Allgemeine Bauzeitung

ZEITUNG FÜR DAS GESAMTE BAUWESEN

November 2026 | 96. Jahrgang | € 7,90 www.allgemeinebauzeitung.de



In Brandenburg ist der Prototyp des sogenannten GICON-Höhenwindturms mithilfe eines Raupenkrans LR 11350 fertiggestellt worden. **Seite 14**

Mit Isokorb IQ erweitert die Schöck Bauteile GmbH von nun an ihr Angebot an Anschlusslösungen für vorgefertigte Bauteile. **Seite 22**

Bagger und Lader: Für leichtere Anwendungen bietet LiuGong den dieselbetriebenen Radlader 890T und das elektrische Modell 820TE an. **Ab Seite 25**

»Infrastruktur braucht Verlässlichkeit«



Michael Gilka, Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB), warnt vor unsteten Haushalten, überlasteten Verfahren und einer Sanierungspolitik, die oft erst dann Fahrt aufnimmt.

Foto: BVMB | **Seite 4**

BAUKONJUNKTUR

Bauaufträge steigen durch Großprojekte

Berlin (ABZ) | Das Bauhauptgewerbe verzeichnete im August gegenüber dem Vorjahresmonat ein reales Umsatzplus von 4,9 Prozent. Der Auftragseingang stieg real um 17,3 Prozent, die Beschäftigtenzahl um 1,5 Prozent. »Der kräftige Anstieg beim Auftragseingang geht vor allem auf den Tiefbau (plus 43 Prozent) mit wenigen Großaufträgen in einzelnen Bundesländern zurück, insbesondere in Bayern. Allein der Wirtschaftstiefbau legte um 64 Prozent zu (+1,37 Milarden Euro). Mit einem richtigen Aufschwung in der Breite, der die mittelständische Bauwirtschaft mitnimmt, haben wir es leider nicht zu tun.«, erklärt Felix Pakleppa, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands Deutsches Baugewerbe (ZDB). Der Wirtschaftsbau steigerte seinen Umsatz nominal um 16,5 Prozent, der öffentliche Bau um 6,7 Prozent. Im Wohnungsbau betrug das Plus 1,6 Prozent. Die Wohnungsbauaufträge stiegen um 27,9 Prozent, in Bayern laut ZDB wesentlich aufgrund eines Großauftrags der Bundeswehr. Im September lagen die Erzeugerpreise für Betonstahl 7,0 Prozent, für Asphaltmischgut 7,8 Prozent und für Bitumen 20,8 Prozent über dem Vorjahresmonat.



Sackgassen



KAI-WERNER FAJGA | Die Entwicklung im Wohnungsbau hält Bauwirtschaft und Baugewerbe weiterhin in Atem. Über das gesamte Jahr betrachtet – auf Basis der aktuellsten Marktdaten von Mitte Oktober – müsste eigentlich eine positive Stimmung herrschen: Die Zahl der Baugenehmigungen hat insgesamt deutlich zugenommen, bis August wurde der Bau von rund 170.000 Wohnungen genehmigt, das entspricht einer Zunahme von 12,1 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Allerdings, das bemängeln die führenden Verbände der Bauwirtschaft, spiegelt die Zahl der Zunahme, nicht die der Umsetzung wider. Laut Hauptverband der Deutschen Bauindustrie ist der Bauüberhang von genehmigten, aber nicht gebauten Wohnungen innerhalb der letzten zehn Jahre von 522.700 auf 760.700 gestiegen. Der Zentralverband des Deutschen Baugewerbe berichtet, dass Ende 2025 und 450.000 genehmigte Wohnungen »auf Eis gelegen« hätten, weil sich der Bau für viele nicht rechne. Im Hochbau seien Betriebe zu gerade einmal 45 Prozent ausgelastet. Das Interesse am Wohnungsbau ist indes ungebrochen vorhanden, was auch die kurzfristige Aufstockung der Bundesmittel für das EH 55 Förderprogramm durch die Bundesregierung belegt. Allerdings ist die Beantragung der Mittel nur bis Ende 2026 möglich. Wie es danach weitergehen soll, ist derzeit noch offen. Die Verbände fordern daher erneut und völlig zu Recht eine verlässliche, dauerhafte Förderpolitik ein.
Währenddessen schauen viele gespannt auf die Debatten über die Vergesellschaftung von Wohnungsbaugesellschaften in Berlin. Anstatt Lösungen anzubieten, vermögen die Diskussionen es allerdings allenfalls, Unsicherheit in der Gesellschaft zu streuen, denn aus rechtlicher – wie aus wirtschaftlicher Hinsicht scheint ein solches Vorhaben schlichtweg nicht umsetzbar. Zudem bleibt festzuhalten – wie Verbände und Fachleute ebenfalls korrekt anfügen, dass durch eine Vergesellschaftung keine einzige Wohnung neu gebaut wird, dem Markt werden so auch nicht mehr Wohnungen zur Verfügung gestellt.

Allgemeine Bauzeitung

ZEITUNG FÜR DAS GESAMTE BAUWESEN. GEGRÜNDET 1929.
Vereinigt mit Bauwirtschaftsblatt und Nachrichtendienst für das gesamte Bauwesen, Allgemeine Architektenzeitung

Verlag: ABZ GmbH, Parkstraße 12, 51427 Bergisch Gladbach
E-Mail: info@abz-media.com

Geschäftsführung: Timo Busch, Dr. Jan-Philipp Matthewes
Ltg. Personal und Recht: Patricia Busch
Ltg. Produkt und Technologie: Peter Pasalk

Redaktion und Vermarktung:
editorial@abz-media.com
commercial@abz-media.com

Chefredakteur: Kai-Werner Fajga (kwf, v.i.S.d.P.)
Tel. (0171) 69 62 731 · kai-werner.fajga@abz-media.com
Redaktion: Alexandra Westermann (aw) CvD · Tel. (0171) 69 62 732
alexandra.westermann@abz-media.com
Cornelia Rachow (cr) · Tel. (0171) 69 62 734 · cornelia.rachow@abz-media.com

Vermarktung:
Andrea Kröger · Tel. (0171) 69 62 736 · andrea.kroeger@abz-media.com
Andreas Fischer · Tel. (0171) 69 62 739 · andreas.fischer@abz-media.com

Gestaltung:
Linda Merkel · Tel. (0171) 69 62 738 · linda.merkel@abz-media.com

Druck: Pressedruck Potsdam GmbH, Potsdam

Die mit Namen gekennzeichneten Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Die Zeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlages strafbar. Nachdrucke, auch auszugsweise, sowie die Herstellung von fotografischen Vervielfältigungen, Mikrofilmen u. a. sind nur mit Genehmigung des Verlages und unter Quellenangabe gestattet. Unverlangte Beiträge werden nur zurück gesandt, wenn Rückporto beigefügt ist.

Es gilt die Preisliste Nr. 66 vom 01.04.2026
Bezugspreis im Jahresabonnement: 199,- zzgl. USt.
Gerichtsstand: Bergisch Gladbach

ABZ
Ein Unternehmen der Mediavest AG
www.allgemeinebauzeitung.de

NOVEMBER

03 | Inhaltsverzeichnis
News aus Bauwirtschaft und Baugewerbe.

04 | »Infrastruktur braucht Verlässlichkeit«
Michael Gilka, Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB), warnt vor unsteten Haushalten.

06 | Nachrichten
News aus Bauwirtschaft und Baugewerbe.

17 | Veranstaltungen
Empfehlungen der ABZ-Redaktion.

18 | Personalien
Personelle Veränderungen aus dem Management von Bauwirtschaft und Baugewerbe.

19 | Nutzfahrzeuge
Die neusten Produkte von Fahrzeugeinrichtung bis Sattelkipper.

22 | Gebäudeabdichtung & Dämmstoffe
Neue Produkte für Dämmung und Sanierung.

25 | Bagger & Lader
Neue Maschinen für den Bau, Hof und Umschlag.

31 | Gewinnung & Recycling
Neue Lösungen und Maschinen von Zeppelin, Christophel und Max Wild.

34 | Baustellen im Blickpunkt
Berichte von Baustellen aus aller Welt

37 | Baustelle des Monats
... von Liebherr.

38 | Baustoffe & Zubehör
Informationen zu Materialien, Anwendungsmöglichkeiten und aktuellen Entwicklungen.

41 | Krane & Seilmaschinen
Neues aus der Einsatzwelt von Wipp- und Turmkran, Schnellseinsatz- und Mobilkran.

44 | Baustelleneinrichtung
Alles für die Sicherheit und die Einrichtung der Baustelle.

45 | Hoch hinaus
Neues aus der Welt von Raupenarbeitsbühnen und anderen Hebezeugen.

48 | Baumaschinenhandel
WOB-SKY wirdTeil der europaweit tätigen Wittrock Gruppe mit Sitz im bayerischen Hof.

50 | Hallenbau
Seit mehr als 60 Jahren produziert Osmo am Standort Münster Holzanstriche.

52 | Mobile Raumsysteme
Mit Containex Project Management ist ein eigenständiges Unternehmen an den Start gegangen.

GEBÄUDETYP E

Verbände fordern Nachbesserungen

Berlin (ABZ) | Der Gesetzentwurf zum Gebäudetyp E stößt in der Bauwirtschaft auf unterschiedliche Reaktionen. Während die Bundesarchitektenkammer die geplante Regelung begrüßt, sehen die Bauindustrie, der Zentralverband Deutsches Baugewerbe und Bayern Nachbesserungsbedarf. Der Referentenentwurf wurde jetzt vorgelegt. Stellungnahmen können bis zum 9. November eingereicht werden.

Der gesetzliche Basisstandard soll es Bauherren und Unternehmen ermöglichen, bestimmte Komfort- und Ausstattungsstandards vertraglich abzuwählen, ohne grundlegende Sicherheitsanforderungen zu verändern.

Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie begrüßt, dass die Bundesregierung überhöhte Anforderungen als Kostentreiber anerkennt. Hauptgeschäftsführer Tim-Oliver Müller erklärt jedoch: »Was auf den ersten Blick vielversprechend klingt, wirft jedoch auch Fragen auf.« Der Verband kritisiert insbesondere, dass eine zusätzliche Vertragskategorie geschaffen werde, statt die rechtliche Bewertung der üblichen Beschaffenheit von Gebäuden grundsätzlich zu verändern. Die neue Regelung könne zudem Unsicherheiten bei Verbrauchern, Banken und Versicherungen auslösen.

Bauen bezahlbarer machen

Die Bundesarchitektenkammer bewertet den Entwurf positiv. Präsidentin Andrea Gebhard erklärt: »Der Gebäudetyp E ist eine große Chance, das Bauen wieder bezahlbarer zu machen. Eine eigene Vertragskategorie schafft Transparenz und stärkt damit auch den Verbraucherschutz.«
Zugleich mahnt sie, nicht nur die Baukosten zu betrachten: »Wir dürfen nicht nur auf die Baukosten schauen, sondern müssen die gesamte Lebensdauer eines Gebäudes im Blick behalten. Was heute billig gebaut wird, darf nicht zur Problemimmobilie von morgen werden.«

Einheitliche Baubestimmungen

Der Zentralverband Deutsches Baugewerbe unterstützt die Möglichkeit, auf nicht notwendige Komfortmerkmale zu verzichten. Hauptgeschäftsführer Felix Pakleppa betont: »Es geht nicht darum, die Standards für Sicherheit zum Beispiel bei Statik oder Brandschutz abzusenken.«

Für eine bundesweit einheitliche Anwendung fordert der Verband, die technischen Baubestimmungen der Länder zu vereinheitlichen. Andernfalls bestehe die Gefahr, dass unterschiedliche Regelungen die Umsetzung erschweren.

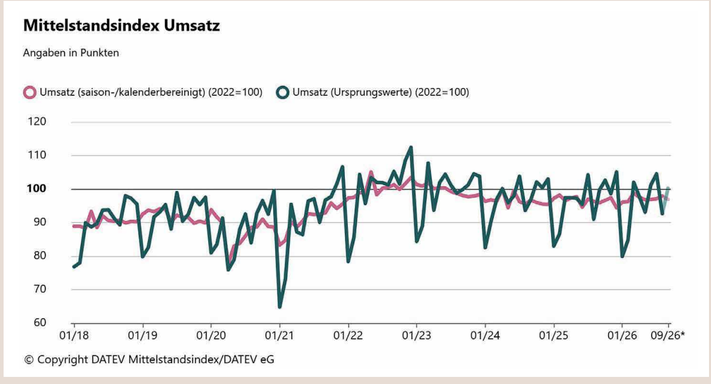
Auch Bayern verlangt Änderungen. Bauminister Christian Bernreiter kritisiert die vorgesehene zusätzliche Vereinbarung für die Anwendung des Basisstandards: »Für die Anwendung des gesetzlichen Mindeststandards sieht der Entwurf eine zusätzliche Vereinbarung vor, was unnötig kompliziert ist und die Anwendung deutlich verringern wird.« Der vorgesehene Kostenvergleich zwischen bisher üblichen Standards und dem gesetzlichen Basisstandard könne zudem selbst zusätzliche Kosten verursachen.

Der Spitzenverband der Wohnungswirtschaft GdW sieht insbesondere bei der Verbindung von Bauvertrags- und Mietrecht Handlungsbedarf. Präsident Axel Gedaschko fordert: »Was nach dem gesetzlichen Basisstandard ordnungsgemäß und mangelfrei gebaut ist, muss auch im Mietverhältnis als mangelfrei gelten.« Ohne diese Absicherung drohten Wohnungsunternehmen weiterhin rechtliche Unsicherheiten.

GLOSSE

Wunder?!

Klebstoff auf Mistelbasis? Das klingt ja fast wie ein Weihnachtswunder. Wer hätte gedacht, dass die gute alte Mistel nicht nur für romantische Küsse, sondern auch für eine starke Haftung zuständig sein kann. Der Mistel-Klebstoff haftet auf Holz, Metall, Glas und sogar auf Teflon – also dort, wo viele Kleber vermutlich beleidigt den Dienst quittieren. Wird er erhitzt, aufgetragen und kurz zusammengedrückt, hält er nach wenigen Minuten bombenfest. Ein Quadratzentimeter Klebefläche trägt bis zu 100 Kilogramm. Das würde selbst den stärksten Weihnachtsmann ins Schwitzen bringen. Und das Beste? Wenn dir der Kleber irgendwann auf die Nerven geht, einfach wieder erhitzen und zack – alles ist wieder auseinander. Auch eisige Temperaturen bis -150 Grad Celsius übersteht der Super-Kleber. Damit wäre er sogar für Raumfahrtprojekte interessant – vielleicht künftig zum Befestigen von Werkzeugen oder besonders störrischen Sandwiches. Zudem zeigte der Kleber im Labor antibakterielle Eigenschaften, was medizinische Anwendungen ermöglichen könnte. Da heißt es dann: »Kleben Sie einfach Ihre Wunde zu, und die Mistel kümmert sich um den Rest« – das könnte der neue Trend in der Erste-Hilfe sein. Bisher muss die Herstellung allerdings direkt mit Mistelbeeren erfolgen. Forschende wollen deren Prinzipien jedoch nachahmen und den Klebstoff künftig künstlich und in großen Mengen herstellen. Wer weiß, vielleicht bringt uns der Weihnachtsmann das Rezept dafür. aw



Umsatz sinkt wieder, dennoch über Vorjahresniveau: Der unbereinigte Umsatzindex erreicht im September 100,2 Punkte. Saison- und kalenderbereinigt liegt der Index bei 96,9 Punkten und geht gegenüber dem Vormonat um 1,0 Prozent zurück. Im Vergleich zum Vorjahresmonat nimmt der Umsatz unbereinigt um 0,5 Prozent zu. Saison- und kalenderbereinigt beträgt der Zuwachs 1,0 Prozent. Abb.: Datev

MICHAEL GILKA, HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER DER BVMB E. V.

»Infrastruktur braucht Verlässlichkeit«

Das Sondervermögen für Infrastruktur hat die Erwartungen in der Bauwirtschaft hochgeschraubt. Doch von Goldgräberstimmung kann nach Einschätzung von **Michael Gilka**, Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB), keine Rede sein. Im Gespräch mit ABZ-Chefredakteur Kai-Werner Fajga warnt er vor unsteten Haushalten, überlasteten Verfahren und einer Sanierungspolitik, die oft erst dann Fahrt aufnimmt.

Herr Gilka, mit dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) hat die Bundesregierung die Voraussetzungen für umfangreiche Investitionen geschaffen. Herrscht nun im Infrastrukturbau, insbesondere im Straßen-, Brücken- und Schienenwegebau, Goldgräberstimmung?

Nein, das kann man so nicht sagen. Die Lage ist von Licht und Schatten geprägt. Wenn wir zunächst auf den Wohnungsbau blicken, der ebenfalls dringend politische Impulse benötigt, zeigt sich weiterhin ein äußerst schwieriges Marktumfeld. Hohe Baukosten, wieder steigende Zinsen, hohe Grundstückspreise und unsichere politische Rahmenbedingungen setzen die Wirtschaftlichkeit vieler Projekte erheblich unter Druck. Investoren halten sich entsprechend zurück, mit spürbaren Folgen für die Nachfrage. Besonders betroffen sind kleine und mittelständische Unternehmen im Hochbau. Der Wohnungsbau bleibt damit eines der zentralen Problemfelder der Bauwirtschaft.

Auch im Straßenbau ist die Situation nicht wirklich stabil. Dort erleben die Unternehmen seit Jahren ein ständiges Auf und Ab. Von kontinuierlicher Auslastung kann vielerorts keine Rede sein. Ähnliches gilt teilweise auch für den Ingenieurbau, etwa im Brückenbereich. Dort wäre ebenfalls deutlich mehr Verlässlichkeit nötig, obwohl ein hoher Nachholbedarf signifikant ist.

Besser sieht es im Bahnbau aus. Dort ist momentan deutlich mehr Bewegung im Markt. Auch im Tiefbau, etwa im Zusammenhang mit Energieinfrastruktur oder Speicherprojekten, läuft es vergleichsweise ordentlich. Allerdings muss man dabei berücksichtigen, dass einige Großprojekte das konjunkturelle Bild verzerren können, gerade mit Blick auf den Mittelstand.

Unterm Strich gilt: Ja, es steht mehr Geld zur Verfügung als in früheren Jahren. Für den Zeitraum 2026 bis 2029 stehen für Verkehrsinvestitionen rund 170 Milliarden Euro im Raum. Das ist ein deutliches Plus gegenüber früheren Ansätzen. Aber das bedeutet eben nicht automatisch Goldgräberstimmung. Denn man muss die Preisentwicklung im Bau ebenso mitdenken wie die Frage, wie viel von den angekündigten Mitteln tatsächlich zusätzlich sind und wie viel lediglich Mittel aus dem Kernhaushalt ersetzt.

Von 2000 bis 2010 wurden im Bundesfernstraßenbau und in der Sanierung rund fünf bis acht Milliarden Euro jährlich aufgewendet, von 2019 bis 2023 rund elf Milliarden und seit 2024 über 14 Milliarden Euro pro Jahr. Für das Schienennetz wurden von 2005 bis 2019 bis zu sechs Milliarden Euro jährlich ausgegeben, von 2020 bis 2023 bis zu 8,6 Milliarden und von 2024 bis 2026 rund 23 Milliarden Euro jährlich. Wie beziffert der BVMB die Deckungslücken beziehungsweise den Sanierungsstau, und welche Mittel wären tatsächlich notwendig?

Wir sprechen im kommunalen Bereich von einem Investitionsrückstau von rund 230 Milliarden Euro. Im gesamtstaatlichen Bereich liegen die Bedarfe nach verschiedenen Studien sogar bei rund 600 Milliarden Euro in den kommenden zehn Jahren. Das zeigt die Größenordnung sehr deutlich.

Richtig ist aber auch: Im Eisenbahnbereich sehen wir inzwischen eine deutliche Steigerung der Investitionen. Wenn man etwa 2021 mit heute vergleicht, dann ist dort sehr viel mehr Geld im System. Auch die gesamten Verkehrsinvestitionen sind über die vergangenen Jahre klar gestiegen. Das ist zunächst einmal positiv.

Die Kehrseite ist jedoch die Entwicklung der Baupreise. Seit 2021 haben wir einen Baupreisanstieg von annähernd 40 Prozent erlebt. Das heißt: Die nominell höheren Etats bedeuten real deutlich weniger zusätzliche Leistung, als es auf den ersten Blick scheint. Vereinfacht gesagt: Mit dem Geld, mit dem man 2021 noch 100 Prozent Bauleistung erbringen konnte, bekommt man heute deutlich weniger. Nach unseren Berechnungen heute nur noch 70 Prozent. Und die Inflation steigt gerade wieder. Genau darin liegt die eigentliche Krux. Die Debatte darf sich deshalb nicht nur um absolute Milliardenbeträge drehen, sondern muss immer auch die reale Bauleistung betrachten. Und wir sehen zudem, dass Mittel aus dem Sondervermögen teilweise dafür verwendet werden, Lücken im Kernhaushalt zu schließen. Für die Branche ist entscheidend, was tatsächlich zusätzlich und investiv im Markt ankommt.

Wie beurteilen Sie den geplanten Mitteleinsatz im Bundeshaushalt 2027?

Im Grundsatz ist es richtig, mehr Geld in die Infrastruktur zu geben. Aber entscheidend ist, wie belastbar und wie zusätzlich diese Mittel tatsächlich sind. Gerade im Straßenbau haben wir weiterhin große Sorgen. Nach unseren Berechnungen fehlen dort rund 2,5 Milliarden Euro pro Jahr bei der Finanzierung Bundesfernstraßen. Ein Problem ist unter anderem, dass bei der Autobahn GmbH Personal-, Planungs- und Betriebskosten nicht bedarfsgerecht gedeckt sind. Wenn dann ebenfalls die Investitionsmittel für Projekte genutzt werden müssen, um Personal und Planung zu finanzieren, entsteht ein strukturelles Defizit. Das ist keine tragfähige Grundlage für eine verlässlichen Ausbau- und Erhaltungsstrategie bei der Autobahn, sondern Mangelverwaltung. Wenn wir über den Mitteleinsatz 2027 sprechen, dann muss deshalb klar sein: Es reicht nicht, Zahlen auf dem Papier auszuweisen. Wir brauchen Mittel, die wirklich in Planung, Ausschreibung und Bau ankommen. Und wir brauchen eine Linie, die nicht jedes Jahr neu infrage gestellt wird.

Trotz des Sondervermögens kam es 2025 bei der Autobahn GmbH zu einem Ausschreibungsstopp. Droht das für 2026 erneut?

Für 2026 würde ich das so nicht vorhersagen wollen, für die Folgejahre, insbesondere 2027, hängt aber viel vom weiteren Verlauf der aktuellen Haushaltsverhandlungen ab. Klar ist aber: Schon das Wort Ausschreibungsstopp hat enormen Schaden angerichtet. Solche Signale wirken weit über den eigentlichen Zeitraum hinaus. Wenn Ausschreibungen verschoben werden, dann lässt sich das nicht von heute auf morgen wieder aufholen.

Besonders problematisch ist, dass bei einem Ausschreibungsstopp auch die Planungen für zukünftige Projekte ins Stocken geraten. Und wenn später wieder Geld bereitsteht, beginnt man vielfach erst wieder mit der Planung. Die Ausschreibungen folgen dann noch später. So verliert man wertvolle Zeit. Die Autobahn GmbH hat mir zugesagt, trotz aller finanziellen Unsicherheiten weiter durchzuplanen. Das wäre richtig und wichtig. Denn nur wenn geplante Projekte in der Schublade liegen, kann bei verfügbarer Finanzierung auch zügig ausgeschrieben werden. Gleichzeitig setzt die Geschäftsführung der Autobahn GmbH große Hoffnung darauf, dass die Gesellschaft 2027 die Kreditfähigkeit erhält. Ich bin noch skeptisch, ob die dann Finanzierungsprobleme für 2027 frühzeitig genug lösen könnte. Diese sollten besser direkt mit dem Bundeshaushalt 2027 gelöst werden.

Sprechen wir über die Schiene. Die Deutsche Bahn beziehungsweise DB InfraGO betrachtet die vollständige Sperrung stark belasteter Hauptkorridore über Monate hinweg als geeignetes Mittel, um Rückstände bei der Sanierung aufzuholen. Stimmen Sie dem zu?

Für das Bauen selbst hat dieses Vorgehen ganz klare Vorteile. Wenn eine Strecke voll gesperrt ist und kein Verkehr auf ihr stattfindet, kann unter wesentlich besseren Bedingungen schneller gebaut werden. Auch für die Unternehmen im Bahnbau ist das ein echter Vorteil, weil Personal nicht ausschließlich nachts und am Wochenende eingesetzt werden muss. Gerade im Gleisbau findet heute sehr viel Arbeit unter diesen wenig attraktiven Bedingungen statt. Das ist angesichts des Fachkräftemangels ein ernstes Thema im Bahnbau.Ich würde aber trotzdem nicht sagen, dass die Korridorsanierungen ein Allheilmittel sind. Sie haben vor allem die hochbelasteten Hauptachsen im Fokus. Das periphere Netz bleibt aber ebenso wichtig für das Funktionieren des Gesamtsystems und muss ebenfalls ertüchtigt werden.

Ein Problem bei den bisher umgesetzten oder in der Umsetzung befindlichen Korridorprojekten ist zudem, dass die Planungen der DB InfraGO zu häufig auf Annahmen gestützt sind, statt auf belastbare Daten zum tatsächlichen Zustand der Infrastruktur. Die Folgen sieht man dann erst in der Ausführung. Dann treten unerwartete Hindernisse zutage, Projekte werden teurer, Zeitpläne geraten ins Rutschen und mitunter können eigentlich vorgesehene Baumaßnahmen gar nicht umgesetzt werden. Hinzu kommt, dass auch Abnahme- und Inbetriebnahmeprozesse teilweise unterschätzt wurden. Heute muss technisch sehr viel geprüft, dokumentiert und freigegeben werden. Dafür braucht man qualifizierte Prüfer, und die stehen nicht unbegrenzt zur Verfügung. Aus diesen Problemen muss die DB lernen und Konsequenzen für die nächsten Projekte ziehen. Die Bauwirtschaft steht dafür auch zum Dialog bereit.

Aufwendige Planungs- und Genehmigungsverfahren verzögern Infrastrukturprojekte in Deutschland seit Jahren. »Bauturbo«, Genehmigungsfiktion und beschleunigte Verfahren, etwa im Brückenbau, sollen Abhilfe schaffen. Ist die Bundesregierung damit auf dem richtigen Weg?

Ich finde schon, dass die Richtung stimmt. Es gibt inzwischen eine Reihe von Gesetzen, die Planungen und Genehmigungen vereinfachen und beschleunigen sollen. Das ist sinnvoll. Entscheidend ist nun aber, dass diese Instrumente in der Praxis auch tatsächlich genutzt werden. Neue gesetzliche Möglichkeiten allein reichen nicht aus. Auftraggeber, Planer und Genehmigungsbehörden müssen personell und organisatorisch in der Lage sein, damit zu arbeiten. Und genau da liegt oft das Problem. Wir reden sehr häufig über neue gesetzliche Regelungen, aber zu selten über die Menschen, die sie anwenden und umsetzen müssen. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung wird es ohne mehr Digitalisierung und ohne effizientere Prozesse auf beiden Seiten nicht gehen. Wir brauchen also nicht nur schnellere Verfahren auf dem Papier, sondern auch mehr Umsetzungskraft in der Realität.

Die Bundesregierung will die sogenannte Westbalkanregelung neu fassen und das Volumen ausländischer Arbeitskräfte verringern. Welche Folgen hätte das für den Infrastrukturbau?

Das würde die Bauwirtschaft spürbar treffen. Viele Unternehmen beschäftigen bereits heute Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die über diese Regelung nach Deutschland gekommen sind. Ich halte es deshalb für den falschen Weg, diese Möglichkeit einzuschränken.

Wir wissen seit Jahren, dass der Fachkräftemangel ein zentrales Problem bleibt. Nach meiner Überzeugung wird es sogar nicht ausreichen, sich allein auf den Westbalkan zu konzentrieren. Deutschland wird in den kommenden Jahren noch stärker auf qualifizierte Zuwanderung aus anderen Drittstaaten angewiesen sein. Wer



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

Trotz Vollsperrungen und Milliardeneinsatz wird auf Strecken teilweise weiterhin konventionelle Leit- und Sicherungstechnik eingebaut, während streckenseitige ETCS nicht flächendeckend kommt. Wie beurteilen Sie dieses Vorgehen?

Ich glaube, der Wille, konsequenter auf moderne Technik zu setzen, ist durchaus vorhanden. Das Problem liegt aber in den Marktstrukturen und den verfügbaren Kapazitäten. Der ETCS-Markt ist stark konzentriert. Es gibt nur wenige Anbieter, die solche Projekte in großem Umfang realisieren können. Gleichzeitig ist die Nachfrage nicht nur in Deutschland hoch, sondern europaweit. Wenn man in einer solchen Marktsituation überall sofort und ausschließlich auf neue Systeme setzen wollte, würde man an Kapazitätsgrenzen stoßen. Hinzu kommt, wie bereits geschildert, das Thema Abnahme und Inbetriebnahme, das technisch und organisatorisch hoch anspruchsvoll ist. Insofern ist das derzeit weniger eine Frage des Wollens als des Könnens.

Natürlich wäre es strategisch sinnvoll, den Umstieg auf leistungsfähigere Technik stärker voranzutreiben. Aber man muss dabei realistisch bleiben: Strecken müssen nach dem Umbau unmittelbar funktionsfähig und nutzbar sein. Sich allein dabei auf streckenseitige-ETCS zu konzentrieren und zu verlassen, scheint aktuell nicht möglich sein.

Sehen Sie beim Bürokratieabbau Fortschritte?

Es gibt Bemühungen, und es werden auch einzelne Doppelprüfungen vermieden. Aber echter Bürokratieabbau bedeutet immer, dass man sich von bestimmten Verfahrensschritten trennt oder sie zumindest deutlich verschlankt. Wenn alles so bleiben soll wie bisher, kann am Ende auch nichts schneller werden.Dafür braucht es neben gesetzlichen Änderungen auch Entscheidungsfreude und Rückendeckung in den Behörden für die Mitarbeiter. Nur dann entsteht in der Praxis ein spürbarer Effekt.

Glauben Sie, dass der bisher eingeschlagene Weg ausreicht, um das Infrastrukturproblem in Deutschland zu lösen?

Er ist ein Anfang, aber sicher noch nicht die Lösung. Entscheidend ist, Brücken und Verkehrswege rechtzeitig zu erhalten und zu erneuern, statt sie so lange auf Verschleiß zu fahren, bis Nutzungseinschränkungen oder Sperrungen unvermeidbar sind. Genau das erleben wir an mehreren prominenten Beispielen, aktuell bei der Bonner Nordbrücke. Eine Vollkatastrophe für eine ganze Region und eine unfassbare Belastung für Wirtschaft und Gesellschaft.Aus meiner Sicht ist der wichtigste Punkt eine kontinuierliche, verlässliche Investitionslinie im Verkehrshaushalt.

Ich bin ausdrücklich kein Freund extremer Sprünge. Wenn Investitionen von heute auf morgen massiv nach oben schnellen, fehlen oft die Kapazitäten, um das Geld sinnvoll und wirtschaftlich zu verbauen. Und wenn die Mittel später wieder abrupt sinken, geraten Unternehmen und Beschäftigung unter Druck.Entscheidend besser wäre ein über Jahre stabil ansteigendes Niveau. Dann können Unternehmen Kapazitäten aufbauen, Personal qualifizieren und Maschinen vorhalten. Planungssicherheit ist für die Bauwirtschaft von zentraler Bedeutung – nicht nur für ein Jahr, sondern idealerweise für fünf oder zehn Jahre.

Zum Schluss noch ein Thema, das immer wieder diskutiert wird: öffentlich-private Partnerschaften und die Mobilisierung privaten Kapitals für die Verkehrsinfrastruktur. Wie steht die BVMB dazu?

Die aktuelle Diskussion sehen wir kritisch und wird vor allem durch Banken und Berater angetrieben, die Geschäft wittern. Auch vor dem Hintergrund, dass die Autobahn GmbH nun kreditfähig werden soll. Private Finanzierung ist nicht bauen ohne Geld. Wenn private Investoren Infrastruktur vorfinanzieren, erwarten sie Rendite. Hinzu kommen Entwicklungs-, Finanzierungs- und Transaktionskosten bei den komplexen Großprojekten. Deshalb muss ein transparenter und ehrlicher Wirtschaftlichkeitsvergleich zwischen privater und öffentlicher Haushaltsfinanzierung erfolgen und berücksichtigt werden, wie zukünftige Verkehrshaushalte damit belastet werden.

Für mittelständische Unternehmen kommt noch etwas hinzu: Bei ÖPP-Modellen mit Projektfinanzierung geraten sie strukturell ins Hintertreffen, weil Banken für solche Projekte Bilanzen und Sicherheiten verlangen, die viele mittelständische Bietergemeinschaften in dieser Form nicht darstellen können.

Große Projektvolumina, hohe Eigenkapitalanforderungen, langfristige Sicherheiten, schwer kalkulierbare Risiken und hohe Angebotskosten stellen für mittelständische Bauunternehmen erhebliche Markteintrittsbarrieren dar. Das schränkt den Wettbewerb ein. Wir sagen nicht, dass man die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur mit privatem Kapital pauschal ausschließen muss.

Aber man sollte sich in der Bundesregierung sehr genau ansehen, welche Kosten, welche Abhängigkeiten und welche Wettbewerbswirkungen damit verbunden sind. Wir sind mittelständische Bauunternehmen, keine Banken. Deshalb plädieren wir dafür, die Infrastrukturfinanzierung so aufzustellen, dass sie planbar, wirtschaftlich und mittelstandsgerecht ist.

Foto: BVMB

BERLIN

Erster Rohbau der Marienhöfe fertiggestellt

Berlin (ABZ) | Goldbeck hat den ersten Rohbau eines Wohngebäudes im neuen Stadtquartier Marienhöfe in Berlin-Tempelhof fertiggestellt. Damit liegt die Entwicklung des Quartiers mit insgesamt zwölf Gebäuden und rund 900 Wohnungen nach Angaben des Bau- und Dienstleistungsunternehmens im Zeitplan. Das Projekt entsteht auf einem ehemaligen Güterbahnhofs- und Baumarktgelände an der Attilastraße. Die Fertigstellung des nördlichen Bauabschnitts ist für August 2028 vorgesehen.

Das fertiggestellte Rohbaugebäude umfasst 80 Wohnungen mit einer vermietbaren Fläche von 7.150 Quadratmetern. Das Angebot richtet sich an unterschiedliche Haushaltsgrößen und umfasst 27 Zwei-Zimmer-, 33 Drei-Zimmer-, 14 Vier-Zimmer- und sechs Fünf-Zimmer-Wohnungen. 41 Wohnungen werden barrierefrei ausgeführt. Bei der Realisierung setzt Goldbeck auf eine systematisierte und serielle Bauweise mit hohem Vorfertigungsgrad. Wesentliche Bauelemente werden nach Angaben des Unternehmens industriell in den eigenen Werken gefertigt und anschließend auf der Baustelle montiert. Das Verfahren soll die Termin- und Kostenplanung bei der Entwicklung größerer Wohnquartiere unterstützen. Zudem ermöglicht die systematisierte Bauweise die Errichtung mehrerer Gebäude nach wiederkehrenden Abläufen.

»Mit dem ersten Rohbau nehmen die Marienhöfe sichtbar Gestalt an. Die Fertigstellung innerhalb des Zeitplans zeigt die Stärken unserer systematisierten und seriellen Bauweise im mehrgeschossigen Wohnungsbau. Gemeinsam mit unseren Partnern leisten wir mit den 900 Wohnungen unseren Beitrag zur Entlastung des angespannten Berliner Wohnungsmarktes,« sagt Robert Wall, Geschäftsführer der Goldbeck Nordost GmbH.



Luftaufnahme des Stadtquartiers Marienhöfe in Berlin-Mariendorf. Mit der Fertigstellung des Rohbaus von Haus 15 erreicht Goldbeck einen wichtigen Meilenstein bei der Realisierung des neuen Wohnquartiers.

Der nördliche Bauabschnitt umfasst neben elf Wohn- und Geschäftshäusern ein Quartiersgebäude. Ergänzend zu den Wohnungen sind Gewerbe-, Gesundheits- und Freizeitangebote vorgesehen. Bauherr ist die RS GmbH & Co. Immobilien II KG. Hines übernimmt das Projektmonitoring und das Asset Management als langfristiger Investor.

Für die Gebäude sind begrünte Dächer und Photovoltaikanlagen vorgesehen. Das gesamte Quartier soll nach seiner Fertigstellung nach den Anforderungen des Qualitätssiegels Nachhaltiges Gebäude (QNG) zertifiziert werden. Damit umfasst das Projekt neben dem Wohnungsbau auch Maßnahmen zur Begrünung und zur Nutzung von Solarenergie.

Foto: Goldbeck

WOHNUNGSBAU

Bauzeit auf sechs Monate verkürzen

Berlin (ABZ) | Mit einer Bauzeit von sechs statt der üblichen 15 bis 18 Monate will die Terra Immobilien GmbH den Bau von Mehrfamilienhäusern beschleunigen. Der sogenannte Neubausprint setzt dabei auf konventionelles Bauen. Entscheidend seien eine detaillierte Vorplanung, die parallele Ausführung von Arbeitsschritten und eine engere Koordination der Gewerke, erklärt das Unternehmen. Ein Pilotprojekt entsteht derzeit im Berliner Bezirk Pankow. Dort sind insgesamt 24 Wohneinheiten in drei Häusern geplant. Das erste Gebäude mit zehn Wohnungen soll im Januar 2027 fertiggestellt werden. Bundesbauministerin Verena Hubertz und Berlins Bausenator Christian Gaebler besichtigten die Baustelle kürzlich. Die Methode basiert auf einem tagesgenauen, gewerkeübergreifenden Zeitplan. Bereits vor Baubeginn werden die einzelnen Arbeitsschritte festgelegt und die beteiligten Gewerke in die Planung einbezogen. Technisch voneinander unabhängige Arbeiten sollen parallel stattfinden. So können beispielsweise Fenster- und Fassadenarbeiten in unteren Geschossen beginnen, während am Dach noch gearbeitet wird. Eine dauerhaft auf der Baustelle anwesende Bauleitung koordiniert die Abläufe. Ergänzend bereitet eine Baustellenassistenz die Arbeitsplätze vor. Ziel ist es, Wartezeiten, Materialtransporte und organisatorisch bedingte Unterbrechungen zu reduzieren. »Unsere Handwerker müssen nicht schneller arbeiten. Wir sorgen dafür, dass sie ihre Arbeitszeit besser nutzen können«, sagt Robert Pflaum, Geschäftsführer der Terra Immobilien GmbH. Als Grundlage dient der vom Leipziger Bauingenieur Ronald Meyer entwickelte Sanierungssprint, bei dem die Kernphase der energetischen Sanierung eines Ein- oder Zweifamilienhauses nach Angaben der Entwickler 22 Werktage dauert. Terra Immobilien überträgt den Ansatz auf den Neubau von Mehrfamilienhäusern. Die Baubeginnanzeige für das erste Gebäude in Pankow datiert vom 10. August 2026. Rund zwei Monate später waren laut Unternehmen Rohbau, Dachstuhl und Fenster fertiggestellt. »Schneller bauen heißt auch Prozesse neu zu denken. Der Neubausprint zeigt, wie viel Zeit auf unseren Baustellen noch steckt. Mit dem Bau-Turbo beschleunigen wir die Genehmigung – Ideen wie diese beschleunigen den Bau. Beides brauchen wir, damit bezahlbarer Wohnraum schneller entsteht«, sagt Bundesbauministerin Verena Hubertz. Nach Einschätzung von Terra Immobilien können kürzere Bauzeiten die Finanzierungskosten senken und knappe Fachkräftekapazitäten effizienter nutzen.



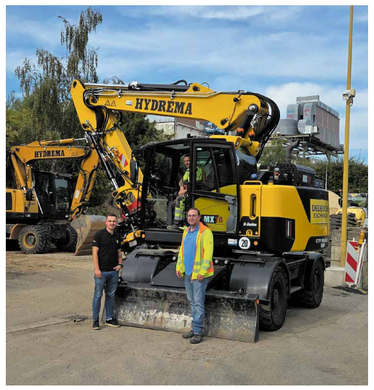
Bundesbauministerin Verena Hubertz besichtigte die Baustelle im Berliner Bezirk Pankow.

