund 13 Kilometer lange Amphibienschutzzäune um die Baufelder und entlang der Baustraßen.



In den eingegrabenen Kübeln werden Tiere gesammelt und behutsam in Ersatzlebensräume umgesiedelt.

Kraftwerk Traunfall

Landschaftsökologische Begleitmaßnahmen vor Neubau

Für das Projekt „Neubau Kraftwerk Traunfall“, welches in einem Naturschutzgebiet der EU liegt, errichtet Danner Landschaftsbau aus Vorchdorf, Tochterfirma von Felbermayr, seit Anfang Februar 2025 einen rund 13 Kilometer langen Amphibienschutzzaun. Weiters werden mehr als 80 Ersatzlebensräume beim Kraftwerksprojekt Traunfall in Roitham errichtet. Dies ist Voraussetzung für den geplanten Neubau des Kraftwerks.



Die temporäre Zaun-Kübel-Methode besteht aus einem Kunststoffgewebe und eingegrabenen Fangkübeln.

Die Amphibienschutzmaßnahmen sind eine wesentliche ökologische Maßnahme vor Beginn der Bauarbeiten, damit die Energie AG das geplante und behördlich genehmigte Bauprojekt beim Wasserkraftwerk Traunfall durchführen kann. Die ökologische Bauaufsicht stellt die bescheidmäßige Umsetzung ökologisch relevanter behördlicher Auflagen während der Bauphase sicher und erteilt die Freigabe zum Bau, wenn die angelegten Fangfelder reptilien- und amphibienfrei sind“, erklärt Philipp Öllinger, Bauleiter von Danner Landschaftsbau und informiert weiter: „Es müssen im Vorfeld die Amphibien und Reptilien, wie zum Beispiel Schlangen, Eidechsen und Frösche, abgesammelt werden. Das erfolgt mit der sogenannten temporären Zaun-Kübel-Methode. Dazu wurden rund 13 Kilometer lange Amphibienschutzzäune um die Baufelder und entlang der Baustraßen errichtet und zusätzlich das Gebiet in kleinere Einzelfelder unterteilt.“

Der Zaun besteht aus einem Kunststoffgewebe und hat eine fertige Höhe von 45 Zentimeter über der Oberkante des Geländes. „Das Gelände ist bei der Errichtung

der Zäune immer eine große Herausforderung“, berichtet Öllinger.

Kübel und Folien zum Sammeln der Tiere

Entlang des Zaunes und innerhalb der Fangfelder sind circa 600 Kübel bis auf Erdniveau eingegraben. Die darin gesammelten Tiere werden behutsam in die Ersatzlebensräume umgesiedelt. Täglich wird geprüft, ob sich darin Lebewesen befinden und erfasst, wie viele Tiere wo und wann gefangen wurden.

Weiters legten die Mitarbeiter von Danner mehr als 150 Schlangenbleche aus Teichfolie als Verstecke aus. „Ein Ökologe kontrolliert regelmäßig, ob sich darunter Schlangen befinden und siedelt diese um“, erzählt Öllinger.

Der Zaun in den Fangfeldern wird nach der Baufreigabe wieder rückgebaut. Die Außenzäune und Zäune entlang der Baustraße bleiben bis zum Bauende erhalten. Damit



Kontrolle, Pflege und Wartung des Zaunes erfolgen im erforderlichen Ausmaß von Danner.

wird ein erneutes Einwandern der Tiere in die Baufelder verhindert.

Mehr als 80 Ersatzlebensräume

Für die umgesiedelten Amphibien und Reptilien sowie als generelle Lebensraumverbesserung für die Herpetofauna errichtet Danner Landschaftsbau derzeit mehr als 80 Ersatzhabitate in Form von Eiablagehaufen, Legsteinmauern, Holzstapeln, Ast- und Wurzelstockhaufen sowie Kleinstgewässer. ■

FOTOS: MARKUS WEICKINGER



Die Legsteinmauern dienen als Lebensraum für sonnenliebende Tiere wie Ringelnatter, Äskulapnatter, Schlingnatter und Zauneidechse.



An besonnten Stellen wurden mit Planen abgedeckte Holzstapel errichtet. Sie dienen als Versteck, Ruhe- und Häutungsplätze für die Reptilien.

Zentimetergenau Vermessung durch modernste Drohnentechnik

Ein leises Summen ertönt über einem Baufeld und kurz darauf sieht man auch, woher es kommt. Dort, wo am Boden Bagger, Lader und Walze tonnenweise Erdreich bewegen, fliegt eine kleine graue Drohne über die Baustelle. Sie dient zur Vermessung des Geländes aus der Luft. Und das ist nicht das einzige Einsatzgebiet des modernen technischen Gerätes, das von Robert Freundlinger, Leiter der Abteilung Vermessungstechnik, und seinen beiden Kollegen bedient wird.

Die Vermessungsabteilung ist mit Geräten und Know-how dafür gerüstet, alle für Felbermayr notwendigen Vermessungsarbeiten durchzuführen. Seit 2017 werden Drohnen eingesetzt. „Damit ist es in kürzester Zeit möglich, ein sehr großes Gebiet lückenlos zu vermessen“, erklärt Robert Freundlinger. Er leitet ein Team, das neben ihm noch aus zwei Kollegen – Vermessungstechniker Mako Kocila und Lehrling Ismail Jakupi – besteht.