Foto: Alexander Klebe

TIEFBAUBETRIEB

Erneut auf kompakten Bagger gesetzt

Bayerbach (ABZ) | Die Ludwig Rieder GmbH & Co. KG hat ihren Maschinenpark um einen weiteren Mobilbagger von Hydrema erweitert. Ausschlaggebend für die Entscheidung zugunsten des MX17G war laut Unternehmen eine Vorführung. Der Tiefbaubetrieb setzt bereits mehrere Modelle des Herstellers ein, darunter den MX16G. Ludwig Rieder jun., verantwortlich für den operativen Bereich, schätzt an diesem Modell vor allem die kompakte Bauweise und die Hubkraft. »Es ist wirklich ein Traum, in welche kompakten Lücken in der Stadt ich dann noch mit dem Bagger komme und ich mich dort auch noch sauber drehen kann. Die Umstände, in denen wir oft die Reparaturarbeiten bei den Noteinsätzen durchführen müssen, sind nicht planbar, oder im Vorfeld einzurichten, so dass man oft jede freie Lücke nutzen muss, die sich bietet. Und da der MX nicht nur im Heckbereich, sondern auch vorne extrem kompakt ist und eine enorme Hubkraft dabei entwickelt, ist er genau die richtige Maschine für uns.« Zwei Jahre nach dem Kauf des ersten MX16G bestellte das Unternehmen eine weitere Maschine dieses Typs. Ein später angeschaffter MX14G wurde wieder verkauft, da dessen Reichweite für bestimmte Arbeiten nicht ausreichte. Die eingesetzten MX-Modelle verfügen nach Herstellerangaben über einen Cummins-Motor mit 175 PS. Die Hydraulikpumpen von Bosch Rexroth erreichen zusammen eine Förderleistung von 407 l/min. Neben Bauweise und Hubkraft nennt Christian Rieder, zuständig für die kaufmännischen Belange, den Kraftstoffverbrauch als Entscheidungskriterium: »Wir haben auch andere Maschinen mit langem Heck, denn wir arbeiten ja nicht nur im engen Stadtbereich, aber der Hydrema arbeitet wirklich vorbildlich und überzeugt uns auch im Verbrauch. Auch ist die Einsatzdauer, die mit einem Hydrema gefahren werden kann, aufgrund der Kombination niedriger Verbrauch und großer Tank sehr groß, so dass man mit einer Tankfüllung sehr lange arbeiten kann.« Das Unternehmen nutzt zudem einen Tin-Bin-Saugbagger des Herstellers BSB. Dieser nimmt Erdreich über einen Saugschlauch auf und entleert es über eine hydraulische Bodenöffnung. Ein rotierender Stahlkranz am Schlauchende kann den Boden lösen. Eingesetzt wird die Technik beim Bau von Sickerschächten, beim Freilegen von Kabeltrassen sowie bei Reparaturen an Wasserleitungen. Besonders bei Nass- und Kiesböden sieht Rieder Vorteile. Beim Verkauf des MX14G unterstützte die EMB Baumaschinen GmbH. Über den Händler bezog Rieder außerdem mehrere Kobelco-Minibagger mit Einsatzgewichten von 1,0 und 1,8 t. Auch künftig plant Ludwig Rieder jun. mit dem MX16G.



Markéta Duchková Scheiber (EMB Gebietsverkaufsleiterin, v. l.), Claus Steinhofer (EMB Kundendienstleiter), Eugen Becker (Fa. Rieder Mechaniker), Martin Krieger (Fa. Rieder Werkstattleiter), Max Hauner (Fa. Rieder Maschinist u. Polier), Arnold Schuh (Hydrema Regionalleiter).

Foto: Hydrema

VOLVO-FAHRERCLUB

Bernard Vogt gewinnt Baumaschinenfahrer-Finale

Bernard Vogt aus Deutschland hat das Finale des Volvo-Fahrerclubs 2026 gewonnen und damit seinen Titel aus dem Vorjahr verteidigt. Der 23-Jährige setzte sich beim Wettbewerb im Volvo CE Customer Center im schwedischen Eskilstuna gegen 21 weitere Teilnehmer durch.



Bernard Vogt aus Deutschland hat das Finale des Volvo-Fahrerclubs 2026 gewonnen und damit seinen Titel aus dem Vorjahr verteidigt.

Eskilstuna/Schweden (ABZ) | Den zweiten Platz belegte Sebastian Enevoldsen aus Dänemark, Rang drei ging an Konrad Herndler aus Österreich. Vogt erreichte das Ziel 26 Sekunden vor dem Zweitplatzierten.

Mit dem erneuten Erfolg setzt sich die deutsche Siegesserie fort. Nachdem Robin Müller den Wettbewerb 2023 und 2024 gewonnen hatte, ging der Titel mit Vogts Erfolgen 2025 und 2026 zum vierten Mal in Folge nach Deutschland. Bereits Vogts Vater hatte den Wettbewerb 2012 gewonnen. Er war in Eskilstuna vor Ort, um seinen Sohn zu unterstützen. Das Finale des Volvo-Fahrerclubs bringt Baumaschinenbediener aus Europa und weiteren internationalen Märkten zusammen. Die Teilnehmer qualifizierten sich zuvor bei nationalen Wettbewerben. In Eskilstuna mussten sie ihre Fähigkeiten in verschiedenen Disziplinen unter Beweis stellen. Bewertet wurden unter anderem Präzision, Effizienz, Maschinenkontrolle und sicheres Arbeiten.

Die 22 Finalisten waren zwischen 23 und 55 Jahre alt, die deutliche Mehrheit war jünger als 35 Jahre. Rund drei Viertel der Teilnehmer standen erstmals im Finale. Zu den erfahrenen Wettbewerbern gehörten der Schweizer Marcel Hirter, der nach 39 Jahren in der Branche zum zehnten Mal am Finale teilnahm, sowie der Däne Bendt Risom, der zum achten Mal antrat. Der Italiener Ermes Gemo, der den Wettbewerb 2014 und 2016 gewonnen hatte, war ebenfalls dabei.

Zunächst absolvierten alle Teilnehmer drei Aufgaben. Beim Hauler-Parkour »The Smooth Haul« waren Fahrgeschick und Kontrolle gefragt. Die Radlader-Disziplin »Pole Position« stellte weitere Anforderungen an die Maschinenbedienung. Im Baggertest »Grade Master« mussten die Fahrer ihre Genauigkeit unter Beweis stellen. Anschließend qualifizierten sich zehn Teilnehmer für das Halbfinale, aus dem fünf Fahrer in die Endrunde einzogen.

Im Halbfinale galt es unter anderem, Boule-Kugeln mit einem Baggerlöffel aufzunehmen und zu übergeben. Im Finale mussten die verbliebenen Teilnehmer Anbaugeräte wechseln, Paletten beladen und Eier mit dem Baggerlöffel zerdrücken, ohne sie dabei unkontrolliert zu beschädigen. Sämtliche Disziplinen waren zeitlich begrenzt. Erstmals wurden im Finale zudem formelle Strafen für Verstöße gegen Sicherheitsvorschriften eingeführt. Damit floss neben Geschwindigkeit und Genauigkeit auch die Einhaltung von Sicherheitsregeln in die Bewertung ein. Vogt ist seit sieben Jahren in der Baubranche tätig. Zu den Projekten, auf die er besonders stolz ist, zählt seine Mitarbeit an der Renaturierung der Ems, einem Wasserwegsanierungsprojekt in Deutschland. »Wieder zu gewinnen fühlt sich unglaublich an, und es bedeutet mir sogar noch mehr als der erste Titel. Mein Vater hat mich schon früh mit Baumaschinen und dem Volvo-Fahrerclub bekannt gemacht, und als Familie sind wir seitdem ein fester Bestandteil dieser Gemeinschaft. Ich lebe wirklich meinen Kindheitstraum. Am Beruf des Baumaschinenfahrers schätze ich besonders, dass kein Tag dem anderen gleicht: Es gibt immer eine neue Herausforderung und die Chance, an Projekten mitzuwirken, die wirklich etwas bewegen. Ich bin stolz, den Titel nun im zweiten Jahr in Folge mit nach Deutschland zu bringen«, kommentiert Bernard Vogt.

Hanna Jaschke, Leiterin des Volvo-Fahrerclubs bei Volvo CE, betonte die Bedeutung der fachlichen Fähigkeiten und der Sicherheit im Wettbewerb: »Beim Finale des Volvo-Fahrerclubs geht es darum, die Expertise, Präzision und Professionalität anzuerkennen, die Baumaschinenfahrer täglich in den Bau einbringen. Der diesjährige Wettbewerb legte noch mehr Wert auf Sicherheit und spiegelt unsere Überzeugung wider, dass die besten Bediener Genauigkeit und Effizienz mit sicheren Arbeitspraktiken verbinden. Herzlichen Glückwunsch an Bernard und alle Finalisten zu ihrem außergewöhnlichen Können.« Mit zunehmender Komplexität von Infrastrukturprojekten und fortschreitender Maschinentechnik steigen auch die Anforderungen an Baumaschinenbediener. Gleichzeitig steht das Baugewerbe vor der Aufgabe, Nachwuchskräfte für den Beruf zu gewinnen und auszubilden. Wettbewerbe wie das Finale des Volvo-Fahrerclubs sollen nach Angaben des Veranstalters die fachlichen Anforderungen und beruflichen Möglichkeiten sichtbar machen.

Die Teilnehmergeschichten zeigen dabei unterschiedliche Zugänge zum Beruf. Für den Schweden Erik Andersson, der erstmals das Finale erreichte, hatte der Austragungsort eine besondere Bedeutung: Er war in Eskilstuna aufgewachsen und hatte bereits als Kind die Volvo Days und die Demo Show im Customer Center besucht. Der Wettbewerb fand damit an dem Ort statt, an dem sein Interesse an Baumaschinen geweckt worden war.

Foto: Volvo CE

STROMNETZ

Neue Taskforce soll den Ausbau beschleunigen

Stuttgart (ABZ) | Damit knappe Netzkapazitäten den Wirtschaftsstandort nicht ausbremsen, will Baden-Württemberg die Kräfte bündeln. Eine neue Taskforce soll bestehende Engpässe im Stromverteilnetz auflösen und den Ausbau beschleunigen. Die Frist für den Netzausbau müsse mindestens halbiert werden, sagte Ministerpräsident Cem Özdemir (Grüne). Derzeit dauerten die Verfahren bis zu zehn Jahre. Ziel sei es, diesen Zeitraum auf fünf Jahre zu verkürzen, sagte auch Umweltministerin Thekla Walker (Grüne). »Es ist jetzt bereits so, dass die bestehenden Netze in bestimmten Regionen an die Belastungsgrenzen stoßen«, sagte Özdemir zum Start der Taskforce. Die Taskforce, auf die sich Grüne und CDU auch im Koalitionsvertrag verständigt hatten, soll dafür zwei Jahre arbeiten. Nach dem ersten Jahr soll überprüft werden, welche Fortschritte erreicht wurden. Vorbild ist die Taskforce zum Windkraftausbau, mit der die Landesregierung 2021 auf den schleppenden Ausbau der Windkraft reagiert hatte. Ein Gremium aus Fachleuten und Amtsleitern sollte darin Vorschläge erarbeiten, um den Ausbau der erneuerbaren Energien in Baden-Württemberg zu beschleunigen und vor allem Planungsverfahren für Windkraftanlagen zu verkürzen. »Das ist eine Blaupause«, sagte Torsten Höck, Geschäftsführer des Verbands für Energie- und Wasserwirtschaft. »Wir waren damals erfolgreich und warum sollten wir nicht wieder erfolgreich sein?« Im Mittelpunkt der Taskforce zum Stromnetz stehen nach Angaben Walkers unter anderem die Digitalisierung, eine bessere Priorisierung von Projekten und Regionen sowie eine effizientere Nutzung bestehender Infrastruktur. Auch Genehmigungsverfahren und Flächen für neue Umspannwerke sollen schneller vorangebracht werden. Beteiligt sind Ministerien und Behörden, Netzbetreiber, Unternehmen, Speicherbetreiber sowie die kommunale Ebene. Ziel sei es, die Ideen in einem Gesetz zu bündeln, das bei Baugenehmigungen und anderen Verfahren einen »Beschleunigungsbooster« schaffen könne, sagte Walker. Nach Angaben Höcks ist die Netzkapazität in einigen Regionen inzwischen ein knappes Gut. Unternehmen könnten sich dort teilweise nicht ansiedeln oder nicht erweitern, weil Anschlüsse fehlten, sagte er. Baden-Württemberg verfüge über ein Stromnetz mit mehr als 220.000 Kilometern Länge.

Trotzdem müssten für zahlreiche neue Umspannwerke und Trafostationen gebaut werden. Zudem wachse der Handlungsdruck durch die Elektrifizierung. Neue Anforderungen durch Batteriespeicher, Rechenzentren sowie weitere Wind- und Solaranlagen erzeugten weiteren Druck.

INTERVIEW

»In Deutschland ist der zweite Kauf die stärkste Bestätigung«

»Der größte Wert der Robotik liegt darin, was sie den Menschen ermöglicht. Jede Stunde routinemäßiger Mäharbeit, die wir automatisieren, schafft für qualifizierte Fachkräfte Zeit für Aufgaben, bei denen ihr Fachwissen wirklich gebraucht wird«, sagt **Don Gao** Inhaber von Positec mit den Marken Kress und Worx. Mit ihm und **Thomas Sump**, seit 2025 CEO für die D-A-CH-Region bei der Positec, sprach ABZ-Redakteurin Cornelia Rachow. Es ging um neue Akkutechnologie, die Besonderheiten des deutschen Marktes und die Zukunft des Unternehmens.

Kress entwickelt sich zunehmend vom klassischen Gerätehersteller zum Anbieter von Akku-, Robotik- und Energielösungen. Wo soll Kress in fünf Jahren stehen – und welche Bedeutung hat Deutschland in Ihrer internationalen Strategie?

Don Gao: In fünf Jahren wollen wir mit Kress den Maßstab für Produktivität in der professionellen Grünflächenpflege setzen, indem wir akkubetriebene Geräte, autonomes Mähen und mobile Energieversorgung miteinander verbinden. Voyager, unser unbemannter Mäher für große Flächen, zeigt, wohin die Reise geht: Qualifizierte Fachkräfte sollen von Routinetätigkeiten entlastet werden, damit sie sich auf Arbeiten konzentrieren können, bei denen ihre Fachkenntnisse den größten Mehrwert schaffen. Deutschland spielt für dieses Ziel eine zentrale Rolle. Professionelle Anwender schauen hier über eine reine Produktvorführung hinaus: Hält das Gerät einen ganzen Arbeitstag durch? Steht der Fachhändler zuverlässig hinter dem Produkt? Und rechnet sich die Investition? Um ihr Vertrauen zu gewinnen, müssen wir auf alle drei Fragen überzeugende Antworten geben.

Thomas Sump: Unsere Fachhändler setzen diesen Anspruch in konkrete Ergebnisse für die Kunden um. Sie helfen ihnen dabei, das richtige System auszuwählen, es unter realen Arbeitsbedingungen zu testen und auch nach dem Kauf einen zuverlässigen Betrieb sicherzustellen. Die Nominierung des Kress CyberSystem für den Deutschen Nachhaltigkeitspreis bestätigt unseren Ansatz. Für professionelle Anwender muss Nachhaltigkeit auch wirtschaftlich sinnvoll sein: geringere Emissionen, zuverlässige Leistung und eine überzeugende Wirtschaftlichkeit müssen Hand in Hand gehen. Kunden, die diese Vorteile in der Praxis nachweisen können, werden unsere stärksten Referenzen sein, sowohl in Deutschland als auch international.

Elektrifizierung muss sich im professionellen Einsatz an Verbrennertechnik messen lassen – bei Leistung, Verfügbarkeit und Kosten. Wo sehen Sie heute noch die größten Grenzen der Akkutechnik und welche davon können Sie bereits überwinden?

Don Gao: Die größte Herausforderung besteht darin, über den gesamten Arbeitstag hinweg ausreichend Leistung zu wettbewerbsfähigen Gesamtkosten bereitzustellen. Akkubetriebene Geräte können bereits heute mit benzinbetriebenen Geräten mithalten und sie in einigen Anwendungen sogar übertreffen. Doch für einen deutschen Betrieb, der bewährte Geräte ersetzen möchte, reicht eine überzeugende technische Spezifikation allein nicht aus: Das Laden muss sich in die Arbeitsabläufe integrieren lassen, die Akkus müssen langlebig sein und die Investition muss sich rechnen. Deshalb entwickeln wir Geräte, Akkus und Ladetechnik als Gesamtsystem. Entscheidend sind letztlich die Kosten, die entstehen, um die Arbeit zu erledigen.

Thomas Sump: Einige professionelle Anwender verbinden Akku-Geräte noch immer mit Kompromissen bei der Leistung. Unser neuer Laubbläser erreicht 41 Newton und unsere Mäher liefern ihr Drehmoment unmittelbar. Kunden haben sogar begonnen, sie als »unboggable« zu bezeichnen, also als Maschinen, die sich selbst in dichtem, schwerem Gras nicht abwürgen lassen und zuverlässig weitermähen. Aber Leistung allein reicht nicht aus. Unser professionelles 60-Volt-System kombiniert diese Leistungsfähigkeit mit extrem kurzen Ladezeiten, sodass die Teams den gesamten Arbeitstag produktiv bleiben können.

Ihre CyberPack-Akkus lassen sich nach Ihren Angaben in nur acht Minuten auf 100 Prozent laden. Welches Batteriesystem macht diese Ladeleistung technisch möglich – und was machen Sie dabei anders als andere Hersteller? Warum bieten Wettbewerber vergleichbare Ladezeiten bislang nicht flächendeckend an? Und wie verhindern Sie, dass die hohe Ladeleistung zulasten von Lebensdauer und Ladezyklen geht?

Thomas Sump: Unsere Zellen verfügen über einen extrem niedrigen Innenwiderstand. Dadurch sind hohe Lade- und Entladeströme bei minimaler Wärmeentwicklung möglich. Der hohe Ladestrom ermöglicht eine vollständige Ladung in acht Minuten, während der hohe Entladestrom die Leistungsabgabe bereitstellt, die unsere professionellen Geräte benötigen. Akku, Ladegerät und Thermomanagement arbeiten dabei als abgestimmtes System zusammen, sodass beides dauerhaft möglich ist, und zwar ohne zusätzliche Abkühlphase vor dem Ladevorgang.

Don Gao: Schnelles Laden ist nur dann von Wert, wenn der Akku diese Belastung über viele Jahre im professionellen Einsatz bewältigen kann. Deshalb gewähren wir auf unsere in acht Minuten ladbaren CyberPacks eine Garantie von acht Jahren beziehungsweise 3.000 Ladezyklen, je nachdem, was zuerst eintritt. Für einen deutschen Betrieb gehört die Lebensdauer des Akkus genauso in die Investitionsrechnung wie die Ladegeschwindigkeit. Wettbewerber treffen unterschiedliche Entscheidungen hinsichtlich Zelltechnologie, Kosten und Entwicklungsprioritäten. Für deren Entscheidungen kann ich nicht sprechen. Unser Ansatz besteht darin, Ladegeschwindigkeit und Akkulebensdauer gemeinsam zu entwickeln.

Acht Minuten Ladezeit sind technisch beeindruckend. Aber welches konkrete Problem des professionellen Anwenders lösen Sie damit – und welche Betriebe brauchen eine derart kurze Ladezeit tatsächlich?

Thomas Sump: Entscheidend ist, dass der Akku schneller geladen wird, als er selbst bei der energieintensivsten Anwendung entladen wird. Dadurch kann ein dreiköpfiges Team einen ganzen Arbeitstag mit vier Akkus bewältigen: Drei befinden sich im Einsatz, während einer geladen wird. Das vereinfacht die Logistik und reduziert zugleich die Investitionskosten: Es müssen lediglich vier Akkus gekauft und verwaltet werden, anstatt Dutzende Akkus über den Arbeitstag hinweg auszutauschen und anschließend über Nacht aufzuladen.

Don Gao: Ein Dienstleister verkauft erledigte Arbeit, keine Ladezeit. Allerdings benötigt nicht jedes Unternehmen unsere schnellste Ladetechnologie oder die größtmögliche Energieversorgung. Ein kleines Team mit planbaren Einsätzen und Zugang zum Stromnetz hat andere Anforderungen als ein Team, das den ganzen Tag zwischen verschiedenen Einsatzorten wechselt. Unsere Produktpalette ermöglicht es jedem Unternehmen, seine Investition an das tatsächliche Arbeitspensum anzupassen. Das richtige System ist dasjenige, das für den jeweiligen Betrieb die beste Rendite erzielt.

Don Gao, Sie haben Positec zu einem international tätigen Konzern aufgebaut und investieren mit Kress stark in professionelle Akku-, Energie- und Robotiklösungen. Warum ist gerade jetzt der Zeitpunkt, dieses Geschäft so stark auszubauen? Was verändert sich im Markt?

Don Gao: Zwei Entwicklungen kommen derzeit zusammen: Die Technologie ist ausgereift und gleichzeitig wächst der Bedarf der Kunden. Akkus können inzwischen die für professionelle Anwendungen erforderliche Leistung liefern, schnelles Laden ermöglicht einen kontinuierlichen Arbeitseinsatz und Robotik kann routinemäßige Mäharbeiten übernehmen. Gleichzeitig sehen sich Dienstleister mit steigenden Betriebskosten und einem Mangel an Fachkräften konfrontiert. Gerade in Deutschland muss sich der Ersatz vertrauter und bewährter Geräte wirtschaftlich rechnen. Die Chance besteht jetzt darin, Unternehmen dabei zu helfen, mit den vorhandenen Mitarbeitern mehr zu leisten und gleichzeitig laufende Kosten und Emissionen zu reduzieren. Wir investieren in Entwicklung, Produktion und Händlerunterstützung, um aus dieser Chance messbare Ergebnisse für unsere Kunden zu machen.

Mit dem CyberTank kann der Anwender seine Energieversorgung praktisch mit zum Einsatzort nehmen und dort schnellladen. Wen wollen Sie damit konkret erreichen: Bauunternehmen, GaLaBau-Betriebe mit wechselnden Baustellen, Kommunen, Dienstleister oder beispielsweise auch die landwirtschaftliche Betriebshilfe? Wo sehen Sie den größten Bedarf?

Don Gao: Den größten unmittelbaren Bedarf sehen wir bei Landschaftsbaubetrieben, kommunalen Teams und Dienstleistern, die zwischen verschiedenen Einsatzorten wechseln. Sie verwenden im Laufe eines Arbeitstages mehrere Geräte und haben häufig keinen zuverlässigen Zugang zum Stromnetz.

Für diese Teams ermöglicht der CyberTank schnelles Laden überall dort, wo sie arbeiten. Dadurch müssen weniger Akkus gekauft und verwaltet werden und die Teams sind nicht darauf angewiesen, am nächsten Einsatzort eine Steckdose zu finden. Das größte Potenzial sehen wir überall dort, wo ein kompletter Arbeitstag gemeinsam mit dem Team mobil sein muss, einschließlich der dafür benötigten Energieversorgung.

Eine mobile Ladeinfrastruktur ist zunächst eine erhebliche Investition. Ab welcher Gerätezahl, Einsatzdauer oder Zahl an Betriebsstunden amortisiert sich das System gegenüber Verbrennertechnik beziehungsweise konventionellen Akkusystemen? Für welchen Betrieb lohnt sich die Investition ausdrücklich noch nicht?

Don Gao: Allein die Anzahl der Geräte sagt nicht aus, wann sich die Investition amortisiert. Entscheidend ist, wie intensiv die Geräte genutzt werden und welche Kosten entstehen, um das Team kontinuierlich arbeitsfähig zu halten. Im Vergleich zu benzinbetriebenen Geräten müssen Energie- und Wartungskosten betrachtet werden. Im Vergleich zu herkömmlichen Akku-Systemen sind unter anderem die erforderliche Anzahl der Akkus, kürzere Akku-Lebensdauer und Ersatzkosten sowie Ladelogistik und Ausfallzeiten zu berücksichtigen. Ein deutscher Betrieb benötigt daher eine Berechnung, die auf seinem tatsächlichen Arbeitsalltag basiert. Unsere Händler sollten diesen Vergleich anhand des konkreten Arbeitspensums des Kunden erstellen. Am überzeugendsten ist die Wirtschaftlichkeit für stark ausgelastete Teams, die zwischen verschiedenen Einsatzorten wechseln. Hier können weniger und langlebigere Akkus sowie ein kontinuierlicher Betrieb messbare Einsparungen ermöglichen.

Wenn Energie und Ladeinfrastruktur mit auf die Baustelle kommen können, geht Kress deutlich über das einzelne Akkuwerkzeug hinaus. Wollen Sie langfristig ein mobiles Energiesystem für die elektrifizierte Bustelle anbieten – möglicherweise auch für Anwendungen und Geräte außerhalb des klassischen Kress-Portfolios?

Don Gao: Ja. Betriebe benötigen Energie für den gesamten Arbeitseinsatz, einschließlich für Geräte, die sie bereits besitzen. Der CyberTank bringt diese Energie direkt zum Einsatzort und unser KAC925-Wechselrichter stellt aus dem CyberTank oder unseren 60-VoltAkkus 230-Volt-Strom bereit. Mit 2.000 Watt Dauerleistung und Spitzenleistungen von bis zu 4.000 Watt kann er auch geeignete kabelgebundene Geräte und zusätzliche Ladegeräte mit Strom versorgen. Das ist gerade in Deutschland wichtig, wo Unternehmen bereits erhebliche Investitionen in vorhandene Geräte getätigt haben. Unser Ziel ist es, mobile Energieversorgung für einen immer größeren Teil des Arbeitstages nutzbar zu machen und das System dort weiter auszubauen, wo es einen klaren praktischen und wirtschaftlichen Vorteil bietet.

Gerade in Deutschland haben viele professionelle Anwender längst in Akkuplattformen anderer Hersteller investiert. Warum sollte ein Betrieb diese vorhandene Infrastruktur verlassen und zusätzlich in das Kress-System investieren?

Thomas Sump: Eine bestehende Plattform stellt eine reale Investition dar. Deshalb muss sich Kress seinen Platz verdienen. Man sollte zunächst bei den Arbeiten ansetzen, bei denen das vorhandene System am stärksten gefordert wird: bei besonders leistungsintensiven Anwendungen, langen Arbeitstagen oder Einsatzorten ohne Zugang zum Stromnetz. Anschließend sollten die Gesamtkosten für diese Arbeiten verglichen werden: Geräte, Anzahl und Ersatzkosten der Akkus, Ladelogistik und Ausfallzeiten. Unsere Akkus sind nicht mit denen anderer Marken austauschbar. Die Vorteile müssen daher die Einführung eines zusätzlichen Systems rechtfertigen. Kunden können Kress zunächst für ein bestimmtes Team oder einen bestimmten Anwendungsbereich einsetzen und das System erweitern, wenn die erzielten Ergebnisse dies rechtfertigen. Eine erfolgreiche Vorführung eröffnet das Gespräch, aber erst ein überzeugendes wirtschaftliches Konzept rechtfertigt die Investition.

Welche Kundengruppen wollen Sie in Deutschland künftig stärker erreichen – und wo sehen Sie für Kress außerhalb der klassischen Grünpflege das größte Wachstumspotenzial?

Thomas Sump: Wir wollen verstärkt Landschaftsbaubetriebe, kommunale Betreiber und spezialisierte Dienstleister erreichen. Besonders großes Potenzial sehen wir bei Kommunen im Bereich des autonomen Mähens. Wenn für jeden Mähvorgang Personal und Maschinen eingesetzt werden müssen, begrenzen die verfügbaren Budgets zwangsläufig die Mähhäufigkeit. Unbemanntes Mähen verändert diese Rechnung: Öffentliche Rasenflächen können deutlich häufiger gemäht werden. Dadurch lassen sich Parks und Grünanlagen dauerhaft in einem gepflegten Zustand halten und die Qualität des städtischen Umfelds verbessern. Golfplätze sind ein weiteres wichtiges Wachstumsfeld. Einige der besten Golfplätze der Welt setzen bereits Kress ein. Das ist eine starke Bestätigung in einem Bereich mit außergewöhnlich hohen Anforderungen an die Pflegequalität. Unsere MasterSeries-Robotik hilft dabei, diese Standards zu erfüllen und gleichzeitig qualifizierte Greenkeeper für Arbeiten freizusetzen, bei denen ihr Fachwissen tatsächlich erforderlich ist.

Auf der GaLaBau haben Sie Ihren Händlern sinngemäß gesagt: Was sie bei anderen Herstellern über Wartung und Service verdienen, sollen sie bei Kress stärker über die Marge verdienen. Wie funktioniert dieses Geschäftsmodell konkret – und ist die Händlermarge bei Kress tatsächlich höher als bei Wettbewerbern? Wenn mit der wartungsärmeren Akkutechnik Werkstattumsätze wegfallen, reicht diese höhere Marge über die gesamte Nutzungsdauer tatsächlich aus, um das zu kompensieren?

Thomas Sump: Ja, unsere Händler erhalten eine garantierte Marge, die über dem marktüblichen Niveau liegt. Unser Konsignationsmodell bedeutet außerdem, dass der Warenbestand bis zum Verkauf in unserem Eigentum bleibt. Dadurch reduziert sich die Kapitalbindung für den Händler. Das Prinzip ist einfach: Händler sollen mit dem Verkauf produktiver Geräte und einer kompetenten Kundenbetreuung gutes Geld verdienen. Akku-Technologie macht zwar die Wartung eines Verbrennungsmotors überflüssig, doch Leistungen wie das Schärfen von Messern, die Schmierung von Getrieben und weitere Servicearbeiten bleiben bestehen. Gleichzeitig schafft der geringere routinemäßige Wartungsaufwand zusätzliche Kapazitäten in der Werkstatt. Ob die höhere Marge die entfallenden Wartungseinnahmen vollständig kompensiert, hängt vom jeweiligen Verhältnis zwischen Verkaufs- und Servicegeschäft des Händlers ab. Das Modell muss gute Beratung, erfolgreiche Verkäufe und langfristige Kundenbeziehungen honorieren und sich langfristig wirtschaftlich rechnen.

Wenn wir uns in fünf Jahren wieder zusammensetzen: Welche konkreten Ziele müsste Kress in Deutschland erreicht haben, damit Sie sagen, dass diese Strategie aufgegangen ist – bei Umsatz, Marktanteil, Händlernetz oder der Zahl professioneller Anwender?

Don Gao: Erfolg in Deutschland bedeutet für uns, anspruchsvolle Kunden zu gewinnen, die erneut in unsere Produkte investieren und uns weiterempfehlen. Auf diese Weise wird aus technologischer Führungsstärke eine dauerhaft starke Marktposition.

Thomas Sump: Wir sollten mehr professionelle Anwender, einen wachsenden Marktanteil und profitable Fachhändler sehen. Ebenso wichtig ist, dass Kunden ihre Kress-Flotten ausbauen, weil sich ihre erste Investition bewährt hat. Kommunen sollten öffentliche Flächen häufiger pflegen können, während Landschaftsbaubetriebe und Golfplätze ihre Produktivität und Pflegequalität verbessern. Diese Ergebnisse würden zusammen mit einem nachhaltigen, profitablen Wachstum in Deutschland zeigen, dass unsere Strategie funktioniert.



Thomas Sump (l.) und **Don Gao** während der GaLaBau in Nürnberg.

Foto: Cornelia Rachow

DYNAPAC DISCOVERY DAYS 2026

Maschinenpremieren und autonomer Asphalteinbau

Mit einer aufwendig inszenierten Maschinenpräsentation, zahlreichen Neuheiten im Light-Equipment-Bereich und praktischen Vorführungen hat Dynapac bei seinen ersten Discovery Days Einblicke in die Weiterentwicklung seines Maschinenprogramms gegeben. Rund 150 internationale Händler sowie Gäste kamen zu der dreitägigen Veranstaltung nach Wüsting und Wardenburg – auch ABZ-Redakteurin Cornelia Rachow war Ort. Im Mittelpunkt standen neben neuen Verdichtungsgeräten auch elektrische Antriebe, Niedrigtemperaturasphalt und die zunehmende Automatisierung im Straßenbau.

Wüsting/Wardenburg | Rote Lichtstrahlen durchziehen die große Veranstaltungshalle, dichter Nebel breitet sich über den Boden aus. Zunächst sind nur die Umrisse der Maschinen zu erkennen, die Dynapac für seine Gäste in Szene gesetzt hat. Dann gibt der Nebel nach und nach den Blick auf die Neuheiten frei. Mit einer aufwendigen Präsentation und guter Stimmung unter den internationalen Gästen eröffnete der zur französischen Fayat-Gruppe gehörende Baumaschinenhersteller seine ersten Discovery Days im niedersächsischen Wüsting.

Rund 150 internationale Händler sowie Kunden und Partner aus mehr als 20 Ländern waren zu der dreitägigen Veranstaltung angereist. Auf dem Programm standen Produktvorstellungen, Fachvorträge, Maschinendemonstrationen und ein Besuch des Dynapac-Werks im benachbarten Wardenburg. Dabei sollten die Gäste die Maschinen nicht nur kennenlernen, sondern auch selbst ausprobieren können.

Zum Auftakt begrüßten Dynapac-Präsident Nikhil Sapre sowie Markus Buschle, Vice President Sales, Sönke Demuth, Director Marketing, Thomas Kramer, Vice President Parts & Services, und Thorsten Bode, Vice President Light Equipment, die internationalen Gäste. Anschließend rückten zunächst die Neuheiten im Bereich der leichten Verdichtungstechnik in den Mittelpunkt. Die Maschinen wurden am Abend effektvoll in Szene gesetzt, bevor am folgenden Veranstaltungstag die größeren Maschinen und technologischen Entwicklungen für den Straßenbau im Freigelände präsentiert wurden.

»Sie können die Maschinen testen, sie ausprobieren und uns sagen, was daran gut ist, was schlecht ist und was wir verbessern können, damit wir sie im nächsten Jahr noch besser machen können«, erklärte Rahul Somanna K. V., Global Product Manager Light Equipment bei Dynapac. Damit brachte er einen wesentlichen Gedanken der Discovery Days auf den Punkt: Die internationalen Händler und Kunden sollten die Neuheiten nicht nur kennenlernen, sondern selbst erproben und ihre Erfahrungen unmittelbar an die Entwickler weitergeben.

Mit der Erweiterung seines Light-Equipment-Portfolios will Dynapac sein Angebot für kleinere und mittlere Verdichtungsaufgaben ausbauen. Somanna erläuterte die Entwicklung des Programms. Seit 2020 habe sich das Unternehmen schrittweise mit dem Markt und den Anforderungen der Kunden auseinandergesetzt. Darauf aufbauend sei die Entwicklung eigener Maschinen vorangetrieben worden. Zu den vorgestellten Neuheiten gehörten zusätzliche Modelle der DFP-Rüttelplattenserie. Die Baureihe wurde um fünf Modelle erweitert und umfasst inzwischen zwölf Ausführungen mit Einsatzgewichten zwischen 58 und 122 Kilogramm, darunter auch elektrisch angetriebene Varianten. Zu den Ausstattungsmerkmalen zählen unter anderem modulare Führungsgriffe, unterschiedliche Grundplatten und anwendungsspezifische Ausführungen.

Somanna machte deutlich, dass die Entwicklung des Portfolios noch nicht abgeschlossen sei. Weitere Maschinen und Ausstattungsvarianten sollen entsprechend der Nachfrage folgen.

Ebenfalls vorgestellt wurde die handgeführte Doppelvibrationswalze DW70D. Bei ihrer Entwicklung standen nach Unternehmensangaben insbesondere Ergonomie, Bedienbarkeit und Sicherheit im Vordergrund. Ein überarbeitetes Bedienkonzept und zusätzliche Ausstattungsmerkmale sollen den Einsatz auf kleineren Baustellen erleichtern.

Zum erweiterten Programm gehören außerdem der Vibrationsstampfer DT7 sowie der Materialstreuer S100. Mit den neuen Geräten will Dynapac sein Angebot im Bereich der kompakten Baumaschinen ergänzen und zusätzliche Einsatzbereiche abdecken.

Bei den Discovery Days blieb es nicht bei der Präsentation der Neuheiten. Auf dem weitläufigen Außengelände konnten die Teilnehmer zahlreiche Maschinen selbst bedienen und unter praxisnahen Bedingungen erproben. Dabei bot sich Gelegenheit, die Bedienbarkeit zu beurteilen, technische Details mit den Produktexperten zu besprechen und eigene Erfahrungen einzubringen.

Für Dynapac spielte das unmittelbare Feedback der Händler und Kunden eine wichtige Rolle. Insbesondere bei der Weiterentwicklung des Light-Equipment-Programms sollen die Rückmeldungen aus der Praxis berücksichtigt werden.

Nach Angaben des Unternehmens wurden während der Veranstaltung auch bereits einzelne Maschinen verkauft.

Neben den kompakten Verdichtungsgeräten rückten am folgenden Veranstaltungstag vor allem die größeren Maschinen und technologischen Entwicklungen für den Straßenbau in den Fokus. Besonderes Interesse galt einem weitgehend autonom arbeitenden Straßenfertiger der XD-Generation. Bei einer Live-Demonstration zeigte Dynapac, wie sich einzelne Arbeitsschritte beim Asphalteinbau durch digitale Steuerung und vernetzte Systeme automatisieren lassen. Unterstützt wurde die Maschinensteuerung durch Sensorik von Leica Geosystems. Die Technik soll einen möglichst präzisen Einbau ermöglichen und den Maschinenführer bei wiederkehrenden Aufgaben entlasten.

Im Mittelpunkt stand dabei auch die Frage, wie sich die einzelnen Maschinen auf der Baustelle besser miteinander vernetzen lassen. Sönke Demuth, Director Marketing bei Dynapac, beschäftigte sich in seinem Fachvortrag mit dem autonomen Asphalteinbau und dem Zusammenspiel vernetzter Baumaschinen.Mit der digitalen Lösung Nexus stellte das Unternehmen zudem ein System für Baustellendokumentation und Baustellenmanagement vor. Durch die Abstimmung der eingesetzten Maschinen sollen Arbeitsabläufe besser koordiniert und Prozesse effizienter gestaltet werden können.

Foto: Cornelia Rachow



Rahul Somanna stellt die neuen Maschinen vor.



MATTERSBURGER BAHN

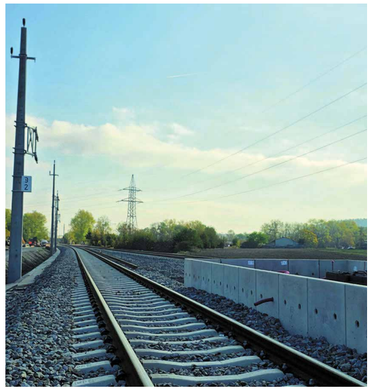
Gleislage dauerhaft sichern

Mattersburg/Österreich (ABZ) |Die Maba Fertigteilindustrie GmbH liefert insgesamt 19.580 Betonfertigteile für die Modernisierung und Elektrifizierung der Mattersburger Bahn zwischen Wiener Neustadt, Mattersburg und der ungarischen Grenze bei Sopron. Ein Großteil der Bauteile wird in den niederösterreichischen Werken Sollenau und Wöllersdorf hergestellt und per Bahn zur Baustelle transportiert. Die Arbeiten an der Strecke sollen bis Ende 2027 abgeschlossen sein.

Mit der Elektrifizierung soll die Verbindung für den künftigen Betrieb mit elektrischen Zügen vorbereitet werden. Zum Lieferumfang gehören Bahnschwellen, Fahrleitungsmasten und Bahnsteigkanten.

Im Werk Sollenau produziert Maba Bahnschwellen, die der Lagerung der Schienen und der Spurhaltung dienen. Sie übertragen die auftretenden Kräfte in den Unterbau und tragen dazu bei, die Gleislage dauerhaft zu sichern. Im Werk Wöllersdorf werden Fahrleitungsmasten gefertigt, an denen die Oberleitungen für den elektrischen Bahnbetrieb befestigt werden. Ergänzt wird das Lieferprogramm durch Bahnsteigkanten für die Modernisierung der Verkehrsstationen entlang der Strecke. Beide Produktionsstandorte verfügen über eigene Gleisanschlüsse.

Dadurch können die Betonfertigteile direkt zur Baustelle transportiert werden. Der Bahntransport soll den Lkw-Verkehr reduzieren und die Anlieferung der Bauteile unterstützen. Insbesondere bei größeren Stückzahlen bietet die gebündelte Beförderung auf der Schiene die Möglichkeit, zahlreiche Einzeltransporte auf der Straße zu vermeiden. Die Herstellung in den Werken Sollenau und Wöllersdorf verbindet die Fertigung der Betonbauteile mit einer Transportlösung, die auf die Anforderungen des Bahnprojekts abgestimmt ist.



Schwellen für knapp elf Kilometer Bahnstrecke wurden von der Maba aus Sollenau geliefert - direkt per werkseigenem Bahngleis.

Neben der Elektrifizierung umfasst das ÖBB-Projekt die Modernisierung der Bahnhöfe und Haltestellen Katzelsdorf, Neudörfl, Bad Sauerbrunn, Mattersburg Nord, Marz-Rohrbach und Loipersbach-Schattendorf. Die Maßnahmen sollen die Infrastruktur entlang der Verbindung zwischen Wiener Neustadt und der ungarischen Grenze an den künftigen elektrischen Zugbetrieb anpassen.

Nach Abschluss der Arbeiten Ende 2027 sollen elektrische Züge die bisherigen Dieseltriebwagen ersetzen. Darüber hinaus sind direkte Zugverbindungen vom Mittelburgenland nach Wien vorgesehen. Das bislang notwendige Umsteigen in Wiener Neustadt soll dadurch entfallen.

Foto: Kirchdofer Gruppe/ Yvonne Rabl

IN EIGENREGIE

Hydrema weitet Vertrieb aus

Weimar (ABZ) | Hydrema hat weitere Vertriebsgebiete in Südwestdeutschland in Eigenregie übernommen. Neben dem Saarland und großen Teilen von Rheinland-Pfalz gehören die Pfalz, Unterfranken, Südhessen mit Darmstadt sowie das nördliche Baden-Württemberg dazu. Als Servicepartner unterstützen die Klippel Baumaschinen-Service GmbH in Lautertal und die Baumaschinenservice Hauck GmbH in Sulzheim die Betreuung vor Ort. Regionalleiter West Marc Reger betreut das Rheinland und das Saarland, Regionalleiter Süd-West Torsten Kröckel die neuen Gebiete. »Wir haben somit große Teile im Mittelraum Deutschlands unter die eigene Verantwortung gestellt«, berichtet Vertriebsleiter Martin Werthenbach.

Nach Angaben des Unternehmens fiel die Entscheidung für den Direktvertrieb, weil die komplexe Maschinentechnik besondere technische Kenntnisse erfordert und keine geeigneten freien Händler ohne konkurrierende Produkte gefunden wurden. Händler können weiterhin eingebunden werden, sofern sie die Anforderungen an Beratung und Service erfüllen.

Serviceleiter Mario Haun verweist auf das Serviceportal von Hydrema. Es enthält Reparaturanleitungen, Serviceinformationen sowie Skizzen und Zeichnungen in deutscher Sprache und steht Servicemitarbeitern, Händlern und Servicepartnern zur Verfügung. Bei der Auswahl der Partner achte das Unternehmen auf technische Kompetenz und Engagement, um Fehler fachgerecht zu beheben und Ausfallzeiten zu begrenzen. Haun erklärt: »Bei uns hat jede Maschine nicht nur eine Seriennummer, sondern vor allem auch einen Namen und ein Gesicht. Wir kennen unsere Kunden und wenn einmal eine Maschine notleidend ist, dann wissen wir, dass der Kunde möglicherweise auf eine schwer ersetzbare Maschine verzichten muss, zumindest aber sie aktuell nicht einwandfrei nutzen kann. Für uns ist es dann nur schwer nachzuvollziehen, wenn ein schlecht ausgebildeter oder ausgestatteter Servicemann versucht, den Fehler zu finden und zu beseitigen. Wir leiden dann mit dem Kunden mit.« Laut Vertriebsleiter Werthenbach fertigt Hydrema Maschinen nach Kundenauftrag. Wesentliche Baugruppen entstehen im eigenen Betrieb. Dazu zählen laut Unternehmen Stahlbau, Kabinen, Die Klippel Baumaschinen-Service GmbH besteht seit 2003. Joachim Hauck gründete die Baumaschinenservice Hauck GmbH 2012. Der Betrieb beschäftigt fünf Monteure und verfügt über eine Maschinenhalle und einen Waschplatz.

Foto: Hydrema



Die Zusammenarbeit vereinbart haben (v.l.): Mario Haun (Serviceleiter Hydrema), Joachim Hauck (Baumaschinenservice Hauck GmbH), Richard Klippel (Klippel Baumaschinenservice GmbH) und Matthias Rost (Technischer Support Assistent Hydrema).

2,25 MILLIARDEN EURO

Schmitz Cargobull steigert Absatz

Horstmar (ABZ) | Die Schmitz Cargobull AG hat das Geschäftsjahr 2025/26 vom 1. April 2025 bis zum 31. März 2026 mit einem Umsatz von rund 2,25 Milliarden Euro abgeschlossen. Im Vorjahr waren es 2,16 Milliarden Euro. Der Absatz stieg nach Unternehmensangaben von 42.620 auf mehr als 47.000 Fahrzeuge. Das EBITDA lag bei 45,6 Millionen Euro nach 57,1 Millionen Euro im Vorjahr. Das Betriebsergebnis (EBIT) belief sich auf -13,3 Millionen Euro, gegenüber -8,2 Millionen Euro im Vorjahr. Schmitz Cargobull begründet die Ergebnisentwicklung mit der Marktvolatilität, dem Preisdruck sowie gestiegenen Energie-, Lohn- und Rohstoffkosten. »Mehr als 47.000 ausgelieferte Fahrzeuge sind ein deutliches Zeichen des Vertrauens unserer Kunden in die Zuverlässigkeit und den wirtschaftlichen Mehrwert unserer Produkte und Services«, sagt Andreas Schmitz, Vorstandsvorsitzender der Schmitz Cargobull AG. »Auch wenn wir mit einem positiven EBITDA von 45,6 Millionen Euro auf einem soliden Fundament stehen, macht das negative EBIT von -13,3 Millionen Euro deutlich, dass weiterhin Handlungsbedarf besteht. Unser klares Ziel ist es, unsere Ertragskraft nachhaltig zu verbessern. Dabei setzen wir konsequent auf Kundennähe und Innovationskraft, um unsere Kunden weiterhin zuverlässig zu unterstützen und unsere Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu stärken.« Im Geschäftsjahr 2025/26 investierte Schmitz Cargobull nach eigenen Angaben insgesamt 55,5 Millionen Euro in Produktion, Digitalisierung und Innovation. Ein Schwerpunkt lag auf der Automatisierung von Produktionsanlagen und dem Ausbau des Produktionsnetzes. Anfang 2026 wurde das neue Produktionswerk im rumänischen Oradea in Betrieb genommen. Schmitz Cargobull erweiterte im Berichtsjahr nach eigenen Angaben seine internationale Präsenz und sein Produktportfolio. Dazu zählen Beteiligungen an Sub Zero Insulation Technologies in Indien sowie an GT Trailers, einem polnischen Hersteller von High-Volume-Fahrzeugen. Die geplante vollständige Übernahme des Leichtbauspezialisten Berger Fahrzeugtechnik steht laut Unternehmen noch unter dem Vorbehalt. Mit einer konzernweiten KI-Initiative will Schmitz Cargobull KI für interne Prozesse und neue digitale Geschäftsmodelle nutzen.



GELÄNDERBAU

Individuelle Lösungen und standardisierte Prozesse

Wo individuelle Lösungen gefragt sind, wird Kalkulation schnell zur Herausforderung. Gerade im Geländerbau können Planung, Fertigung und Abstimmung erheblichen Aufwand verursachen. Standardisierte Prozesse sollen helfen, diesen Aufwand zu reduzieren und Projekte besser planbar zu machen. **Manuel Rust**, CEO der Die Geländermacher AG, und Experte für Zulieferlösungen für Metallbauunternehmen im Geländerbereich in Europa erläutert im Austausch mit ABZ-Redakteurin Alexandra Westermann, welche Prozesse sich im Geländerbau standardisieren lassen und welchen Einfluss das auf Kalkulation, Kapazitätsplanung und Wirtschaftlichkeit haben kann.

Herr Rust, Sie sprechen regelmäßig mit Metallbauern und kennen viele unterschiedliche Projekte. Wo liegen aus Ihrer Sicht aktuell die größten Herausforderungen beim Geländerbau?

Die größten Herausforderungen sind der Fachkräftemangel, hoher Termin- und Kostendruck und gleichzeitig immer individuellere Projekte. Dazu kommen höhere Anforderungen an Planung, Dokumentation und Sicherheit. Metallbaubetriebe müssen mit kleinen Teams sehr präzise arbeiten und trotzdem früh einen belastbaren Preis nennen. Deshalb wird die Industrialisierung wichtiger: Nicht das Geländer wird zum Standardprodukt, sondern der Prozess dahinter wird standardisiert.

Entscheidend ist, knappe Fachkräfte dort einzusetzen, wo sie den größten Mehrwert schaffen: bei Kundenberatung, Projektplanung und Montage. Wiederkehrende, zeitintensive Fertigungsschritte lassen sich dagegen häufig standardisieren und gezielt auslagern. So können Betriebe ihre vorhandenen Ressourcen produktiver einsetzen.

Geländer sind häufig individuelle Lösungen. Warum wird es dadurch so schwierig, ein Projekt im Vorfeld wirklich sauber zu kalkulieren?

Weil fast jedes Projekt andere Randbedingungen hat: Geometrie, Befestigungsgrund, Anschlüsse, Oberflächen, Glas, Transportwege und Montagebedingungen. In der Ausschreibungsphase sind viele Details noch offen. Ändern sich später Maße, Befestigungen oder Schnittstellen, entstehen zusätzliche Konstruktions-, Fertigungs- und Montagestunden. Eine seriöse Kalkulation muss deshalb den gesamten Prozess vom Aufmaß bis zur Abnahme betrachten. Wichtig ist, nicht nur den Herstellaufwand, sondern die gesamten Projektkosten zu berücksichtigen.

Wo entstehen auf der Baustelle aus Ihrer Erfahrung die häufigsten zusätzlichen Aufwände?

Sind es unerwartete Maße, Abstimmungen mit anderen Gewerken, Änderungen vor Ort oder eher die Fertigung und Montage? Meist an den Schnittstellen. Rohbaumaße weichen ab, Bodenaufbauten oder Abdichtungen ändern sich, Fassadenanschlüsse sind anders ausgeführt oder andere Gewerke belegen den vorgesehenen Anschlussbereich. Dann wird auf der Baustelle nachgebohrt, geschnitten, geschliffen oder erneut angefahren. Teuer ist meist nicht ein einzelner Fehler, sondern die Kette kleiner Abweichungen.



Manuel Rust ist CEO der Die Geländermacher AG. Sein Fokus liegt darauf, Metallbauer bei Geländerprojekten operativ und wirtschaftlich zu entlasten: durch Vorteilhafte Preise im Einkauf, schnelle Lieferzeiten, hohe Qualität und spezialisierte Fertigungsprozesse, ohne dass der Metallbauer seine Endkundenbeziehung aus der Hand gibt.

Hinzu kommt, dass ungeplante Nacharbeiten Mitarbeiter binden, die eigentlich für andere Projekte eingeplant sind. Dadurch geraten weitere Termine unter Druck. Die Folgen eines Problems auf einer Baustelle können sich so durch den gesamten Betrieb ziehen.

Gerade bei Absturzsicherungen geht es nicht nur um Optik, sondern um Sicherheit und Funktion. Was müssen Metallbauer bei solchen Projekten besonders im Blick haben?

Entscheidend sind Nutzung, Absturzhöhe und die am Bauort geltenden Vorgaben. Daraus ergeben sich unter anderem Geländerhöhe, Lastannahmen, Füllung und Befestigung. Besonders wichtig sind der tatsächliche Untergrund, Randabstände, Verankerung, Korrosionsschutz und bei Glas die richtige Glasart und Lagerung. Planung, statischer Nachweis, Fertigung und Montage müssen dasselbe System abbilden. Ein optisch gutes Geländer ist noch keine nachgewiesene Absturzsicherung.

Wie wichtig ist es bei Absturzsicherungen, dass Planung und Fertigung möglichst genau zusammenpassen? Und was kann passieren, wenn das nicht der Fall ist?

Das ist zentral. Die Toleranzkette von Rohbau, Aufmaß, Konstruktion und Fertigung muss beherrscht werden. Passen Bohrbilder, Pfostenachsen oder Anschlussplatten nicht, beginnt häufig die Improvisation vor Ort. Nachträgliches Fräsen, Schweißen, Schleifen oder Versetzen von Befestigungen kann Korrosionsschutz und Qualität beeinträchtigen. Im ungünstigsten Fall entspricht der ausgeführte Anschluss nicht mehr dem geplanten Nachweis. Ein entscheidender Vorteil entsteht, wenn Aufmaß, freigegebene Konstruktion und Fertigungsdaten aufeinander abgestimmt sind. So lassen sich Abweichungen möglichst früh erkennen, statt erst bei der Montage. Eine klare Freigabe der relevanten Maße und Anschlüsse vor Produktionsbeginn reduziert Nacharbeit und schafft mehr Sicherheit bei Qualität, Terminen und Kosten.

Neben klassischen Geländern spielen auch Industriegeländer eine wichtige Rolle. Was unterscheidet solche Projekte von einem typischen Geländer am Wohn- oder Bürogebäude?

Bei Industriegeländern steht die Funktion noch stärker im Vordergrund. Sie sichern Laufwege, Podeste, Maschinenbereiche oder Produktionszonen und müssen oft rauen Umgebungsbedingungen und hoher Beanspruchung standhalten. Wartungsfreundlichkeit, Robustheit, Korrosionsschutz und eine schnelle Montage ohne lange Betriebsunterbrechung sind besonders wichtig. Zugänge, Tore, Treppen und Übergänge müssen zudem in das Sicherheitskonzept des Betriebs passen.

Bei Industriegeländern gibt es häufig wiederkehrende Bauteile oder größere Stückzahlen. Wo kann Standardisierung hier konkret helfen?

Bei Profilfamilien, Pfosten, Fußplatten, Bohrbildern, Handlaufanschlüssen und Verbindungselementen. Werden solche Komponenten intelligent wiederverwendet, lassen sich auch Stücklisten, Laserprogramme, Schweißfolgen, Prüfabläufe und Verpackung standardisieren. Rohr- und 2D-Laser sowie Schweiß- und Handlingsroboter können Wiederholteile reproduzierbar fertigen, während projektspezifische Maße digital angepasst werden. Der wirtschaftliche Vorteil entsteht vor allem dann, wenn sich Wiederholteile über viele Projekte hinweg nutzen lassen. Ein spezialisierter Fertigungspartner kann solche Prozesse bündeln und seine Anlagen entsprechend auslasten.

Der Metallbaubetrieb profitiert von reproduzierbaren Abläufen, ohne jede Fertigungstechnologie selbst vorhalten zu müssen.

Gleichzeitig ist auch ein Industriegeländer selten eine reine Standardlösung. Wie lässt sich die individuelle Anforderung des Bauprojekts mit standardisierten Fertigungsprozessen verbinden?

Das ist im Grunde Mass Customization: Das Ergebnis bleibt individuell, die Produktionslogik dahinter ist standardisiert. Mit einem modularen Baukastensystem können Länge, Winkel, Pfostenabstände, Anschlüsse und Beschichtung projektspezifisch variieren. Werden 3D-Aufmaß, CAD, Stückliste und Fertigungsdaten digital verbunden, muss jede Variante nicht wie ein völlig neues Produkt behandelt werden. So verbindet man handwerkliche Individualität mit industrieller Prozesssicherheit.

Für den Metallbauer bedeutet das, dass auch anspruchsvolle Sonderlösungen in einen strukturierten Fertigungsprozess überführt werden können. Durchgängige digitale Daten reduzieren doppelte Eingaben und Übertragungsfehler. Die Geländermacher bieten beispielsweise 3D-Laser-Aufmaß und CAD-Planung an.

Wenn Sie von Standardisierung sprechen: Was bedeutet das für einen Metallbauer ganz praktisch? Geht es darum, möglichst viel gleich zu machen – oder eher darum, die Abläufe dahinter zu optimieren?

Es geht nicht darum, möglichst viele gleiche Geländer zu bauen. Es geht darum, gleiche Arbeitsschritte nicht bei jedem Auftrag neu zu erfinden. Einheitliche Aufmaßdaten, klare Freigaben, definierte Anschlussdetails, wiederverwendbare Konstruktionselemente und standardisierte Prüfabläufe reduzieren Fehler und Durchlaufzeiten.

Im Alltag bedeutet das weniger Rückfragen, klarere Freigaben, verlässlichere Stücklisten und eine bessere Übergabe an die Montage. Man kann also ein vollständig individuelles Geländer aus einem weitgehend standardisierten Prozess herstellen.

Können Sie uns einmal an einem typischen Projekt erklären, was sich für einen Metallbauer verändert, wenn bestimmte Fertigungsschritte vorgefertigt und von einem spezialisierten Partner übernommen werden?

Der Metallbauer behält Projektführung, Kundenkontakt, Baustellenkoordination und auf Wunsch Aufmaß und Montage. Der Zulieferer übernimmt beispielsweise Detailplanung, Zuschnitt, Laserbearbeitung, Schweißen, Oberflächenkoordination, Glas, Kennzeichnung und montagegerechte Verpackung.

So wird aus vielen internen Einzelprozessen ein planbarer Zukauf. Die eigene Werkstatt wird entlastet und der Betrieb kann mehr Projekte parallel abwickeln, ohne jede Kapazitätsspitze selbst abzudecken.

Dabei muss nicht jeder Betrieb sofort seine gesamte Fertigung auslagern. Die Zusammenarbeit kann dort beginnen, wo der größte Engpass besteht, etwa beim Zuschnitt, bei der Laserbearbeitung, beim Schweißen oder bei der montagefertigen Komplettfertigung. Entscheidend ist, Leistungsumfang und Schnittstellen vorab klar zu definieren.

Ein wichtiger Punkt ist die Baustelle. Wie viel Aufwand lässt sich dort tatsächlich vermeiden, wenn Bauteile passgenau und montagefertig angeliefert werden?

Sehr viel, wenn Aufmaß und Planung vorher stimmen. Der größte Vorteil ist nicht nur die schnellere Montage, sondern dass Sortieren, Nacharbeiten, zusätzliche Bohrungen, fehlende Kleinteile und zweite Anfahrten vermieden werden. Werden Bauteile nach Bauabschnitt gekennzeichnet, logisch verpackt und Anschlüsse vorbereitet, wird aus Baustellenfertigung echte Montage. Das erhöht die Termin- und Kostensicherheit deutlich.

Gerade bei knappen Montagekapazitäten ist das ein wichtiger Hebel. Wenn Bauteile vollständig, eindeutig gekennzeichnet und in der benötigten Reihenfolge angeliefert werden, kann das Montageteam seine Zeit stärker für die eigentliche Installation einsetzen.

Kommen wir zur Kalkulation: Welche Kosten oder Arbeitszeiten werden bei Geländerprojekten aus Ihrer Sicht am häufigsten unterschätzt?

Oft die indirekten Stunden: Aufmaß, Konstruktion, Detailabstimmung, Materialbeschaffung, Rüstzeiten, Schleifen, Oberflächenlogistik, Verpackung, Transport, Baustelleneinrichtung und Dokumentation. Dazu kommen kleine Nacharbeiten, die sich über das Projekt summieren. Besonders teuer sind Änderungen nach Produktionsstart oder eine zweite Anfahrt. Wer nur Material und Schweißstunden kalkuliert, kalkuliert das Projekt nicht vollständig. Ein sinnvoller Vergleich stellt deshalb nicht den internen Material- oder Fertigungspreis dem Einkaufspreis des Zulieferers gegenüber. Entscheidend sind die gesamten Kosten bis zum montierten Bauteil, einschließlich Arbeitsvorbereitung, Maschinenbelegung, Nacharbeit, Logistik und Baustellenaufwand. Erst dieser Vergleich zeigt, welche Fertigungstiefe für den jeweiligen Betrieb und Auftrag wirtschaftlich sinnvoll ist.

Viele Metallbauer möchten möglichst viel selbst fertigen und gleichzeitig die Beziehung zu ihrem Kunden behalten. Wie kann ein Zulieferer unterstützen, ohne dass der Metallbauer die Kontrolle über sein Projekt oder seinen Kunden verliert?

Das funktioniert mit einer klaren Rollenverteilung. Der Metallbauer bleibt Auftragnehmer seines Kunden und führt das Projekt. Der Zulieferer arbeitet als verlängerte Werkbank nach freigegebenen Daten und Qualitätsanforderungen. Genau deshalb setzen wir auf ein reines B2B-Modell und verzichten bewusst auf den Direktvertrieb an Endkunden unserer Metallbaupartner. Für eine erfolgreiche Zusammenarbeit braucht es Vertrauen und klare Spielregeln. Dazu gehören transparente Zuständigkeiten, definierte Freigabeprozesse und eine verlässliche Abstimmung während des Projekts. Der Metallbauer bleibt der Ansprechpartner seines Kunden. Wir unterstützen ihn im Hintergrund mit unserer Fertigungs- und Prozesskompetenz. Unser Erfolg entsteht dadurch, dass unser Partner seine Projekte erfolgreicher abwickeln kann. Diese reine Zulieferpositionierung gegenüber Metallbauunternehmen ist die Kernfunktion der »Die Geländermacher AG«.

Wenn Sie einem Metallbaubetrieb einen konkreten Rat geben müssten: Was sollte er bei seinem nächsten Geländerprojekt anders machen, um Zeit, Kosten und Abläufe besser in den Griff zu bekommen?

Mehr Zeit in die ersten zehn Prozent des Projekts investieren. Ein sauberes Aufmaß, geklärte Schnittstellen, ein festgelegtes Befestigungskonzept und eine vollständige digitale Freigabe sparen hinten ein Vielfaches an Zeit.

Danach sollte der Betrieb entscheiden, was seine Kernkompetenz ist und welche Schritte ein spezialisierter Zulieferer wirtschaftlicher und reproduzierbarer erledigen kann.

Mein Rat wäre, das nächste Projekt einmal vollständig durchzurechnen: Wie viele Stunden fließen tatsächlich in Aufmaß, Konstruktion, Fertigung, Nacharbeit und Montage? Wo entstehen Engpässe, und welche Schritte müssen wirklich in der eigenen Werkstatt stattfinden? Oft zeigt bereits ein einzelner Projektvergleich, an welchen Stellen eine andere Arbeitsteilung sinnvoll ist. Zukunftsfähig ist aus meiner Sicht nicht der Betrieb, der alles selbst macht, sondern derjenige, der seine Wertschöpfung intelligent organisiert.

Foto: Manuel Rust



BDF

Ausbildungsberufe im modernen Holz-Fertigbau



Auszubildende im Holz-Fertigbau erlangen wertvolle Kompetenzen zur industriellen Hausfertigung.

Bad Honnef (ABZ) | Die Mitgliedsunternehmen des Bundesverbandes Deutscher Fertigbau (BDF) bieten verschiedene Ausbildungswege im seriellen Holzbau. Das Spektrum reicht von der Produktion und Montage über Planung und Logistik bis hin zu IT und Verwaltung. Dazu gehören auch Berufe in Produktion, Ausbau und Haustechnik. Ein großer Teil der Fertighaus-Produktion findet kaut BDF in wettergeschützten Werkshallen statt.

Entsprechend werden Fachkräfte für die computergestützte Fertigung, den industriellen Holzbau und die Holzverarbeitung benötigt. Ausbildungsmöglichkeiten bestehen unter anderem zum Holzbearbeitungsmechaniker und Holzmechaniker. Auch Zimmerer sowie Schreiner/Tischler werden für Tätigkeiten im Werk und auf Baustellen ausgebildet.

Viele Arbeitsschritte werden beim Fertigbau bereits im Werk ausgeführt oder vorbereitet. Für die Arbeiten auf der Baustelle bilden die Unternehmen unter anderem Ausbaufacharbeiter, Trockenbaumonteure und Dachdecker aus. Hinzu kommen Spengler/Klempner/Blechner, Maler und Lackierer sowie Fliesen-, Platten- und Mosaikleger. »Die meisten Fertighäuser werden heute schlüsselfertig oder mit nur noch wenig ausstehenden Ausbauarbeiten übergeben«, erklärt BDF-Geschäftsführer Achim Hannott.

Viele Bauherren verfügten nicht über das handwerkliche Know-how für umfangreichere Eigenleistungen. »Mit einem einzugsbereiten Fertighaus erhalten sie den Komfort und die Ausführungsqualität, die sie sich für ihr Eigenheim wünschen«, so Hannott. Auch für die Haustechnik werden Fachkräfte ausgebildet. Dazu zählen Anlagenmechaniker SHK (Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik) sowie Elektroniker für Energie- und Gebäudetechnik.

Je nach Unternehmen kommen weitere Ausbildungsberufe hinzu, beispielsweise Mechatroniker für die Haustechnik oder werkseigene Produktionsanlagen. »Der Holz-Fertigbau ist eine zukunftsorientierte Branche mit industriellen Abläufen sowie manchen Schnittstellen zwischen Handwerk und Industrie. Mit ihrem Arbeitseinsatz und ihrer Expertise in den verschiedenen Aufgabenbereichen leisten die Auszubildenden und Facharbeiter einen wichtigen Beitrag zum persönlichen Traumhaus jeder Baufamilie und zu jedem neuen Projekt im Bereich des seriellen Bauens«, schließt Hannott.

Foto: BDF/Baufritz

KREISLAUFWIRTSCHAFT

Kiesgewinnung und Baustoffrecycling verbunden

Fürstenfeldbruck (ABZ) | Die Kiesgrubenrekultivierung Oberbayern (KRO) verbindet Kiesgewinnung, Betonabbruchaufbereitung und Betonherstellung an einem Standort. Beim Besuch des bayerischen Bauministers Christian Bernreiter wurde das patentierte Gravelmix-Verfahren vorgestellt. Eine geplante Bodenwaschanlage soll künftig weitere mineralische Rohstoffe zurückgewinnen.

Beim Gravelmix-Verfahren werden Recyclingmaterial aus Betonabbruch und natürliche Gesteinskörnung gemeinsam aufbereitet.

Dadurch sollen Transportwege verkürzt und die Herstellung von Recyclingbeton wirtschaftlicher werden, heißt es von Unternehmensseite. Ziel ist es, mineralische Baustoffe stärker im Kreislauf zu führen. Bislang macht Recyclingmaterial laut einer Studie des Verbands Deutscher Zementwerke weniger als ein Prozent der in Deutschland für Beton eingesetzten Gesteinskörnung aus.

Zusätzlich plant die Kiesgrubenrekultivierung eine Bodenwaschanlage, um Sand- und Kiesfraktionen aus Bodenaushub zurückzugewinnen. Nach Angaben des Unternehmens könnte die Rückgewinnungsquote bis zu 80 Prozent erreichen. Die aufbereiteten Materialien sollen dann nach einer Qualitätsprüfung erneut als Baustoffe eingesetzt werden können.

Die Bedeutung des verfügbaren Materials zeigen Zahlen aus dem Jahr 2022: In Deutschland fielen demnach rund 208 Millionen Tonnen mineralische Bauabfälle an, darunter 122 Millionen Tonnen Boden und Steine.



Christian Bernreiter (Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, l.), Thomas Ottl (Gravelmix).

Foto: Uta Bodenstein / Gravelmix

Bayerns Bauminister Christian Bernreiter erklärte bei seinem Besuch des Standortes: »Man kann nicht immer nur über Kreislaufwirtschaft reden, man muss es auch machen. Unsere Rohstofflager sind endlich. Die Bayerische Staatsregierung steht deshalb voll dahinter, Abbruchmaterial und Bodenaushub bestmöglich wieder einzusetzen.«

Zur geplanten Bodenwaschanlage erläutert der bayerische Bauminister weiterhin: »Hier auf dem Gelände ist Kiesgewinnung, Recycling von Bauschutt und Betonherstellung effizient kombiniert. Die geplante Bodenwaschanlage hier am Standort wäre baufachlich ein weiterer sinnvoller Schritt. Allerdings ist klar, dass die Planungshoheit dafür auf kommunaler Ebene liegt.«

Foto: Uta Bodenstein / Gravelmix

IN BRANDENBURG

Windenergieanlage mit 365 Metern Höhe

Berlin/Dresden (ABZ) | Mit einem Raupenkran LR 11350 der Schmidbauer GmbH & Co. KG ist in Brandenburg der Prototyp des sogenannten GICON-Höhenwindturms fertiggestellt worden. Die Windenergieanlage erreicht nach dem Ausfahren des inneren Turmabschnitts eine Gesamthöhe von 365 m. Damit gilt sie laut Liebherr als höchste Windenergieanlage der Welt und ist nach dem Berliner Fernsehturm das zweithöchste Bauwerk Deutschlands. Das schwerste Montageteil brachte ein Bruttogewicht von 375 t auf die Waage. Der Technologieentwickler GICON will mit dem Höhenwindturm neue Möglichkeiten für die Nutzung der Onshore-Windenergie erschließen. Die Anlage entstand in einem bestehenden Windpark in der Lausitz zwischen Berlin und Dresden. Der rund 126 m große Rotor gehört zu einer Windenergieanlage mit einer Leistung von 3,8 MW. Er soll die stärkeren und gleichmäßigeren Windverhältnisse in großer Höhe für die Energiegewinnung nutzen. Seit dem Frühjahr 2025 war der LR 11350 beim Bau der Anlage im Einsatz. Für die Montage der Stahlfachwerkkonstruktion wurde der Raupenkran mit dem Parallelauslegersystem PowerBoom ausgerüstet. Das größte Bauteil war ein rund 40 x 40 x 40 m großes Teilstück des Anlagenturms mit einem Bruttogewicht von 375 t. Bei einer Ausladung von rund 44 m setzte der Kran das Bauteil auf der 50 m hohen Grundkonstruktion ab. Für die Kranbewegungen auf der Baustelle wurde eine eigens angelegte Fahrstraße aus Stahlplatten und Bongossihölzern hergestellt. Parallel zur Errichtung der äußeren Stahlkonstruktion entstand im Inneren der später teleskopierbare obere Turmabschnitt. Bis zum Erreichen einer vorläufigen Turmhöhe von rund 160 m war der LR 11350 mit dem PowerBoom und einer bis zu 84 m langen Wippspitze ausgerüstet. Die Gesamtballastierung betrug bis zu 850 t am Kran und auf der Ballastpalette des Derrick-Auslegers. Für die Montage der drei Rotorblätter musste der Raupenkran umgerüstet werden. Der Wechsel von der PowerBoom-Konfiguration auf einen 104 m langen Gitterausleger dauerte laut Liebherr sechs Tage. Zusammen mit der 84 m langen Wippspitze erreichte der Kran eine Rollenkopfhöhe von 200 m. Die Montage der Rotorblätter erforderte ein ausreichend großes Zeitfenster mit geringen Windgeschwindigkeiten. Innerhalb von zwölf Stunden wurden die drei Rotorblätter in rund 170 m Höhe montiert, teilweise auch bei Nacht. »Während der rund 18-monatigen Einsatzzeit arbeitete mein LR 11350 absolut zuverlässig und störungsfrei«, bestätigte Kranfahrer Fabian Ueck.



Der LR 11350 kurz vor Abschluss der Montagearbeiten am Höhenwindrad. Eine Rollenkopfhöhe von 200 Metern ermöglicht die Installation der Rotorblätter.

Foto: Liebherr

EINFACHES BAUEN

Typengebäude für den Wohnungsbau vorgestellt

Vor dem Hintergrund steigender Baukosten, wachsender technischer Anforderungen und komplexer Regelwerke haben KS-Original und die Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e. V. (ARGE) ein Typengebäude für den mehrgeschossigen Wohnungsbau vorgestellt. Das Projekt soll aufzeigen, welche Einsparpotenziale sich durch vereinfachte Planung, reduzierte technische Ausstattung und eine materialgerechte Konstruktion erschließen lassen. Das Konzept basiert auf einem freistehenden Mehrfamilienhaus der Gebäudeklasse 4 in massiver Kalksandstein-Bauweise.

Hannover/Kiel | Vorgesehen sind 14 Wohneinheiten mit ungefähr 889 m² Wohnfläche.

Vier weitgehend gleiche Vollgeschosse bilden die Grundstruktur. Die oberste Ebene kann je nach Standort und planungsrechtlichen Vorgaben als Vollgeschoss, Staffelgeschoss oder Dachgeschoss ausgeführt werden.

Nach Angaben der Beteiligten zielt der Entwurf auf eine einfache, wiederholbare Gebäudestruktur. Weniger Versprünge, Auskragungen und Sonderdetails sollen Konstruktion und Gebäudehülle vereinfachen. Der Grundriss und tragende Wände sind aufeinander abgestimmt, übereinanderliegende Bauteile sollen Planungs- und Materialaufwand verringern.

Einsparpotenziale

Auch die Wohnungsgrundrisse wurden überarbeitet, unter anderem durch Anpassungen bei Lage und Anzahl der Steigeschächte sowie durch die Integration von Abstellflächen in die Wohnungen.

Peter Theissing, Geschäftsführer von KS-Original, sieht im Wohnungsbau vor allem bei der Planung Einsparpotenziale. »Bauen ist extrem komplex und kompliziert geworden«, sagte er bei der Vorstellung des Projekts. »Wir müssen jetzt Kosten- und Materialeinsatz reduzieren.« Einfaches Bauen bedeute dabei »keinen Verzicht auf Qualität, sondern eher die Reduktion auf das Wesentliche.«

Als Referenz diente ein ARGE-Typengebäude, das seit mehreren Jahren als Vergleichsmodell für die Baupraxis im Geschosswohnungsbau genutzt wird. Daniela Wientzek von der ARGE verwies auf die Wirtschaftlichkeit der gewählten Typologie: »Es hatte sich tatsächlich irgendwann herauskristallisiert, dass diese vier Geschosse auch am wirtschaftlichsten sind.«

Wohnflächengewinn

Im Vergleich zum Referenzgebäude wurden nach Angaben der Projektpartner insbesondere die inneren Strukturen optimiert.

Die Mietfläche nach WoFlV ohne Balkone und Loggien beträgt beim ARGE-Typengebäude 853,63 Quadratmeter, beim Typengebäude »Einfaches Bauen« 889,44 Quadratmeter. Daraus ergibt sich bei gleicher Außenkubatur ein Wohnflächengewinn von rund 36 Quadratmeter beziehungsweise 4,2 Prozent. Wientzek zufolge liegen die Unterschiede vor allem »bei den inneren Werten«. Das Gebäude sei so geplant worden, »dass es diese Flächen maximal ausnutzt«. Ein weiterer Schwerpunkt des Konzepts liegt auf der Tragstruktur. Tragende Innenwände ermöglichen einen linearen Lastabtrag und verkürzen die Deckenspannweiten. Dadurch konnten nach Projektangaben Bauteile reduziert werden: Die Stahlbetondecke wurde von 20 auf 16 Zentimeter, die Kalksandstein-Außenwand von 17,5 auf 15 Zentimeter verringert.

Über den Wandbau

Der Baustoff Kalksandstein übernimmt nach Angaben des Herstellers mehrere Funktionen innerhalb der Konstruktion. Genannt werden insbesondere Tragfähigkeit sowie Schall- und Brandschutz.

Diese Anforderungen könnten bereits über den Wandaufbau berücksichtigt werden. Zum Einsatz kommt Kalksandstein im vorgestellten Konzept unter anderem bei Wohnungstrennwänden, Innenwänden und tragenden Außenwänden. Maßhaltige Steine sollen zudem den Bauablauf unterstützen.

»Für uns beginnt die Einfachheit bereits im Material«, sagte Theissing. Technisch und energetisch orientiert sich das Typengebäude an den gesetzlichen Mindestanforderungen. Nach Angaben der Beteiligten liegt es in einzelnen Punkten darüber, etwa bei der Barrierefreiheit innerhalb der Wohnungen.

Wientzek wies in diesem Zusammenhang auf den Gebäudebestand hin: »Es ist nicht einfach ein schlechtes Gebäude, überhaupt nicht. Es ist ein Gebäude, welches die gesetzlichen Mindeststandards sogar noch übertrifft.« Zudem lägen »94 Prozent der Wohnungen im Gebäudebestand unterhalb des heutigen gesetzlichen Mindeststandards«.

Für das Typengebäude wurden auch Kosten- und Materialeffekte ausgewertet. Laut KS-Original sind auf Grundlage fertiggestellter und abgerechneter Bauvorhaben Einsparungen von bis zu 1.200 Euro/Quadratmeter Wohnfläche bei den Herstellungskosten möglich. Theissing sprach je nach Variante von Einsparungen »zwischen 400.000 und einer Million Euro« pro Gebäude.

Gebäudeausrüstung

Auch für die Primärkonstruktion wurden Unterschiede bei den CO_2-Äquivalenten benannt. Nach Projektangaben kommt das ARGE-Typengebäude bei Stahlbeton und Kalksandstein auf 109.512,2 Kilogramm CO_2-Äquivalente, das Typengebäude »Einfaches Bauen« auf 84.542,9 Kilogramm CO_2-Äquivalente. Der Unterschied beträgt 24.969,3 Kilogramm CO_2.

Die Berechnung bezieht sich laut den Beteiligten auf die Materialersparnis in der Primärkonstruktion und nicht auf die gesamten Gebäudegesamtemissionen.

Als weiterer Kostenfaktor wurde die technische Gebäudeausrüstung genannt. Nach Darstellung von KS-Original haben Ausbau und Gebäudetechnik in den vergangenen Jahren an Kostenanteil gewonnen, während der Rohbauanteil zurückgegangen sei. Insbesondere Heizungsinstallation, Lüftung und weitere technische Gewerke würden zu den Kostentreibern zählen.

Das vorgestellte Typengebäude ist nach Angaben der Beteiligten nicht als starre Einzellösung gedacht, sondern als anpassbares System. Grundstrukturen sollen an unterschiedlichen Standorten wiederholt werden können, während etwa Balkone, Aufzüge oder die Ausbildung der oberen Ebene projektspezifisch variiert werden können.



Das vorgestellte Typengebäude ist nach Angaben der Beteiligten nicht als starre Einzellösung gedacht, sondern als anpassbares System.

Abb.: KS Original

Autorin: Alexandra Westermann



Roland Wicke, Leiter Vertrieb bei Munk GmbH, sagt: »Die Resonanz, die wir heute Morgen erfahren haben, war durchweg positiv. Das Wetter macht ein bisschen Strich durch die Rechnung, aber ansonsten gehen wir davon aus, dass es eine gute Messe für uns wird. Wir sind Neuling hier auf der Messe und sind somit natürlich grundoptimistisch.«



Marvin Stein, Key Account bei JCB, sagt: »Trotz des Regens heute Vormittag läuft es recht gut. Der Stand ist gut besucht, auch wenn es grundsätzlich noch ein bisschen mehr sein könnte. Wir hoffen, dass es am Nachmittag aufklart und mit dem besseren Wetter auch die Besucherzahlen noch etwas steigen.«



Julian Herzog von SpanSet sagt: »Wir stellen hier unsere Produkte aus den Bereichen Ladungssicherung, Hebetechnik und Höhensicherung aus und sind sehr zufrieden. Wir haben viel Kundenkontakt, trotz des schlechten Wetters. Vielleicht ist es auch unser Glück, dass sich dadurch mehr Besucher hier drinnen tummeln. Wir haben gute, fachlich interessante Gespräche geführt und können bislang nicht klagen.«



Arbeitsbühnen, Krane und Teleskopstapler prägen das Bild vor den Hallen der Messe Karlsruhe. Insgesamt 125 Aussteller aus 14 Ländern sind bei den diesjährigen Platformers' Days vertreten.

PLATFORMERS' DAYS 2026 IN KARLSRUHE

Fachmesse verzeichnet ein Ausstellerplus

Mit mehr als 2800 Teilnehmenden aus 17 Ländern und einem Ausstellerzuwachs von 11 Prozent sind die Platformers' Days 2026 in Karlsruhe zu Ende gegangen.

Karlsruhe | Grauer Himmel, Regen und wenig einladendes Herbstwetter – doch auf dem Karlsruher Messegelände herrschte reger Betrieb. Trotz der widrigen Witterungsbedingungen nutzten zahlreiche Fachbesucher die Platformers' Days, um sich über Maschinenneuheiten und aktuelle Entwicklungen der Branche zu informieren. Auf mehr als 32.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche präsentierten über 128 Aussteller aus 14 Ländern ihre Produkte und Dienstleistungen. Gegenüber der vorherigen Veranstaltung entspricht dies nach Angaben der Messe Karlsruhe einem Ausstellerplus von 11 Prozent.

Insgesamt kamen mehr als 2800 Teilnehmende aus 17 Ländern nach Karlsruhe. Die Fachbesucher reisten aus sämtlichen deutschen Bundesländern an, mehr als 40 Prozent legten dabei eine Strecke von über 300 Kilometern zurück. Für die Fachmesse war es die vierte Ausgabe am Standort Karlsruhe. Mit dem Wechsel auf einen zweijährigen Veranstaltungsrhythmus und dem neuen Termin Anfang Oktober wollen die Organisatoren die Position der Veranstaltung im deutschsprachigen Markt weiter stärken.

»Die Platformers' Days sind inzwischen fest in Karlsruhe etabliert und passen damit hervorragend zur TechnologieRegion Karlsruhe, einer der stärksten Wirtschafts- und Innovationsregionen Europas, und nehmen damit eine wesentliche Stellung in unserem Messeportfolio ein, mit dem Themencluster Nutzfahrzeuge (NUFAM), Schwerlasttransporte (IST), Recycling und Tiefbau (RATL)«, erklärt Britta Wirtz, Geschäftsführerin der Messe Karlsruhe. Bereits am ersten Veranstaltungstag zogen zahlreiche Aussteller eine positive Zwischenbilanz. Trotz des regnerischen Wetters berichteten die Unternehmen von guten Fachgesprächen und einem regen Austausch mit Kunden und Interessenten. Allerdings wurde vereinzelt auch der Wunsch nach höheren Besucherzahlen laut. Insbesondere die Qualität der Kontakte wurde positiv hervorgehoben.

Auch die nach Veranstaltungsende veröffentlichten Befragungsergebnisse zeichnen ein positives Bild. Demnach bewerteten 93 Prozent der befragten Fachbesucher ihren Messebesuch mit Bestnoten. 95 Prozent zeigten sich mit der Qualität der Aussteller hoch zufrieden. Mehr als 70 Prozent der Befragten gaben an, auf den Platformers' Days einen Kauf, eine Bestellung oder einen Geschäftsabschluss anzustreben. Angaben zur Zahl tatsächlich abgeschlossener Geschäfte machte der Veranstalter nicht. Zu den technischen Höhepunkten der Messe gehörte eine 100 Meter hohe Lkw-Arbeitsbühne von Wörle am Stand von Ruthmann. Socage präsentierte eine Arbeitsbühne mit 75 Metern Arbeitshöhe, während Platform Basket mit einer Raupenarbeitsbühne auf 54 Meter kam.

Auch Hersteller aus dem Baumaschinensektor nutzten die Veranstaltung, um ihre Präsenz im Arbeitsbühnenmarkt auszubauen. Der chinesische Hersteller XCMG zeigte unter anderem die Teleskoparbeitsbühne XGA48K mit mehr als 48 Metern Arbeitshöhe. Das Unternehmen verfolgt das Ziel, seine Position auf dem europäischen Markt weiter zu stärken. Neben großen Arbeitshöhen spielte die Elektrifizierung eine wichtige Rolle. Manitou stellte unter anderem den vollelektrischen Teleskopstapler MT625e vor. Die Maschine steht beispielhaft für die Entwicklung hin zu alternativen Antriebskonzepten, die insbesondere bei Einsätzen in Innenräumen an Bedeutung gewinnen.