Neue Drohne kann Bewuchs im Gelände ausblenden

Bisher wurde eine Photogrammetrie-Drohne eingesetzt. Seit Mai 2025 besitzt Felbermayr zusätzlich eine Laserscanner-Drohne. Ausschlaggebend für die Investition von rund 30.000 Euro ist ein Auftrag im Kraftwerksbau. „Dort soll die Drohne vermehrt zum Einsatz kommen, beispielsweise für die Bauwerks- und Geländekontrolle“, informiert Freundlinger und zählt die vielen Vorteile auf: „Die Laserscanner-Drohne ist am

aktuellsten Stand der Technik. Sie liefert eine vollständige fotorealistische 3D-Aufnahme, indem sie Fotos erstellt und aufgrund der dichten Punktwolke das Gelände in der richtigen Farbe einfärbt. Zudem liefert sie auch im bewaldeten Bereich verwertbare Bilder, indem der Bewuchs ausgeblendet werden kann. Das ist sehr hilfreich, denn wir brauchen meistens das Urgelände für weitere Berechnungen.“

Kontrolle des Aushubs

Auf der Baustelle am Messegelände in Wels kontrollierte Freundlinger den Aushub. „Ich prüfe, wie viel Material ausgehoben wurde und vergleiche die Menge mit den Materialien, die auf der Seite liegen“, erklärt der erfahrene Vermessungstechniker. Seit 1981 ist Freundlinger in diesem Beruf tätig und seit elf Jahren arbeitet er bei Felbermayr. Die Vermessungstechnik erstellt zudem auch ein Geländemodell für den Fundamentaushub. „Mit einem GPS-Gerät am Bagger sieht der Fahrer, wo, wie

weit und wie tief er noch baggern muss“, berichtet Freundlinger.

Zentimetergenaue Ergebnisse

Bevor er die Drohne steigen lassen kann, bedarf es einiger Vorbereitungsarbeit. An den Rändern des Geländes verteilt Freundlinger Vermessungsmarken – mittels Tafeln oder mit leuchtendem Spray aufgesprüht. Von diesen Marken aus wird der Standort mit einem GPS-Gerät jeweils 15 Sekunden lang gemessen. „Das Messergebnis ist mit der Photogrammetrie-Drohne ein- bis zwei zentimetergenau. Die Laserscanner-Drohne liefert millimetergenaue Ergebnisse“, weiß der Vermessungstechniker.

Flughöhe von 50 Metern ist optimal

Nach der Vorbereitung stellt Freundlinger die Drohne an einen weitestgehend sauberen und sicheren Platz. Er legt einen Hotspot zum Handy, um die Drohne mit dem Internet zu verbinden und startet das Programm. Dann gibt er ein Fluggebiet auf der digitalen Karte vor und legt eine Flughöhe fest, üblich sind circa 50 Meter – vom Startpunkt weg gemessen. „Ich muss abschätzen, wie hoch ich fliegen kann und zum Beispiel einen anwesenden Kran berücksichtigen. Die Drohne könnte bis zu 120 Meter hoch fliegen. Für eine optimale Messung brauche ich eine Höhe zwischen 35 und 70 Metern. Je tiefer, desto genauer ist das Ergebnis“, erklärt Freundlinger.

Nach der Eingabe von Fluggebiet, -höhe und -geschwindigkeit berechnet das Programm eine Flugroute. Für eine Fläche von 1.000 Quadratmetern braucht die Drohne etwa zehn Minuten.





Die Laserscanner-Drohne liefert eine vollständige fotorealistische 3D-Aufnahme, indem sie Fotos erstellt und aufgrund der dichten Punktwolke das Gelände in der richtigen Farbe einfärbt.

Das Programm berechnet sodann eine Flugroute. Der Vermessungstechniker gibt eine Fluggeschwindigkeit von 7,5 Metern pro Sekunde vor. „Die Drohne könnte bis zu 70 Kilometer pro Stunde fliegen. Allerdings wären die Ergebnisse dann unbrauchbar“, so Freundlinger. Mit der Drohne kann er bis zu 500 Meter im Umkreis der Funkfernbedienung fliegen. Die maximale Flugzeit beträgt 45 Minuten. Für eine Fläche von 1.000 Quadratmetern braucht die Drohne etwa zehn Minuten. Sie fliegt ihre Route automatisch ab und landet nach Abschluss wieder am Startpunkt.

Freundlinger hat seinen Drohnenführerschein online abgelegt. Für größere Drohnen, wie die neue Laserscanner-Drohne, musste er bei der Austro Control eine Prüfung absolvieren. „Wichtig ist es, auf der Baustelle den Abstand zu den Gebäuden einzuhalten und Personen, über die man fliegt, zu informieren. Sonst braucht man grundsätzlich keine Genehmigungen“, weiß der Experte.

Herausforderungen bei der Vermessung mit Drohnen

Die Drohne kann nicht immer eingesetzt werden. „Der Wind ist zu berücksichtigen. Bei Windstärken von bis zu 20 Kilometern pro Stunde kann ich fliegen. Dann darf der Wind aber nicht böig sein. Es ist ebenfalls zu bedenken, dass es weiter oben windiger ist als am Boden. Bei Regen kann nicht geflogen werden. Kälte und Hitze machen der Drohne nichts aus. Bedecktes Wetter ist mir allerdings am liebsten. Durch die Sonne reflektiert der Boden und die Vermessungsmarken sind bei der Auswertung schwer zu erkennen“, sagt Freundlinger.

Zurück im Büro lädt er die Daten auf den Computer. Mit einer speziellen Software werden die Daten photogrammetrisch ausgewertet. „Ich kann das fertige Orthofoto maßstäblich und das Geländemodell in einem speziellen Dateiformat exportieren,

sodass ich es mithilfe von Computer-Aided Design weiterbearbeiten kann. Damit werden alle Berechnungen durchgeführt“, so der Vermessungstechniker.

Drohne in Zukunft auch in der Transport- und Hebetchnik im Einsatz

Derzeit wird die Drohne hauptsächlich im Tiefbau eingesetzt. Die Laserscanner-Drohne soll aber auch im Hochbau bei der 3D-Aufnahme von Bauwerken zum Einsatz kommen. Drohnen werden ebenfalls zur Beweissi-

cherung und als Dokumentation über den Baufortschritt verwendet. Die Felbermayr Transport- und Hebetchnik hat auch Interesse an der neuen Drohne, um beispielsweise enge Ortsdurchfahrten zu vermessen.

Der Einsatz von Drohnen zur Vermessung prägt also das Bauwesen maßgeblich und eröffnet neue Möglichkeiten in anderen Bereichen. Mit Hightech-Drohnen, wie der Laserscanner-Drohne, zeigt Felbermayr, dass Fortschritt und Innovation Hand in Hand gehen. ■



Mako Kocila und Robert Freundlinger (v.l.) mit der neuen Laserscanner-Drohne.

Als Wasserbau-Bereichsleiter meistert Bmst. Hans Wolfsteiner anspruchsvolle Projekte, privat überwindet er mit seinem Zweirad gerne Hindernisse.



SCANNEN
und Hans Wolfsteiner
auf seinem Trial-Bike
in Action erleben.

Vom Staatsmeister zum Baumeister Volle Kraft voraus auf der Straße und im Wasserbau

Im Job gibt Wasserbau-Bereichsleiter Hans Wolfsteiner richtig Gas, auch auf dem Motorrad ist er so schnell nicht zu bremsen. Der zweifache Superbike-Staatsmeister von 1999 und 2001 verbringt heute noch gerne seine Freizeit auf dem Bike. Das stärkt Körper und Geist, was ihm bei seinen verantwortungsvollen Aufgaben bei Felbermayr zugutekommt.

Wer mit 200 Kilometern pro Stunde in Schräglage auf zwei Rädern in eine Kurve fährt, muss zu 100 Prozent fokussiert sein. Im Motorsport muss man in brenzlichen Situationen einen kühlen Kopf bewahren und Entscheidungen in Sekundenbruchteilen treffen. Da hat Angst keinen Platz“, sagt Hans Wolfsteiner und weiß, dass diese Eigenschaften auch im Job wichtig sind.

Wolfsteiner kommt aus Hartkirchen, Oberösterreich und arbeitet seit 2003 bei Felbermayr – zuerst als Bauleiter im Tiefbau. Ab 2006 hat er den Bereich Wasserbau aufgebaut. „Das Vertrauen der Eigentümer dafür zu erhalten, war schön. Ich schätzte die unkomplizierte und enge Zusammenarbeit. Die kurzen Wege vereinfachten und ermöglichten es, dass schnell Entscheidungen getroffen werden konnten. Weiters setzte der Eigentümer auf eine kontinuierliche Geräteentwicklung, sodass wir zum Marktführer in diesem Bereich wurden. Das ist einzigartig“, erzählt Wolfsteiner, der ein Team von 35 Beschäftigten in Österreich leitet. Zu seinen Aufgaben zählen: Aufträge akquirieren und Angebote erstellen, die Geräte- und Personalentwicklung sowie die Verwaltung des Fuhrparks.

„Im Wasserbau hatten wir speziell zu den Anfängen viele Aufträge, die besonders spannend waren, weil noch kaum Erfahrung bestand. Wir leisteten oft Pionierarbeit“, sagt Wolfsteiner und blickt auf viele außergewöhnliche Projekte zurück. Besonders in Erinnerung sind ihm das Einschwimmen der Donaubrücke „Stary Most“ in Bratislava mit einem Gewicht von 1.200 Tonnen und die Verlegung der Seedruckleitung im Ossiacher See: „Wir haben längs über den See auf acht Kilometern Länge die Rohre schwimmend verlegt und auf bis zu 60 Meter auf den Grund des Sees kontrolliert abgesenkt.“

Fasziniert von der Geschwindigkeit

Im Job und auch privat liebt es Wolfsteiner, sich neuen Herausforderungen zu stellen,

die seinen Körper und Geist fit halten. Seit er sich, während der Matura, eine Yamaha RD 350 kaufte, ist er begeisterter Motorradfahrer. „Damals wollte ich um wenig Geld viel PS“, lacht Wolfsteiner und erzählt: „Ich war immer ein flotter Fahrer auf der Straße. Die Geschwindigkeit hat mich als jungen Burschen besonders fasziniert.“ So dauerte es auch nicht lange, bis er seine ersten Rennen fuhr.

Heimlich Rennen gefahren

„Meine Eltern haben zu Beginn nicht gewusst, dass ich Rennen fahre. Ich habe mich immer heimlich davongestohlen. Sie waren absolut gegen das Motorradfahren“, erinnert sich Wolfsteiner. Doch als die Zeitungen auf ihn aufmerksam wurden und die ersten Berichte über ihn veröffentlichten, war es nicht mehr zu verbergen. Seine ersten Rennen fuhr Wolfsteiner 1992, im Alter von 23 Jahren. Drei Jahre später wurde er das erste Mal Vizestaatsmeister. „Aufgrund dessen erhielt ich einen Vertrag bei Kawasaki Österreich. Das hat mir wiederum die Türen für Sponsoren geöffnet“, so Wolfsteiner.

Damals arbeitete er als Bauleiter bei einer Baufirma in Salzburg. „Ich war entweder auf der Baustelle oder auf der Rennstrecke. Mehr hat es damals für mich nicht gegeben. Die größte Herausforderung war es, mich nicht zu verletzen und gesund zu bleiben, um den Arbeitsplatz zu behalten“, berichtet Wolfsteiner. „Man ist sich schon bewusst, dass Unfälle passieren können, die auch schwere Verletzungen nach sich ziehen. Der Preis, den man für

diesen Sport bezahlt kann hoch sein. Man muss sich also selbst die Frage stellen, ob es das wert ist.“ Für Hans Wolfsteiner war es das. Er hatte aber auch Glück, dass ihm größere Verletzungen erspart blieben: „Am Anfang bin ich sicher achtmal pro Jahr gelegen, später weniger oft. Das bringt die Erfahrung mit sich. Kleine Blessuren und Prellungen, mitunter auch Knochenbrüche, gehören dazu. Aber ich bin immer gleich wieder aufs Motorrad gestiegen.“