Autorin | Fotos: Cornelia Rachow



Thomas Dohmen von XCMG sagt: »In Europa sind wir noch in den Kinderschuhen und versuchen, uns hier weiterzuentwickeln, die richtigen Produkte für den Markt zu entwickeln und auch in den Markt zu bringen. Im Rest der Welt sind wir da schon besser aufgestellt. Gerade in Asien sind wir Marktführer mit Arbeitsbühnen. Wir versuchen natürlich, auch in Europa so gut wie möglich Fuß zu fassen.«



Tobias Stangl von Geda sagt: »Wir sind sehr zufrieden. Die Qualität der Gespräche ist sehr, sehr gut. Wir wünschen uns natürlich noch etwas mehr Besucher, so wie viele andere auch. Aber die Messe ist speziell auf die Höhenzugangstechnik ausgerichtet, und das passt genau zu uns.«



Tatjana Gerdes, Marketing Services bei Magni Deutschland sagt: »Die Platformers' Days sind traditionell unsere wichtigste Messe, da die Höhenzugangstechnik und vor allem der Vermietbereich für uns von großer Bedeutung sind. Wir haben hier immer die Gewissheit, unsere wichtigsten Kunden zu treffen und uns mit ihnen auszutauschen. Für die großen Vermieter ist die Messe eine der ersten Adressen.«

55. VDBUM-GROSSSEMINAR IN WILLINGEN

Zwischen Digitalisierung und Antriebswende

Vom 16. bis 19. Februar 2027 lädt der Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik (VDBUM) zu seinem 55. Großseminar nach Willingen ein. Im Mittelpunkt stehen aktuelle Entwicklungen in der Bau- und Maschinentechnik, alternative Antriebskonzepte, digitale Prozesse und die zunehmende Automatisierung auf Baustellen.



Das Großseminar 2026 ist ein voller Erfolg.

Willingen (ABZ) | Steigende Anforderungen an Effizienz und Nachhaltigkeit, neue Antriebstechnologien und die fortschreitende Digitalisierung verändern die Arbeitsabläufe in der Bauwirtschaft. Gleichzeitig stehen Unternehmen vor der Aufgabe, ihre Maschinenparks wirtschaftlich zu betreiben, qualifiziertes Personal zu gewinnen und neue technische Lösungen in bestehende Prozesse zu integrieren. Mit diesen und weiteren Herausforderungen beschäftigt sich das 55. VDBUM-Großseminar,. Die jährlich ausgerichtete Veranstaltung verbindet laut VDBUM ein mehrtägiges Fachprogramm mit einer Maschinen- und Produktausstellung sowie verschiedenen Möglichkeiten zum Austausch zwischen Bauunternehmen, Herstellern, Dienstleistern und Forschungseinrichtungen. Nach Angaben des Veranstalters nehmen regelmäßig mehr als 1200 Fach- und Führungskräfte aus der Bauwirtschaft, Umwelttechnik und Maschinentechnik teil.

In rund 50 Fachvorträgen sollen aktuelle technische Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf die betriebliche Praxis behandelt werden. Ein Schwerpunkt liegt auf der Digitalisierung von Bauprozessen. Dazu gehören unter anderem Building Information Modeling (BIM), standardisierte Maschinendaten und die Vernetzung von Baugeräten. Auch die Arbeiten der Initiative Machines in Construction 4.0 (MIC 4.0), die sich mit einheitlichen Schnittstellen und dem herstellerübergreifenden Datenaustausch beschäftigt, zählen zu den angekündigten Themen.

Ein weiterer Themenkomplex betrifft die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien. Angesichts steigender Anforderungen an die Reduzierung von Emissionen und die Wirtschaftlichkeit des Maschineneinsatzes gewinnen elektrische und andere alternative Antriebskonzepte an Bedeutung. Dabei stellen sich für Bauunternehmen nicht nur Fragen nach der Leistungsfähigkeit und den Einsatzmöglichkeiten entsprechender Maschinen, sondern auch nach der notwendigen Energieversorgung und den betrieblichen Rahmenbedingungen.

Darüber hinaus sollen autonome und teilautomatisierte Baumaschinen sowie Möglichkeiten zur Optimierung von Arbeitsprozessen behandelt werden. Die zunehmende Automatisierung eröffnet neue Möglichkeiten bei der Maschinensteuerung und der Organisation von Baustellen. Gleichzeitig ergeben sich Anforderungen an die technische Infrastruktur, die Qualifikation der Beschäftigten und die Einbindung der Systeme in bestehende Arbeitsabläufe.

Das Fachprogramm richtet sich damit nicht ausschließlich an Maschinenhersteller und technische Spezialisten. Auch Verantwortliche aus Bauunternehmen, Werkstätten, Fuhrparkmanagement und Logistik sollen angesprochen werden. Insbesondere die Frage, wie sich neue Technologien unter wirtschaftlichen und organisatorischen Gesichtspunkten in der Praxis einsetzen lassen, dürfte für viele Teilnehmer von Interesse sein.

Begleitet wird das Seminar von einer Fachausstellung, auf der nach Veranstalterangaben mehr als 100 Unternehmen und Fördermitglieder ihre Produkte und Dienstleistungen präsentieren. Dafür stehen über 1500 Quadratmeter Ausstellungsfläche im Innenbereich sowie zusätzliche Flächen im Außengelände zur Verfügung.

Die Ausstellung ergänzt das Vortragsprogramm und soll Gelegenheit bieten, sich unmittelbar bei Herstellern und Anbietern über technische Entwicklungen zu informieren. Neben Maschinen und Komponenten spielen dabei auch digitale Anwendungen, Dienstleistungen und Lösungen für den wirtschaftlichen Betrieb von Baugeräten eine Rolle.

Die Verbindung von Fachvorträgen und Ausstellung gehört seit Jahren zum Konzept des Großseminars. Während im Vortragsprogramm übergeordnete technische und betriebliche Fragestellungen behandelt werden, können sich die Teilnehmer in der Ausstellung mit konkreten Produkten und deren Einsatzmöglichkeiten auseinandersetzen.

Teilnehmer- und Ausstelleranmeldung sind unter www.vdbum.de/grossseminar/ erhältlich.

Foto: VDBUM

GEOTHERM 2027 IN OFFENBURG

Sektorenkopplung im Fokus bei der Geothermie-Fachmesse

Offenburg (ABZ) | Die GeoTHERM geht im kommenden Jahr in ihre 20. Ausgabe. Am 25. und 26. Februar 2027 treffen sich auf dem Messegelände in Offenburg Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Fachleute aus der Geothermiebranche. Die Veranstaltung verbindet eine internationale Fachausstellung mit zwei parallel stattfindenden Kongressen zur oberflächennahen und tiefen Geothermie.

Ein Schwerpunkt des Kongressprogramms liegt 2027 auf der Sektorenkopplung. Dabei geht es unter anderem um die Einbindung geothermischer Energie in bestehende Versorgungssysteme sowie um mögliche Synergien mit anderen Bereichen der Untergrundnutzung. Im Fokus stehen insbesondere Schnittstellen zur Öl- und Gasindustrie und zum Bergbau. Internationale Fachleute sollen dazu aktuelle Forschungsergebnisse, technische Entwicklungen und praktische Anwendungen vorstellen.

Auch die Fachausstellung ist nach Angaben der Messe Offenburg international ausgerichtet. Erwartet werden Unternehmen aus Europa, Nord- und Südamerika sowie dem arabischen Raum. Welche Hersteller und Dienstleister bereits angemeldet sind, können Interessierte dem inzwischen veröffentlichten Online-Ausstellerverzeichnis entnehmen. Dieses wird bis zum Veranstaltungsbeginn laufend aktualisiert. Für junge Unternehmen ist erneut eine eigene Start-up Area vorgesehen. Dort können internationale Start-ups ihre Entwicklungen und Technologien einem Fachpublikum präsentieren. Deutsche Jungunternehmen haben zudem die Möglichkeit, über das Förderprogramm »Young Innovators« des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE) Unterstützung für ihre Messeteilnahme zu erhalten. Gefördert werden können bis zu 60 Prozent der förderfähigen Kosten für die Beteiligung an einem Gemeinschaftsstand.



Unterschiedliche Geräte im Ausstellungsbereich der GeoTHERM.

Die Nachfrage nach Ausstellungsflächen ist laut Veranstalter hoch. Mitte Oktober waren demnach nur noch wenige Standflächen verfügbar. Konkrete Zahlen zu den bislang angemeldeten Ausstellern nannte die Messe in ihrer Mitteilung allerdings nicht.

Weitere Informationen zum Programm, zu den Ausstellern und zur Anmeldung sind unter www.geotherm-offenburg.de abrufbar.

Foto: Messe Offenburg-Ortenau



Jon Lind

Jon Lind übernimmt zum 1. November 2026 die Position des CEO der Terratech-Gruppe und von Steelwrist. Er folgt auf Stefan Stockhaus, der nach mehr als 20 Jahren als CEO von Steelwrist aus seiner bisherigen Funktion ausscheidet und künftig als Industrieberater für Solix tätig sein wird. Nach einem Rekrutierungsprozess hat Solix Jon Lind zum neuen CEO sowohl von Terratech als auch von Steelwrist ernannt. Im Vorfeld seines Amtsantritts am 1. November wurde bereits eine Übergabephase eingeleitet. Stefan wird Jon während einer sechsmonatigen Übergangszeit unterstützen, um Kontinuität und eine reibungslose Übergabe sicherzustellen. In seiner neuen Rolle als Industrieberater für Solix wird Stefan seine Erfahrung beim Aufbau und bei der Entwicklung international tätiger Industrieunternehmen einbringen.



Generationenwechsel im Aufsichtsrat

Mit September 2026 wurden Axel Kühner und Yorck Schmidt in den Aufsichtsrat der Wieterdorfer Gruppe bestellt. Sie folgen auf Winfried Braumann, der dem Kontrollgremium seit 2009 angehörte, und Jakob Mosser, der seit 2012 Aufsichtsrat war. Zudem erfolgt ein Generationenwechsel im Aufsichtsratsvorsitz den Christina Fromme-Knoch an Bertram Ziegenfuß übergibt. Bertram Ziegenfuß, Eigentümervertreter und neu gewählter Vorsitzender des Aufsichtsrats der Wietersdorfer Gruppe. Ziegenfuß übernimmt damit das Staffelholz von Eigentümervertreterin Christina Fromme-Knoch. Axel Kühner verfügt über langjährige Erfahrung in der Führung und Transformation international tätiger Industrieunternehmen, Yorck Schmidt über umfassende Expertise in der finanzellen und strategischen Unternehmenssteuerung und internationaler Governance. Der neu formierte Aufsichtsrat im Bild (v.l.): Frank Heinsohn, Georg Kopetz, Christina Fromme-Knoch, Yorck Schmidt, Bertram Ziegenfuß, Erlfried Taurer und Axel Kühner.



Linda Fährmann

Seit dem 1. September 2026 verstärkt Linda Fährmann die Geschäftsleitung von agn im Projektmanagement. In ihrer Funktion begleitet sie Großprojekte im Bereich Generalplanung und übernimmt übergeordnete Aufgaben in der standortübergreifenden Kapazitäts- und Arbeitsplanung. Darüber hinaus mitverantwortet sie die Projektakquise öffentlicher und privater Auftraggeber. Linda Fährmann ist Architektin und verfügt über langjährige Erfahrung in der Steuerung komplexer Generalplanungs- und Großprojekte. Zuletzt war sie in der Büroleitung von Gerber Architekten tätig. Im Mittelpunkt ihrer Arbeit steht ein ganzheitliches Projektverständnis, bei dem die erfolgreiche Zusammenarbeit aller Beteiligten ein wesentlicher Faktor für Qualität, Termine und Kosten ist. Die Architektin ist außerdem ausgebildete Wirtschaftsmediatorin und Lean Construction Expertin nach VDI 2553. Berufspolitisch engagiert sie sich in verschiedenen Gremien und setzt sich für die Förderung weiblicher Nachwuchskräfte in der Planungsbranche ein – unter anderem als Mediatorin bei planM.



Ronen Benchetrit

DKV Mobility, Plattform für internationale Mobilitätsdienstleistungen, hat Ronen Benchetrit mit Wirkung zum 2. September 2026 zum Chief Technology Officer (CTO) ernannt. Als Mitglied des Executive Boards führt er die Entwicklungsteams hinter den Kundenlösungen von DKV Mobility und treibt die nächste Phase der digitalen Transformation des Unternehmens voran. Er berichtet an Chief Technology & Operating Officer Jesper Erichsen. Ronen Benchetrit führt seit mehr als drei Jahrzehnten Technologieorganisationen. Seine Stationen reichen von Fintechs über digitale Marktplätze bis zu Gaming- und Consumer-Plattformen sowie weiteren regulierten Märkten. Zuletzt war er Chief Technology Officer bei Mangopay, wo er die technologische Transformation des Unternehmens verantwortete. Zuvor hatte er leitende Technologiepositionen bei Unternehmen wie Bumble, Zopa, PokerStars und Avaya inne.



Ralph Johann und Emanuel Schreiber

Als Ralph Johann (l.) 1997 in die Geschäftsführung von Gutjahr eintrat, steckte das Internet noch in den Kinderschuhen. Heute beschäftigen Themen wie Digitalisierung und Künstliche Intelligenz die Baubranche – und auch bei Gutjahr stehen große Veränderungen an. Ende 2026 verabschiedet sich Johann nach 30 Jahren in den Ruhestand. Mit ihm verlässt der letzte Vertreter der Gründergeneration die Unternehmensleitung. Sein Nachfolger Emanuel Schreiber ist bereits seit Anfang 2025 an Bord. Seitdem arbeiten die beiden eng zusammen und gestalten den schrittweisen Übergang. Der Wechsel ist das Ergebnis langfristiger Planungen. »Das ist für jedes Unternehmen ein besonderer Moment«, sagt Noch-Geschäftsführer Ralph Johann. »Deshalb war es uns wichtig, das Thema frühzeitig anzugehen.« Und mit Emanuel Schreiber übernimmt ab 2027 kein Unbekannter die alleinige Geschäftsführung. Er kennt das Unternehmen seit mehr als 25 Jahren und war bereits vor seinem Wechsel nach Bickenbach eng mit Gutjahr verbunden. So betreute er als Anwendungstechniker bei Ardex Österreich den Generalvertrieb und die Vermarktung der Gutjahr-Systeme in Österreich und Südosteuropa. Damit trug er dort wesentlich zum Ausbau der Marktpräsenz bei.

Für den Einsatz bei verschiedenen Transporten hat Doll das Angebot um die Tiefbettreihe DOLL NEXT erweitert. Die Fahrzeuge lassen sich mithilfe eines Optionsbaukastens anpassen. **Seite 20**

Für den Inlandstransport eines Transformators aus der Fabrik von Hitachi Energy in Ludvika hat Maersk Project Logistics den Spezialtransporteur Mammoet beauftragt. **Seite 20**

Iveco hat die neue Fahrzeug- und Servicegeneration vorgestellt. Mit der Neuausrichtung verfolgt die Marke der Iveco Group unter anderem das Ziel, Betriebskosten (TCO) zu senken. **Seite 21**



Mehr als 600 Kunden aus aller Welt kamen zu den Innovation Days von Goldhofer an ihren Stammsitz nach Memmingen.

GOLDHOFER INNOVATION DAYS 2026

Neue Lösungen für Schwertransport

Vor Kurzem lud die Goldhofer AG mehr als 600 Kunden aus aller Welt zu den Innovation Days an ihren Stammsitz nach Memmingen ein.

Memmingen (ABZ) | Zwölf Jahre nach der letzten Veranstaltung präsentierte der Hersteller neue Produkte und Weiterentwicklungen aus den Geschäftsbereichen Transport und Airport Technology. Zu den Schwerpunkten zählten das Schwerlastmodul PST/SL-ES (285), die Weltpremiere des »ATLAS« 3, das E PowerPack sowie Erweiterungen der »FT SERIES« und des »STEPSTAR« MPA. Im Innovation Lab zeigte Goldhofer zudem Entwicklungsprojekte und Konzeptstudien. Das neue Schwerlastmodul PST/SL-ES (285) ermöglicht nach Herstellerangaben, die Spurbreite auch unter Last zu verändern. In der Grundbreite von 3.000 mm übertrifft seine Seitenstabilität die einer 1+½-Kombination. Durch die Verbreiterung per Knopfdruck soll eine vergleichbare Seitenstabilität wie bei einer 5,3 m breiten 1+1-Parallelkombination mit 2.430 mm breiten Schwerlastmodulen erreicht werden. Die Kombinationsbreite beträgt dabei 3.300 mm. Das Fahrwerk lässt sich damit an unterschiedliche Streckenbedingungen anpassen. Mit einer Achslast von 48,4 t und einer Zugkraft von 162 kN ist das Modul für hohe Transportlasten ausgelegt. Das verstärkte Biegemoment soll zudem Transporte in einfacher Breite ermöglichen, für die bislang aufgrund der erforderlichen Rahmenstärke Parallelkombinationen notwendig waren. Eine ausgestellte Kombination mit der Flügeltransportvorrichtung FTV 1150 demonstrierte den Einsatz bei Windflügeln mit Lastmomenten von bis zu 1.000 mt. Laut Hersteller können dadurch Ballast und Achslinien reduziert sowie kürzere Transportkonfigurationen realisiert werden.

Im Geschäftsbereich Airport Technology stellte Goldhofer unterschiedliche Einsatzprofile seiner Flugzeugschlepper vor. Der »PHOENIX« ist für anspruchsvolle Schleppaufgaben, größere Einsatzradien und längere Wartungstransporte ausgelegt. Die »ATLAS«-Familie konzentriert sich auf wiederkehrende Abläufe im Gate-Bereich. Bei einer Live-Demonstration zeigte der »ATLAS« 2 in der Remote-Version eine teilautomatisierte Bugradaufnahme. Mit dem »ATLAS« 3 präsentierte Goldhofer außerdem einen neuen Schlepper für die Narrowbody-Flugzeugklasse. Er verfügt über eine neu entwickelte Bugradaufnahme und ist für den täglichen Gate-Betrieb vorgesehen.

as erstmals auf der bauma 2025 vorgestellte E PowerPack liefert nach Herstellerangaben rund 260 kW beziehungsweise 340 PS elektrische Leistung. Es verfügt über aktives Thermomanagement und ist in das Goldhofer-Telemetriesystem »LINK« integriert. Ende Juli kam das System bei einem Transport der BEHALA in Berlin zum Einsatz, bei dem eine 430 t schwere Gasturbine bewegt wurde. Laut Hersteller erfolgte der Transport lokal emissionsfrei und geräuschärmer.

Bei der »FT SERIES« zeigte Goldhofer Sonderfahrwerke mit Baggerstielmulde, flexible 1-Achs-Fahrwerke und neue Split-Fahrwerke. Der neue »STEPSTAR« MPA ergänzt die nachlauf- und zwangsgelenkten Varianten um eine Ausführung mit Einzelradaufhängung. Die Fahrhöhe beträgt laut Hersteller dank der »CargoPlus«-Bereifung 790 mm. Die Achslast liegt bei bis zu 12 t, der Lenkeinschlag bei ± 60°.

Ergänzend präsentierte das Unternehmen einen neuen THP/SL mit 45 t Achslast aus indischer Produktion. Damit will Goldhofer nach eigenen Angaben den asiatischen Markt gezielter bedienen.

Im Innovation Lab stellte Goldhofer Digital-Twin-Konzepte, neue Plattformarchitekturen, Datenlösungen, Simulationswerkzeuge und Ansätze zur Vernetzung von Fahrzeugen und Systemen vor. Die Projekte befanden sich in unterschiedlichen Entwicklungsphasen. Mit der Veranstaltung will das Unternehmen den Austausch zwischen Kunden, Entwicklern und Vertrieb fördern.

Foto: Goldhofer

SERIENGEFERTIGTE TIEFBETTREIHE

Mittels eines Optionsbaukastens an unterschiedliche Einsätze anpassbar



Ein Drei-Achs-Tiefbett mit Pendelachse im Einsatz bei Bode Bautechnik.

Oppenau (ABZ) | Für den Einsatz bei unterschiedlichen Transporten hat Doll Fahrzeugbau das Angebot um die Tiefbettreihe DOLL NEXT erweitert. Die Fahrzeuge lassen sich mithilfe eines definierten Optionsbaukastens an verschiedene Einsatzprofile anpassen. Das Spektrum umfasst den Transport von Bau- und Landmaschinen, Arbeitsbühnen, Containern, Konstruktionsteilen sowie Booten. Die Baureihe wird im Doll-Werk in Ungarn als Zwei- und Dreiachser gefertigt. Die Tiefbettauflieger erreichen je nach Ausführung eine Nutzlast von bis zu 45 t bei einer Ladehöhe von 300 mm. Dies ermöglicht den Transport von Maschinen mit einer Höhe von bis zu 3.700 mm innerhalb der gesetzlichen Gesamthöhe von 4 m. Eine durchgängige, 700 mm breite Baggermulde dient der Ablage des Baggerarms. Je nach Ausführung weist das Tiefbett eine Länge von bis zu 7,5 m auf und lässt sich um weitere 5,7 m teleskopieren. Für die Fahrstabilität auf unebenem Untergrund sorgt die Pendelachse DOLL tera mit einem Fahrwerkshub von bis zu 600 mm. Die hydraulische Lenkung ermöglicht einen Lenkeinschlag von bis zu 60°. Zur Bedienung der zentralen Fahrzeugfunktionen steht ein DOLL tronic-Keypad am Schwanenhals zur Verfügung. In der Ausstattungsvariante DOLL control erfolgt die Steuerung über ein 7-Zoll-Farbdisplay. Mit der Funkfernbedienung DOLL connect kann das Fahrniveau vom Fahrerhaus aus eingestellt werden. Das System DOLL EEP spurt den Auflieger auch in langsamer Kurvenfahrt automatisch ein. Der Korrosionsschutz der Fahrzeuge wird durch eine Spritzverzinkung des Stahlbaus, einen mehrschichtigen Lackaufbau sowie feuerverzinkte und aus Edelstahl gefertigte Anbauteile umgesetzt. Für Wartung, Reparaturen und die Ersatzteilversorgung greift das Unternehmen auf ein Netz von mehr als 130 Doll-Servicepartnern in Europa zurück. »Nicht jede anspruchsvolle Transportaufgabe erfordert eine individuelle Fahrzeugentwicklung«, sagt Markus Erdrich, Vertriebsleiter bei Doll Fahrzeugbau. »Mit DOLL NEXT übertragen wir unsere Erfahrung aus dem anspruchsvollen Schwertransport auf ein seriengefertigtes Programm. Damit ergänzen wir unser Angebot für Kunden, die keine vollständige Fahrzeugneuentwicklung benötigen, die bei Technik, Qualität und Zuverlässigkeit aber keine Abstriche machen wollen.«

Foto: Doll Fahrzeugbau

KOMPAKT UND WENDIG

Für die Straßenreinigung und Grünpflege gedacht

Frechen (ABZ) | Mit dem Modell XB bietet DAF Trucks Deutschland eine Nutzfahrzeug-Baureihe für den kommunalen Einsatzbereich an. Das Spektrum reicht von der Straßenreinigung und Grünpflege über klassische Transportaufgaben bis hin zum Bauwesen. Die Baureihe zeichnet sich durch ein kompaktes Format, hohe Rangierfähigkeit sowie ein günstiges Verhältnis von Nutzlast zu zulässigem Gesamtgewicht aus.

Der DAF XB deckt die Gewichtsklassen mit 7,49 t, 12 t, 16 t und 18 t Gesamtgewicht ab. Das kurze Fahrerhaus gestattet laut Hersteller maximale Ladelängen bei kompakten Außenmaßen. Als Verbrennungsantriebe stehen der Vierzylinder-Dieselmotor PACCAR PX-5 mit 4,5 l Hubraum und der Sechszylinder PX-7 mit 6,7 l Hubraum zur Verfügung, die ein Leistungsspektrum von 170 bis 310 PS abdecken. Kombiniert wird der Antriebsstrang mit dem PowerLine-Automatikgetriebe. Ab der 12-Tonnen-Klasse bietet der Hersteller zudem vollelektrische Ausführungen mit 120 oder 190 kW Leistung für den lokal emissionsfreien Stadtverkehr an.

Mit einem maximalen Lenkeinschlag von 53° ist der XB für enge Straßen, Parkanlagen oder Friedhofsareale ausgelegt. Das Fahrgestell verfügt über ein 50-Millimeter-Lochbildraster, was den Anbau verschiedener Kommunalaufbauten erleichtert. Zur Optimierung der Aerodynamik stehen unterschiedliche Radstände sowie Dachspoiler- und Seitenfender-Optionen bereit. Das Sicherheitskonzept orientiert sich an aktuellen EU-Vorschriften und umfasst unter anderem das Müdigkeitswarnsystem »DAF Drowsiness Detection«, einen Anfahrassistenten, den Side and Turn Assist zur Tote-Winkel-Überwachung, den Event Data Recorder sowie ein digitales Armaturenbrett (DIP). Schlanke Außenspiegel, ein optionales Bordsteinfenster sowie eine Bewertung von bis zu drei Sternen im London Direct Vision Standard unterstützen die direkte Sicht auf das Verkehrsgeschehen, erläutert DAF Trucks.



Für schwerere Einsatzbedingungen bietet DAF die Modellvariante XBC (Construction) in der 18-Tonnen-Klasse an.

Foto: DAF Trucks

Für schwerere Einsatzbedingungen bietet DAF die Modellvariante XBC (Construction) in der 18-Tonnen-Klasse nach N3G-Klassifizierung an.

Nico Gelhausen, Branchen- und Industrie-Manager bei der DAF Trucks Deutschland GmbH, verweist darauf, dass sich der wendige XB zunehmend als Alternative bei kommunalen Ausschreibungen etabliert.

SEITENTRÄGERBRÜCKE

Transport eines Transformators von der Schiene auf die Straße verlegt

Ludvika/Schweden (ABZ) | Für den Inlandstransport eines Transformators aus der Fabrik von Hitachi Energy im schwedischen Ludvika hat Maersk Project Logistics den Spezialtransporteur Mammoet beauftragt. Da die Komponente die zulässigen Grenzwerte für den Schienenverkehr in Schweden überschritt, musste der Transport auf die Straße verlegt werden. Zur Verteilung der Last auf der Fahrbahn setzten die Ingenieure von Mammoet die Seitenträgerbrücke AL600 ein. Durch den Transport knapp über dem Boden konnten Hindernisse wie niedrige Brücken und Oberleitungen passiert werden. Um die Vorgaben bezüglich der Verzurrung zu erfüllen, wurde ein spezieller Adapter für den Rahmen konstruiert und gefertigt. Maersk Project Logistics übernahm die Gesamtprojektleitung, während Mammoet Daten für die Genehmigungsverfahren lieferte. Zudem prüften Ingenieure Streckenabschnitte im Bereich von Eichenbeständen mittels Scans, um Anpassungen ohne Baumfällungen vorzunehmen. Aufgrund der Platzverhältnisse im Werk wurde die Trägerbrücke zunächst auf zwei Abschnitten mit je 14 Achslinien selbstfahrender Modultransporter (SPMT) in den Ladebereich gefahren. Nach dem Einheben der Fracht durch einen 500-Tonnen-Kran erfolgte außerhalb des Gebäudes der Wechsel auf zwei Einheiten konventioneller Schwerlastanhänger mit jeweils 19 Achslinien. Der Zug wurde von zwei Zugmaschinen sowie einem hydraulischen Zusatzantrieb auf den vorderen sechs Trailerachsen bewegt. Der Konvoi erreichte bei einem Gesamtgewicht von über 800 t eine Gesamtlänge von knapp 100 m. Die 130 km lange Strecke von Ludvika zum Hafen Köping legte der Transport innerhalb von zwei Nächten zurück. Eine Herausforderung bildete die Überquerung von zwei Bahnstrecken ohne regulären Bahnübergang.



Da die Komponente zu schwer für den schwedischen Schienenverkehr war, wurde der Transport auf die Straße verlegt.

»Das war auch eine der größten Herausforderungen bezüglich des Zeitplans«, erklärt William Soeters, Projektmanager bei Mammoet. »Wir hatten ein Zeitfenster von nur drei Stunden, um alles vorzubereiten, den Konvoi über die Gleise zu führen und die Materialien wieder zu entfernen, um den Zugverkehr zu ermöglichen. Hätte man das verpasst, hätte das zu erheblichen Störungen geführt.« Im Hafen von Köping wurde die Seitenträgerbrücke AL600 teilweise demontiert und Anhänger entkoppelt, bevor der Transformator im RoRo-Verfahren auf ein Schiff verladen wurde.

Foto: Mammoet

MODELLREIHE 2026

Neue Baureihen und erweitertes Service-Ökosystem

Iveco hat die neue Fahrzeug- und Servicegeneration vorgestellt. Mit der Neuausrichtung verfolgt die Marke der Iveco Group das Ziel, Betriebskosten (TCO) zu senken, den Fahrerkomfort zu verbessern und ein integriertes Mobilitäts-Ökosystem bereitzustellen.

Iveco hat die neue Fahrzeug- und Servicegeneration vorgestellt.



Ulm (ABZ) | Die Weiterentwicklungen erstrecken sich vom Lkw-Design über Konnektivitätslösungen bis hin zu Schulungs- und Flottenprogrammen.

Der neue S-Way erzielt durch die Kombination aus dem xCursor-13-Motor, einem optimierten Antriebsstrang, verbesserter Aerodynamik sowie erweiterten vorausschauenden Fahrfunktionen eine Kraftstoffeinsparung von bis zu 11 % im Vergleich zu früheren Modellgenerationen, erläutert der Hersteller.

Zur Einhaltung der aktuellen General Safety Regulation (GSR) ist das Fahrzeug mit Sicherheitssystemen wie dem Aufmerksamkeitsassistenten ADDW (Advanced Driver Distraction Warning) sowie dem Spurhalteassistenten Highway Assist ausgestattet. Das neu gestaltete Flottenportal »IVECO ON« liefert Echtzeitdaten zu Kraftstoffverbrauch, Fahrzeugzustand, Standort und Ladezustand bei Elektro-Lkw und gibt konkrete Handlungsempfehlungen zur Effizienzsteigerung.

Flottenservices

Um unerwartete Ausfälle zu reduzieren, setzt die Firma auf datenbasierte Flottenservices. Das System »Uptime Monitoring« überwacht Fahrzeugkomponenten kontinuierlich aus der Ferne, wodurch sich ungeplante Stillstandszeiten bei Nutzern im Schnitt um 24 % verringern lassen.

Zudem bietet das Programm »Professional Fuel Advising« regelmäßige Verbrauchsanalysen für das Fahrpersonal. Für die Abrechnung von Kraftstoffen, Mautgebühren, Parkplätzen und Fahrzeugwäschen steht in Kooperation mit Eurowag die Mobility Service Card zur Verfügung.

Auf Finanzierungsseite bietet IVECO CAPITAL angepasste Kreditprozesse für Großkunden. Ergänzend dazu ermöglicht die Langzeitmietlösung RENTIVE die Nutzung von Diesel- und Gasfahrzeugen inklusive Versicherung, Wartung und Reifenwechsel, während für Elektrofahrzeuge das Mietmodell GATE mit Pay-per-Use-Abrechnung angeboten wird.

Ergonomie überarbeitet

Das Fahrerhaus der neuen Modellgeneration wurde in Ergonomie und Ausstattung überarbeitet. Neben einer Pkw-ähnlichen Sitzposition mit einem kompakten, verstellbaren 450-Millimeter-Lenkrad stehen ein konfigurierbares TFT-Kombiinstrument sowie ein 10-Zoll-Touchscreen zur Verfügung. Der Ruhebereich bietet wählbare Matratzenoptionen sowie Zubehör wie Mikrowelle, Kaffeemaschine und TV. Über eine Außenkamera-Taste lässt sich das Umfeld der Fahrerkabine auch während der Ruhezeiten überwachen.

Digital sind die Fahrzeuge für Over-the-Air-Updates gerüstet. Der integrierte Iveco-App-Store ermöglicht den Zugriff auf bordeigene Anwendungen sowie auf Softwarelösungen von Drittanbietern und Aufbaustellern. Die mobile App »Iveco Easy« gestattet unter anderem die Fernsteuerung von Heizung und Kühlung, die Durchführung der Abfahrtskontrolle sowie die Verwaltung von Software-Updates per Smartphone.

2.300 Servicestandorte

Hinsichtlich der Konfiguration stehen bis zu 32.000 technische Varianten und 100 Farb- und Oberflächenkombinationen zur Wahl.

Das globale Supportnetz umfasst mehr als 400 Händler und rund 2.300 Servicestandorte, darunter mehr als 340 zertifizierte »Heavy Duty Truck Centres of Excellence« an Hauptverkehrsachsen. Mit der neuen Funktion GeoTrack können Flottenbetreiber den Werkstattstatus von Fahrzeugen in Echtzeit verfolgen, während der Fast Track Service eine Erstdiagnose innerhalb von zwei Stunden garantiert. Für Wartungen vor Ort bietet Iveco mobile Werkstattfahrzeuge (Mobile Workshop) an.

Ergänzend erweitert das Unternehmen seine Fahrer-Initiativen. Das Prämienprogramm »IVECO Fidelity Club« belohnt eine kraftstoffsparende Fahrweise durch Abzeichen und Prämien. Über die Academy werden zudem strukturierte Schulungen zu Fahrleistung, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit angeboten.

Foto: Iveco

WIRTSCHAFTLICHKEIT VON ELEKTRO-LKW

Ein kostenloser Rechner und ein Faktencheck

Karlsruhe (ABZ) | Wann sich der Umstieg von Diesel- auf Elektro-Lkw wirtschaftlich rechnet, hängt wesentlich vom jeweiligen Einsatzprofil ab. Die KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) stellt Speditionen, Unternehmen und Kommunen dafür zwei kostenfreie Online-Angebote zur Verfügung: den »Kostenvergleichsrechner für Elektro-Lkw« und den Faktencheck E-Lkw. Beide Angebote sollen Investitionsentscheidungen unterstützen. Der Straßengüterverkehr ist für zahlreiche Branchen in Baden-Württemberg unverzichtbar und steht zugleich unter Kosten- und Modernisierungsdruck. Batterieelektrische Lkw können nach Angaben der KEA-BW bereits heute eine wirtschaftliche Alternative zu Dieselfahrzeugen darstellen. Für die Beurteilung ist ein Vergleich der Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership, TCO) über den gesamten Nutzungszeitraum erforderlich. Dazu gehören Anschaffung, Energie- und Kraftstoffkosten, Wartung, Versicherung, Maut, Steuern, Restwerte sowie gegebenenfalls Investitionen in die Ladeinfrastruktur. Ein Beispiel aus dem neuen Kostenvergleichsrechner verdeutlicht die möglichen Unterschiede: Im Fernverkehr wirkt sich der Energiepreis besonders auf die Betriebskosten aus. Strom ist in diesem Szenario knapp ein Drittel günstiger als Diesel. Die Gesamtkosten pro Kilometer liegen beim Elektro-Lkw bei 1,08 Euro, beim Diesel-Lkw bei 1,21 Euro. Der Kostenrechner vergleicht Elektro- und Diesel-Lkw über einen frei wählbaren Betrachtungszeitraum. Nutzer können unter anderem die jährliche Fahrleistung, den Betrachtungszeitraum, den Diesel- und Strompreis sowie die Fahrzeugkosten anpassen. Zwei voreingestellte Sznarien für den Fern- und Regionalverkehr erleichtern den Einstieg. Die Ergebnisse werden als Kosten je Kilometer und als kumulierte Gesamtkosten dargestellt. Für eine vertiefende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung lassen sich weitere Parameter verändern. Dazu zählen Kauf oder Leasing, Kapitalkosten, Restwert, Mautanteile, THG-Quote und die Aufteilung des Ladens auf Depot und öffentliche Ladepunkte mit jeweils getrennten Strompreisen. Auch Ladeverluste, Wartungs- und Verbrauchswerte, Versicherung, Steuern sowie Investitionen in die Ladeinfrastruktur können berücksichtigt werden. Das Tool soll sowohl eine erste Einschätzung als auch die Vorbereitung interner Abstimmungen und Investitionsentscheidungen ermöglichen. Der ebenfalls kostenfrei verfügbare Faktencheck liefert Hintergrundinformationen zu Fahrzeugtypen, Reichweiten, Ladeinfrastruktur.





NEUER ISOKORB IQ

Zügige Montage

Mit Isokorb IQ erweitert die Schöck Bauteile GmbH von nun an ihr Angebot an Anschlusslösungen für vorgefertigte Bauteile.

Baden-Baden (ABZ) | Das tragende Wärmedämmelement ermöglicht laut Hersteller den nachträglichen Anschluss von Fertigteilbalkonen aus Stahlbeton an Neubauten. Die Montage erfolgt trocken durch Verschraubung und kann auch nach Fertigstellung der Fassade ausgeführt werden. Eine allgemeine bauaufsichtliche Zulassung (abZ) liegt für das Produkt vor.

Isokorb IQ wurde nach Herstellerangaben für eine zeitlich flexible Montage frei auskragender Fertigteilbalkone entwickelt. Durch die trockene Verbindung lässt sich der Balkon unabhängig vom Baufortschritt und ohne dauerhafte Stützen montieren. Dadurch entfallen laut Schöck die Kosten für Traggerüste.

Zwei Teilsets

Auch bei beengten Platzverhältnissen, unterschiedlichen Untergrundbedingungen oder eingeschränkten Verkehrswegen soll sich das System einsetzen lassen. Die Balkone können just-in-time angeliefert werden, sodass keine Zwischenlagerung auf der Baustelle erforderlich ist.

Der Anschluss besteht aus zwei Teilsets: Eines wird vorab in die Betondecke einbetoniert, das andere in den Fertigteilbalkon. Nach dem Einheben des Balkons mit dem Kran werden die Zugstäbe eingesteckt und verschraubt. Die Verschraubung erfolgt innerhalb der vorgesehenen Aussparungen auf der Decken- oder Balkonseite, abhängig von der gewählten Produktvariante. Nach Abschluss dieser Montageschritte ist laut Hersteller die volle Tragfähigkeit des Balkons gegeben.

Just-in-time auf der Baustelle: Die Balkonplatte wird als Fertigteil an die Baustelle geliefert und mittels eines Krans zur jeweiligen Anschlussstelle des Gebäudes gehoben. Das deckenseitige Teilset von Schöck Isokorb IQ wurde vorab in die Betondecke einbetoniert.

Zwei Ausführungen

Schöck bietet Isokorb IQ in zwei Ausführungen an. Isokorb IQ K-A ist für die deckenseitige Verschraubung vorgesehen, während Isokorb IQ K-B eine balkonseitige Verschraubung ermöglicht.

Nach Herstellerangaben lassen sich damit Anschlusshöhen von 200 bis 300 mm realisieren. Das System ist entsprechend für die nachträgliche Montage frei auskragender Balkone an Betondecken ausgelegt und kann unabhängig von der Außenwandart eingesetzt werden.

Das Wärmedämmelement soll eine dauerhafte thermische Trennung zwischen Balkon und Gebäudestruktur gewährleisten. Neben der Lastübertragung steht damit die Reduzierung von Wärmebrücken am Balkonanschluss im Fokus. Die Möglichkeit, die Balkone ohne dauerhafte Stützen anzuschließen, lässt den Bereich darunter frei nutzbar.

Abläufe besser planbar

Durch die zeitlich flexible Montage können Balkone laut Hersteller unabhängig vom jeweiligen Baufortschritt positioniert werden. Dies eröffnet Planern und Architekten Spielraum bei der Gestaltung der Fassade. Zugleich soll die trockene, witterungsunabhängige Ausführung die Abläufe auf der Baustelle besser planbar machen und den Montageaufwand reduzieren.

Für die Verwendung liegt die allgemeine bauaufsichtliche Zulassung Z-15.7-395 vor. Isokorb IQ ist Bestandteil des erweiterten Angebots von Schöck für Anschlusslösungen vorgefertigter Bauteile.

Dieses umfasst nach Angaben des Unternehmens bewährte Produkte, projektspezifische Lösungen und weitere Produktentwicklungen für eine bauzeitenflexible und wirtschaftliche Bauausführung.

Foto: Schöck Bauteile/Tom Bauer

BAUWERKSABDICHTUNG UND BETONSCHUTZ

Sortiment um zwei Produkte erweitert

Detmold (ABZ) | Die Schomburg GmbH erweitert ihr Sortiment für Bauwerksabdichtung und Betonschutz um die Produkte AQUAFIN-1K-PLUS und AQUAFIN-OS. Beide Systeme sind seit Juni 2026 verfügbar und für Anwendungen im Neubau sowie in der Sanierung vorgesehen. Während AQUAFIN-1K-PLUS als reaktive, starre mineralische Dichtungsschlämme für unterschiedliche Abdichtungsaufgaben eingesetzt wird, dient AQUAFIN-OS dem Oberflächenschutz von Stahlbetonbauwerken. Die Produkte decken damit unterschiedliche Anforderungen an den Schutz von Bauwerken vor Feuchtigkeit und weiteren Umwelteinflüssen ab. Mit AQUAFIN-1K-PLUS bietet Schomburg nach eigenen Angaben eine mineralische Dichtungsschlämme für die Abdichtung erdberührter Bauteile sowie von Behältern und Becken an. Darüber hinaus ist das Material für Flächen im Innen- und Außenbereich vorgesehen. Es kann laut Hersteller sowohl bei Neubauten als auch zur nachträglichen Abdichtung bestehender Bauwerke eingesetzt werden.

Zu den technischen Eigenschaften zählt Schomburg eine schnelle Trocknung. Die Überarbeitungszeit beträgt nach Herstellerangaben etwa 90 Minuten. Dadurch können nachfolgende Arbeitsschritte bereits nach kurzer Wartezeit erfolgen. Die Verarbeitung ist sowohl manuell als auch maschinell möglich. Damit lässt sich das Produkt in unterschiedliche Arbeitsabläufe auf der Baustelle integrieren. Weitere Eigenschaften der Dichtungsschlämme sind laut Hersteller eine hohe Sulfatbeständigkeit, Wasserundurchlässigkeit und Dampfdiffusionsoffenheit. Die Sulfatbeständigkeit ist insbesondere bei Bauteilen von Bedeutung, die mit sulfathaltigen Stoffen im Untergrund oder im umgebenden Wasser in Kontakt kommen können. Die Wasserundurchlässigkeit dient dem Schutz der abgedichteten Bauteile vor eindringender Feuchtigkeit. Gleichzeitig ermöglicht die Dampfdiffusionsoffenheit den Durchgang von Wasserdampf durch das Material.