Zweimal Superbike-Staatsmeister

Den Höhepunkt seiner Rennfahrer-Laufbahn erlebte Wolfsteiner 1999 und 2001, als er Superbike-Staatsmeister wurde. Bis zu seinem zweiten Staatsmeistertitel hat er nie ans Aufhören gedacht. „Doch an diesem Tag kam mir zum ersten Mal die Sinnfrage in den Kopf: Warum mache ich das eigentlich? Da war ich nicht mehr zu 100 Prozent dabei.“ Das gab ihm zu denken. Damals stellte er sich auch die Frage, ob er sich noch verbessern könnte. „Ich bin einige internationale Rennen gefahren, wie den Macau Grand Prix und holte Weltmeisterschaftspunkte. Der Sprung auf die nächste Stufe wäre die Weltmeisterschaft gewesen. Aber mit damals 32 Jahren wollte ich meinen Beruf für ein paar weitere Jahre Rennfahren nicht aufgeben“, so Wolfsteiner, der daraufhin seine Motorsport-Karriere beendete.

Aufhören, wenn es am schönsten ist

Sozusagen als Abschied vom Rennfahren nahm er 2002 am 24-Stunden-Rennen von Le Mans teil. „Ein junges engagiertes deutsches Team hat mich dazu motiviert. Es war eine großartige Erfahrung, bei die-

Der Trial-Sport hält den 56-Jährigen geistig und körperlich fit.



sem prestigeträchtigen Rennen in Frankreich dabeizusein. Wir landeten sogar im guten Mittelfeld“, berichtet Wolfsteiner.

Seine Zeit als Rennfahrer hat ihn beruflich und privat geprägt. „Man lernt viel. Zum Beispiel, dass man seine Aufmerksamkeit auf wesentliche Dinge richtet“, sagt Wolfsteiner. Der Motorsport hat ihn zudem in gewisser Weise zu Felbermayr gebracht. „Mich hat das Unternehmen interessiert, da ich wusste, dass der Eigentümer auch im Motorsport aktiv ist“, so Wolfsteiner.

Balance und Präzision beim Trialfahren

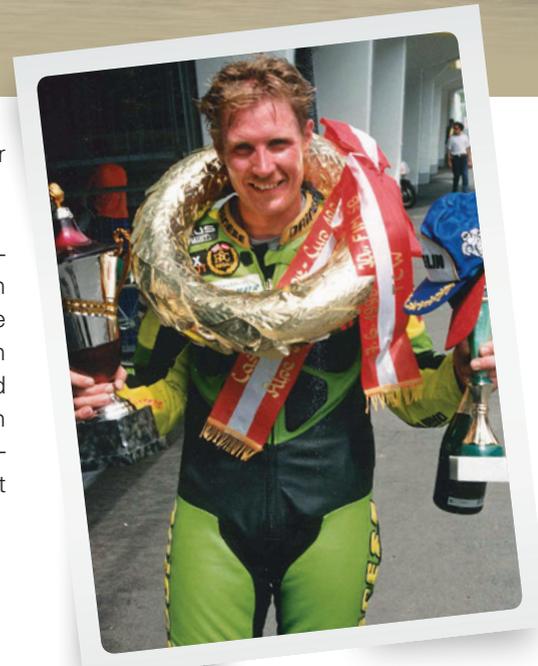
Auch heute fährt der 56-Jährige noch gerne mit dem Motorrad. Aktuell stehen in der Garage des Hartkirchners zwei Trialbikes, zwei Superbikes, eine Aprilia 250 GP und einige Straßenmotorräder. „Vor vier Jahren habe ich begonnen, ein Werksmotorrad aus Ersatzteilen aufzubauen. Davon habe ich als Jugendlicher immer geträumt“, erzählt



1999 und 2001 holte Wolfsteiner den Superbike Staatsmeistertitel.

Wolfsteiner. Zwei Jahre lang hat er an der Kawasaki ZX-7R geschraubt.

Vor fünf Jahren hat Wolfsteiner das Trial-Fahren für sich entdeckt. Dabei werden Hindernisse mit dem Zweirad im Gelände überwunden. Auf seiner selbst gebauten Strecke zu Hause übt er Balance und Präzision. „Ausdauersport ist mir einfach zu monoton. Im Trial-Sport muss ich abwechselnd reagieren und agieren – mit



allen Sinnen und dem ganzen Körper. Das ist ein gutes Training, um geistig wach und aktiv zu sein.“ Das wiederum kommt dem Bereichsleiter auch im Job zugute, wenn er sich wieder mit voller Aufmerksamkeit neuen herausfordernden Wasserbau-Projekten stellt.



In der Garage Wolfsteiners stehen neben Trialbikes auch einige Straßenmotorräder – mit dabei eine Kawasaki ZX-7RR WSBK die Wolfsteiner Schraube für Schraube selbst aufgebaut hat. Die Einzelteile für dieses Superbike der 90er-Jahre hat der Motorrad-Enthusiast weltweit zusammengestellt.



20 Jahre Felbermayr-Lausitz feiert Jubiläum



V. l. n. r.: Prok., Dipl.-Ing. (TU) Jörg Raschke, Lothar Fleischer und Prok. Dipl.-Ing. (BA) Enrico Bräuer

Grund zum Feiern hat heuer Felbermayr-Deutschland in der Region Lausitz.

20 Jahre ist die im Osten Deutschlands angesiedelte Niederlassung bereits erfolgreich.

Anlässlich des Jubiläums werden die Geschichte und besondere Projekte vor den Vorhang eholt.