AQUAFIN-1K-PLUS ist nach Angaben des Unternehmens sowohl für die vorbeugende Abdichtung im Neubau als auch für nachträgliche Abdichtungsmaßnahmen vorgesehen. Damit umfasst das Einsatzgebiet unterschiedliche Bauteile und Anforderungen im Hochbau. Mit AQUAFIN-OS ergänzt Schomburg sein Portfolio um ein Oberflächenschutzsystem für Stahlbeton. Das System ist nach Herstellerangaben als OS5b-System zertifiziert und kann sowohl im Neubau als auch bei der Instandsetzung bestehender Betonbauwerke eingesetzt werden. AQUAFIN-OS soll Betonoberflächen vor Einwirkungen durch Chloride, Kohlendioxid und Feuchtigkeit schützen. Diese Stoffe können die Dauerhaftigkeit von Stahlbeton beeinträchtigen. Kohlendioxid trägt zur Carbonatisierung des Betons bei, während eindringende Chloride die Korrosion der Bewehrung begünstigen können. Durch den Oberflächenschutz sollen nach Herstellerangaben sowohl die Carbonatisierung als auch der Chlorideintrag reduziert und die Bewehrung vor Korrosion geschützt werden. Zu den technischen Eigenschaften des Systems gehört laut Schomburg eine Rissüberbrückungsfähigkeit bis zu Temperaturen von -20 °C. Diese Eigenschaft ist für Betonoberflächen relevant, bei denen temperaturbedingte Bewegungen und Rissbildungen auftreten können. Darüber hinaus verfügt das Material nach Herstellerangaben über Diffusionseigenschaften, die den Feuchtigkeitsaustausch des Betons unterstützen.

Als Einsatzbereiche für AQUAFIN-OS nennt der Hersteller unter anderem Parkhäuser, Brücken und weitere stark beanspruchte Betonbauwerke. Dort sind Betonoberflächen je nach Nutzung und Standort unterschiedlichen Belastungen ausgesetzt.

BAUABDICHTUNG

Straffung des Lieferprogramms fortgesetzt

Hanno setzt nach eigenen Angaben die bereits im Jahr 2024 begonnene Straffung seines gesamten Lieferprogramms weiter fort.

Hannover (ABZ) | Das Unternehmen hat Hannoband-600 und Hannoband-600-XL aus dem Programm genommen. Hannoband-BG1 bleibt dagegen als Abdichtungsband für unterschiedliche Anwendungen im Hochbau erhältlich.

Hannoband-BG1 ist laut Hanno seit der Einführung der DIN 18542 im Jahr 1999 am Markt. Das Band wird unter anderem für Primär- und Kreuzfugen im Fassaden- und Fensterbau eingesetzt. Nach Herstellerangaben ist es diffusionsoffen sowie widerstandsfähig gegen UV-Strahlung und Schlagregen. Hanno gibt eine Funktionsgewährleistung von 15 Jahren an.

Der Produktaufbau von Hannoband-BG1 besteht laut Hersteller aus PUR-Schaumstoff, Acrylat-Imprägnat und -Kleber. Die Zusammensetzung sei seit Jahren unverändert. Nach Angaben von Hanno werden dabei die geltenden EU-Verordnungen und Verbote eingehalten, darunter die Vorgaben zu PFAS-Verbindungen. Als unzulässig eingestufte Verbindungen würden demnach nicht eingesetzt. Da sich Rohstoffe, Marktbedingungen und regulatorische Vorgaben verändern können, lässt Hanno seine Bänder nach eigenen Angaben regelmäßig extern kontrollieren. Audits durch Kiwa, das ift Rosenheim und die Materialprüfanstalt Hannover sollen die Produktqualität überprüfen und validieren.

Hannoband-BG1 ist laut Hersteller nach DIN 18542 in der Beanspruchungsgruppe BG1 geprüft. Darüber hinaus verfügt das Produkt nach Angaben des Unternehmens über eine Allgemeine Bauaufsichtliche Zulassung des DIBt und ein Zertifikat der RAL-Gütegemeinschaft Gebäudeabdichtungssysteme. Weitere Nachweise sind laut Hanno eine ift-Zertifizierung für Baukörperanschlusssysteme und Schallschutznachweise sowie SOCOTEC- und KOMO-Zertifikate. Hinzu kommen die CE-Kennzeichnung und EMICODE EC-1plus. Letzterer steht laut Hersteller für eine sehr emissionsarme Ausführung und entspricht der höchsten Siegelkategorie.

Hannoband-BG1 ist laut Hersteller in Schwarz, Grau und Hellgrau erhältlich. Das Band kann im Fenster-, Holz- und Fertigbau sowie im Fachwerk-, Beton- und Mauerwerksbau eingesetzt werden. Zu den Anwendungen zählen nach Unternehmensangaben Bewegungs- und Anschlussfugen sowie der Einsatz zwischen Bauteilen.

Im Innenausbau nennt Hanno zudem die Schalldämmung als Anwendungsbereich. Im Dachausbau kann das Band nach Herstellerangaben für den winddichten Anschluss von Folien eingesetzt werden.

Das einseitig selbstklebende Fugendichtband wird auf der Rolle vorkomprimiert geliefert. Dadurch kann es laut Hanno auch in bereits bestehende Fugen eingebracht werden. Die Rollenlängen reichen von 2 bis 24 m. Für größere Fugenbreiten ist Hannoband-BG1-M mit innenliegender Membran erhältlich.

Mit der Herausnahme von Hannoband-600 und Hannoband-600-XL setzt Hanno nach eigenen Angaben die Vereinfachung des Lieferprogramms fort. Das Unternehmen erwartet dadurch unter anderem eine Vereinfachung der Prozesse und eine verbesserte Lieferfähigkeit. Hannoband-BG1 bleibt Bestandteil des Programms.

Foto: Hanno Werk



Der Klassiker überzeugt laut Hersteller seit 25 Jahren mit optimalen Eigenschaften.



Das Innendämmsystem wird auf einer Wandfläche von circa 960 m² angebracht. Die Montage erfolgt mit patentierten Stelldübeln.

ÄUSSERE SCHÖNHEIT BEWAHRT

Innendämmung bei denkmalgeschützter Gründerzeitvilla

In Halle bleibt die Fassade einer Gründerzeit-Villa bei der Sanierung unverändert erhalten. Das einstige Unigebäude beherbergt heute sieben Wohnungen.

Halle/Saale (ABZ) | Im Advokatenweg 37 in Halle (Sachsen-Anhalt) ist eine um 1900 errichtete Gründerzeitvilla saniert und zu einem Wohngebäude mit sieben Wohnungen umgebaut worden. Das Gebäude mit Anklängen an die italienische Renaissance und Jugendstilelementen steht unter Denkmalschutz. Bei der Sanierung, die 2024 begann, blieb die historische Fassadengestaltung ebenso erhalten wie die Stuckdecken im Inneren. Für die energetische Ertüchtigung kam eine Innendämmung des Herstellers UdiDämmsysteme zum Einsatz.

Das 36,5 cm dicke Mauerwerk mit eisgestrahlter Klinkeroberfläche wies ursprünglich einen vergleichsweise hohen Wärmedurchgangskoeffizienten auf. Nach Abschluss der Sanierung erreicht das Gebäude laut Projektangaben einen U-Wert von 0,45 W/ (m²·K) und entspricht damit dem Standard eines Effizienzhauses Denkmal. Neben doppelt verglasten Holzfenstern und aufgearbeiteten Holztüren trägt insbesondere die Innendämmung zur energetischen Verbesserung bei.

Auf einer Gesamtfläche von rund 900 m² wurden 720 m² der zwei Zentimeter starken Holzfaser-Platte UdiIN sowie 250 m² UdiIN Reco verbaut. Die Dämmplatten verfügen nach Herstellerangaben über eine weiche, elastische Wandseite, mit der sich Unebenheiten von bis zu zwei Zentimetern ausgleichen lassen. Beim Andübeln pressen Widerhaken die Holzfasern mit hoher Zugkraft gegen die Wand. Dies soll die Ausbildung von Kältebrücken reduzieren. Die harte, glatte Rückseite der Platten kann anschließend verputzt werden.

Die Sanierung erfolgte unter Begleitung des Landesdenkmalamts. Ziel war es, die historische Substanz und die charakteristischen Gestaltungselemente des Gebäudes zu bewahren. Dazu gehören die aufwendigen Fenstergewände aus Sandstein, teilweise mit Verdachungen und Sohlbänken, ebenso wie Loggien, Erkerfenster und die von Säulen flankierte Eingangstür.

Auch im Inneren blieben die prächtigen Stuckdecken vollständig erhalten. Selbst beim Einziehen zusätzlicher Zwischenwände wurde auf die historische Ausstattung Rücksicht genommen. Die Bleiglasfenster mit floralen Jugendstilmotiven im Attikageschoss wurden im Zuge der Sanierung wieder freigelegt. Während des Leerstands waren sie hinter braunen Abdeckungen verborgen.

»Dieses Schmuckstück sollte nichts von seinem ursprünglichen Charme verlieren«, sagt Anka Unger, Geschäftsführerin von UdiDämmsysteme. Der Hersteller ist nach eigenen Angaben auf Innendämmlösungen für die energetische Modernisierung historischer Gebäude spezialisiert.

Die Wärmeversorgung erfolgt über eine Wärmepumpe. Für die Warmwasserbereitung ist jede Wohnung mit einem Durchlauferhitzer ausgestattet. Diese Trennung soll die Wärmepumpe entlasten und ihren Energieverbrauch sowie die Störanfälligkeit reduzieren. Im Sommer kann sie bei geöffneten Fenstern außer Betrieb bleiben, sodass keine Betriebsgeräusche entstehen.

Mit der Kombination aus Innendämmung, erneuerbarer Wärmeerzeugung und dem Erhalt der historischen Bauteile wurde die Villa energetisch modernisiert, ohne das äußere Erscheinungsbild wesentlich zu verändern. Die Sanierung zeigt, wie sich die energetischen Anforderungen an ein Bestandsgebäude mit dem Erhalt denkmalgeschützter Architektur verbinden lassen.

Foto: UdiDämmsysteme

PHOTOVOLTAIK UND GRÜNDACH

Die Abdichtung ist Grundlage für Dächer

Intensive Sonnen- und UV-Strahlung sowie starke Temperaturschwankungen stellen Dächer in den Sommermonaten vor besondere Herausforderungen. Vor allem große Dachflächen heizen sich bei anhaltender Sonneneinstrahlung stark auf.

Minden (ABZ) | Sie sind hohen thermischen Belastungen ausgesetzt. Moderne Dächer übernehmen heute laut Triflex weit mehr Aufgaben als den reinen Witterungsschutz. Sie dienen der Energiegewinnung durch Photovoltaikanlagen, schaffen mit Begrünungen ökologische Ausgleichsflächen und tragen so zu einer nachhaltigen Gebäudenutzung bei. Voraussetzung dafür ist eine zuverlässige Abdichtung. Flüssigkunststoffsysteme auf Basis von Polymethylmethacrylat (PMMA) von Triflex bilden laut Hersteller die Grundlage für langlebige Dachaufbauten und schützen die Bausubstanz langfristig vor Witterungseinflüssen. Gerade auf Industrie- und Gewerbedächern lassen sich Sanierungen mit Flüssigkunststoffsystemen wirtschaftlich realisieren, ohne den laufenden Betrieb wesentlich zu beeinträchtigen. Die Systeme sollen bereits nach kurzer Zeit regenfest und schnell belastbar sein, wodurch sich Bauzeiten deutlich reduzieren lassen. Die Kombination aus Abdichtung, Photovoltaik und Begrünung erzielt laut Triflex nachhaltige Mehrwerte für Gebäude und Umwelt. Photovoltaikanlagen leisten einen wichtigen Beitrag zur dezentralen Energieversorgung, während Gründächer das Mikroklima verbessern, Regenwasser zurückhalten und zusätzliche Grünflächen im urbanen Raum schaffen. Damit diese Systeme dauerhaft funktionieren, muss die Abdichtung unterschiedliche Anforderungen erfüllen und sich sicher in die jeweiligen Dachaufbauten integrieren lassen. Durch die starke Erwärmung am Tag und die Abkühlung in den Nachtstunden entstehen auf Dachflächen kontinuierliche Spannungen und Bewegungen. Besonders beansprucht werden Anschlüsse, Durchdringungen und Befestigungspunkte technischer Aufbauten. Diese Detailbereiche sind entscheidend für die Dichtheit der gesamten Konstruktion. Für die sichere Einbindung von Photovoltaik- und Gründachsystemen haben sich Abdichtungen und Beschichtungen auf Basis von Polymethylmethacrylat (PMMA) bewährt, heißt es seitens des Unternehmens. Die Flüssigkunststoffe von Triflex gehen einen vollflächigen Verbund mit dem Untergrund ein und dichten selbst komplexe Detailbereiche ab. Die weiße Beschichtung Triflex ProSolar Finish+ wird auf geeigneten Abdichtungen wie Triflex ProTect appliziert und soll die Reflexionsfähigkeit der Dachoberfläche erhöhen. Dadurch sinke die Oberflächentemperatur, thermische Belastungen würden reduziert und die Betriebsbedingungen von Photovoltaikanlagen verbessert.

Triflex ProSolar Finish+ ist laut Hersteller mechanisch und chemisch belastbar, normal begehbar und schütze die Dachoberfläche dauerhaft vor Witterungseinflüssen. Auch unter Gründachaufbauten ist eine sichere Abdichtung unverzichtbar. Sie muss Feuchtigkeit dauerhaft fernhalten, wurzel- und rhizomfest sein und auch bei anhaltender Wasserbelastung zuverlässig funktionieren. PMMA-basierte Systeme von Triflex erfüllen laut eigenen Angaben diese Anforderungen und lassen sich flexibel an komplexe Dachgeometrien anpassen. Am Anfang jeder erfolgreichen Dachsanierung steht eine fundierte Bestandsaufnahme. Mit dem Triflex DachCheck sollen sich Schwachstellen frühzeitig erkennen und individuelle Sanierungskonzepte entwickeln lassen. Auf dieser Grundlage sollen Bauherren und Planer geeignete Abdichtungs- und Systemlösungen auswählen und den langfristigen Werterhalt ihrer Immobilie sichern können. Ergänzend begleiten die Triflex Anwendungstechniker Fachbetriebe sowie Bauherren von der Planung bis zur Ausführung und unterstützen bei der Umsetzung auf der Baustelle.

Foto: Triflex



Gründächer leisten einen Beitrag zum Regenwasserrückhalt, verbessern das Mikroklima und schaffen zusätzliche Grünflächen in der Stadt. Voraussetzung für ihre dauerhafte Funktion ist eine zuverlässige Abdichtung.

GEBÄUDETECHNIK

Wärme und Kühlung bei Gewerbesanierungen

Percha (ABZ) | Wo eine Fußbodenheizung baulich oder wirtschaftlich ausscheidet, ist das Deckensystem von PYD eine elegante Alternative. Es bietet sogar die Option zur sommerlichen Raumkühlung – wie in diesem Starnberger Gewerbegebäude.

Bei der Sanierung der neuen Räumlichkeiten der Starnberger Kreisgeschäftsstelle des Bayerischen Roten Kreuzes »StaRKe Heimat« in Percha wurde ein Deckensystem von PYD zur Wärmeverteilung eingesetzt. Eine Fußbodenheizung war nach Angaben der Projektbeteiligten aus wirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar, da dafür die Treppenhäuser im Gebäude hätten hochgesetzt werden müssen. Die Nutzer entschieden sich daher erneut für eine Deckentemperierung.

Zum Einsatz kam das PYD-ALU TOPMODUL. Das System lässt sich nach Herstellerangaben in bestehende Gebäude integrieren und kann neben der Beheizung auch zur Kühlung eingesetzt werden.

Für den geplanten Austausch der vorhandenen Gasheizung durch eine Wärmepumpe ist nach Angaben des Herstellers künftig ein aktiver Kühlbetrieb vorgesehen.

Das Deckensystem erreicht laut PYD eine maximale Kühlleistung von 71 W/m² bei 10 K und eine Heizleistung von 79 W/m² bei 15 K. Die Wärme wird dabei von der Decke in den Raum abgestrahlt. Im Kühlbetrieb nimmt die Decke Wärme aus dem Raum auf.

Das System ist nach Unternehmensangaben sowohl für Neubauten als auch für Modernisierungen vorgesehen. Die Module sind für den Trockenbau ausgelegt und lassen sich entsprechend der jeweiligen Raumgeometrie integrieren. Das PYD-ALU TOPMODUL hat laut Hersteller ein Gewicht von circa 4,9 kg/m².



Links das Deckentemperierungssystem, befestigt auf handelsüblichen Feinrostprofilen. Rechts der fertig erneuerte Raum mit aufgesetzter Akustikdecke.

Die durchschnittlichen Aufbauhöhen liegen zwischen 10 und 15 cm. Damit soll das System auch bei begrenzten Einbauhöhen eingesetzt werden können.

Nach Angaben von PYD erfolgt die Wärmeübertragung gleichmäßig über die Deckenfläche. Dadurch sollen Zugluft und störende Thermikströmungen vermieden werden. Das System ist nach DIN EN 14240 und DIN EN 14037-5 zertifiziert.

Nach der Montage von Rohdecke, Trockenbaukonstruktion und Heizsystem wurde in Percha eine weitere Schicht aus gelochten Gipsplatten angebracht.

Diese übernehmen wie aus der Projektbeschreibung ersichtlich ist auch schalldämmende Funktionen und tragen zur Gestaltung der Räume bei.

Die Räume der »StaRKe Heimat« sind damit nach Angaben der Projektbeteiligten für die Nutzung des Deckensystems zur Beheizung vorbereitet. Mit dem geplanten Anschluss einer Wärmepumpe soll künftig auch die sommerliche Kühlung möglich sein, heißt es.

Foto: PYD

Develon hat den 32-Tonnen-Raupenbagger DX300LC-9 mit vollelektronischer Hydraulik (FEH) und integrierter künstlicher Intelligenz vorgestellt. **Seite 27**

LiuGong hat auf der steinexpo 2026 Maschinen für verschiedene Einsätze gezeigt. Es standen unter anderem batterieelektrische Maschinen und digitale Assistenzlösungen im Fokus. **Seite 28**

Die alluvia AG im Kies- und Betonwerk setzt einen Kobelco SK520LC-11E ein. Der 53-Tonner wird auch in der Kiesgewinnung und in der Abdeckung verwendet. **Seite 30**



RECYCLINGBETRIEB

Elektrischer Radlader in der Praxis getestet

Die BioIN GmbH aus Ingolstadt erprobt den batterieelektrischen Cat 950 GC Electric im täglichen Einsatz einer Biogasanlage und eines Kompostwerks.

Stammheim (ABZ) | Seit Februar 2026 arbeitet dort eine Maschine im Miet-/Leasingmodell. Die Erfahrungen sollen zeigen, wie sich Leistung, Ladeverhalten, Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit des elektrischen Radladers unter realen Betriebsbedingungen bewähren. Vorausgegangen war ein Testlauf nach der bauma 2025. Bereits 2022 hatte BioIN eine Vorvereinbarung mit Zeppelin geschlossen. Vor dem Einsatz bereiteten Caterpillar, Zeppelin und BioIN die Ladeinfrastruktur vor. Dazu gehörten Kabelverlegung, der Aufbau eines Hyperchargers und der Anschluss vorhandener Stromspeicher. Die Fahrer wurden in den Umgang mit dem Elektroantrieb, das Laden, die Reinigung und die tägliche Sichtkontrolle eingewiesen.

Vier bis sechs Stunden Einsatz

BioIN verwertet jährlich rund 25.000 t Bioabfälle und 10.000 t Grünabfälle aus Ingolstadt, den Landkreisen Eichstätt und Neuburg, dem Alb-Donau-Kreis sowie der Stadt München.

Der Cat 950 GC Electric beschickt mit einer 4 m³ großen Hochkippschaufel eine Siebanlage mit Gärresten. Weitere Aufgaben sind das Umschichten von Mieten, das Umschlagen von Haufwerken und das Beladen von Walking-Floor-Lkw. Im Durchschnitt ist die Maschine vier bis sechs Stunden täglich im Einsatz. Eine Zwischenladung ist dabei nicht erforderlich. Geladen wird über ein integriertes Onboard-Ladegerät mit 22 kW für Wechselstrom. Für die Miet-/Leasingmaschine richtete Zeppelin Rental zudem die Möglichkeit ein, den Radlader nach 16 Uhr direkt am betriebseigenen Stromspeicher zu laden. Die vier Batterien werden von einem Batteriemanagementsystem überwacht, das unter anderem eine Tiefenentladung verhindern soll. Der 950 GC Electric hat ein Einsatzgewicht von 19,7 t. Antriebsstrang, Vorderwagen, Hubgerüst, Hydraulik und Kabine entsprechen laut Hersteller weitgehend der konventionell angetriebenen Variante. Der elektrische Antrieb besteht aus zwei Elektromotoren für Fahrantrieb und Hydraulik sowie Leistungselektronik mit einem Inverter zur Umwandlung von Wechsel- in Gleichstrom.

Durch die Batterien ist die Maschine im hinteren Bereich 33 cm länger. Bei BioIN wurde die Höchstgeschwindigkeit deshalb auf 20 km/h begrenzt. Ursprünglich hätte ein Cat 938 aufgrund der beengten Fahrwege besser zum Betrieb gepasst. Eine batterieelektrische Maschine dieser 16-t-Klasse bietet Caterpillar bislang jedoch nicht an. Die Fahrer mussten sich daher auf die größere Maschine, die größere Schaufel und das direkte Ansprechverhalten einstellen. »Überrascht hat uns alle dann das Leistungspotenzial und die Performance des Radladers«, berichtet BioIN-Geschäftsführer Peter Meißner. Betriebsleiter Horst Feghelm ergänzt: »Das Gerät reagiert schnell. Das merkt man vor allem beim Umsetzen der Haufwerke, wenn die Schaufel eindringt. Sie kommt tiefer rein und der Radlader kann auch höher reinfahren.«

Wirtschaftlichkeit noch offen

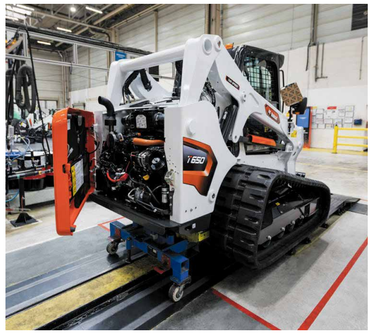
BioIN erzeugt Strom über eine Photovoltaikanlage und eine seit 2012 betriebene Biogasanlage. Das Biogas aus Bioabfällen dient der Strom- und Wärmeerzeugung. Langfristig will das Unternehmen nach eigenen Angaben seine mobilen Maschinen auf elektrischen Betrieb umstellen. Ob sich der elektrische Radlader wirtschaftlich rechnet, ist noch offen. Zu berücksichtigen sind neben den Anschaffungskosten auch Stromverbrauch, Dieselverbrauch, Auslastung und die Zuverlässigkeit der Ladeinfrastruktur. BioIN rechnet bei seinen Maschinen mit einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von acht bis zehn Jahren. Die Ergebnisse des Praxiseinsatzes begleiten Caterpillar und Zeppelin, um Erkenntnisse für die Weiterentwicklung künftiger Serienmaschinen zu gewinnen.

Foto: Zeppelin

Mit seiner 4 m³ großen Hochkippschaufel fährt der Radlader in die Haufwerke und beschickt eine Siebanlage mit Gärresten.

MIT STAGE-V-MOTOR

Neuer Kompakt-Raupenlader vorgestellt



Der T650 kann laut Hersteller mit dem Anbaugeräte-Portfolio von Bobcat kombiniert werden.

Dobříš/Tschechische Republik (ABZ) | Bobcat hat nach eigenen Angaben die Produktion des neuen Kompakt-Raupenladers T650 gestartet und erweitert damit seine Kompaktlader-Palette. Der T650 basiert auf der 600er-Rahmenplattform der M-Serie und wird von einem 2,4-Liter-Motor mit 55 kW (74 PS) angetrieben. Nach Herstellerangaben erfüllt der Motor die Stage-V-Norm ohne AdBlue. Die Nennbetriebslast beträgt 1.192 kg. Laut Hersteller ist der T650 für Bau- und Erdbauarbeiten ausgelegt. Stahlrahmen und Kühlsystem sind nach Herstellerangaben für den Einsatz unter hoher Belastung ausgelegt. Der vertikale Hubweg soll Arbeiten bei größeren Hubhöhen ermöglichen. Als Einsatzbereiche nennt Bobcat unter anderem das Beladen von Lkw, das Handling von Paletten und Erdbewegungsarbeiten. »Der T650 bietet genau das, was Bediener von Bobcat gewohnt sind – Robustheit, Leistung und Wendigkeit – kombiniert mit einem Komfort, der die Arbeit spürbar erleichtert«, erklärt Katinka Kincses, Bobcat Produktmanagerin für Lader. »Es handelt sich um eine kompakte Maschine mit beeindruckender Leistung, präzisen Bedienelementen, hervorragender Sicht und schnellen Taktzeiten, damit Bediener mehr erledigen können.« Der T650 kann laut Hersteller mit dem Anbaugeräte-Portfolio von Bobcat kombiniert werden. Über das Bob-Tach-Montagesystem lassen sich Anbaugeräte nach Herstellerangaben schnell und werkzeuglos wechseln. Optional ist eine High-Flow-Hydraulik erhältlich, die für hydraulisch anspruchsvolle Anwendungen ausgelegt ist. Zur Serienausstattung gehört nach Herstellerangaben die Machine IQ Telematik. Damit können Bediener und Fuhrparkmanager auf Echtzeit-Maschinendaten zugreifen. Bobcat zufolge lassen sich damit unter anderem Maschinenauslastung und Wartungsbedarf überwachen. Die Kabine des T650 ist nach vorne versetzt und verfügt über eine vollständig verglaste Tür. Dadurch soll der Blick auf das Anbaugerät und den Arbeitsbereich verbessert werden. LED-Arbeitsscheinwerfer gehören ebenfalls zur Ausstattung. Nach Herstellerangaben ist der T650 sowohl für beengte innerstädtische Baustellen als auch für Erdbauarbeiten vorgesehen. Die Maschine wird laut Bobcat im Fertigungswerk in Dobříš in der Tschechischen Republik produziert.

Foto: Bobcat

STUDIE UNTERSUCHT JOYSTICK-LENKUNG

Ergonomie-Vergleich mit klassischem Lenkrad

Berg/Furtwangen (ABZ) | Eine Ergonomie-Studie der Hochschule Furtwangen in Zusammenarbeit mit dem HMI-Spezialisten Rafi hat den Belastungsgrad von Lenkrad- und Joystick-Lenkungen in landwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen untersucht.

Laut Rafi zeigen die Ergebnisse, dass sich die körperliche Belastung bei der Fahrzeugsteuerung mit einem Lenkjoystick reduzieren lässt. Das Portfolio von Rafi umfasst unterschiedliche Joystick-Ausführungen mit verschiedenen Führungskulissen, Steuerfunktionen und Robustheitsmerkmalen. Während Joysticks bislang überwiegend zur Steuerung von Anbaugeräten eingesetzt wurden, konzentriert sich die Entwicklung laut Hersteller zunehmend auf Lenkjoysticks zur direkten Fahrzeugsteuerung. Die von Rafi initiierte Studie wurde Anfang 2026 abgeschlossen. Dabei verglich die Hochschule Furtwangen die körperliche Belastung bei der Bedienung eines Lenkrads und eines links neben dem Fahrersitz angeordneten Lenkjoysticks. Grundlage waren Messungen der Muskelaktivität mittels Elektromyografie sowie die subjektive Bewertung von 21 Probanden aus der Landwirtschaft. Nach Angaben des Herstellers zeigte sich, dass die Steuerung über den Joystick mit geringerer körperlicher Beanspruchung verbunden ist. Durch kurze Handbewegungen bei auf der Armlehne abgestütztem Unterarm entfielen größere Lenkbewegungen und häufiges Drehen am Lenkrad. Dadurch werde insbesondere die Belastung im Schulter- und Nackenbereich reduziert. Eine leicht höhere Muskelaktivität wurde lediglich im Unterarm gemessen. Auch die subjektiven Bewertungen der Teilnehmer im Alter von 19 bis 56 Jahren fielen laut Hersteller zugunsten der Joystick-Lenkung aus. In den Kategorien »körperliche Anforderungen« und »Anstrengung« bewerteten die Probanden das Lenkrad als signifikant belastender. Nach Angaben von Rafi deuten die Ergebnisse darauf hin, dass die Kombination aus geringerer körperlicher Beanspruchung und hoher Anwenderzufriedenheit die Joystick-Lenkung zu einer möglichen Alternative für künftige Landmaschinen macht.

Foto: Rafi





Am Rafi-Simulator werden die muskulären Belastungen bei der Lenkrad- und Joysticklenkung mittels Elektromyografie gemessen.

MATERIALUMSCHLAG

Unterschiedliche Arbeitsschritte mit einer Maschine abdecken

Radom/Polen (ABZ) | Im Materialumschlag müssen kleinere Schrottbetriebe häufig unterschiedliche Aufgaben mit begrenzten Ressourcen bewältigen. Für Rombud aus Radom bietet der SENNEBOGEN 825 E Vario Tool dafür eine flexible Lösung. Der Umschlagbagger kann je nach Einsatz mit Greifer oder Schrottschere arbeiten und übernimmt damit das Sortieren, Bewegen, Verladen und Bearbeiten von Metall. Rombud ist auf den An- und Verkauf von Stahl- und Nichteisenmetallschrott spezialisiert. Zum Material gehören unter anderem Stahlschrott, Späne, Kabel, Motoren und Motorenkomponenten. Ergänzend bietet das Familienunternehmen Transport- sowie Be- und Entladedienstleistungen an. Mit dem Greifer bewegt und sortiert der SENNEBOGEN 825 E Vario Tool unterschiedliche Metallfraktionen und beladt Transportfahrzeuge. Für die Bearbeitung von Schrott kommt eine Trevibenne CS 40RS Schrottschere zum Einsatz. Der schnelle Wechsel zwischen den Anbaugeräten ermöglicht es, verschiedene Arbeitsschritte mit derselben Maschine abzudecken. Für Rombud war diese Flexibilität ein wichtiger Faktor. Statt mehrere Spezialmaschinen vorzuhalten, kann ein Maschinenführer je nach Aufgabe zwischen Greifer und Schrottschere wechseln. Dadurch lässt sich der vorhandene Maschinenpark gezielt einsetzen und der Materialfluss im Betrieb flexibel organisieren. Auch die Verfügbarkeit spielt im täglichen Umschlag eine wichtige Rolle. Verzögerungen beim Sortieren, Verladen oder Bearbeiten können sich unmittelbar auf die weiteren Abläufe auswirken. Neben der Vielseitigkeit waren deshalb Zuverlässigkeit und Robustheit entscheidende Kriterien, heißt es.



DEVELON

32-Tonnen-Raupenbagger ergänzt Serie 9

Develon hat den 32-Tonnen-Raupenbagger DX300LC-9 vorgestellt. Das fünfte Modell der Serie 9 verfügt nach Herstellerangaben über eine vollelektronische Hydraulik (FEH) und integrierte künstliche Intelligenz.

Mannheim (ABZ) | Die Baureihe umfasst damit die Modelle DX230LC-9 mit 23 t, DX260LC-9 mit 26 t, DX360LC-9 mit 37 t und DX400HD-9 mit 42 t. Der DX300LC-9 ist laut Hersteller mit einem vollständig elektrohydraulischen Steuerungssystem ausgestattet. Angetrieben wird der DX300LC-9 nach Herstellerangaben von einem DEVELON DX08-Motor. Dieser erreicht eine Nettoleistung von 207 kW (278 PS) bei 1.800 U/min (SAE J1349) und ein maximales Drehmoment von 1.230 kgf/m bei 1.300 U/min. Die maximale Grabtiefe mit Standard-Front beträgt 7.305 mm, die maximale Grabreichweite 10.530 mm. Zusätzlich ist der DX300SLR-9 als Version mit großer Reichweite erhältlich. Er bietet laut Hersteller eine um 1 m größere Reichweite als das Vorgängermodell DX300SLR-7. Für den DX300LC-9 gibt Develon einen Geräuschpegel von 67 dBA an. Zudem verfügt der Raupenbagger nach Herstellerangaben über eine hohe Rundum-Hubleistung und den höchsten Hydraulikdurchfluss in diesem Segment. »Mit dem DX300LC-9 knüpfen wir an den Erfolg unserer Baureihe 9 an – mit einer weiteren Maschine, die es unseren Kunden ermöglicht, ihre Produktivität, Präzision, Sicherheit und Betriebszeit zu verbessern«, erklärt Stephane Dieu, Produktmanager für Develon-Bagger in Europa, und ergänzt: »Die integrierten Technologien, darunter die serienmäßige 360-Grad-Kamera Smart Around View Monitor ´, das optionale Advanced Lift Assist ´-System, die Fernstartfunktion per Smartphone, die werkseitige 2D-Planierung und die Öl-Echtzeitdiagnose, sorgen dafür, dass die Maschinenführer sicher und produktiv arbeiten können.«

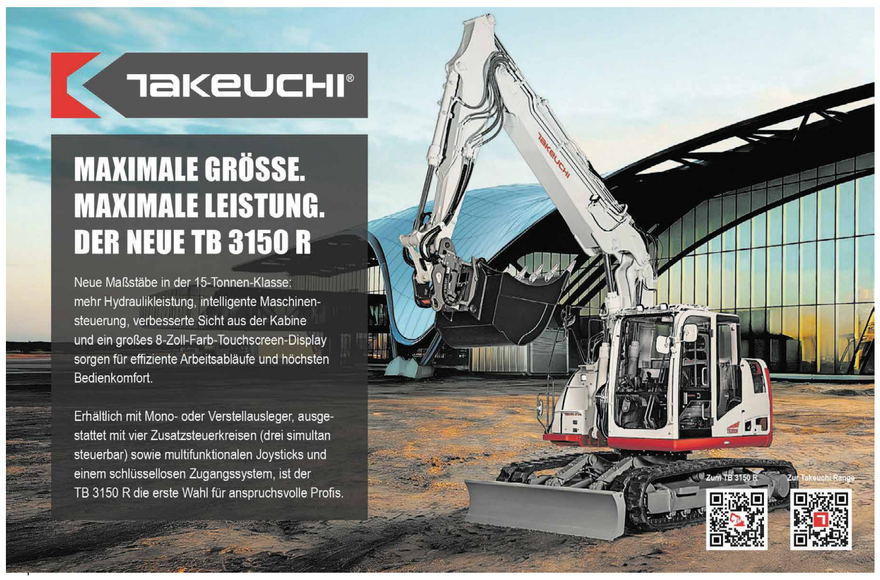
Zu den Assistenzfunktionen gehören laut Hersteller eine erweiterte Hubunterstützung, die die Hubkraft in Echtzeit anzeigt und vor möglichen Kippgefahren warnt. Eine dynamische Hubkrafttabelle soll dabei Gefahrenzonen an Hängen und auf unebenem Untergrund hervorheben. Der Breaker Assist verhindert Leerauslösungen und ermöglicht eine automatische Hammereinstellung. Ein Wiegesystem erfasst die Produktionsmengen in Echtzeit. Die Joystick-Steuerung ermöglicht das Manövrieren über Joystick und Daumenrad und kann zusätzlich zu den herkömmlichen Pedalen an den bevorzugten Bedienungsstil angepasst werden. »Mit der Serie 9 setzt Develon einen neuen Maßstab für zukünftige Produkte und Technologien im Bereich der Baumaschinen. Wie alle Modelle der Serie 9 erreicht auch der DX300LC-9 dieses Ziel durch die Kombination von zehn bahnbrechenden Technologien und wird damit neue Branchenstandards in den Bereichen Produktivität, Sicherheit, Bedienerkomfort und Nachhaltigkeit setzen«, so Stephane Dieu. Für die Erkennung von Personen und Hindernissen verfügt der DX300LC-9 laut Hersteller über ein Smart Around View Monitor (SAVM)-Kamerasystem, Radarsensoren und eine KI-gestützte Personenerkennung. Sechs Kameras und Radarsensoren erfassen den Bereich rund um die Maschine.

Das DEVELON E-Stop nutzt ein Radarsystem, das Objekte in einer Entfernung von bis zu 6 m erkennt. Wird eine Person in der auf 4 m festgelegten Gefahrenzone erkannt, kann das System laut Hersteller automatisch einen Not-Aus auslösen und die Schwenk- oder Fahrbewegung des Baggers stoppen. Virtual Walls ermöglichen die Festlegung digitaler Grenzen, um Kontakte des Auslegers oder der Schaufel mit Freileitungen oder unterirdischen Hindernissen zu vermeiden. Optional stehen 2D-Maschinensteuerungs- und -kontrollsysteme zur Verfügung, die mit optionalen 3D-Systemen kompatibel sind. Die 3D-Systeme sind laut Hersteller für komplexe, mehrdimensionale und groß angelegte Projekte vorgesehen. Ebenfalls optional ist eine Prognostik- und Zustandsüberwachungstechnologie HM). Sie überwacht den Zustand von Motoröl, Hydraulikflüssigkeit, Hauptpumpe und Schwenkmotor. Die Premium-PHM-Option umfasst zusätzliche Schwingungs- und Drucksensoren zur Echtzeitdiagnose des Schwenkmotors, der Hauptpumpe und des Untersetzungsgetriebes. Über die Telematik-App »My DEVELON« lässt sich zudem ein digitaler Bluetooth-Schlüssel verwalten. Dieser ermöglicht laut Hersteller das Entriegeln der Kabine, das Starten des Motors und die Fernsteuerung der Klimaanlage. Ein physischer Schlüssel ist dafür nicht erforderlich.



Mit seinem Smart Around View Monitor (SAVM)-Kamerasystem und Personenerkennungssystem, DEVELON E-Stop und der Möglichkeit, virtuelle Wände zu ziehen, minimiert der DX300LC-9 Unfallgefahren auf Baustellen.

Foto: Develon



HOLP

RotoTop im GaLaBau einsetzen

Emmendingen (ABZ) | Das Gartenbauunternehmen Froschkönig Gärten aus Emmendingen setzt nach Angaben von Geschäftsführer Jan Sauter seit 2016 bei seinen neuen Baggern auf den RotoTop von Holp.

Das Unternehmen nutzt Bagger der Marke Bobcat in Gewichtsklassen zwischen 1 und 9 t. Der erste mit einem RotoTop ausgestattete Bagger, ein E80, stammt aus dem Jahr 2016. Froschkönig Gärten wird in dritter Generation geführt und übernimmt nach eigenen Angaben die Planung und Ausführung von Gartenanlagen, Schwimmteichen, Grünanlagen und Renaturierungsarbeiten. Zum Leistungsspektrum gehören unter anderem Terrassen, Treppen, Pflasterflächen, Teiche und Natursteinmauern sowie Bewässerungs- und Beleuchtungssysteme. Sauter war nach eigenen Angaben bereits vor mehr als zehn Jahren auf einer GaLaBau-Messe auf den RotoTop aufmerksam geworden. Dort ließ er sich von Günter Holp die Endlosdrehung und die daraus resultierenden Einsatzmöglichkeiten erläutern. 2016 wurde schließlich der erste Bagger mit dem Drehantrieb ausgerüstet.

Nach einer Eingewöhnungsphase nutzten die Mitarbeiter die zusätzlichen Bewegungsmöglichkeiten und setzten bei Neuanschaffungen ebenfalls auf den RotoTop. »Wenn wir noch mehr Bewegungsmöglichkeiten brauchen, was sehr selten der Fall ist, dann nehmen wir einfach einen Schwenklöffel mit seiner Tiltfunktion dazu«, so Sauter. Nach seinen Angaben erleichtert der Drehantrieb unter anderem Planierarbeiten. Die Schaufel kann gedreht und dadurch auch seitlich vom Bagger gearbeitet werden. Das sei beispielsweise beim Ziehen von Gräben für Be- und Entwässerung sowie bei Drainagearbeiten hilfreich.



Zügiges Verteilen von Material, da in alle Richtungen und somit auch vom Bagger weggearbeitet werden kann.

Foto: Holp

Auch beim Ausgraben von Ecken und Kanten oder beim Freilegen von Schächten könne der Löffel im Graben gedreht werden. Beim Bau von Natursteinmauern kombiniert Froschkönig Gärten den RotoTop nach Angaben von Sauter mit dem Spezialanbaugerät MultiGrip. Damit lassen sich die Steine transportieren und positionieren. Auch beim Materialtransport kommt die Ausstattung zum Einsatz. Durch die zusätzlichen Bewegungsmöglichkeiten müsse der Bagger bei verschiedenen Arbeiten seltener umgesetzt werden. Sauters fasst seine grundsätzliche Einschätzung so zusammen: »Bei uns gibt es künftig keinen Bagger mehr ohne einen RotoTop.«

LIUGONG AUF DER STEINEXPO

Der Fokus liegt auf der Elektrotechnik

Nieder-Ofleiden (ABZ) | LiuGong hat auf der steinexpo 2026 neun Maschinen für Steinbruch, Bergbau, Materialumschlag und Erdbau gezeigt. Neben Dieselmaschinen standen batterieelektrische Geräte und digitale Assistenzlösungen im Mittelpunkt. Zudem informierte das Unternehmen über geplante Investitionen in Deutschland.

Zu den Exponaten gehörte der Kettenbagger 952F mit 52 t Einsatzgewicht. Er wird laut Hersteller von einem 298-kW-Cummins-Motor der Stufe V angetrieben. Für den Bergbau, Tunnelbau und Steinbruch ist der elektrische Muldenkipper DR50CE mit 50 t Nutzlast und bis zu 1.200 kW Spitzenleistung vorgesehen. Das elektrische Programm umfasste außerdem den Motorgrader 4280DE sowie die Radlader 8110TE, 870HE und 848TE. Ergänzend waren der dieselbetriebene Radlader 890T und der elektrische 820TE ausgestellt.

LiuGong verwies auf 60 Jahre Radladerentwicklung seit dem Modell Z435 von 1966. Nach Unternehmensangaben sind weltweit mehr als 600.000 Radlader der Marke im Einsatz. Die jährliche Produktion beträgt demnach mehr als 30.000 Maschinen.

Der Total-Solutions-Ansatz sieht vor, Maschinenkonfiguration, Anbaugeräte, Antrieb, Einsatzversorgung und Service auf die jeweilige Anwendung abzustimmen. Howard Dale, Präsident von LiuGong Europe, erklärte: »Kunden hören heutzutage viele Versprechungen. Was wirklich zählt, ist, was eine Maschine in der Praxis tatsächlich leistet. Deshalb ist die steinexpo für uns so wichtig. Kunden, die unsere Maschinen im Einsatz sehen, können direkt mit den Menschen hinter den Maschinen sprechen und die Leistung selbst beurteilen.



Für leichtere Anwendungen standen auf der steinexpo der dieselbetriebene Radlader 890T und das elektrische Modell 820TE zur Verfügung.

Foto: LiuGong

Unsere Strategie geht weit über den bloßen Import von Maschinen nach Europa hinaus. Wir investieren vor Ort, entwickeln intelligente Technologien und arbeiten mit unseren Kunden und Händlern zusammen, um Lösungen für konkrete Anwendungsfälle anzubieten. Wir möchten die globale Reichweite und die technische Kompetenz von LiuGong mit fundiertem lokalem Fachwissen und Kundendienst verbinden.«

LiuGong plant nach eigenen Angaben ein europäisches Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationszentrum in Deutschland. Schwerpunkte sollen fortschrittliche Hydraulik sowie halbautonome und autonome Maschinenlösungen sein.

NEUE SU-SCHILDE

Zwischen Traktion und Produktivität

Garching (ABZ) | Caterpillar erweitert das Angebot für die LGP-Laufwerke der Raupen D6 und D6 XE LGP um neue Semi-U-Schilde (SU). Sie sollen laut Hersteller auf wenig tragfähigem Untergrund die Vorteile des geringen Bodendrucks mit einer höheren Materialaufnahme verbinden. Nach Herstellerangaben kommen die neuen Schilde unter anderem für Erdarbeiten auf weichen Böden, Deponieprojekte, Rekultivierungsmaßnahmen im Rohstoffbereich und großflächige Landschaftsbauprojekte infrage. Die SU-Schilde sind laut Caterpillar in drei Varianten erhältlich: als SU-Schild mit ARO (Attachment Ready Option), als SU-Schild für den Müll- und Deponieeinsatz (Waste) sowie als SU-Schild mit ARO und First-Cut-Schneidkanten. Die seitlichen Flügel führen das Material vor dem Schild und sollen Verluste reduzieren. Durch die höhere und tiefere Schildgeometrie steigt die Materialaufnahme gegenüber dem bislang verfügbaren S-Schild. Die Transport- beziehungsweise Ausbrechkraft bleibt laut Hersteller bei 4,1 m. Das S-Schild fasst 3,8 m³ Material, während das neue SU-Schild eine Kapazität von 6,6 m³ erreicht. »Damit schließt die LGP-Version bei der Materialbewegung deutlich zu klassischen Erdbau-Raupen auf«, so Fabian Kröger, Zeppelin Senior-Produktmanager für Dozer. Die Waste-Ausführung erreicht ein Fassungsvermögen von 14 m³ und ist für das Bewegen großer Mengen leichter Materialien vorgesehen. Die neuen SU-Schilde können laut Hersteller sowohl bei Neumaschinen als auch bei bereits eingesetzten Raupen der Baureihen D6 und D6 XE LGP nachgerüstet werden. Durch das höhere Schildgewicht steigt der Bodendruck geringfügig. Gleichzeitig erhöht sich die Materialaufnahme. »Anwendungen, die bisher einen Kompromiss zwischen geringem Bodendruck und hoher Schildkapazität erforderten, lassen sich nun ab Werk mit einer Maschine abdecken. Damit erweitert Caterpillar das Einsatzspektrum der LGP-Modelle deutlich«, so Fabian Kröger.



Die neuen Semi-U-Schilde (SU) für die Cat Raupen D6 und D6 XE LGP sollen die Vorteile des LGP-Laufwerks erhalten und gleichzeitig deutlich mehr Material vor dem Schild halten.

Foto: Caterpillar



AUFGABENFELD ERWEITERT

Kommunal- und Forstbetrieb setzt auf City-Bagger

Der Dangelhof im Alb-Donau-Kreis ist auch als Kommunal- und Forstbetrieb tätig. Der Betrieb begann 1983 mit Winterdienstarbeiten und erweiterte sein Aufgabenfeld im Laufe der Jahre um das Schneiden von Lichtraumprofilen, Grasmulchen und Bankettarbeiten.

Altheim (ABZ) | Mit den wachsenden Anforderungen wurde auch der Maschinenpark ausgebaut. Heute kommen unter anderem Mobilbagger mit Anbaugeräten wie WOODCRACKER Baumscheren und SEPPI-Mulchern zum Einsatz. Uwe Dangel, der den Hofbetrieb von seinem Vater Klaus Dangel übernommen hat, arbeitet gemeinsam mit seiner Frau Christine und seinem Sohn Luca im Unternehmen. Die beiden Töchter Pia und Luisa sind im Reitpony-Zucht- und Dressurbetrieb tätig. Bei den bisherigen Maschinen sah Uwe Dangel nach eigenen Angaben einen Nachteil bei der hydraulischen Leistung. »Was ich schon immer bemängelt habe«, stellte Uwe Dangel heraus, »war die geringe Ölleistung, denn die Hochleistungsmaschinen, die an den Bagger angebaut wurden, benötigen oft viel Öl, die dem Bagger häufig für andere Bewegungen fehlen.« Kurz vor Weihnachten 2025 stieß Dangel bei einer Internetrecherche auf den City-Bagger von Hydrema. Anschließend nahm er Kontakt zur Staufen Baumaschinen GmbH in Göppingen auf und vereinbarte einen Besuch. »Ich wollte nur mal kurz den Bagger `fühlen`, um zu erkennen, ob es Sinn macht, sich länger mit der Maschine auseinanderzusetzen. Und tatsächlich, schon die ersten Bewegungen mit dem Bagger haben mir gezeigt, dass das eine außergewöhnlich gute Maschine ist. Die Feinfühligkeit, mit der er sich bewegen ließ, aber auch die Verarbeitung und das Raumgefühl in der Kabine haben mich sofort angesprochen. Und so verabredeten wir uns zu einer Vorführung gleich im neuen Jahr.« Verkäufer Michael Kaufmann übergab die Maschine für einen Testeinsatz. »Die Maschine ist mit der breiten Spur ausgestattet und die enorme Arbeitsreichweite und Standsicherheit der kompakten Maschine hat uns von Anfang an überrascht. Auch die gute Sicht aus der Kabine heraus oder auch über die 360° Kamera war sehr angenehm. Genial ist auch die Joystick-Lenkung, denn Du brauchst beim Arbeiten zum Lenken nicht in das Lenkrad zu greifen. Was aber am meisten überzeugte war die hydraulische Kraft der Maschine. Dank ihrer Mehrpumpenhydraulik und der hohen Literleistung schwächelte die Maschine zu keinem Zeitpunkt. Das merkt man besonders beim Mulchen, denn beim Finish-Gang lässt Du die Klappe vom Mulcher zu und dann ist das alles so schön fein gehäckselt, dass es gescheit aussieht – wie ein Gärtle«, sagt Uwe Dangel. Nach Angaben von Michael Kaufmann sollte die Maschine spätestens Anfang März für Nachrüstungen zurückgegeben werden. Dazu kam es jedoch erst im April. »Wir wollten den Bagger spätestens Anfang März zurückhaben, um einige Nachrüstungen noch vorzunehmen, aber man konnte einfach nicht mehr mit dem Bagger aufhören zu arbeiten. Wir haben ihn dann endlich im April zurückerhalten, um die gewünschten Nachrüstungen wie Schutzdach, Kotflügel und Anhängerkupplung nachzurüsten.« Der Einsatzbereich des Betriebs erstreckt sich über rund 60 km und umfasst Gemeinden, Straßenmeistereien, Industriebetriebe und staatliche Forstbetriebe in Baden-Württemberg. Der HYDREMA MX17G soll in verschiedenen Einsatzbereichen der Region eingesetzt werden. Auch Sohn Luca soll mit der Maschine arbeiten. Hydrema-Vertriebsleiter Martin Werthenbach sieht die Maschine auch nach 13 Jahren am Markt als wettbewerbsfähig. »Wir haben festgestellt, dass der Wettbewerb immer näher in der Entwicklung herangekommen ist. So gibt es heute sehr viele Kurzheckbagger am Markt, aber keine Maschine ist in der Gesamtheit seiner Eigenschaften so komplett, wie der Hydrema.«

Foto: Hydrema



Die Gesamtheit seiner Eigenschaften war für den Dangelhof entscheidend.

SUPER-LONG-FRONT-BAGGER

Die Maschine verspricht große Reichweite auf kleinem Raum

Amsterdam/Niederlande (ABZ) | Mit dem ZX95US-7 SLF erweitert Hitachi sein Angebot an Super-Long-Front-Baggern. Die Maschine ist laut Hersteller für Kanal- und Entwässerungsarbeiten, Böschungsarbeiten sowie Einsätze im innerstädtischen Raum ausgelegt. Die maximale Grabreichweite beträgt 10.220 mm, die Grabtiefe 7.010 mm. Das Betriebsgewicht liegt nach Herstellerangaben zwischen 9.040 und 9.520 kg, der Bodendruck je nach Ausführung bei 43 bis 45 kPa. Der 4,04 m lange Arm ermöglicht die große Reichweite. Optional ist ein Schwimmschild für Planier- und Abzieharbeiten erhältlich. Angetrieben wird der ZX95US-7 SLF von einem Yanmar 4TNV98CT nach EU Stage V mit 50,4 kW (ISO 14396) bei 2.000 min-1. Der Vierzylindermotor verfügt über Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgasturbolader und gekühlte Abgasrückführung. Die Abgasnachbehandlung erfolgt über einen Muffler Filter. Das Hydrauliksystem ist mit drei Axialkolbenpumpen mit variabler Fördermenge ausgestattet. Das Aerial Angle Kamerasystem ermöglicht laut Hersteller eine 270-Grad-Ansicht aus der Vogelperspektive. Sechs Bildoptionen stehen zur Darstellung des Maschinenumfelds zur Verfügung. Zur Ausstattung gehören außerdem LED-Arbeitsscheinwerfer und ein Scheibenwischer mit vergrößertem Wischbereich. Die Beleuchtung wurde an Ausleger und Kabine neu positioniert, der Kraftstofftank zur Erleichterung des Betankens verlagert. Hitachi Construction Machinery testete das Modell nach eigenen Angaben in speziellen Einrichtungen in Japan.



HARDWARE-UPGRADES UND APP-FREISCHALTUNGEN

Ein Display für verschiedene Assistenzsysteme



Ein Display für alle Anwendungen. Hier die Übersicht aller eingebundenen Apps.

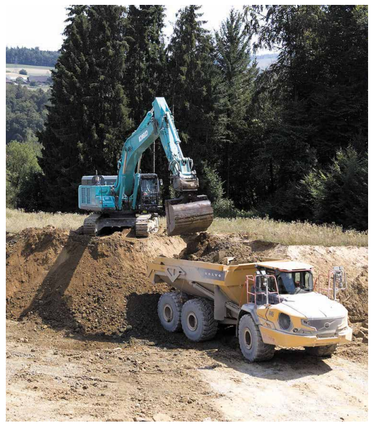
Stockstadt (ABZ) | Mit dem KTEG CoPilot One hat KTEG eine modulare Plattform für digitale Assistenzsysteme vorgestellt. Die Lösung bündelt laut Hersteller verschiedene Funktionen auf einem zentralen Display. Entwickelt wurde das System als Nachfolger des KTEG CoPilot in Zusammenarbeit mit Leica Geosystems, Makineo, Sodex und Vemcon. KTEG CoPilot One besteht aus einem 10-Zoll-Display, einer CPX-Box als zentraler Recheneinheit und je nach Ausstattung mehreren Sensoren. Nach Angaben des Herstellers können vorhandene Sensoren verschiedener Assistenzsysteme gemeinsam genutzt werden. Sind beispielsweise bereits GNSS-Sensoren für eine 3D-Steuerung auf der Maschine installiert, werden diese auch für die Dokumentationslösung KTEG AutoDoku genutzt. Zusätzliche Sensoren können dadurch entfallen. Über das zentrale Display lassen sich die integrierten Assistenzsysteme bedienen. Die SplitScreen-Darstellung ermöglicht laut KTEG die gleichzeitige Anzeige von bis zu drei Anwendungen. Beim 2D-Aushub lassen sich die Waage und die Auswahl des Anbaugeräts gleichzeitig darstellen. Die Ansicht kann über den Touchscreen angepasst werden. Die Funktionen des KTEG CoPilot One lassen sich nach Herstellerangaben über Hardware-Upgrades und App-Freischaltungen erweitern. Die Basisversion ersetzt den bisherigen CoPilot Basic. Dessen Funktionen bleiben erhalten. Dazu zählen ToolRecognition für die automatische Werkzeugerkennung mit ToolTracker-Einbindung, ToolManagement, die Zaxis SmartControl-Integration sowie die OilQuick-Schnellwechslersteuerung. Weitere Ausbaustufen ermöglichen die Erweiterung von 2D auf 3D, die Dokumentation mit KTEG AutoDoku oder zusätzliche Sicherheitsfunktionen mit Fencing. Die Plattform ist laut KTEG für unterschiedliche Konfigurationen und Anwendungen ausgelegt. Kiesel stattet nach eigenen Angaben ab sofort alle Maschinen über 10 t mit KTEG CoPilot One in der Basisversion aus. Bei Kompaktmaschinen unter 10 t ist das System als Option erhältlich. Für ältere Maschinen steht zudem ein Nachrüstsatz zur Verfügung. Kunden können das System nach Angaben von Kiesel im Coreum in Stockstadt an einer aktuellen Maschinengeneration testen. Auch Miet- und Demomaschinen sollen sukzessive mit KTEG CoPilot One ausgestattet werden.

Foto: KTEG

IN OBERWANGEN

53-Tonner arbeitet für Gewinnung und Aufschluss

Oberwangen (ABZ) | Seit Juni setzt die alluvia AG im Kies- und Betonwerk Oberwangen einen Kobelco SK520LC-11E ein. Der 53-Tonnen-Bagger wird laut Hersteller bei der Kiesgewinnung, der Erschließung neuer Abbauzonen und bei Abdeckarbeiten eingesetzt. Lieferung und Service übernimmt die Hand Baumaschinen AG aus Thörishaus. Die alluvia AG betreibt nach eigenen Angaben sieben Standorte und beschäftigt mehr als 140 Mitarbeitende. In Oberwangen südöstlich von Bern werden jährlich rund 200.000 m³ Wandkies abgebaut. Zudem produziert das Werk bis zu 40.000 m³ Transportbeton und bereitet Recyclingmaterialien auf. Die offene Grubenfläche umfasst rund 7 ha. Zwei Großbagger bauen Kies bis in 55 m Tiefe ab. 6x6-Muldenkipper transportieren das Material zum etwa 950 m entfernten Kieswerk. Die Aufbereitungskapazität beträgt laut Betreiber 300 t/h. Der SK520LC-11E ersetzt einen 40-Tonnen-Bagger mit 2,1-m³-Tieflöffel. Das neue Modell arbeitet mit einem 3,2-m³-Tieflöffel des Schweizer Herstellers Ullmann. Die Motorleistung beträgt 348 kW. Ausleger und Stiel sind 7,00 m beziehungsweise 3,45 m lang. Bei Abdeckarbeiten bewegt die Maschine Schichten aus Mutterboden, minderwertigem Schutt und Nagelfluh, die laut Betreiber bis zu 20 m mächtig sind. Für Nagelfluh steht ein 4-t-Hydraulikhammer von Okada bereit. Ein vollhydraulischer Oilquick OQ90-Schnellwechsler ermöglicht den Wechsel weiterer Anbaugeräte, darunter eine 3,1-Kubikmeter-Schwenkschaufel. »Natürlich spielte die unmittelbare Nachbarschaft von Hand als Lieferant und Servicepartner eine Rolle bei unserer Entscheidung für Kobelco,« erklärt Werksleiter Patric Spycher. »Allerdings überzeugten im direkten Vergleich vor allem die hohen Grableistungen, die der ‚520er' gegenüber anderen Baggern in der Klasse von 50 bis 60 Tonnen aufweist.«



In der Verladung harmoniert der Kobelco SK520LC-11E gut mit den 30-Kubikmeter-Großdumpern im alluvia-Kieswerk.

Foto: Kobelco

Nach Herstellerangaben erreicht der Bagger eine maximale Losbrechkraft von 321 kN und eine maximale Reißkraft von 242 kN. Das 3350 mm breite Kettenfahrwerk verfügt über 600er HD-Bodenplatten. Zur Erneuerung der Abbau- und Förderkette gehören auch zwei 41-Tonnen-Großdumper. Zusammen mit einem 35-Tonner beschicken sie das rund 1000 m³ fassende Produktionsdepot. Hand betreut nach eigenen Angaben seit mehr als 30 Jahren das Kobelco-Programm in den deutschsprachigen Kantonen der Schweiz.

FÜR VIELE PROJEKTE

Zuverlässigkeit als Kriterium für den Maschinenpark

Neufra (ABZ) | Bei Göckel Erdbewegung gehören Pflasterarbeiten, Rohrbrüche, Natursteinmauern und Erdarbeiten zum Tagesgeschäft. Der 1994 gegründete Familienbetrieb wird heute von Daniel Göckel in zweiter Generation geführt. Gemeinsam mit seinem Vater und einem Mitarbeiter realisiert er Projekte im Garten- und Landschaftsbau sowie im Tiefbau. Bei der Auswahl der Baumaschinen zählen Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und einfache Bedienung. Der Kontakt zu Sany entstand 2019 über den Händler Niklaus. Zunächst erhielt der Betrieb einen 5-t-Bagger als Vorführgerät. »Wir hatten davor eine Konkurrenzmarke. Der Fünftonner (SY50U) hat uns so überzeugt, dass wir ihn letztendlich gekauft haben«, erinnert sich Daniel Göckel. Seine anfänglichen Zweifel an der Leistungsfähigkeit des Herstellers beschreibt er rückblickend so: »Ich habe mich gefragt, ob Sany mit den großen Herstellern mithalten kann. Heute bin ich eines Besseren belehrt worden.« Ausschlaggebend seien unter anderem die verbauten Komponenten und das Gesamtpaket gewesen.



Die beiden Maschinen SY50U und SY35U bei der Aufbereitung von Betonteilen.

Zum Maschinenpark gehören nach Unternehmensangaben der SY50U und ein 3,5-Tonnen-Bagger vom Typ SY35U. Beide kommen beim Auskoffern von Baugruben, bei Pflastervorbereitungen und beim Setzen schwerer Natursteine und im Recycling zum Einsatz. Zusätzlich testete Göckel den Kompaktlader SS270V. Für die Anschaffung waren laut Unternehmen die Hubkraft, die Kabinengröße, die Straßenzulassung und die Rundumsicht ausschlaggebend. Die Maschinen übernehmen unterschiedliche Aufgaben bei Erdarbeiten, Materialumschlag und Abbrucharbeiten. Göckel hebt die fein einstellbare Hydraulik hervor,. Neben den technischen Eigenschaften nennt Göckel das Preis-Leistungs-Verhältnis und die fünfjährige Garantie als Gründe für die Investitionen.

Zur bisherigen Nutzung sagt er: »Bis heute hatten wir keine Reklamation. Kein Schlauch, kein Verschleißteil. Die Maschine läuft wie ein Uhrwerk.« Auch die Zusammenarbeit mit Händler Niklaus spielt nach Unternehmensangaben eine Rolle. Kurze Wege, Unterstützung bei Bedarf und die Ersatzteilversorgung sollen dazu beitragen, Ausfallzeiten zu begrenzen. Für Daniel Göckel ist die Zuverlässigkeit im Arbeitsalltag entscheidend: »In unserem Betrieb zählt jede Minute. Deshalb müssen wir uns auf unsere Sany-Maschinen verlassen können.«

Foto: Sany

Die Lübecker Firma Christophel hat eine Powerscreen Brechanlage Premiertrak R450 an die Frank Albert Spedition u. Baustoff GmbH & Co. KG in Lellichow ausgeliefert. **Seite 32**

Mit dem Vertasys-Zahnsystem hat Esco nach eigenen Angaben ein neues Zahnsystem für Bau-, Abbruch- und Gewinnungsmaschinen entwickelt. **Seite 32**

Auf dem Schongauer Schrottplatz der Firma Drosdz Rohstoffrecycling wartet eine andere Aufgabe: Mal braucht es dafür die Kraft einer fünf Tonnen schweren Schrottschere. **Seite 33**



IM TÄGLICHEN EINSATZ

Recyclingbetrieb setzt auf robuste Technik

Die Maag Recycling AG verarbeitet an ihrem Standort in Winterthur Metalle, Schrott, Glas, Papier und Karton. Nach Unternehmensangaben ist der Familienbetrieb seit rund 80 Jahren im Recycling tätig.

Winterthur/Schweiz (ABZ) | Das Unternehmen beschäftigt heute etwa 70 Mitarbeitende. Zum Unternehmen gehören außerdem ein Zerlegebetrieb für Elektronik sowie ein Recyclinghof für Privatpersonen. Ein weiterer Schwerpunkt ist nach eigenen Angaben die Integration von Menschen mit physischen oder psychischen Einschränkungen in den Arbeitsmarkt.

Im täglichen Betrieb müssen unterschiedliche Materialströme auf begrenztem Raum verarbeitet werden. Neben Papier, Glas, Karton, Metallen und Schrott gehören auch Aluminiumdosen zum Aufgabenspektrum. »Unser Materialstrom ist sehr vielfältig. Wir verarbeiten unter anderem Papier, Glas, Karton, Metalle, Schrott und Aluminiumdosen. Genau diese Vielfalt macht den Betrieb spannend, aber auch anspruchsvoll. Im Grunde brauchen wir Maschinen, die sehr unterschiedliche Aufgaben zuverlässig abdecken können – also sprichwörtlich die ‚eierlegende Wollmilchsau«, erklärt Judith Maag, Geschäftsführerin der Maag Recycling AG. Nach ihren Angaben stellen die unterschiedlichen Materialzusammensetzungen sowie der Umgang mit Schad- und Gefahrstoffen hohe Anforderungen an Mensch und Maschine. Hinzu kommen wechselnde Witterungsbedingungen sowie die Notwendigkeit, Bahnwaggons und Lkw flexibel zu be- und entladen. »Recycling ist für Maschinen ein echter Härtetest. Wir haben es mit abrasivem Material, Staub, Hitze, Kälte, scharfen Kanten und Glasstaub zu tun. Gleichzeitig lässt sich der Prozess nicht immer exakt planen: Das Material kommt, wann es kommt. Abladeslots sind schlicht nicht umsetzbar, und das Tempo wird oft von außen vorgegeben – etwa durch Anlieferer, Abnehmer oder regulatorische Vorgaben.« Für den Materialumschlag setzt das Unternehmen seit Juni 2026 einen Komatsu WA170M-11 ein. Nach Herstellerangaben gehört der Kompaktradlader zur 10-Tonnen-Klasse und ist für Bau-, Industrie- und Recyclinganwendungen ausgelegt. Die Maschine verfügt über eine Motorleistung von rund 96 kW, ein Betriebsgewicht von etwa 9,6 bis 10,6 t sowie ein Schaufelvolumen von 1,5 bis 1,7 m³. Zum Ausstattungsumfang zählen unter anderem eine Rückfahrkamera, verschiedene Hubgerüstvarianten sowie hydraulische Zusatzkreisläufe für unterschiedliche Anbaugeräte.

Der WA170M-11 bei der Beladung von Bahnwaggons mit Papier auf dem Gelände der Firma Maag Recycling AG.

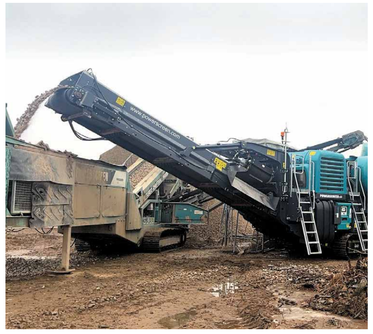
Der Radlader kommt nach Angaben des Unternehmens vor allem im Papier- und Glasrecycling sowie beim Schrottumschlag und im Handling von Dosen zum Einsatz. »Sie spricht schnell an, hat Kraft und wirkt im Einsatz wendig und agil. Das ist für uns wichtig, weil auf dem Hof wenig Platz ist und viele Bewegungen präzise ausgeführt werden müssen. Wenn Material angeliefert wird, Lkw rangieren und gleichzeitig Bahnwaggons beladen werden, zählt jede sichere Bewegung. Ein besonders wichtiger Punkt ist außerdem die Ladehöhe: Wir erreichen mit der Maschine auch die Höhe von Bahnwaggons – das sind rund 4,10 Meter. Das erweitert die Einsatzmöglichkeiten im täglichen Betrieb deutlich.«

Eine hohe Verfügbarkeit der Maschinen ist für den Recyclingbetrieb nach Angaben von Judith Maag ein wesentlicher Faktor. »Eine sehr große Rolle. Für uns zählt, dass Maschinen möglichst keine ungeplanten Stillstandzeiten haben. Sie müssen sparsam sein, aber gleichzeitig kraftvoll genug, um große Materialmengen zuverlässig zu bewegen. Ungeplante Stillstände sind im Recyclingbetrieb besonders problematisch, weil sie unmittelbar auf die Abläufe durchschlagen.« Auch bei der Ausstattung stehen für das Unternehmen Funktionalität und Bedienbarkeit im Vordergrund. Nach Angaben des Unternehmens wird die Bedienung des WA170M-11 von den Maschinistinnen positiv bewertet. Im täglichen Einsatz seien die intuitive Steuerung, die Rückfahrkamera sowie die Wartungszugänglichkeit von Bedeutung.

Foto: Komatsu

BRECHANLAGE GELIEFERT

Release-Systemsorgt für Betriebs- und Bedienungssicherheit



Im Einsatz: Der Premiertrak R450 – modernster Backenbrecher mit bis zu 500 kN Brechkraft.

Lellichow (ABZ) | Die Lübecker Firma Christophel hat im Dezember 2025 eine Powerscreen Brechanlage Premiertrak R450 an die Frank Albert Spedition u. Baustoff GmbH & Co. KG im brandenburgischen Lellichow ausgeliefert. Die neue Anlage ersetzt das Vorgängermodell Premiertrak R400, das über Jahre hinweg in anspruchsvollen Einsätzen seine Dienste geleistet hatte. Der Wechsel auf das moderne Nachfolgemodell stellt laut Unternehmen einen Meilenstein in der über 30-jährigen Partnerschaft der beiden Unternehmen dar.

Mit etwa 52 t Dienstgewicht, vergrößertem Aufgabetrichter, aktivem Vorsieb und verlängertem Austragsband unterstreiche der Premiertrak R450 von Powerscreen die Weiterentwicklung der bekannten Premiertrak R400 im Hinblick auf Leistungsfähigkeit, Effizienz und Wartungsfreundlichkeit. Das »R« in der Modellbezeichnung beschreibt weiterhin das Release-System, eine hydraulische Überlastfunktion des Backenbrechers, die für großmögliche Betriebs- und Bedienungssicherheit sorgt. Ausgestattet mit einem Scania-Dieselmotor der Abgasstufe V, sollen maximale Durchsätze bei reduziertem Kraftstoffverbrauch erzielt werden können. Das Modell sei ideal für den Einsatz im Naturstein und im Recycling. Die optimierte Brechkammer- und Einlaufgeometrie (Einlauföffnung: 1.100 x 700 mm) ermögliche eine gleichmäßige und effiziente Zerkleinerung maximaler Aufgabestückgrößen, und sorge bei weiterhin geringerem Verschleiß für die Senkung der Betriebskosten. Das neue Modell ist mit einer digitalen Steuerung ausgestattet, die eine präzise Überwachung und Einstellung aller relevanten Maschinenparameter ermöglichen soll. Für den Betreiber führt dies laut Christophel zu einer noch besseren Anpassung an wechselnde Einsatzbedingungen oder an unterschiedliche Aufgabematerialsorten. Die neue Brechanlage zeichne sich durch einfachere Zugänglichkeit für Wartungsarbeiten aus. Alle wichtigen Komponenten, wie die Verschleißteile oder auch die Betriebsstoffe und das Hydrauliksystem sollen leichter zu erreichen sein, was Rüst- und Ausfallzeiten sowie den Wartungsaufwand minimiert. Mit mehr als 35 Jahren Erfahrung sei die die Firma Frank Albert ein zuverlässiger Partner für die Bereiche Sand und Kies, Transport, sowie Abbruch und Recycling.

Foto: C. Christophel

SCHWIMMENDE SOLARANLAGE

Grüner Strom garantiert den laufenden Betrieb

Zurow (ABZ) | Am mecklenburgischen Standort Zurow hat die Heidelberg Materials Mineralik die Energieversorgung ihrer Fertigungsabläufe auf regenerativ erzeugten Strom umgestellt. Ermöglicht wird dieser Schritt durch den ausschließlichen Bezug von Grünstrom in Kombination mit der Anschaffung zweier elektrischer Radlader.

Die Umstellung des Fuhrparks eliminiert laut Unternehmen eine der letzten verbliebenen Hauptursachen für CO_2-Emissionen innerhalb der Herstellung. Zukünftig ergänzt eine bereits errichtete Photovoltaikanlage die Energieinfrastruktur vor Ort. Obwohl der Energiebedarf schon heute lückenlos über erneuerbare Quellen abgedeckt wird, erfolgt dies gegenwärtig noch über extern eingekauften Strom, heißt es. Zeitgleich wurden die baulichen Weichen gestellt, um künftig einen steigenden Eigenanteil direkt am Standort zu produzieren. Die schwimmende Solaranlage erstreckt sich mit einer Spitzenleistung von 2,6 MWp über rund 1,5 ha Wasserfläche auf einem Baggersee, wodurch keine wertvollen Landflächen beansprucht werden. Ein zentraler Bereich blieb bei den bisherigen Maßnahmen für einen nachhaltigen Abbau lange unberücksichtigt: die mit Dieselkraftstoff betriebenen Ladefahrzeuge. »Für die Produktion im Werk Zurow wollten wir bewusst neue Wege gehen. In Abstimmung mit der Firma LiuGong wurde bereits vergangenes Jahr ein Praxistest organisiert«, erläutert Alexander Lücke, Leiter Produktion & Technik Nord, Heidelberg Materials Mineralik. Der vollelektrische Radlader des Typs LiuGong 870HE zeigte dabei laut Unternehmen vielversprechendes Potenzial für den Einsatz in der Verladung im Kieswerk. Das 24,6 t schwere Arbeitsgerät mit einem 423-Kilowattstunden-Akku und zwei Elektromotoren mit je 160 kW Leistung überzeugte laut Unternehmen vor allem in den regulären Verladeabläufen. Auch Bedienkomfort, Sichtfeld und Lärmentwicklung wurden vom Fahrpersonal vor Ort durchweg positiv bewertet. Aus diesem Grund »kommen aktuell für den durchgängigen Betrieb zwei Maschinen zum Einsatz. Als Grundlage wurde eine Ladeinfrastruktur mit 150 Kilowatt Ladeleistung installiert«, so Lennart Wentker, Leiter Produktion und Technik, Heidelberg Materials Mineralik.



Heidelberg Materials Mineralik hat am Standort Zurow in Mecklenburg-Vorpommern seinen Produktionsprozess vollständig auf erneuerbare Energien umgestellt.

Foto: Sebastian Engels

ÜBERARBEITETE NASENPROFIL

Die Anfälligkeit für Ermüdungsbrüche reduzieren

Moenchengladbach (ABZ) | Mit dem Vertasys-Zahnsystem hat Esco nach eigenen Angaben ein neues Zahnsystem für Bau-, Abbruch- und Gewinnungsmaschinen entwickelt. Das System wurde laut Hersteller mithilfe der Finite-Elemente-Analyse (FEA), interner Computersimulationen sowie umfangreicher Feldtests ausgelegt.

Nach Herstellerangaben verfügt das Vertasys-Zahnsystem über eine im Zahn integrierte vertikale Sicherung. Der Austausch der Zähne vor Ort erfolgt durch einen Verriegelungsmechanismus, der sich mit einer 90-Grad-Drehung und handelsüblichem Werkzeug mit Sechskantnuss öffnen und schließen lässt.

Das überarbeitete Nasenprofil weist laut Hersteller eine höhere Festigkeit gegenüber früheren Systemen auf und soll die Anfälligkeit für Ermüdungsbrüche reduzieren. Dadurch eigne sich das Zahnsystem auch für anspruchsvolle Einsatzbedingungen.

Ein weiteres Merkmal ist nach Herstellerangaben das Halterdesign. Dieses ermöglicht die Verwendung desselben Zahnhaltertyps sowohl an Radladern als auch an Baggern. Gleichzeitig soll der Schweißaufwand gegenüber herkömmlichen Konstruktionen geringer ausfallen.

Zu den weiteren Eigenschaften des Systems zählen laut Hersteller ein verstärkter Verriegelungsmechanismus, höhere Festigkeit von Zähnen, Zahnhaltern und Verriegelungen, eine ergonomisch ausgelegte Montage und Demontage sowie die Reduzierung der benötigten Einzelteile durch die integrierte Sicherung. Darüber hinaus kommen Zahnprofile aus ESCO-Legierungen zum Einsatz.

Esco entwickelt und produziert laut eigenen Angaben Verschleiß- und Ersatzteile für Maschinen in den Bereichen Bergbau, Bauwesen und Industrie. Das Unternehmen gehört seit 2018 zur Weir Group.

Foto: Esco



Der Austausch der Zähne vor Ort erfolgt laut Hersteller durch einen Verriegelungsmechanismus, der sich mit einer 90-Grad-Drehung und handelsüblichem Werkzeug mit Sechskantnuss öffnen und schließen lässt.



PREMIERE BESTANDEN

Der Umschlagbagger meistert den Schrotteinsatz

Auf dem Schongauer Schrottplatz der Firma Drosdz Rohstoffrecycling wartet hinter jedem Haufen eine andere Aufgabe: Mal braucht es dafür die Kraft einer fünf Tonnen schweren Schrottschere, mal ist die Präzision eines Polypgreifers gefragt und manchmal genügt ein Magnet, um den Materialfluss am Laufen zu halten.

Das Recyclingunternehmen Drosdz hat sich für einen Cat Umschlagbagger MH3032 mit dem ersten vollhydraulischen Schnellwechsler Zeppelin Quick Connect (ZQC) entschieden. Es ist die erste Maschine, die in dieser Konstellation entwickelt wurde und in den Schrotteinsatz ging, so Zeppelin.



Schongau (ABZ) | Kaum ist ein Arbeitsschritt erledigt, steht der nächste an. Das erfordert eine Umschlagmaschine, die ihre Rolle ebenso schnell wechseln kann wie die Anforderungen auf dem Platz – fast wie ein Chamäleon. Stahlschrott und Altmetalle aus dem Maschinenbau und der Automobilzuliefererindustrie müssen für Stahlwerke oder Gießereien vorsortiert, geschnitten und verladen werden.

Das Recyclingunternehmen Drosdz hat sich eigenen Angaben zufolge deswegen für einen Cat Umschlagbagger MH3032 mit dem ersten vollhydraulischen Schnellwechsler Zeppelin Quick Connect (ZQC) entschieden. Es ist laut Zeppelin die erste Maschine, die in dieser Konstellation entwickelt wurde und in den Schrotteinsatz ging.

Das thermische Schneidbrennen war jahrzehntelang ein etabliertes Verfahren im Schrottrecycling. Doch die neue Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) hat seit August 2022 die regulatorischen Anforderungen verändert – seitdem gelten strengere Emissionsgrenzwerte. Das wirkt sich auf das Arbeiten mit einer Schrottschere aus, die nun in Betrieben häufiger zum Einsatz kommt, weil mechanisches Schneiden an Bedeutung gewinnt.

Die weitere Entwicklung: Für Schrottplätze wird es im Zuge des Fachkräftemangels schwieriger, Mitarbeiter zu finden, die mit einem Schweißbrenner arbeiten wollen. »Beides führte bei uns zu Anfragen, sodass Zeppelin den vollhydraulischen Schnellwechsler ZQC entwickelt hat, der auch mit einer Fünf-Tonnen-Schere an einem Cat Umschlagbagger arbeiten kann«, erklärt Michael Sünder, Zeppelin Projektleiter von der Abteilung Customizing, die diese Lösung für den Einsatz in der Schrott- und Altmetallverarbeitung auf den Weg gebracht hat.

Sie basiert auf dem Oilquick-Schnellwechsler OQ80i und erlaube den Wechsel einer 5 t schweren Schere und einer 4 m Stielverlängerung mit einem Mehrschalengreifer. Eine Anwendung, die der Recyclingbetrieb Drosdz erst einmal testen wollte, bevor er damit tagtäglich arbeitet. »Die Möglichkeit, eine solche Schere in dieser Maschinenklasse einzusetzen, ist marktweit einzigartig und bietet hohe Flexibilität im täglichen Betrieb«, unterstreicht Henning Jansen, Leiter der Zeppelin Niederlassung München. Das erkannte auch Drosdz, sodass der Entsorger darauf zurückgriff und eine solche Lösung dort bestellte. »Mit so einem Schnellwechsler-System haben wir bereits in der Vergangenheit gearbeitet. In der Umschlagtechnik hat sich einiges getan, sodass wir nun einen neuen Weg mit Cat gehen«, erklärt Georg Hartmann, Vorstand von Drosdz Recycling. Vorgabe war dabei, die vorhandenen Arbeitswerkzeuge zu übernehmen. Sie mussten dafür an den vollhydraulischen Schnellwechsler angepasst werden.

»Mit dieser Lösung müssen wir nicht zwei Geräte vorhalten, sondern haben einen Bagger, der sich auf dem Platz gut versetzen lässt und gleich mehrere Arbeitsschritte wie das Vorsortieren, Zerkleinern, Verladen und Aufnehmen von Material übernehmen kann«, so der Drosdz-Vorstand. Mit dem Schnellwechsler lasse sich ein Werkzeugwechsel schnell direkt aus der Kabine durchführen, ohne dass der Fahrer auch nur einen Fuß vor die Kabinentür setzen muss. »Das Arbeiten ist deutlich sicherer und komfortabler. Schließlich wollen wir dem Fahrer einen Arbeitsplatz mit Wohlfühlatmosphäre bieten, nicht zuletzt, weil er große Verantwortung trägt und den entscheidenden Anteil an der Wertschöpfung hat«, meint Georg Hartmann. Kurze Rüstzeiten sorgen dafür, dass der Materialfluss kaum unterbrochen wird.

Foto: Zeppelin Baumaschinen

PARTNERSCHAFT FÜR BAUSTOFFRECYCLING

Neue nassmechanische Aufbereitungsanlage für mineralischen Bodenaushub

Offingen (ABZ) | Die Max Wild GmbH mit Sitz in Berkheim, Schwenk aus Ulm und der Transport- und Logistikdienstleister Auto-Mann GmbH & Co. Planen- laut eigenen Angaben, gemeinsam eine neue nassmechanische Aufbereitungsanlage an der Auto-Mann-Niederlassung in Offingen (Landkreis Günzburg) zu bauen.

Die Anlage soll im Zweischichtbetrieb jährlich bis zu 250.000 t mineralischem Bodenaushub und Gleisschotter zu hochwertigen Recyclingbaustoffen aufbereiten können.

Die Unternehmen Max Wild, Schwenk und Auto-Mann, vertreten durch Markus Wild, Joachim Kainz und Christian Mann, sind mittelständische regionale Unternehmen, die ihre Expertise mit dem Ziel der Nachhaltigkeit im neuen Joint Venture in Offingen bei Günzburg, vorbehaltlich der kartellrechtlichen Genehmigung, bündeln möchten, so die Beteiligten. Sie leisten damit, so die Firmenvertreter, einen wesentlichen Beitrag im Rahmen der regionalen Rohstoff- und Ressourcenschonung.



Bauen gemeinsam eine neue nassmechanische Aufbereitungsanlage in Offingen: Markus Wild (Geschäftsführer der Max Wild GmbH, v. l.), Joachim Kainz (zuständig für die Sparte Kreislaufwirtschaft & Recycling bei Schwenk) und Christian Mann (Geschäftsführer der Auto-Mann GmbH & Co).

Durch die neue Anlage in Offingen mit einer geplanten Kapazität von 250.000 t, sollen jährlich circa 1,7 ha an landwirtschaftlichen Kiesflächen eingespart werden können. Die Bodenzusammensetzung im Großraum Günzburg ist sand- und kieshaltig. Diese Böden werden in der Regel für Verfüllmaßnahmen verwendet und somit der Kreislaufwirtschaft entzogen. Durch die nassmechanische Aufbereitungsanlage können Sande und Kiese aus den regionalen Böden extrahiert und dem Sand- und Kiesmarkt wieder zugeführt werden.