Nach einem Eigentümerwechsel bei unserem vorherigen Arbeitgeber hatten Lothar Fleischer und ich den Wunsch, etwas Eigenes in der Lausitz aufzustellen. Unseren Businessplan haben wir Ende 2004 Horst Felbermayr senior in Wels präsentiert. Es gefiel ihm und er war dabei“, berichtet Enrico Bräuer, Bereichsleitung Region Lausitz, von den Anfängen.

Gesagt, getan: In Bautzen wurde ein Büro mit 15 Quadratmetern gemietet. Im Jahr 2005, Anfang Januar, startete Felbermayr in der Lausitz mit drei Kollegen im Büro und drei Kranfahrern. Die ersten Krane waren ein 60-Tonner, ein 100-Tonner und ein 150-Tonner.

Wachstum durch Kohlekraftwerk

Ein Auftrag beim Braunkohlekraftwerk in Boxberg in der sächsischen Oberlausitz 2006 trug maßgeblich zum Wachstum der Niederlassung bei. „Beim Bau des sogenannten ‚Block R‘ waren wir mit Kranen und Hebebühnen im Einsatz. Der Großauftrag dauerte bis 2012“, erzählt Bräuer.

Know-how bis in den Norden Europas gefragt

Das war die Anfangszeit. Seitdem ist Felbermayr Lausitz an vielen Projekten beteiligt, hauptsächlich im Osten von Deutschland: Sachsen, Thüringen, Brandenburg und Berlin. Aber auch weiter weg schlägt es die Spezialisten mit ihren Kranen. Ihre Expertise war unter anderem beim Neubau des Standortes von Airbus in Hamburg, bei einem Wohnbauprojekt in Kopenhagen, Dänemark, beim Bau eines Möbelhauses in Malmö, Schweden, sowie beim Stadionbau in Breslau, Polen, gefragt.

„Beim Bau der Bosch-Chip-Fabrik in Dresden stellten wir mit einem 500-Tonnen-Kran zwei 100-Tonnen-Krane aufs Dach. Die Krane wurden für die Montage einer Stahlkonstruktion am Dach benötigt“, erinnert sich Enrico Bräuer und erzählt weiter: „Vor zwei Jahren haben wir ein 77 Tonnen schweres Ausflugschiff mit zwei 200-Tonnen-Kranen in den Berzdorfer See in Görlitz eingehoben. Immer wieder beteiligen wir uns auch am Bau von Stromleitungen und Windkraftanlagen.“

Im Kohle-Tagebau sind die Lausitzer auch nach den Anfängen weiterhin unterwegs. „Die Bagger, die für Kohlebeförderung eingesetzt werden, unterliegen einem großen Verschleiß. Wir stellen Krane und Hebebühnen für die Reparatur der Geräte zur Verfügung“, so Bräuer.

Felbermayr Lausitz besitzt ein beeindruckendes Geräte-Portfolio: etwa 50 Krane mit Traglasten von bis zu 650 Tonnen, ein Dutzend Sattelzugmaschinen und zwei Ladekrane sowie rund 150 Bühnen und Stapler.

Sieben Standorte in Ostdeutschland

Mehr als 100 Mitarbeitende sind an den sieben Standorten – Bautzen, Dresden, Sprem-

berg, Kamenz, Görlitz, Schwarzhöhe und Jänschwalde – beschäftigt.

Bis 2021 leiteten Lothar Fleischer und Enrico Bräuer die Niederlassung. 2021 folgte Jörg Raschke auf Lothar Fleischer, der seine Rente antrat.

Jubiläum mit Mitarbeitenden gefeiert

Das Jubiläum der Niederlassung wurde gemeinsam mit rund 140 Personen – Mitarbeitenden mit Begleitung sowie Eigentümer und CEO Horst Felbermayr und den Geschäftsführern Peter Stöttinger von der Felbermayr Transport- und Hebeteknik sowie Per Nyström von Felbermayr Deutschland – gefeiert. Weiters wurden langjährige Mitarbeiter geehrt, unter anderem auch Mobilkranfahrer Wolfgang Korch für 20 Jahre Betriebszugehörigkeit. Kollege und Turniertänzer Holger Bönisch, der mit seiner Frau unter anderem den zweiten Platz bei den Rostocker Turniertanztagen erreichte, zeigte einige Tänze. DJ und Alleinunterhalter sorgten für ausgelassene Stimmung. ■

Auch im Kohle-Tagebau werden die Krane eingesetzt.





Jubiläum

25 Jahre Best Logistics

Das Felbermayr-Tochterunternehmen Best Logistics wurde vor 25 Jahren in Polen gegründet und hat sich zu einem spezialisierten Anbieter von maßgeschneiderten Logistikdienstleistungen für den Transport von schweren und überdimensionalen Ladungen in ganz Polen, Europa sowie weltweit entwickelt.

Auf Initiative von Andreas Häfner erfolgte die Gründung von Best Logistics am 12.4.2000 in Szczecin in Polen. Häfner betreute damals für Haeger & Schmidt, mit Sitz in Duisburg, eine wachsende Zahl von Projekttransporten auf polnischen Binnenwasserstraßen. Die Entscheidung, eine Niederlassung in Polen zu eröffnen, sollte das weitere Wachstum des Unternehmens und die Verbesserung der Servicequalität vor Ort vorantreiben. „Dieser Schritt erwies sich rasch als richtig. Best Logistics hat sich einen Namen als spezialisierter Anbieter maßgeschneiderter Dienstleistungen im Bereich der Projektlogistik erarbeitet. Als Bindeglied zwischen Geschäftspartnern aus Polen und Westeuropa hat Best Logistics eine wichtige Marktlücke geschlossen und setzt komplizierteste Logistikanforderungen in die Tat um“, sagt Häfner. Er hat die operative Leitung des Unternehmens im März 2024 an Monika Forýs übergeben und ist weiterhin als Berater für Felbermayr und Best Logistics tätig.

Generatoren, Dampfturbinen und Transformatoren transportiert

In den ersten vier Jahren des Bestehens des Unternehmens erhöhte sich die Zahl der Angestellten auf sechs Personen. „Am Anfang waren wir hauptsächlich mit dem Transport von Generatoren, Dampfturbinen und Transformatoren aus Polen nach Westeuropa, Skandinavien und teilweise Übersee beschäftigt“, erinnert sich Häfner: „Später kamen zunehmend auch Importe nach Polen hinzu, inklusive Einbringungen und Fundamentstellungen.“

Beteiligung an Großprojekten für Kraftwerke und Chemieanlagen

„In den vergangenen zehn Jahren war die Best – wie wir das Unternehmen kurz nennen – an fast allen Großprojekten in Polen beteiligt, insbesondere bei Kraftwerksbauten und Chemieanlagen. Hier kann auf die technische Expertise von Felbermayr zurückgegriffen werden. Die Kunden sind meist internationale Projektspediteure, die bei Best die Leistungen ab Eingangshafen bis zur Baustelle einkaufen“, berichtet Geschäftsführerin Monika Forýs.

Heute hat Best Logistics zehn Mitarbeiter. Das Kerngeschäft ist die Organisation von Transport, Umladung und Montage vor Ort von schweren und übergroßen Gütern, hauptsächlich in Polen. Best Logistics ist seit 2007 anteilig und seit 2024 zu 100 Prozent im Besitz der Felbermayr-Gruppe. Bei den Projekten setzt Best Logistics zu einem wesentlichen Teil auf Dienstleistungen aus der Felbermayr-Gruppe, wie etwa

von Felbermayr Engineered Solutions, der Felbermayr Projektabteilung in Wels, der ITB und anderen.

„Auch in Zukunft soll Best Logistics ein kompetenter Ansprechpartner am polnischen Markt für die Abwicklung von Großprojekten bleiben“, sagt Peter Stöttinger, in der Geschäftsführung von Felbermayr für Best Logistics verantwortlich. ■



V. l. n. r.: Monika Forýs (Geschäftsführung) und Piotr Bossy (Prokurist)

Für den Transport einer Gasturbine (Foto) und eines Generators zu einem Kraftwerk in Grudziadz war der Bau einer Rampe sowie einer Baustraße nötig. Der Nachlauf erfolgte mit einem SPMT.



NEUER NIEDERLASSUNGSLEITER

Martin Haas ist neuer Leiter der Tiefbau-Niederlassung in Haag

Mit 1. Januar 2025 übernahm Martin Haas die Leitung der auf Straßenbau, Pflasterungsarbeiten und Außenanlagen spezialisierten Niederlassung in Haag von Zoran Ivanovic. Dieser wird ihn als Stellvertreter bis zum Pensionsantritt weiterhin unterstützen. Rund zehn Jahre war Zoran Ivanovic, von seinen Kollegen auch „Hugo“ genannt, Niederlassungsleiter in Haag am Hausruck. Im Mai 2027 tritt er seine Pension an. Dann wird der 60-Jährige bestimmt öfters am Fußballplatz zu finden sein, denn dieser Sport ist seit jeher seine Leidenschaft. Bis dahin unterstützt er seinen Nachfolger, Martin Haas, als Stellvertreter. „Es war immer unser Gedanke, die Niederlassungsleitung vorzeitig zu übergeben, um niemanden ins kalte Wasser zu werfen“, berichtet Zoran Ivanovic: „Ich wünsche Martin, dass er auch in Zukunft ausreichend Kraft hat, die kommenden Herausforderungen zu bewältigen.“

Eingespieltes Team

Seit 2008 arbeiteten Zoran Ivanovic und Martin Haas zusammen, zu Beginn bei der Firma Streicher, die 2013 von Felbermayr übernommen wurde. „Ich bin froh, dass mich Hugo noch bis zu seiner Pensionierung unterstützt. Einen geregelten Übergang zu schaffen, ist eine Win-Win-Situation. Ich profitiere von seiner Erfahrung“, sagt Martin Haas, der selbst viel Expertise im Baubereich mitbringt.

Nach seiner Lehre als Autospengler, Lackierer und Mechaniker hat es Martin Haas in die Baubranche verschlagen. Er war Polier, Techniker und zuletzt Bauleiter bei Felbermayr. Ihm gefällt die Abwechslung in seinem Job: „Keine Baustelle ist wie die andere. Man lernt viele Leute kennen und hat immer wieder neue Herausforderungen zu bewältigen.“

Der 39-Jährige blickt auf viele erfolgreiche Projekte zurück: „Besonders schön ist es, gemeinsam herausfordernde Projekte termingerecht zu meistern – vom Asphaltieren in der Böschung bis hin zum Arbeiten bei widrigsten Witterungsverhältnissen. Ohne einem guten Team wäre das nicht schaffbar.“ Am Standort in Haag sind 15 Angestellte und 30 gewerbliche Mitarbeitende beschäftigt.

Schlagkräftig in die Zukunft

In seiner neuen Funktion als Niederlassungsleiter möchte Martin Haas dafür sorgen, „dass das kaufmännische Ergebnis weiterhin passt, damit wir auch in Zukunft Projekte verwirklichen können, die den Leuten Freude bereiten.“ Auf die Herausforderungen in der Baubranche sei die Firma Felbermayr gut vorbereitet. „Wir sind sehr breit aufgestellt und es ist wichtig, sich zu spezialisieren. Mit unserem guten Team bleiben wir schlagkräftig und wettbewerbsfähig“, so Haas.

Beschäftigen wird den neuen Niederlassungsleiter in den kommenden Jahren der Bau des neuen Asphaltmischwerkes. „Wir sind gerade in der Einreichphase. Ich bin gerne Teil des Ganzen und freue mich auf die Aufgabe, gemeinsam mit dem Team etwas zu bewegen“, blickt Haas optimistisch in die Zukunft. Martin Haas wohnt mit seiner Frau und zwei Kindern in St. Aegidi im Bezirk Schärding. Als Ausgleich zum Job läuft, liest, reist und kocht er gerne.