»Ich freue mich sehr über die Partnerschaft mit Max Wild und Schwenk, zwei starken Playern im Baustoffrecycling«, so Mann, Geschäftsführer der Auto-Mann GmbH & Co. Die Vorplanung für die neue nassmechanische Aufbereitungsanlage in Offingen (Günzburg) soll starten. Nach Erhalt der Genehmigung ist von einer Bauzeit von 1,5 Jahren auszugehen.

Foto: Max Wild





NEUBAU EINER GRUNDSCHULE

Detaillierte Planung

Mit dem Neubau der Grundschule entsteht in Gengenbach ein modernes Bildungsgebäude in Massivbauweise mit einer vorgehängten Holzfassade.

Gengenbach (ABZ) | Im Inneren prägen großzügige Sichtbetonflächen, ein offenes Atrium und klare Raumstrukturen das Erscheinungsbild. Für die Schalungsarbeiten setzte die Ed. Züblin AG auf die Wandschalung LOGO.3 und die Deckenschalung Paschal Deck. Entscheidend für den Projekterfolg war dabei nicht allein die Wahl der eingesetzten Schalungssysteme, sondern insbesondere die frühzeitige und abgestimmte Schalungsplanung von Paschal in enger Zusammenarbeit mit dem Baustellenteam vor Ort, heißt es von Unternehmensangaben. Nicht erst die Betonage entscheidet über das spätere Erscheinungsbild hochwertiger Sichtbetonflächen, sondern bereits die Anordnung der Schalungselemente, der Fugenverlauf und die Position der Spannstellen. Deshalb arbeiteten die Ed. Züblin AG und Paschal bereits in der Ausführungsplanung eng zusammen. Paschal entwickelte im Vorfeld detaillierte Wandansichten, in denen sowohl die Rahmenabdrücke der Schalung als auch die Lage der Spannstellen visualisiert wurden. Dadurch konnten Bauherr und Architekten das gewünschte Schalbild festlegen und freigeben. Insbesondere in den Sichtbetonbereichen des Treppenhauses und an architektonisch prägenden Wandflächen wurde so sichergestellt, dass die späteren Betonoberflächen den gestalterischen Vorstellungen entsprachen. Für die Wandflächen kam die Ed. Züblin AG mit einer maximalen Vorhaltemenge von nur 160 m² LOGO.3 Wandschalung aus. Verwendet wurden überwiegend großformatige Elemente im Format 240 × 340 cm, die sich für die rund 3,30 m hohen Geschosse eigneten.

Für den Rohbau der neuen Grundschule in Gengenbach setzte die Ed. Züblin AG auf die Schalungssysteme LOGO.3 und Paschal Deck. Die projektbezogene Schalungsplanung von Paschal schuf dabei die Grundlage für die anspruchsvollen Sichtbetonflächen.

Die großen Elemente reduzierten die Anzahl der Elementstöße und unterstützten damit das gewünschte ruhige Erscheinungsbild der Sichtbetonflächen.

Gleichzeitig ließ sich die Zahl der sichtbaren Spannstellen gezielt begrenzen. Auf Wunsch des Baustellenteams vor Ort wurden die neu belegten Schalelemente ausschließlich mit drei erforderlichen Spannstellen in der Höhe ausgeliefert. So entstand ein klar gegliedertes Schalbild mit wenigen Fugen und minimalsten Ankerstellen.

Auch im Fundamentbereich kam LOGO.3 zum Einsatz. Rund 80 m² der Schalung mit einer Höhe von 90 cm wurden für Fundamente und Bodenplatte verwendet. Der Einsatz desselben Systems in unterschiedlichen Bauabschnitten vereinfachte die Materiallogistik und reduzierte den organisatorischen Aufwand auf der Baustelle.

Ergänzt wurde die Wandschalung durch das Deckenschalungssystem Paschal Deck, welches zur Unterstützung der Filigrandecken sowie für die Herstellung der Unterzüge zwischen den Stützen eingesetzt wurde. Dadurch ließ sich das gesamte Tragwerk des Massivbaus mit aufeinander abgestimmten Schalungssystemen realisieren. Zusätzliche Schalungslösungen für Deckenränder oder Unterzüge waren nicht erforderlich. Gerade bei den engen Taktzeiten des Projekts erwies sich dieser Systemgedanke als Vorteil. Materialwechsel wurden reduziert, Arbeitsabläufe vereinfacht und die Schalungsarbeiten mit einer kleinen Mannschaft wirtschaftlich umgesetzt – ohne Abstriche bei der geforderten Sichtbetonqualität. Erst das Zusammenspiel aus projektbezogener Schalungsplanung, abgestimmten Schalungssystemen und einer engen Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten schafft die Voraussetzungen für hochwertige Betonoberflächen und einen wirtschaftlichen Bauablauf. Mit seiner technischen Beratung und der frühzeitigen Entwicklung des Schalbildes unterstützte Paschal die Ed. Züblin AG bereits in der Planungsphase und leistete damit einen wesentlichen Beitrag zur Ausführungsqualität des Projekts.

Foto: Ed. Züblin

LOGISTIKZENTRUM MARKTREDWITZ

Fassaden- und Dachbefestiger für Gebäudehülle

Marktredwitz (ABZ) | Die Edeka Unternehmensgruppe Nordbayern-Sachsen-Thüringen hat in Marktredwitz ein Logistikzentrum mit mehr als 100.000 m² Nutzfläche errichtet. Für die Montage der Dach- und Fassadenelemente kamen nach Angaben von SFS verschiedene Befestigungssysteme des Herstellers zum Einsatz. Das aus drei U-förmig angeordneten Hallen bestehende Zentrum wurde von der pbb Planung + Projektsteuerung GmbH geplant und koordiniert. Die Hallen umschließen eine innenliegende Lkw-Anlieferzone und werden durch ein Verwaltungsgebäude sowie eine Pforte ergänzt. Nach Angaben der Projektbeteiligten erfüllt das Gebäude den KfW-55-Standard. Auf den Dachflächen der Hallen wurde zudem eine großflächige Photovoltaikanlage installiert, die zur Eigenstromversorgung der Gebäude- und Anlagentechnik beiträgt.

Für die unterschiedlichen Montagebereiche wurden nach Herstellerangaben verschiedene Befestiger eingesetzt. SXW-Bohrbefestiger dienen der Verankerung der Dachtrapezbleche auf den Brettschichtholz-Dachbindern. Für die Sogsicherung der Flachdächer kamen isofast IR2-Befestiger zum Einsatz. Die Fassadenpaneele wurden in unterschiedlichen Untergründen wie Stahl und Holz mit SXC5-Schrauben befestigt. Ergänzend wurden im Fassadenbereich SXW- und TDB-Schrauben für spezielle Montagebereiche verwendet. Auf den großflächigen Flachdächern spielte neben der Befestigung auch die Verarbeitung eine Rolle. Die magazinierte Ausführung der isofast IR2-Befestiger unterstützt laut SFS eine zügige Montage. In Verbindung mit Lastverteiltellern sichern die Befestiger die Flachdachabdichtung gegen Windsog. Das System ist nach Herstellerangaben vollmetallisch und trittsicher ausgelegt.

Die SXW-Bohrbefestiger sind für die Befestigung auf den Brettschichtholz-Dachbindern vorgesehen. Ihre Bohrspitze reduziert laut Hersteller die Spaltneigung im Holz. Eine EPDM-Dichtscheibe unterstützt die Dichtheit der Verbindung. Für die Befestigung der Sandwichpaneele wurde unter anderem die SXC5 eingesetzt. Die Fassadenschraube ist laut Hersteller für Unterkonstruktionen aus Stahl und Holz ausgelegt. Der vergrößerte Flanschdurchmesser unterstützt nach Herstellerangaben hohe Durchknöpfwerte. Die Bohrspitze ermöglicht ein rutschfreies Ansetzen und das Durchdringen des Materials. Das asymmetrische Doppelstützgewinde trägt laut SFS zur Regendichtheit der Verbindung bei. Damit ist die SXC5 für unterschiedliche Untergründe und Montagebereiche der Gebäudehülle einsetzbar.

Neben der Auswahl der Befestigungssysteme unterstützte SFS nach eigenen Angaben auch die Ausführung auf der Baustelle. Während der Bauphase stand das Unternehmen mit der Eitle GmbH, die für die Gebäudehülle verantwortlich war, in Abstimmung und unterstützte bei Detailfragen. Zudem wurden nach Herstellerangaben größere Mengen an Befestigern innerhalb der erforderlichen Zeitfenster geliefert.

Beim Logistikzentrum in Marktredwitz kamen damit unterschiedliche Befestigungssysteme für die jeweiligen Einbausituationen an Dach und Fassade zum Einsatz. Nach Angaben von SFS unterstützten die abgestimmte Produktauswahl, die Verarbeitung und die Projektbegleitung die Umsetzung der großflächigen Gebäudehülle.

KITA MOWGLI

Bambus für Fassade und Terrasse verwendet



Die natürlichen Konturen des Kita-Neubaus fügen sich nahezu nahtlos in die Waldumgebung ein.

Vught/Niederlande (ABZ) | Beim Neubau der Kindertagesstätte Mowgli im niederländischen Vught kamen Bambusprodukte von Moso Bamboo für die Fassadenverkleidung und den Terrassenbelag zum Einsatz. Das von Natrufied Architecture entwickelte Gebäude liegt in einem Waldgebiet im Süden der Niederlande. Das Gestaltungskonzept orientiert sich an Baumhäusern und greift die Verbindung zwischen Architektur und natürlicher Umgebung auf. Nach Angaben des Herstellers sollte der Einsatz von Bambus den Wunsch des Kita-Teams nach einer biobasierten Bauweise unterstützen. Für die Fassade und die umlaufende Terrasse wurde die Variante Bamboo X-treme verwendet. Insgesamt verarbeiteten die Beteiligten laut Hersteller rund 170 m² Fassadenelemente und knapp 130 m² Terrassendielen. Damit kamen etwa 300 m² Bambusprodukte zum Einsatz. In dem Material sind nach Herstellerangaben 9.377,94 kg CO_2 gespeichert. Moso Bamboo fertigt die Produkte nach eigenen Angaben aus Moso-Bambus. Dazu werden Bambusstreifen bei 200 °C thermisch behandelt und anschließend hochverdichtet. Das Verfahren soll Stabilität und Dauerhaftigkeit erhöhen und eine braune Farbgebung erzeugen. Für Fassadenelemente und Terrassendielen nennt der Hersteller die höchste Dauerhaftigkeitsklasse. Die Produkte erreichen nach Angaben von Moso Bamboo die europäischen Brandschutzklassen Bfl-s1 für Bodenbeläge und B-s1-d0 für Fassadenbekleidungen. Eine regelmäßige Nachbehandlung der Fassadenelemente sei nicht erforderlich. Die Terrassendielen müssten lediglich einmal jährlich gereinigt werden. Für die angegebene Brandschutzklasse benötigten die Fassadenelemente laut Hersteller keine Imprägnierung mit Flammschutzmitteln.Die Architektur nimmt nach Angaben des Herstellers Bezug auf Baumhäuser. Die Anordnung der Geschosse und die Gestaltung der Außenbereiche sollen das Gebäude in die Waldumgebung einbinden. Die unterschiedlichen Ebenen sind auf die Nutzung durch Kinder ausgerichtet. Im Erdgeschoss befindet sich ein Rückzugsbereich für jüngere Kinder, während die oberen Bereiche zum Spielen und Erkunden vorgesehen sind. Moso Bamboo verweist im Zusammenhang mit dem Projekt auf Umweltzertifikate wie FSC und QNG-ready.

Foto: Marcel van der Burg

PFLASTER FÜR NEUES WOHNQUARTIER

Historische Bausubstanz und naturnahe Außenanlagen



Burg (ABZ) | Auf dem Gelände der ehemaligen Schuhfabrik August Voigt in Burg bei Magdeburg ist auf rund 7.000 m² Industriebrache neuer Wohnraum entstanden. Teile der denkmalgeschützten Industriearchitektur blieben erhalten. Für die Außenanlagen kamen das Gestaltungspflaster Germania antik-Aqua und die Terrassenplatte La Tierra von Kann zum Einsatz. Die Schuhfabrik wurde 1991 stillgelegt. 2017 nahm Investor und Bauherr Robert Janssen die Entwicklung des Geländes in Angriff. Das Projekt stand auch im Zusammenhang mit der Landesgartenschau 2018 und deren Motto »Von Gärten umarmt«. In Abstimmung mit der Denkmal- und Naturschutzbehörde wurden einsturzgefährdete Hallenteile zurückgebaut und die historische Backsteinfassade gesichert. Architekt Marc Maylahn und die querstrichdrei Architekt & Innenarchitekt PartG mbB aus Düsseldorf planten in der entkernten Gebäudestruktur auf zwei Etagen rund 1.850 m² Wohnfläche. Ein zusätzlicher Neubau ergänzt die Anlage. Die historische Fassade mit ihren Schmuckelementen und dem Schriftzug der ehemaligen Fabrik blieb erhalten. Die Außenanlagen umfassen Stellplätze, Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Wege und bepflanzte Bereiche. Für die Entwässerung wurden Rigolen vorgesehen, da Niederschlagswasser auf dem Grundstück versickern soll Die Parkplatzfläche wurde mit Germania antik-Aqua in Grau-Anthrazit-Nuanciert gestaltet. Unterschiedliche Steinformate gliedern das im wilden Verband verlegte Pflaster. Die 4 mm breiten Fugen ermöglichen laut Projektbeschreibung die Versickerung von Oberflächenwasser. Anthrazitfarbenes Pflaster im Läuferverband hebt die Pkw-Stellplätze von den übrigen Flächen ab. Auch der rückseitige Fußweg, der beide Gebäude verbindet, wurde mit dem Pflastersystem ausgeführt. Hecken und Staudenbeete begleiten Wege. Für die Terrassen der Erdgeschosswohnungen verwendeten die Planer die großformatige La Tierra Terrassenplatte von Kann. Hecken grenzen die einzelnen Außenbereiche voneinander ab. Die grau-anthrazitfarbene Gestaltung verbindet die Terrassen optisch mit den Vorplatz- und Wegeflächen. Mit der Umnutzung des Fabrikgeländes wurde neuer Wohnraum geschaffen und historische Bausubstanz erhalten. Die Außenanlagen greifen das Gestaltungskonzept der Landesgartenschau auf.

Foto: Kann Baustoffwerke

Die Werkshalle beherbergt jetzt Wohnraum über zwei Etagen nach den Anforderungen an die moderne Gebäudetechnik.

NEUBAU DES BAHNHOFS BITTERFELD-WOLFEN

Vogelschutzgläser mit moderner Architektur verbunden

Bitterfeld-Wolfen (ABZ) | Beim Neubau des Bahnhofs Bitterfeld-Wolfen wurde nach Herstellerangaben das Vogelschutzglas Ornilux design lines von arcon eingesetzt. Das Gebäude wurde im Sommer 2025 nach rund zweijähriger Bauzeit in Betrieb genommen und zählt zu den ersten Projekten, die im Rahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) umgesetzt wurden. Seit 2020 stellt der Bund nach eigenen Angaben rund 41 Milliarden Euro für den Strukturwandel in ehemaligen Braunkohleregionen bereit. Der Bahnhof ist Teil dieses Förderprogramms. Das Gebäude verfügt laut Deutscher Bahn über eine Photovoltaikanlage, ein begrüntes Dach und eine Beheizung mit Fernwärme. Hinzu kommen eine Fassade aus recyceltem Aluminium und eine wärmeschutzbeschichtete Glasfassade. Für die Verglasung kam Ornilux design lines von arcon Flach- und Sicherheitsglas, einem Unternehmen der Arnold Glas Gruppe, zum Einsatz. Das Glas soll neben den bauphysikalischen Eigenschaften auch dazu beitragen, Vogelschlag zu reduzieren. »Wir beschäftigen uns seit mehr als 20 Jahren intensiv mit der Entwicklung wirksamer Beschichtungen zur Reduzierung von Vogelschlag an Glasfassaden«, erklärt Ralf Greiner, Manager Architectural Glass bei arcon. »Wir haben für das menschliche Auge nahezu unsichtbare Beschichtungen sowie Markierungen, die deutlich zu erkennen sind.« Nach Herstellerangaben steigt auch in Deutschland die Nachfrage nach Verglasungen mit integriertem Vogelschutz. Insbesondere bei großflächigen Glasfassaden öffentlicher Gebäude und Verwaltungsbauten spielt das Thema eine Rolle. Am Bahnhof Bitterfeld-Wolfen wurde Ornilux design lines laut Hersteller mit dem Sonnenschutzglas arcon sunbelt A51 kombiniert. Die Verglasung erreicht nach Herstellerangaben eine Lichttransmission von 43 %, einen Ug-Wert von 0,6 W/(m²K) und einen g-Wert von 23 %. Die Lichttransmission beschreibt den Anteil des einfallenden sichtbaren Lichts, der durch die Verglasung gelangt. Der Ug-Wert gibt die Wärmedämmung des Glases an, während der g-Wert den Gesamtenergiedurchlassgrad beschreibt. Die Kombination soll damit Tageslichtnutzung, Wärmedämmung und die Begrenzung des solaren Wärmeeintrags verbinden. Nach Angaben von arcon eignet sich die Verglasung für Gebäude mit großen Glasflächen, bei denen Vogelschutz bereits in der Planung berücksichtigt werden soll.



Am Bahnhof Bitterfeld-Wolfen wird Ornilux design lines in Verbindung mit spektral hochselektivem Sonnenschutzglas des Typs arcon sunbelt A51 eingesetzt.

Foto: Isolar

BESTANDTEIL IST EINE ÖFFENTLICHE SCHWIMMHALLE

Porr realisiert »HMS 51« in Berlin-Friedrichshain

Das Unternehmen Porr Hochbau Ost zeichnet für die Realisierung des neuen Multi-Use-Ensembles »HMS 51« an der Holzmarktstraße 51 im Berliner Bezirk Friedrichshain verantwortlich. Als Auftraggeberin fungiert die Berlinovo Immobilien Gesellschaft mbH.



Porr Hochbau Ost übernimmt die Realisierung des neuen Multi-Use-Ensembles »HMS 51« an der Holzmarktstraße 51 im Berliner Bezirk Friedrichshain.

Berlin (ABZ) | Auf dem ungefähr 6.355 m² großen Areal soll bis zum Beginn des Jahres 2030 ein urbanes Quartier entstehen, das die Funktionen öffentliches Schwimmen, Wohnen, Arbeiten sowie Gewerbe innerhalb eines Gebäudeensembles zusammenführt. Der offizielle Baubeginn ist für den Monat Mai 2026 vorgesehen gewesen.

Als zentraler Bestandteil des Vorhabens gilt eine öffentliche Schwimmhalle, deren künftiger Betrieb durch die Berliner Bäder-Betriebe (BBB) erfolgen soll. Diese Einrichtung dient als Ersatz für die im Jahr 2018 stillgelegte Bestandsanlage an der Holzmarktstraße. Das Bauvorhaben ist Teil eines landseigenen Kooperationsprojekts zwischen Berlinovo und den Berliner Bäder-Betrieben; es soll laut Auftraggeber zur öffentlichen Daseinsvorsorge beitragen und insbesondere die Bedingungen für das Schul- und Vereinsschwimmen im Bezirk verbessern. Das geplante Bauensemble umfasst eine Gesamt-Brutto-Grundfläche von rund 27.000 m².

Das Raumprogramm sieht 375 Mikrowohnappartements, einen Büroturm mit zehn Obergeschossen sowie drei baulich miteinander verbundene Wohngebäude mit einer Höhe von bis zu zehn Geschossen vor. Im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss werden flexibel nutzbare Flächen für Gewerbe eingerichtet. Ein Untergeschoss nimmt die Tiefgarage mit 30 Pkw-Stellplätzen – wovon zehn Stellplätze für die Elektromobilität vorgesehen sind – sowie die erforderlichen Technik- und Lagerräume auf. Ein integriertes Fahrradkonzept sieht insgesamt 452 Stellplätze vor, um laut Planern nachhaltige Mobilitätsformen zu unterstützen.

Die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß dem KfW-55-Standard. Der gewählte Nutzungsmix orientiere sich am Leitbild eines urbanen, hybriden Quartiers und soll für diesen spezifischen Standort konzipiert worden sein, um den bestehenden Kiez zu beleben und unterschiedliche Nutzergruppen zu vernetzen.

Die bauliche Umsetzung findet unter komplexen innerstädtischen Rahmenbedingungen statt, die durch begrenzte Platzverhältnisse, eine anspruchsvolle Geometrie der Fassaden, ein enges Zeitfenster für die Bauausführung sowie die direkte Nachbarschaft zur Trasse der Berliner Stadtbahn charakterisiert sind. Zu Beginn der baulichen Maßnahmen wird der Rückbau der alten Schwimmhalle vorgenommen.

Neben der Porr Hochbau Ost sind weitere spezialisierte Unternehmensbereiche in das Projekt involviert: Der Porr Spezialtiefbau ist mit der Herstellung der dichten Baugrube betraut, während die pde Integrale Planung unter anderem die Aufgabenbereiche Brandschutz, DGNB-Zertifizierung, LEAN-Management und die BIM-Koordination abdeckt. Die Prozesse der Planung und Ausführung werden laut eigener Aussage auf Basis der BIM-Methode vollständig digital abgewickelt und schließen ein As-Built-Modell zur späteren Übergabe ein. Zudem soll LEAN-Management sowohl auf der Baustelle als auch im Rahmen der Nachunternehmersteuerung angewendet und soll zukünftig auch in die Ausführungsplanung implementiert werden.

An dieser zentralen Lage soll somit ein Gebäudeensemble mit hoher öffentlicher Relevanz für Friedrichshain entstehen, bei dem die neue Schwimmhalle eine langjährige Versorgungslücke schließt und das städtebauliche Konzept Wohnen, Arbeiten und Freizeit im Rahmen der innerstädtischen Verdichtung kombiniert.

Abb.: Eller+Eller

HIRSCHBACHBAD AALEN

Kombibad aus der Landschaft entwickelt

Aalen (ABZ) | Mit dem neuen Hirschbachbad erhält Aalen ein modernes Kombibad, das Hallenbad, Freibad und Saunalandschaft miteinander verbindet. Der Entwurf von 4a Architekten setzt dabei nicht auf einen dominanten Baukörper, sondern entwickelt das Gebäude aus der Topografie des Hirschbachtals heraus. Um die Frischluftschneise freizuhalten und eine möglichst geringe Überbauung des Tals zu erreichen, positionierten die Architekten das Bad am Hang. Geschosse, Dachflächen und Terrassen staffeln sich entlang der Höhenlinien. Begrünte Dächer, Einschnitte und vorgelagerte Freibereiche verzahnen das Gebäude mit der Landschaft. Die räumliche Staffelung setzt sich in den Außenanlagen mit Liegewiesen, Terrassen und verschiedenen Beckenbereichen fort. Der Entwurf ging aus einem Architekturwettbewerb hervor, den 4a Architekten mit dem ersten Preis gewannen.

Das Hallenbad umfasst unter anderem: ein 25-Meter-Sportbecken, ein Lehrschwimmbecken mit Hubboden, ein Sprungbecken, ein Freizeitbecken, ein Planschbecken und ein Landebecken für die Röhrenrutsche. Im Freibad ergänzen ein 50-Meter-Sportbecken, ein Freizeitbecken und ein Kinderplanschbereich das Angebot. Eine eigene Saunalandschaft mit finnischer Sauna, Panoramasauna, Dampfbad, Ruheraum und Außen-Tauchbecken erweitert das Nutzungsspektrum. Die verschiedenen Bereiche sind funktional klar gegliedert und gleichzeitig miteinander verbunden. Die wesentlichen Bereiche sind stufenlos erreichbar. Die Hanglage ermöglicht unterschiedliche Blickbeziehungen und eine gezielte Nutzung des Tageslichts. Großflächige Verglasungen, Oberlichter und zurückgesetzte Ebenen führen natürliches Licht tief in das Gebäude. Die Badehallen öffnen sich zur Landschaft. Innen- und Außenbereiche gehen dadurch räumlich ineinander über. Gerade für die unterschiedlichen Nutzergruppen – vom Schul- und Vereinssport über Familien bis hin zu Erholungssuchenden – entsteht eine offene und übersichtliche Atmosphäre. Auch die Material- und Farbgestaltung nimmt Bezug auf den Standort. Die Gebäudehülle ist in einem naturnahen Erzton gehalten, der an das Farbspektrum der Umgebung und zugleich an die Bergbaugeschichte Aalens erinnert. Im Inneren dominiert eine zurückhaltende Farbgebung. Frische Grün- und Rosatöne setzen Akzente im Kinder- und Rutschenbereich. Tiefer im Hang liegende Bereiche wie Umkleiden und Duschen erhalten eine kräftigere Farbgestaltung. Das Nachhaltigkeitskonzept kombiniert technische Maßnahmen mit einer auf Dauerhaftigkeit ausgelegten Architektur.



Foto: David Matthiessen

Das Hirschbachbad erfüllt laut Architekten die Anforderungen eines modernen öffentlichen Bades mit einem Entwurf, bei dem Topografie, Landschaft, Nutzung und Architektur eng miteinander verknüpft sind.



RAMM- UND BOHRGERÄT LRB 19

Für kurze Rüstzeiten der Maschinen im Spezialtiefbau

Clenze | Die Heisig Spezialtief- und Wasserbau GmbH setzt das Ramm- und Bohrgerät LRB 19 von Liebherr bei Projekten mit kurzer Bauzeit ein. Ausschlaggebend sind nach Angaben des Unternehmens die kurzen Rüstzeiten, die kompakten Transportmaße und die Einsatzmöglichkeiten des Geräts. Beim Bau eines neuen Getreidesilos im niedersächsischen Clenze kam das LRB 19 mit dem Rüttler LV 23 zum Einbringen von Spundbohlen zum Einsatz.

Auf- und Abrüstzeiten von Bedeutung

Ob ein Gerät im Alltag überzeugt, entscheidet sich nicht erst bei der Anwendung, sondern bereits vorher. »Die Auf- und Abrüstzeiten sind für uns ziemlich wichtig. Wir haben auch kleine Baustellen – Wenn wir dann zwei Tage beschäftigt sind mit Auf- und Abrüsten, ist das nicht wirtschaftlich. Jetzt sind wir in einer Stunde rammbereit und können gleich starten«, sagt Jan ter Beek, Prokurist bei Heisig Spezialtief- und Wasserbau GmbH, mit Blick auf das LRB 19 von Liebherr.

Auch beim Transport punkte das Gerät durch seine kompakte Bauweise. »Das war einer der wichtigsten Punkte beim Kauf des LRB 19. Wir können es unter 60 Tonnen transportieren. Wenn wir den Ballast entfernen, sogar unter 40 Tonnen – mit eigenem Tieflader und ohne Schwerlastgenehmigung«, ergänzt Jan ter Beek.

36 Doppelspundbohlen mit Rüttler eingebracht

Beim Bau eines neuen Getreidesilos in Clenze sorgt das LRB 19 von Liebherr für die sichere Herstellung eines temporären Spundwandkastens, informiert das Unternehmen. Insgesamt werden dafür 36 Doppelspundbohlen mit dem Rüttler LV 23 10 m in den Boden eingebracht – jede davon in nur fünf Minuten Rüttelzeit.

»Die Leistung des Rüttlers passt sehr gut. Man merkt, dass er gut auf das LRB 19 abgestimmt ist«, erklärt Jan ter Beek. Durch die verbesserte Schlauchführung werde der Arbeitsablauf zusätzlich optimiert.

Ein neuer Schlauchschlitten sorgt dafür, dass es im Einsatz keine störenden Schläuche mehr gibt, was besonders das Einbringen von Spundwänden vereinfacht.

Die Bedingungen auf der Baustelle sind anspruchsvoll: steifer bindiger Boden, enge Platzverhältnisse und die Nähe zu bestehender Infrastruktur und Leitungen.

Gerade hier spielt die kompakte Baugröße des LRB 19 nach Herstellerangaben erneut ihren Vorteil aus, denn sie ermöglicht präzises Arbeiten auch auf engem Raum und in unmittelbarer Nähe zu sensiblen Bereichen. »Die Baugrube ist nicht groß und das Gerät kann sich trotzdem gut bewegen – das ist eine große Stärke. Seine Ausladung ist auch extrem positiv gegenüber seinen Wettbewerbern. Wir sind damit sehr zufrieden«, freut sich Jan ter Beek. Den gesamten Einsatz konnte Heisig Spezialtief- und Wasserbau GmbH nach nur drei Tagen erfolgreich abschließen.

Vielseitig einsetzbar im Bereich Spezialtiefbau

Das LRB 19 kann im Bereich Spezialtiefbau vielseitig eingesetzt werden: Für Ramm- oder Rütteleinsätze wird der Allrounder mit dem Hammer H 6 oder den Rüttlern LV 23 und LV 23 F, jeweils von Liebherr, ausgerüstet. Bohren mit Kellyausrüstung, Doppelbohrkopf, Vollverdrängerwerkzeug und Endlosschnecke oder Bodenmischen sind weitere Anwendungsgebiete. Der Name LRB 19 spiegelt nach Angaben des Unternehmens den maximalen Verfahrweg des Schlittens wider: 19 m. Die verschiedenen Anbaugeräte können durch das hydraulische Schnellwechselsystem einfach getauscht werden – ohne Werkzeug und ohne, dass der Fahrer die Kabine verlassen muss, informiert der Hersteller. Alle hydraulischen, mechanischen und elektrischen Verbindungen werden automatisch gekoppelt.

Fehler beim Anschluss vermeiden

Dadurch verkürzt sich die Rüstzeit deutlich und Fehler beim Anschluss werden vermieden. »Früher haben wir immer eine Stunde gebraucht für den Umbau zwischen Rüttler und Bohrgetriebe. Dementsprechend versuchten die Kollegen, so lange wie möglich mit einem Gerät zu arbeiten. Jetzt haben wir in zehn Minuten umgebaut«, sagt Jan ter Beek.

Foto: Liebherr

Das Ramm- und Bohrgerät LRB 19 und der Rüttler LV 23 von Liebherr sind für Rammarbeiten perfekt aufeinander abgestimmt.



DACHBODENDÄMMUNG

Energie sparen

Den Wärmeverlust im Altbau deutlich reduzieren? Mit Joma geht das laut Hersteller ganz einfach. Das weiß auch die Laupheimer Wohnbaugenossenschaft GWO.

Laupheim (ABZ) | Sie hat daher bei der energetischen Sanierung eines Mehrfamilienhauses in Laupheim laut eigenen Angaben erneut auf die Thermoboden-Dachbodendämmung der Joma Dämmstoffwerk GmbH mit Sitz in Holzgünz vertraut. Der Thermoboden von Joma beinhaltet Dämmstoffplatten aus dem innovativen Material AirPor, das zu 98 % aus Luft besteht und zu 100 % recyclingfähig ist. In Laupheim setzte die GWO den Thermoboden in der Ausführung mit versiegelter P3V100-Holzwerkplatte mit 19 mm Stärke ein. Mit der Wärmeleitstufe WLS 032 ist die Lösung von Joma besonders energiesparend, so der Hersteller. »Durch Faktoren wie den Klimawandel, die unsichere Energieversorgung und die explodierenden Neubaupreise gehören energetische Sanierungsmaßnahmen im Wohnbau natürlich längst zu unserem Tagesgeschäft«, sagt Michael Scheffold, Geschäftsführer der Scheffold Holzbau GmbH. Der Familienbetrieb in vierter Generation ist langjähriger Partner der Genossenschaft für Wohnungsbau Oberland eG (GWO) und realisiert jährlich immer mehr energetische Sanierungen. Klar, dass Wärmeverluste aktuell mehr denn je eingedämmt werden müssen. Das betrifft auch Stellen, die einem nicht direkt in den Sinn kommen, wie zum Beispiel den Dachboden. Um gerade an der obersten Geschoßdecke Wärmebrücken zu eliminieren, vertraut das Team um Michael Scheffold deshalb bereits lange auf den Thermoboden von Joma. So auch bei einem Projekt in Laupheim. Dort lieferte Joma insgesamt 390 m² seiner Thermoboden-Dachdämmung mit dem Spitznamen »Die Wischfeste«. Diese ist werksseitig mit einer versiegelten, 19 mm dicken Holzwerkstoffplatte ausgestattet und dadurch besonders pflegeleicht sowie abrieb- und eben besonders wischfest. Nicht nur der Handwerker, sondern auch der Auftraggeber, die Genossenschaft für Wohnungsbau Oberland eG (GWO), ist eigenem Bekunden zufolge bereits seit Längerem Fan von Joma-Lösungen. »Wir investieren jedes Jahr vier bis fünf Millionen Euro in unseren Gebäudebestand. Die Sanierung rund ums Dach gehört sehr oft zu unseren Erneuerungsarbeiten. Und damit auch Joma: Die Thermoboden-Dachbodendämmung ist schon seit vielen Jahren fester Bestandteil bei unseren Sanierungsmaßnahmen«, sagt Bauleiter Tobias Burster von der GWO. Neben neuen Fenstern, Keller- und Wohnungstüren, einer neuen Fassade und einer neuen Heizung wurde der Dachboden der 15 Wohneinheiten umfassenden Immobilie erneuert. Seitens der Beteiligten heißt es, durch die erstklassigen Dämmwerte sorgt die Dachbodendämmung zusätzlich für ein besseres Wohnklima in den darunter liegenden Wohnungen. Mittels integriertem Dampfdruckausgleich über Kanäle schafft es die Dachbodendämmung aus dem innovativen Dämmstoff AirPor, mit den unteren Kanälen Unebenheiten von bis 5 mm auszugleichen und Dampfdruck zwischen Rohbau und Thermoboden abzuleiten. Dies bringe in der Praxis Vorteile: »Normalerweise müsste man bei der Dämmung der oberen Geschoßdecke ja eine Dampfsperre verbauen, um Bauschäden durch Wasseransammlungen zu vermeiden. Dank der Druckausgleichskanäle in unserem Thermoboden spart man sich die Dampfsperre und schützt das Gebäude trotzdem wirksam vor Schimmel, weil sich unter den Dämmplatten keine Flüssigkeit ansammeln kann«, so Kevin Kartheininger, Außendienstmitarbeiter bei Joma.

Foto: Matthias Mang / Joma

Der Thermoboden von Joma beinhaltet Dämmstoffplatten aus dem innovativen Material AirPor, das zu 98 % aus Luft besteht und zu 100 % recyclingfähig ist.

DACHRANDABSCHLUSS

Verarbeiter über Objektmanagement unterstützen

Freising (ABZ) | Mit dem neuen RoofEtics System entwickelt Hasit nach eigenen Angaben einen Dachrandabschluss für Flachdächer, der den Übergang von Fassade zu Dach auf eine klare, reduzierte Linie bringt. Das zweiteilige System aus ProAttika Formblock und ProAttika Profil ermöglicht einen Dachrand ohne das bislang sichtbare Attikablech und soll damit insbesondere hohen architektonischen Ansprüchen an eine monolithische Gebäudehülle gerecht werden.

Bei Flachdächern prägt der obere Gebäudeabschluss maßgeblich das Erscheinungsbild. Während klassische Attikableche den Übergang zwischen Wand und Dach sichtbar markieren, integriert das RoofEtics System den Dachrand in den Fassadenaufbau. Der Baukörper erscheint dadurch nach Herstellerangaben klarer, ruhiger und monolithischer. Das System eignet sich außerdem für Brüstungsabschlüsse.

Kern des Aufbaus ist der ProAttika Formblock aus EPS. Der winkelförmige Formkörper besitzt eine zur Dachfläche hin abgeschrägte Oberseite und wird direkt auf der Attika montiert. Dabei wird er bündig mit der Fassadendämmung ausgerichtet. Der Formblock kann sowohl in EPS- als auch in PUR-Dämmungen integriert werden. Für Fassaden mit Mineralwolldämmung bietet Hasit eine Variante mit Mineralwollkaschierung an.

Die Kaschierung des speziellen Formblocks weist eine Wärmeausdehnung auf, die der angrenzenden Mineralwolldämmung ähnelt. Dadurch sollen Spannungen im Übergang zwischen Dämmstoff und Formblock reduziert werden. Ein zusätzlich eingelegtes Gewebeband kann den Putzaufbau konstruktiv gegen die Entstehung von Spannungsrissen absichern. Im zweiten Montageschritt wird das ProAttika Profil auf dem Formblock angebracht. Es bildet den sichtbaren oberen Abschluss der Attika und übernimmt gleichzeitig die Funktion einer Putzschiene für den Oberputz. Durch seine variable Positionierung lässt sich das Profil so ausrichten, dass es mit der geplanten Putzoberfläche fluchtet.

Konstruktiv übernimmt das ProAttika Profil weitere Funktionen. Ein nach innen überstehender Schenkel bildet einen Falz, in dem die Dachdichtungsfolie untergriffig eingedichtet werden kann. Der Überstand wirkt zugleich ähnlich einer klassischen Blechaufkantung: Er soll verhindern, dass Regenwasser, das sich auf der abgeschrägten Attika sammelt, durch Windeinwirkung an die Fassadenfläche gelangt.

Damit verbindet das System den reduzierten architektonischen Dachrand mit den Anforderungen an Abdichtung und Witterungsschutz. Das RoofEtics System ist nach Herstellerangaben als projektbezogene Lösung konzipiert und muss bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden. Detailausbildung, Anschlüsse und Aufbauhöhen sind frühzeitig aufeinander abzustimmen. Ob sich ein konkretes Bauvorhaben für den Dachrandabschluss eignet, wird jeweils objektspezifisch geprüft.

Hasit unterstützt Planer und Verarbeiter dabei über das Objektmanagement. Für ausführende Fachunternehmen gehören zudem Schulungen und eine Begleitung vor Ort zum vorgesehenen Servicekonzept. Nach Herstellerangaben wurde die Konstruktion umfangreich geprüft; die Unterstützung bei Planung und Ausführung soll entsprechend dazu beitragen, die geprüfte Stabilität und Witterungsbeständigkeit des Systems in der Praxis zu erreichen.

Mit dem RoofEtics System setzt Hasit auf eine konsequente Reduzierung des Dachranddetails. Der klassische sichtbare Blechabschluss entfällt zugunsten eines in die Fassadendämmung integrierten Systems.

MAUERWERK SCHÜTZEN

Spezialputz für feuchte und wärmebrückenanfällige Fassaden



Maschinelles Aufbringen des Putzes. Die geringe Trockenrohdichte ermöglicht Schichtstärken von bis zu 20 cm.

Rupperswil/Schweiz (ABZ) | Mit HAGA Biotherm bietet Haga Naturbaustoffe einen mineralischen Spezialputz für die Sanierung und den Schutz von Mauerwerk an. Der Putz besteht nach Herstellerangaben aus Weißkalk und Weißzement als Bindemittel sowie faserfreien Leichtzuschlagstoffen. Eine zementfreie Variante ist ebenfalls erhältlich. Die Kombination aus poröser Struktur, hoher Alkalität und der Einstufung in die Baustoffklasse A1 soll den Einsatz insbesondere bei anspruchsvollen Fassaden und Innenwänden ermöglichen. Durch die geringe Trockenrohdichte kann HAGA Biotherm in Schichtstärken von bis zu 20 cm verarbeitet werden. Damit lässt sich der Spezialputz sowohl zur Feuchteregulierung als auch zur energetischen Verbesserung bestehender Bauteile einsetzen. »Der Putz saugt sich gleichmäßig voll und trocknet gleichmäßig wieder aus«, erklärt Haga-Geschäftsführer Thomas Bühler. Je nach Schadensbild kann nach Angaben des Herstellers zusätzlich eine Horizontalsperre erforderlich sein. Neben der Feuchteregulierung bietet Biotherm auch wärmedämmende Eigenschaften. Die Wärmeleitfähigkeit wird vom Hersteller mit 0,06 W/(mK) angegeben. Bereits eine 3 cm starke Putzschicht könne den Wärmeverlust auf altem Mauerwerk um rund 40 % reduzieren, so Bühler. Die geringe Wärmeleitfähigkeit macht den Putz laut Haga auch für Bereiche interessant, in denen Wärmebrücken vermieden werden sollen. Dazu zählen beispielsweise verputzte Elektroleitungen. Durch eine möglichst durchgängige Dämmschicht sollen Wärmeverluste und potenzielle Schwachstellen im Bauteil reduziert werden. Haga Biotherm kann nach Herstellerangaben sowohl von Hand als auch maschinell aufgetragen werden. Pro Arbeitsgang sind Schichtstärken von bis zu 5 cm möglich. Voraussetzung für eine ausreichende Haftung ist ein zuvor aufgebrachter mineralischer Grundputz. Geeignet ist der Spezialputz für Bruchsteinmauerwerk, Stampfbeton, Riegel- und Fachwerkbauten sowie verschiedene mineralische Mauerwerksarten. Auch bestehende, tragfähige mineralische Putzflächen können als Untergrund dienen. Für die abschließende Oberflächengestaltung stehen Hagasit-Edelputze und Calkosit-Sumpfkalkputze in unterschiedlichen Farben und Strukturen zur Verfügung.

Foto: Haga

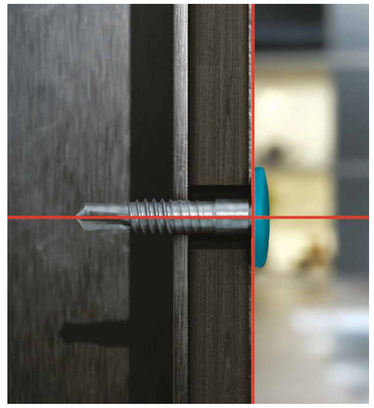
FASSADENMONTAGE

Zentrierhülse zukünftig aus Biopolymeren

Oberursel (ABZ) | SFS hat das Center Point System für vorgehängte, hinterlüftete Fassaden weiterentwickelt. Die vormontierte Zentrierhülse des Befestigers, die als temporäre Montagehilfe dient, wird zukünftig aus einem biologisch abbaubaren Material gefertigt.