Tiefbau-Bereichsleiter Hans Becker freut sich, dass mit Martin Haas ein Nachfolger aus den eigenen Reihen gefunden wurde: „Er kennt das Unternehmen von der Pike auf und kann sich auf den Rückhalt seiner Mitarbeitenden verlassen.“



Zoran Ivanovic (l.) übergab die Leitung der Niederlassung in die Hände von Martin Haas.

PENSONIERUNGEN

Verdient in den Ruhestand

Großer Dank und viel Anerkennung gebührt jenen Mitarbeitern, die kürzlich in den Ruhestand gegangen sind.

- Wolfgang Abraham** – Hafen/Krefeld
- Manfred Anzinger** – MTA/Wels
- Stephan Beck** – Transport/Thaur
- Sead Besic** – PHON/Scharten
- Senad Besic** – PHON/Scharten
- Johann Eberl** – Werkstatt/Wimmer/Sulzemoos
- Uwe Eifrig** – Montage/Wimmer/Sulzemoos
- Johanna Maria Ennsgraber** – Verwaltung/Linz
- Franz Fahrngruber** – Wasserbau/Wels
- Ibolya Fülöp** – Bau-Trans/Ungarn
- Mijo Gagulic** – Werkstatt/Wels
- Herbert Gruber** – Kran/Wels
- Elmar Gsaller** – Kran/Thaur
- Günter Indinger** – Straßenbau/Haag
- Franz Javornik** – IS Baubetrieb/Linz
- Ervín Juck** – Kran/Bratislava
- Jürgen Kramer** – Montage/Wimmer/Sulzemoos
- Günter Kreutzer** – Transport/Wels
- Edith Kronawitter** – Deponie Nord/Wels
- Ernst Lechner** – Kran/Lanzendorf
- Nedo Mandic** – MTA/Wels
- Andreas Metzler** – Bühne/Stapler/Lauterach
- Dietmar Michael Moosbrugger** – Transport/Lauterach
- Hubert Nimmervoll** – Transport/Linz
- Werner Noll** – Verwaltung/Erlenbacher Schiffswerft
- Klaus Ohmeyer** – Int. Transport/Wels
- Lubomir Pavelka** – ITB/Linz
- Antal Peidl** – Transport/Lanzendorf
- Helmut Pfanzagl** – Lagerei/Linz
- Michael Reicher** – Kran/Graz
- Suljo Samardzic** – Werkstatt/Wels
- Peter Schiebler** – Deponiebau/Hagn/Osterhofen
- Silvia Schimpfhuber** – Verwaltung/Wels
- Peter Silbersdorff** – Verwaltung/Bratislava
- Sinisa Sipljanovic** – Kran/Lanzendorf
- Donald Strommer** – Einbringung/Graz
- Herbert Taferner** – Tiefbau/Wels
- Zoltán Tóth** – Bau-Trans/Ungarn
- Enes Veladic** – casawest/Wels
- Josef Walter** – Einbringung/Graz
- Oskar Wolfmayr** – IS Baubetrieb/Linz

EINGESTELLT

Neue leitende Mitarbeiter

Seit 15. Januar ist Benjamin Schlager **Bereichsleiter Umwelttechnik und Ressourcen** im Felbermayr-Bau. Der studierte Biologe bringt zehn Jahre Erfahrung in der Abfallwirtschaft mit und war zuletzt im Deponiebetrieb tätig. Die Ziele in seiner neuen Position sind die Fertigstellung des Deponiestandortes Kreisbichl in Edt bei Lambach, der Ausbau des letzten Verfüllabschnittes der Deponie Wels-Nord sowie die Sicherung der Rohstoffversorgung mit dem Kieswerk Weißkirchen. Weiters ist ihm ein Anliegen, die Digitalisierung in der Abfallwirtschaft voranzutreiben.



Dr. Benjamin Schlager

Der 43-Jährige kommt aus dem Mostviertel und ist vor Kurzem das 17. Mal umgezogen. Er wohnte und arbeitete bereits in Deutschland, der Schweiz und den USA. Nicht nur bezüglich seines Wohnsitzes kommt Benjamin Schlager viel herum, auch zu Fuß ist er oft unterwegs. In seiner Freizeit geht der Niederösterreicher gerne Bergsteigen und Weitwandern.



Daniel Hobmaier

Hagn Umwelttechnik eröffnete am 1. April eine neue Niederlassung in Landshut. Nach Osterhofen und Sulzemoos ist es der dritte Standort, von dem aus Tiefbau-Projekte in der Region umgesetzt werden. **Niederlassungsleiter** ist Daniel Hobmaier aus Bodenkirchen, der jahrelange Erfahrung im Tiefbau mitbringt. Der 44-jährige verheiratete Vater von zwei Kindern leitet ein Team aus 11 Angestellten und 19 gewerblichen Mitarbeitern.



Stefan Aichinger

Philipp Eder

Seit Januar 2025 ist Stefan Aichinger **Leiter des Facility-Managements** in der Zentrale in Wels und koordiniert diesbezügliche Angelegenheiten innerhalb Österreichs. Der 40-Jährige bringt viel Erfahrung mit. Zuletzt arbeitete er als Head of Technical Department in einem produzierenden Betrieb. Nach 14 Jahren im selben Unternehmen wollte der Welser nun das Gelernte bei Felbermayr umsetzen und das Facility-Management weiter optimieren. Unter anderem werden mit einem neuen Ablageregister die Kosten besser überblickt sowie mehr Transparenz geschaffen.

Der gelernte Maschinenbauer und Metalltechniker unterrichtet beim WIFI, Österreichs größtem Bildungsanbieter. Dort leitet er die Fächer Fachkunde und Fachrechnen, die gezielt auf die Vorbereitung zur Facharbeiter-, Meister- und Unternehmerprüfung ausgerichtet sind. Darüber hinaus ist Aichinger Mitglied der Prüfungskommission für Metalltechnik und Maschinenbau bei der Wirtschaftskammer Oberösterreich. Der verheiratete Vater von zwei Kindern hält sich mit Laufen fit und engagiert sich ehrenamtlich im Vorstand beim Lions Club Wels Puchberg.

Seit Anfang Januar ist Philipp Eder als **Fuhrparkmanager** für die Felbermayr-Flotte zuständig. Das heißt, von der Anlieferung bis zum Fahrzeugverkauf hat er alle Fahrzeuge – vom Pkw über Hebebühnen bis zu Kranen – im Griff. Der gelernte Mechaniker und Kfz-Elektriker arbeitete zuletzt als Vertriebsleiter eines Landtechnik-Unternehmens. Sein Ziel bei Felbermayr ist es, den Fuhrpark effizient und modern zu halten sowie neue Abläufe im Fuhrparkmanagement zu implementieren.

Mobilität spielt auch in der Freizeit des 35-Jährigen eine große Rolle: Er fährt gerne

mit dem Fahrrad, Motorrad und Oldtimer. Philipp Eder ist verheiratet und stolzer Vater von zwei Töchtern. Der Welser genießt es, Zeit mit Familie und Freunden zu verbringen und hat besondere Freude am Grillen.



MMag. Mojca Kalan

Nach der Matura entschied sich Mojca Kalan für eine akademische Laufbahn, mit dem Studium der Sprachwissenschaften und internationaler BWL. Sie sammelte Berufserfahrung im Finanzsektor, in der Beratung und in der Industrie und hatte einige leitende kaufmännische Positionen inne. Seit Januar 2025 unterstützt sie Andrea Felbermayr als **Assistenz der Geschäftsführung** in vielen strategischen Belangen. Als Bindeglied zwischen der Holding und den operativen Bereichen hat Mojca Kalan auch die Verantwortung für das Thema GPM und ist in laufende strategische IT-Projekte involviert. Ihr Ziel ist es, eine aus dem Blickwinkel der Geschäftsabläufe fokussierte Sicht auf das Unternehmen zu ermöglichen und weiterzuentwickeln.

Privat findet man sie entweder bei den täglichen Abenteuern des Mutterseins, bei ihren diversen sportlichen Aktivitäten oder auf der Jagd nach neuem Wissen. Mojca Kalan lebt mit ihrer Familie in Weißkirchen an der Traun.

NORDISCHE KOMBINATION

Training für Olympia und Weltcup

Die nordischen Kombinierer und Felbermayr-Markenbotschafter Thomas und Stefan Rettenegger starten hochmotiviert in die Wintersaison 2025/26. Ihr Ziel: bestmögliche Ergebnisse bei den Olympischen Winterspielen 2026 sowie in der Weltcup-Gesamtwertung. Besonders freuen sich die Brüder über die Premiere eines Weltcups in der nordischen Kombination auf der Großflugschanze am Kulm. Ihre Vorbereitung verläuft vielversprechend: Intensives Training, menta-

le Stärke, ausgewogene Ernährung und gezielte Regeneration stehen im Mittelpunkt. Als Team trainieren sie gemeinsam und im individuellen Training setzen sie unterschiedliche Schwerpunkte. Während Thomas den Fokus auf Technik und Ausdauer legt, investiert Stefan etwas mehr Zeit ins Krafttraining. Die Brüder sind bereit, in der kommenden Saison ihre Grenzen zu überschreiten. Als Sponsor wünscht ihnen Felbermayr dabei viel Erfolg.



SPG FELBERMAYR WELS

Jubel über vierten Meistertitel

Als langjähriger Partner und Sponsor der SPG Felbermayr Wels freut sich Felbermayr mit dem Tischtennis-Team über deren Sieg bei der österreichischen Bundesliga-Meisterschaft. Mit einem 4:1-Sieg gegen Stockerau in der gut gefüllten Heimhalle krönte sich die Mann-

schaft zum Meister. Für Präsident Bernhard Humer ist der somit vierte Meistertitel mehr als nur ein sportlicher Erfolg, welcher die gegenwärtige Überlegenheit der SPG Felbermayr Wels unterstreicht: „Wir schrieben Geschichte. Zum ersten Mal in der Vereinsgeschichte

gewannen wir sowohl das obere als auch das untere Play-off. Das macht mich unglaublich stolz.“ Eine Leistung, die laut Humer ohne starke Partner in der Wirtschaft nicht möglich sei. Somit freue es ihn auch, Felbermayr als wesentliche Stütze an der Seite zu haben.

LESEN UND GEWINNEN

Preisfrage: Für welches Kraftwerk transportierte Felbermayr mehr als 34.000 Tonnen Frachtmaterial beziehungsweise rund 1.600 Packstücke?

Die richtige Antwort finden Sie in diesem Heft. Einsendeschluss ist der 31. Oktober 2025. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



www.felbermayr.cc/informer

Beantworten Sie unsere Gewinnfrage – es warten 15 tolle Sachpreise auf Sie!



1. PREIS:
Felbermayr-Modell:
LTM 1050-3.1
im Maßstab 1:50.



Wir bringen Sie auf große Höhe

MIT XCMG HOCH HINAUS



Sie haben Fragen? Wir beraten Sie gerne.

+49 2151 8209 - 0
info@xcmg-ess.de
www.xcmgess.de



Xtra Capacity™ Und Energie-Effizienz Genie® FE Technologie



Robuste
Geländegängigkeit



Lithium-Ionen
Batterie



Geräusch- und
emissionsreduziert



QUALITY BY DESIGN

MEHR UNTER GENIELIFT.COM/DE