System kombiniert Schraube und Setzhilfe. Die Zentrierhülse unterstützt das präzise Setzen des Befestigers und stellt die exakte Positionierung der Fassadenplatten im Bohrloch sicher. Beim Einschrauben bricht die Hülse funktionsbedingt ab. Während die Hülsenreste bislang auf der Baustelle aufgenommen und entsorgt werden mussten, können die neuen Rückstände auf der Baustelle verbleiben. Das neue Material basiert auf Biopolymeren und wird unter natürlichen Bedingungen über einen längeren Zeitraum durch Mikroorganismen abgebaut.

Nach Angaben von SFS erfüllt das verwendete Material die Anforderungen an die biologische Abbaubarkeit gemäß DIN EN ISO 14855 sowie die Grenzwerte für Schwermetalle und andere Schadstoffe nach EN 13432. SFS zufolge wird dadurch insbesondere bei größeren Fassadenflächen der Aufwand für das Einsammeln und die Nachbereitung der Montage reduziert. Das grundlegende Funktionsprinzip des Systems bleibe durch die Materialanpassung unverändert. Da beim Setzvorgang kein Material der Hülse im Bohrloch verbleibt, steht weiterhin der erforderliche Raum für temperaturbedingte Bewegungen der Fassadenplatten zur Verfügung. Das System ist nach Unternehmensangaben für Fassadenplatten mit einer Materialstärke von 6 bis 13 mm ausgelegt. Der erforderliche Vorbohrdurchmesser wird mit 10 mm angegeben. Für die optische Gestaltung bietet der Hersteller zudem die Möglichkeit, den Schraubenkopf farblich individuell an das jeweilige Fassadenbild anzupassen.



Die Zentrierhülse ermöglicht die exakte Positionierung im Bohrloch und trägt zu einer gleichmäßigen Ausrichtung der Fassadenplatten bei.

Mit der neuen Zentrierhülse entwickelt SFS das Center Point System nach eigenen Angaben gezielt in einem Detail weiter, das den Montageablauf auf der Baustelle betrifft. So müssen Hülsenreste nach dem Setzen nicht mehr eingesammelt werden und werden zugleich unter natürlichen Bedingungen abgebaut, wodurch sowohl der Aufwand bei der Verarbeitung als auch der Umgang mit anfallenden Materialien über die Bauphase hinaus reduziert wird.

Foto: SFS

SCHMELZKLEBSTOFF

Transportschäden bei Dachziegeln reduzieren

Düsseldorf (ABZ) | Mit Technomelt AS 4004 präsentiert Henkel Adhesive Technologies nach eigenen Angaben erstmals eine Schmelzklebstofflösung für die Transportsicherung von Ton- und Betondachziegeln. Die Ziegel werden in großen Mengen gestapelt und auf Paletten transportiert. Dabei können Mikrokratzer und Absplitterungen entstehen, die die Schutzwirkung der Oberflächenbeschichtung beeinträchtigen können. Als Trennmaterial zwischen den Palettenlagen kommen laut Henkel unter anderem Holzlatten, Papier oder PVC-Folien zum Einsatz. Holzlatten reduzieren demnach den Kantendruck zwischen den Ziegellagen, bieten jedoch keinen flächigen Oberflächenschutz. Papier und PVC-Folien müssen manuell eingesetzt werden. Henkel bietet nach eigenen Angaben seit mehr als 15 Jahren Schmelzklebstoff-Spacer auf Polyamid-Basis an. Diese wurden ursprünglich für andere Industriebereiche entwickelt und erfordern laut Hersteller hohe Verarbeitungstemperaturen sowie regelmäßige Wartung. Technomelt AS 4004 wurde laut Hersteller speziell für die Dachziegelindustrie entwickelt. Die Polypropylen-Basis ermöglicht laut Hersteller niedrigere Verarbeitungstemperaturen. Dadurch soll der Energiebedarf sinken und die Lebensdauer der Applikationsköpfe verlängert werden. Die Wartungskosten könnten gegenüber der Vorgängertechnologie reduziert werden. Der Klebstoff soll auf der Produktionslinie eine geringe Staubentwicklung aufweisen und über eine hohe Temperaturstabilität verfügen. Das ist laut Henkel relevant, da sich Paletten unter Stretchfolie im Sommer erheblich aufheizen können. Technomelt AS 4004 ist nach Herstellerangaben so ausgelegt, dass er noch 30 °C über der maximal zu erwartenden Transporttemperatur formstabil bleibt. Anschließend lässt er sich laut Hersteller rückstandsfrei von lackierten Oberflächen abschälen. »Der Schmelzklebstoff lässt sich vollautomatisiert auftragen«, sagt Szabolcs Ottlik, Business Development Manager bei Henkel. »In unseren Tests haben wir einen Durchsatz von bis zu 140 Ziegeln pro Minute erreicht.« »Es gibt keinen Klebstoff, der im Dachbau alles kann. Unser Anspruch ist deshalb ein anderer: für jede Prozessstufe das Produkt entwickeln, das dort wirklich funktioniert«, sagt Szabolcs Ottlik. »Unser neuer Spacer Technomelt AS 4004 steht exemplarisch für diesen Ansatz, mit dem wir unser Dachbau-Portfolio immer weiter ausbauen.«



Technomelt AS 4004 ist so konzipiert, dass er noch 30 °C über der maximal zu erwartenden Transporttemperatur formstabil bleibt.

Foto: Henkel

ENERGETISCHE SANIERUNG

Einblasdämmung für verwinkelte Steildächer

Alte Dachstühle stellen bei einer energetischen Sanierung besondere Anforderungen an die Dämmebene.

Angelbachtal (ABZ) | Unregelmäßige Sparrenabstände, verzogene Holzkonstruktionen, Gauben oder Kamine erschweren den Einbau klassischer Dämmmatten und -platten. Eine fugenlos eingebrachte Cellulose-Einblasdämmung kann nach Herstellerangaben auch komplexe Dachgeometrien passgenau ausfüllen.

In Deutschland verfügen mehr als 80 % der Wohngebäude über Dächer mit einer Neigung von mehr als 20°. Ein Teil dieser Steildächer ist nach Angaben des Cellulosewerks Angelbachtal (CWA) nicht oder nur unzureichend gedämmt. Gerade bei älteren Dachstühlen können Einblasdämmstoffe eine Alternative zu konventionellen Dämmsystemen darstellen. Bei herkömmlichen Matten- und Plattenlösungen können unregelmäßige Sparrenabstände und die häufig nicht mehr maßhaltige Konstruktion älterer Dachstühle zu Anpassungsproblemen führen. Kleine Fugen oder Hohlräume zwischen Dämmstoff und Holzkonstruktion können dabei die Qualität der Dämmebene beeinträchtigen. »Jeder Übergang vom Dämmstoff zum Holz ist eine potenzielle Schwachstelle hinsichtlich Luftströmungen und Wärmebrücken. Flexible Einblasdämmstoffe füllen Hohlräume zuverlässig bis in die kleinste Ritze«, erklärt Marcel Bailey, Geschäftsführer des Cellulosewerks Angelbachtal.

Neben der fugenlosen Verarbeitung spielt nach Herstellerangaben auch das Feuchteverhalten der Cellulose eine Rolle. Das Material ist kapillarleitfähig und kann Feuchtigkeit aufnehmen, zwischenspeichern und wieder abgeben.

Durch die möglichst geschlossene Dämmschicht sollen zudem Luftbewegungen innerhalb der Gefache reduziert werden. Damit soll sich das Risiko von feuchtebedingten Schäden wie Kondensatbildung und Schimmel reduzieren lassen. Voraussetzung dafür ist allerdings eine fachgerecht geplante und ausgeführte Dachkonstruktion mit entsprechend abgestimmtem Feuchte- und Luftdichtheitskonzept. Beim Einblasverfahren wird die Cellulose nach Herstellerangaben mit definiertem Druck in die Gefache eingebracht. Die Flocken verhaken sich dabei miteinander und werden zu einer dauerhaft verdichteten Dämmschicht. Eine vom Cellulosewerk Angelbachtal durchgeführte Thermografieuntersuchung an einem vor rund 25 Jahren kernsanierten ehemaligen Bauernhaus im Nürnberger Land soll nach Angaben des Unternehmens zeigen, dass die Dämmung auch nach Jahrzehnten formstabil und setzungssicher geblieben ist. Auch beim sommerlichen Wärmeschutz kann die vergleichsweise hohe Rohdichte von Cellulose von Bedeutung sein. Für Climacell wird eine Wärmespeicherkapazität von rund 2.544 J/(kg·K) angegeben. »Durch eine Phasenverschiebung von zehn bis zwölf Stunden wird die Sonnenwärme im Dämmstoff zwischengespeichert und erst in den kühleren Nachtstunden abgegeben, wenn sie weggelüftet werden kann«, so Bailey.

Ein weiterer Vorteil des Einblasverfahrens liegt nach Herstellerangaben im Bauablauf. Anders als bei einer Aufsparrendämmung muss das Dach nicht zwingend vollständig abgedeckt werden. Bei geeigneten Dachkonstruktionen kann die Dämmung von innen eingebracht werden.

Nach Angaben des CWA lässt sich ein Einfamilienhaus unter entsprechenden Voraussetzungen innerhalb eines Tages dämmen.

Die tatsächliche Dauer hängt unter anderem von Dachgeometrie, Zugänglichkeit und Umfang der vorbereitenden Arbeiten ab.

Foto: Climacell



Das lückenlose Anschmiegen des Dämmstoffes reduziert Luftströmungen innerhalb der Gefache auf ein Minimum. Zudem kann er Feuchtigkeit aktiv puffern und bei Bedarf wieder abgeben.



Blick auf die Baustelle: ästhetisch ansprechende Trennwände als Sichtschutz.

PRODUKTE FÜR GLEICHMÄSSIGE OBERFLÄCHE

Sichtbeton mit Struktur für neuen Spa-Bereich

Bei der umfassenden Modernisierung des Jakobsberg Nature Resort gibt es für den PURE ELEMENTS Spa strukturierte Betonfertigteile mit Sichtbetonoberflächen.

Boppard (ABZ) | Für die Herstellung der Betontrennwände setzte die Betonwerk Heinrich Hachmeister Andernach GmbH auf Betonzusatzmittel und ein Trennmittel der MC-Bauchemie. Die aufeinander abgestimmten Produkte sollen eine gute Verarbeitbarkeit des Betons, eine sichere Entschalung sowie eine gleichmäßige und porenarme Oberfläche ermöglichen.

Das hoch über dem Rhein im Oberen Mittelrheintal gelegene Jakobsberg Nature Resort wurde umfassend modernisiert und im Mai 2026 neu eröffnet. Neben 86 Zimmern und Suiten umfasst das Resort unter anderem einen 18-Loch-Golfplatz. Im Zuge der Sanierung entstand der PURE ELEMENTS Spa mit einer Fläche von 1.264 m². Zum Angebot gehören unter anderem Innen- und Außenpool, Saunen, Dampfbad, Massage- und Beautybereiche sowie ein Fitnessbereich.

Ein prägendes Gestaltungselement des neuen Spa-Bereichs sind strukturierte Betontrennwände. Diese wurden von der Betonwerk Heinrich Hachmeister Andernach GmbH gefertigt, die auf Architekturbeton und individuell hergestellte Betonbauteile spezialisiert ist. Neben einer präzise ausgebildeten Oberflächenstruktur kam es insbesondere auf eine gleichmäßige und möglichst porenarme Sichtbetonoberfläche an.

Nach Herstellerangaben setzte Hachmeister bei der Betonherstellung auf das Hochleistungsfließmittel MC-PowerFlow evo 306 von MC-Bauchemie. Das Produkt ermöglicht eine hohe Fließfähigkeit und Verarbeitbarkeit des Betons. Dadurch soll sich die Betonmischung auch in komplex strukturierten Schalungen gleichmäßig verteilen und verdichten lassen.

Ergänzend kam Centrament Surface Pro zum Einsatz. Das Spezial-Zusatzmittel wurde nach Angaben von MC-Bauchemie zur Verbesserung der Betonoberfläche eingesetzt. Es soll die Porenbildung reduzieren und damit eine gleichmäßige Sichtbetonoberfläche unterstützen. Die Kombination der beiden Produkte diente dazu, eine Betonrezeptur mit guter Verarbeitung und einer möglichst porenarmen Oberfläche zu erzielen.

Neben der Betonrezeptur spielte auch die Wahl des Trennmittels eine wichtige Rolle. Bei strukturierten Schalungen muss dieses gleichmäßig wirken, damit sich die Formgebung der Schalung beim Ausschalen präzise auf der Betonoberfläche abbildet.

Hierfür verwendete Hachmeister nach Herstellerangaben das Betontrennmittel Ortolan Basic 761 von MC-Bauchemie. Das dünnviskose Produkt bildet einen dünnen Trennfilm auf der Schalungsoberfläche und soll dadurch eine sichere und saubere Entschalung ermöglichen. Gleichzeitig trägt es nach Angaben des Herstellers dazu bei, die Porenbildung zu reduzieren und eine homogene Sichtbetonoptik zu unterstützen.

Die im Spa eingesetzten Betontrennwände verbinden eine ausgeprägte Oberflächenstruktur mit einer gleichmäßigen Sichtbetonoptik. Damit zeigt das Projekt, welchen Einfluss die Abstimmung von Betonrezeptur, Betonzusatzmitteln und Trennmittel auf die Herstellung hochwertiger Architekturbeton-Fertigteile haben kann.

Für die Betonwerk Heinrich Hachmeister Andernach GmbH und MC-Bauchemie bildet das Projekt zugleich ein Beispiel für die gemeinsame Entwicklung auf den jeweiligen Anwendungsfall abgestimmter Lösungen für architektonisch anspruchsvolle Fertigteilprojekte.

Foto: Jakobsberg Nature Resort

Mehr als 30 Jahre lang bildete die Wadi-Laban-Brücke die einzige Querung des gleichnamigen Tals im Südwesten der saudi-arabischen Hauptstadt Riad. **Seite 42**

Mit dem HS 850 erweitert die ematec AG ihr Produktprogramm um einen batterieelektrisch angetriebenen Hybrid-Schwerlastkran. **Seite 43**

Direkt hinter dem Congress Center Rosengarten Mannheim tauscht die Scholpp Kran & Transport GmbH mit einem Liebherr-Mobilbaukran MK 140-5.1 eine Mobilfunkanlage aus. **Seite 43**



NEUBAU VON »FRIEDRICH UND KARL«

Sechs Turmdrehkrane für ein Büroquartier

Auf einer Großbaustelle in Köln-Niehl setzt die Wasel Turmdrehkrane GmbH, ein Unternehmen der Hagedorn Gruppe, sechs Liebherr-Turmdrehkrane für den Neubau des Büroquartiers »Friedrich und Karl« ein.

Köln (ABZ) | Mit aufeinander abgestimmten Standorten und gestaffelten Hakenhöhen zwischen 36 und 56 m ermöglicht das Krankonzept parallele Hebearbeiten auf begrenztem Raum. Im Kölner Norden realisiert das Bau- und Immobilienunternehmen Bauwens den Gebäudekomplex in Holz-Hybrid-Bauweise mit rund 66.300 m² Bruttogeschossfläche.

Nach der Fertigstellung wird das Quartier vom Bundesverwaltungsamt genutzt.

Für die Hebearbeiten kommen vier Liebherr 250 EC-B 12 und zwei neue Liebherr 270 EC-B 12 zum Einsatz. Die größte Herausforderung lag in der Positionierung der sechs Krane auf dem begrenzten Baustellengelände. Kranstandorte und Hakenhöhen mussten so aufeinander abgestimmt werden, dass die einzelnen Bauabschnitte bedient werden können und die Krane sich bei ihren Arbeiten möglichst wenig beeinträchtigen.

Julia Wullweber, verantwortliche Rohbauleiterin bei Bauwens, betont dabei die Bedeutung einer durchdachten Kranplanung: »Insbesondere bei komplexen innerstädtischen Bauvorhaben bildet die passende Kombination aus leistungsfähiger Krantechnik, präziser Positionierung und aufeinander abgestimmten Hakenhöhen die Voraussetzung für einen effizienten Bauablauf.« »Ein durchdachtes Krankonzept muss zu den Abläufen auf der Baustelle passen. In Köln-Niehl haben wir die sechs Krane so aufeinander abgestimmt, dass in den einzelnen Bauabschnitten parallel gearbeitet werden kann. Unser Ziel ist, die Bauleitung bei der Organisation der Hebearbeiten zu entlasten und einen verlässlichen Baufortschritt zu unterstützen«, erklärt Thomas Schmidt, Geschäftsführer der Wasel Turmdrehkrane GmbH.

Innerhalb der Hagedorn Gruppe ist Wasel Turmdrehkrane der Sparte Schwerlastlogistik zugeordnet. Als Liebherr-Werkshändler und Servicepartner bietet das Unternehmen neben Verkauf und Vermietung von Turmdrehkranen auch Planung, Transport, Montage und Demontage sowie Wartung und Reparatur an. Im Verbund der Hagedorn Schwerlastlogistik ergänzt dieses Angebot die Leistungen rund um Mobilkrane, Schwertransporte, Schwermontagen, Arbeitsbühnen und Verkehrstechnik.

Die spezialisierten Unternehmen der Sparte arbeiten standortübergreifend zusammen und können ihre technischen und personellen Kapazitäten für größere Projekte bündeln. Das Leistungsspektrum reicht vom Transport schwerer Bauteile über das Heben und Positionieren bis zur Montage. Hinzu kommen die Planung und Umsetzung der erforderlichen Verkehrssicherung. Kunden können damit mehrere zusammenhängende Aufgaben innerhalb des Verbunds koordinieren. Die regionalen Standorte sichern dabei die Nähe zur Baustelle und zu den jeweiligen Ansprechpartnern.

Die Hagedorn Unternehmensgruppe mit Sitz in Gütersloh wurde 1997 von Thomas Hagedorn gegründet und beschäftigt heute über 2.300 Mitarbeitende in mehr als 30 Gesellschaften. Mit Standorten in ganz Deutschland und Projekten im Ausland bietet die Gruppe Leistungen entlang der Wertschöpfungskette der Bauwirtschaft. Das Spektrum umfasst Rückbau, Recycling, Tiefbau, Schwerlastlogistik, Flächenrevitalisierung und Digitalisierung.

Ein Schwerpunkt liegt auf der Aufbereitung ehemaliger Industrie- und Gewerbeflächen für neue Nutzungen. Beim Rückbau gewonnene Materialien werden aufbereitet und nach Möglichkeit wieder in den Baustoffkreislauf zurückgeführt.

Durch die Verbindung der verschiedenen Fachbereiche kann Hagedorn Projekte vom Rückbau bestehender Anlagen über die Aufbereitung der Materialien bis zur Vorbereitung einer neuen Bebauung begleiten.

Foto: Hagedorn

Für die Hebearbeiten kommen vier Liebherr 250 EC-B 12 und zwei neue Liebherr 270 EC-B 12 zum Einsatz.

BRÜCKENBAU ÜBER DAS WADI LABAN IN RIAD

Drei Wippkrane arbeiten an neuen Schrägseilbrücken

Mehr als 30 Jahre lang bildete die Wadi-Laban-Brücke die einzige Querung des gleichnamigen Tals im Südwesten der saudi-arabischen Hauptstadt Riad. Nun entstehen auf beiden Seiten des bestehenden Bauwerks zwei weitere Schrägseilbrücken.



Die drei WOLFF 180 B Wippkrane übernehmen sämtliche Hebeaufgaben beim Bau der bis zu rund 170 m hohen Brückenpylone. Die Kranarbeiten müssen dabei eng auf die Kletterabfolge der Schalungs- und Arbeitsplattformen abgestimmt werden.

Riad/Saudi-Arabien (ABZ) | Für die Kranarbeiten auf der Großbaustelle werden drei WOLFF 180 B eingesetzt. Sie übernehmen Aufgaben beim Bau der bis zu rund 170 m hohen Pylone.

Auftraggeber des Projekts ist die Royal Commission for Riyadh City. Ausgeführt werden die Arbeiten vom ICRC Joint Venture, an dem das türkische Bauunternehmen IC Ictas und die Al Rashid Trading & Contracting Company (RTCC) aus Riad beteiligt sind.

Die drei Wippkrane übernehmen nach Angaben von Wolffkran die Hebearbeiten von der Schalung und Bewehrung bis zur Betonage. Hinzu kommen das Heben von Arbeitskörben, Vermessungstechnik und weiterer Baustellenausrüstung.

Alle drei WOLFF 180 B sind mit 40-Meter-Auslegern ausgestattet und erreichen eine Hakenhöhe von 157 m. Die maximale Traglast beträgt jeweils 18 t. Die Krane stehen auf Fundamentankern.

Eine besondere Anforderung ergab sich nach Unternehmensangaben beim Wechsel der Schalung zwischen verschiedenen Abschnitten der Pylone. Dabei mussten mehrere übereinander angeordnete Arbeitsplattformen gleichzeitig umgesetzt werden. Für diese Hübe schöpften die Krane ihre maximale Traglast von 18 t aus. Im weiteren Verlauf der Bauarbeiten sollen sie außerdem bis zu 12 t schwere Stützbalken für die Betonage der Pylonenköpfe heben.

Die Kranarbeiten müssen dabei mit der Kletterabfolge der Schalungs- und Arbeitsplattformen abgestimmt werden, wie auch die Baustellenaufnahmen des Unternehmens zeigen. Zwei zusätzliche Querungen des Tals

Die drei Wippkrane wurden bereits 2025 mithilfe von Mobilkranen montiert. Nach derzeitiger Planung sollen sie bis 2027 auf der Baustelle verbleiben.

Nach der Fertigstellung werden die beiden neuen Schrägseilbrücken jeweils rund 763 m lang sein. Die Hauptspannweite beträgt 405 m, die Breite rund 35 m. Insgesamt sind die Neubauten für acht Fahrspuren ausgelegt. Sie sollen die Kapazität der Verbindungsstraße in Riad erhöhen.

Das Vorhaben gehört zum »Main and Ring Road Axes Development Program«, mit dem die Hauptverkehrsachsen der saudi-arabischen Hauptstadt ausgebaut werden. Nach offiziellen Angaben soll das Infrastrukturprogramm die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes langfristig um bis zu 85 % steigern.

Wolffkran stellt Turmdrehkrane her und verfügt nach eigenen Angaben über eine Mietflotte von rund 840 Maschinen. Der Unternehmenssitz befindet sich in Zug in der Schweiz, Produktionsstandorte bestehen in Heilbronn und Luckau. Weltweit beschäftigt das Unternehmen derzeit rund 950 Mitarbeitende an den beiden Produktionsstandorten sowie in Vertriebs- und Serviceniederlassungen in West- und Mitteleuropa, im Nahen Osten und in den USA.

Foto: Wolffkran

LANGJÄHRIGE ZUSAMMENARBEIT

Funkfernsteuerungen setzen auf Finger-Joysticks

Schopp (ABZ) | Die Gross-Funk GmbH entwickelt und fertigt Funkfernsteuerungen für industrielle und sicherheitskritische Anwendungen und setzt dabei nach eigenen Angaben seit mehr als 15 Jahren auf Finger-Joysticks der Metallux AG.

Das 1980 gegründete Familienunternehmen mit Sitz in Schopp in der Pfalz entwickelt kundenspezifische Fernsteuerungssysteme für Bau-, Forst- und Landwirtschaft, Logistik, Krantechnik sowie maritime Anwendungen. Auch in der Robotik und bei Fernbedienungen für autonome Systeme kommen die Lösungen zum Einsatz. Ein Beispiel für den Einsatzbereich ist laut Unternehmen die Nutzung auf dem Forschungsschiff »Polarstern« des Alfred-Wegener-Instituts, wo Funkfernsteuerungen unter extremen Umweltbedingungen zur Steuerung von Krananlagen eingesetzt werden.



Benjamin Heil (Gross-Funk, l.) und **Philipp Brunschön** (Metallux).

Neben einem Standardportfolio liegt der Schwerpunkt von Gross-Funk auf kundenspezifischen Lösungen in kleinen Stückzahlen ab Losgröße 1. Das Unternehmen arbeitet als Manufaktur mit eigenem Prüflabor und entwickelt Systeme, die auf die jeweilige Anwendung abgestimmt sind.

Zur Ausstattung der Fernsteuerungen gehören nach Unternehmensangaben unter anderem Sensorik zur Lage- und Neigungserfassung, Displays zur Visualisierung von Betriebsdaten sowie bidirektionale Kommunikationslösungen. Auch die Einbindung externer Geräte wie Tablets ist möglich.

In der Fertigung setzt Gross-Funk auf flexible Prozesse, unter anderem mit 3D-Druck für Gehäuselösungen. Die Funkfernsteuerungen sind für den rauen Einsatz konzipiert und verfügen laut Unternehmen über Sicherheitsfunktionen wie redundante Not-Halt-Systeme sowie Lösungen für explosionsgeschützte Bereiche.

Für eine stabile Funkverbindung kommt unter anderem der patentierte »Reflektomat« zum Einsatz. Weitere Merkmale sind erhöhte Reichweiten bis 5 Watt, intelligente Reichweitenbegrenzung (Ranging), transreflektive Displays sowie ein modulares E-Key-System. Eine zentrale Rolle spielen dabei die Bedienelemente. Gross-Funk verwendet hierfür Finger-Joysticks der Metallux AG, die sich aufgrund ihrer kompakten Bauweise und modularen Ausführung in unterschiedliche Steuerungssysteme integrieren lassen.

Foto: Metallux

FÜR ENGE ARBEITSBEREICHE

Hybridkran für die Industrie mittlerweile neu auf dem Markt



Der neue Hybrid-Schwerlastkran HS 850 von ematec soll die Installationsprozesse in der Fertigungsindustrie revolutionieren.

Neu-Ulm (ABZ) | Mit dem HS 850 erweitert die ematec AG ihr Produktprogramm um einen batterie-elektrisch angetriebenen Hybrid-Schwerlastkran. Entwickelt wurde die Maschine gemeinsam mit dem Ingenieurbüro Teco aus Neu-Ulm. Der Kran ist für das Heben und Verfahren schwerer Maschinen- und Anlagenkomponenten in beengten Arbeitsbereichen ausgelegt.

Der HS 850 verfügt über einen 5-fach teleskopierbaren Knickarmausleger und erreicht laut Hersteller ein maximales Lastmoment von 850 tm. Die Maschine ist 2.420 mm breit und 2.550 mm hoch. Damit soll sie auch durch gängige Hallentore transportiert werden können. Für den Straßentransport kann ein Tieflader eingesetzt werden. »Hier spielt der HS 850 seine Stärken aus, denn mit seinem hohen Lastmoment von 850 tm kommt er mit aktuellen und künftigen Maschinengenerationen klar. Bei der Entwicklung war es uns wichtig, ein kraftvolles und flexibles, aber auch ein enorm kompaktes System zu schaffen, das durch alle gängigen Hallentore passt und sich auf der Straße mit einem Tieflader transportieren lässt«, erklärt Diplom-Ingenieur Robert Haid, Geschäftsführer des Ingenieurbüros Teco mit Sitz in Neu-Ulm. Die Entwicklung geht auf einen Prototypen zurück, den Haid gemeinsam mit seinem Team für die W. Biedenbach GmbH entwickelte. ematec übernimmt nun laut eigenen Angaben Produktion, weltweite Vermarktung und Service des HS 850. Der Kran wird batterie-elektrisch angetrieben. Die Hochvoltbatterie kann über eine stationäre Versorgung mit 380 V und 63 A, 32 A oder 16 A geladen werden. Alternativ steht ein abnehmbares Power Pack mit Verbrennungsmotor und Generator zur Verfügung.

Dieses kann nach Herstellerangaben auch als Notstromaggregat genutzt werden. Gesteuert wird der HS 850 per Funkfernbedienung. Eine integrierte Lastmomentüberwachung soll Überlastungen verhindern. Je nach Einsatz und Lastgewicht können unterschiedliche Programme mit angepasster Auslagung der einzelnen Ausschübe gewählt werden.Neben Einsätzen in Werkshallen ist der Kran laut Hersteller auch für Arbeiten im Gelände, im Gleis- und Schienenbau sowie in Tunnelanlagen vorgesehen. Für den Transport kommen je nach Einsatzort unterschiedliche Fahrgestelle infrage.

Foto:Alessandro Kühnl/ematec

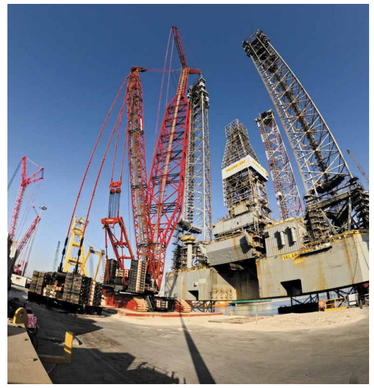
SCHWERLASTHUB IM SCHIFFBAU

Beine von Offshore-Plattform wurden verlängert

Dubai (ABZ) | Im Rahmen des Umbaus der ehemaligen Bohrplattform VALARIS 247 hat Mammoet bei Drydocks World Dubai neun Beinverlängerungen für eine künftige Wellhead-Plattform montiert. Die Arbeiten für das Projekt Rig BW Maromba B WHP wurden nach Angaben des Unternehmens vorzeitig abgeschlossen.

Auftraggeber Drydocks World beauftragte Mammoet mit der technischen Planung sowie der Bereitstellung von Gerät und Fachpersonal. Die neun Verlängerungselemente verteilen sich auf drei Plattformbeine mit jeweils drei dreieckigen Sektionen. Die einzelnen Bauteile wiegen rund 105 t und sind 10,2 m hoch sowie 16,2 m breit. Zum Einsatz kam ein CC 8800-1 in einer Boom-Booster-Konfiguration. Nach Herstellerangaben war dies der erste Einsatz dieser Konfiguration in den Vereinigten Arabischen Emiraten. Der Kran wurde mit einem 120 m langen Hauptausleger und einem 96 m langen Wippausleger aufgebaut.

Der am Hauptausleger montierte Boom Booster erhöht die Hubleistung und ermöglicht das Heben schwerer Bauteile auf größere Höhen und bei größeren Arbeitsradien. Für die Arbeiten erstellte Mammoet unter anderem Hubstudien, Berechnungen der Bodentragfähigkeit und detaillierte Ausführungsverfahren. Damit sollten die einzelnen Hübe innerhalb der betrieblichen Rahmenbedingungen der Werft geplant und durchgeführt werden.



Im Rahmen des Umbaus der ehemaligen Bohrplattform VALARIS 247 hat Mammoet bei Drydocks World Dubai neun Beinverlängerungen für eine künftige Wellhead-Plattform montiert.

Durch die Verlängerung wurden die drei Beine der Plattform von jeweils 175 auf 205 m erhöht. Damit soll die umgebaute Plattform künftig am Maromba-Feld vor der brasilianischen Küste eingesetzt werden können.

Ajith Puthenveettil Ramachandrakurup, Senior Project Manager bei Drydocks World, erklärt: »Das Umwandlungsprojekt BW Maromba B WHP ist ein wichtiges Projekt für Drydocks World, bei dem unsere Teams aus den Bereichen Engineering, Fertigung und Projektabwicklung zusammenarbeiten, um die Plattform auf ihre nächste Betriebsphase vorzubereiten. Der erfolgreiche Abschluss der Arbeiten zur Verlängerung der Plattformbeine ist ein wichtiger Meilenstein auf diesem Weg. Wir schätzen den Beitrag von Mammoet, das mit seiner Expertise im Bereich spezialisierter Schwerlasthübe die sichere Durchführung dieser Projektphase ermöglicht hat.«

Foto: Mammoet

ANTENNENTAUSCH AM MANNHEIMER ROSENGARTEN

Mobilbaukran hebt Anlage über die Dächer von Mannheim

Mannheim (ABZ) | Für den Austausch einer Mobilfunkanlage auf dem Dach eines Anbaus des Congress Center Rosengarten Mannheim hat die Scholpp Kran & Transport GmbH einen Liebherr-Mobilbaukran MK 140-5.1E eingesetzt. Bei dem innerstädtischen Einsatz arbeitete die Maschine mit einer Ausladung von 64,2 m. Nach Angaben des Herstellers ermöglichten insbesondere der Verstellausleger und der elektrische Kranbetrieb die Durchführung der Arbeiten unter den gegebenen Platz- und Umgebungsbedingungen. Der Rosengarten liegt gegenüber dem Mannheimer Wasserturm. Das historische Jugendstilgebäude wird als Kongress- und Veranstaltungszentrum genutzt. Die zu erneuernde Mobilfunkanlage befand sich auf dem Dach eines Anbaus. Für die Arbeiten wurde der MK 140-5.1E mit



Neu gegen alt: Direkt hinter dem Congress Center Rosengarten Mannheim tauscht die Scholpp Kran & Transport GmbH mit einem Liebherr-Mobilbaukran MK 140-5.1 eine Mobilfunkanlage aus.

Verstellausleger im Wippmodus betrieben. Zum Einsatz kam der vollständige Ballast von 13,3 t. Die erforderliche Ausladung von 64,2 m gab nach Angaben von Scholpp den Ausschlag für die Wahl des Mobilbaukrans anstelle eines konventionellen Mobilkrans.

»Bei diesem Einsatz habe ich mich für den Mobilbaukran MK 140-5.1 entschieden. Alternativ hätte ein 350-Tonnen-Mobilkran verwendet werden können, aber um die geforderte Ausladung zu erreichen, hätten wir eine Wippspitze aufbauen müssen. Diese Lösung wäre für unseren Kunden wesentlich teurer gewesen«, erklärt Florian Schmid, Niederlassungsleiter bei Scholpp in Mannheim.

Der fünfachsige MK 140-5.1E lässt sich nach Herstellerangaben innerhalb weniger Minuten aufbauen. Seine Vario-Jib-Technologie ermöglicht den Wechsel vom Katzen- zum Verstellauslegerbetrieb. Der Umbau könne innerhalb kurzer Zeit erfolgen. Im Verstellauslegerbetrieb erreicht der Mobilbaukran laut Liebherr eine Hakenhöhe von bis zu 94,4 m. Die maximale Ausladung beträgt 65 m bei einer Spitzenlast von 1 t. Bei dem Einsatz am Rosengarten blieb die Maschine mit 64,2 m nur knapp unter dieser maximalen Ausladung.

Während des Hebevorgangs wurde der MK 140-5.1E elektrisch betrieben. Dadurch sollten die Veranstaltungen im Rosengarten und der Betrieb der umliegenden Hotels möglichst wenig durch Geräusche beeinträchtigt werden. Die Mobilbaukrane verfügen nach Herstellerangaben über elektrische Antriebe und Winden für den Kranbetrieb und können dadurch lokal emissionsfrei und geräuscharm arbeiten.

Foto: Liebherr

FÜR VERSCHIEDENE EINSÄTZE

Kompressoren mit erweitertem Ausstattungsumfang

Kaeser hat die Modelle M13 und M17 der Mobilair-Baureihe nach eigenen Angaben mit verschiedenen Detailverbesserungen und zusätzlichen Ausstattungsoptionen versehen.



Der M13 und der M17 bieten Druckluft für zahlreiche Anwendungsmöglichkeiten.

Coeburg (ABZ) | Erstmals sind beide Modelle auch mit integriertem Druckluftnachkühler erhältlich.

Der Baukompressor M13 liefert laut Hersteller bei 7 bar eine Liefermenge von 1,2 m³ Druckluft pro Minute. Damit lassen sich unter anderem Druckluft-hämmer, -bohrmaschinen, -sägen, -schleifmaschinen, -schrauber sowie Erdraketen oder Kanalroboter betreiben. Für das grabenlose Verlegen von Glasfaserkabeln ist laut Kaeser die 15-bar-Version des M17 mit einer Liefermenge von 1 m³/min vorgesehen.

Vom M13 sind darüber hinaus Versionen mit 10 und 13 bar erhältlich. Beide Schraubenkompressoren werden über einen wartungsarmen Keilriemen von einem luftgekühlten Honda-Viertakt-Benzinmotor angetrieben. Ein 20-l-Kraftstofftank soll laut Hersteller längere Einsatzzeiten ermöglichen.

Die Ölabscheidung erfolgt über eine Spin-On-Filterpatrone, die laut Kaeser einfach ausgetauscht werden kann. Sie soll zugleich für einen niedrigen Restölgehalt in der Druckluft sorgen.

Alle Modelle verfügen über eine Schallschutzhaube aus rotationsgesintertem Polyethylen (PE). Das Material ist korrosionsfrei. Für Einsätze in geschlossenen Räumen, auf Baustellen oder in Werkstätten bietet Kaeser zudem eine abgasfreie Elektroversion mit Drehstrommotor an.

Aufgrund ihrer Abmessungen können die Kompressoren laut Hersteller auf kleinen Ladeflächen transportiert werden. Der Transport ist demnach unter anderem in geschlossenen Lieferwagen sowie auf der Pritsche eines Lkw oder Pick-ups möglich.

Für Anwendungen, bei denen kühle und kondensatfreie oder technisch ölfreie Druckluft benötigt wird, können M13 und M17 mit einem externen oder integrierten Druckluft-Nachkühler ausgestattet werden. Wahlweise ist eine Mikrofilterkombination erhältlich.

Der externe Nachkühler ist nach Unternehmensangaben in ein Tragegestell integriert. Fest montierte Leitungen dienen der Druckluft, der Kondensatrückführung und der Stromversorgung des Nachkühler-Lüfters mit 12 V Spannung, die vom Kompressor bereitgestellt wird.

Beim integrierten Druckluftnachkühler lässt sich der Lüfter abschalten. Dadurch kann laut Kaeser wahlweise ungekühlte oder gekühlte und damit kondensatfreie Druckluft entnommen werden. Die Ausführung ist 12 cm länger und 13 kg schwerer. Gleichzeitig lässt sich der Maximaldruck auf 7 bar reduzieren.

Damit kann die M17 nach Herstellerangaben neben dem Kabeleinblasen mit 15 bar auch für Vorarbeiten mit einer Erdrakete bei 7 bar eingesetzt werden.

Das anfallende Kondensat wird bei den Versionen mit Verbrennungsmotor laut Hersteller mithilfe der heißen Motorabgase verdampft. Bei der Elektroversion wird es in einem Kanister aufgefangen.

Für die Handhabung verfügen M13 und M17 über einen langen Schubbügel, Räder mit Luftreifen, vier Hebebügel und eine versenkbare Kranöse. Damit können die Kompressoren laut Kaeser auf der Baustelle bewegt und für den Transport verladen werden.

Foto: Kaeser

BAUSTELLENSICHERHEIT

Diebstahl beeinträchtigt Bauabläufe

Föhren (ABZ) | Auf deutschen Baustellen werden nach Angaben der LivEye GmbH regelmäßig Maschinen, Werkzeuge, Kabel und Baumaterialien gestohlen. »Ein gestohlener Bagger kostet zwar auch Geld, aber ein stillstehendes Bauprojekt kostet oft ein Vielfaches mehr. Genau das unterschätzen viele Unternehmen«, sagt Carsten Simons, Geschäftsführer der LivEye GmbH. Ein erhöhtes Risiko besteht laut Unternehmen nachts, an Wochenenden und während längerer Baupausen, wenn Baustellen nur eingeschränkt besetzt sind. Wechselnde Zugänge, zusätzliche Gewerke und unklare Zuständigkeiten können Sicherheitslücken begünstigen. Die Folgen beschränken sich laut LivEye nicht auf den Wert des Diebesguts. Fehlen Maschinen oder technische Komponenten, können Arbeiten nicht fortgesetzt werden. Dadurch verschieben sich Termine, nachfolgende Gewerke beginnen verspätet und zusätzliche Personal- und Beschaffungskosten entstehen. Bei größeren Bauprojekten können sich zudem die Bauzeit verlängern und Vertragsstrafen anfallen. Werden Diebstähle erst am folgenden Morgen entdeckt, fehlen mitunter wichtige Informationen zum Tathergang. Zäune, Tore und Hinweisschilder bilden nach Angaben des Unternehmens grundlegende Schutzmaßnahmen, bieten jedoch keinen vollständigen Schutz. Schlecht einsehbare Randbereiche, provisorische Zugänge und offene Tore können zusätzliche Risiken darstellen. Auch wechselnde Teams erschweren mitunter die Kontrolle von Zugängen und Zuständigkeiten. Zur Prävention setzt LivEye nach eigenen Angaben auf mobile Videoüberwachung. Das System kombiniert Kameratechnik mit Ereigniserkennung und einer rund um die Uhr besetzten Leitstelle. Werden unbefugte Personen erkannt, können diese laut Anbieter bereits beim Eindringen angesprochen werden.



AST Arbeitssicherheit hat eine eintägige Schulung für Ausnahmefälle für unsichere Arbeitswege in das hauseigene Programm seiner Safety Academy aufgenommen. **Seite 46**

Die Munk Günzburger Steigtechnik erweitert ihre FlexxLift-Serie der Kleinsthub-Arbeitsbühnen um weitere sechs neue Modelle für Höhen von bis zu 5 m. **Seite 46**

Eine Arbeitshöhe von 103 m, beengte Platzverhältnisse sowie ein abgestimmter Helikoptereinsatz: Mit einer Wumag WT 1000 werden die Arbeiten an einer Kirche erledigt. **Seite 47**



VORREITER AUS TRADITION

Unternehmen öffnet neues Kapitel im Höhenzugang

Vor mehr als 25 Jahren setzten die Transportbühnen von Geda laut eigener Einschätzung neue Maßstäbe im Höhenzugang. Jetzt will das Unternehmen diese Entwicklung fortschreiben: Die Geda-Transportbühnen ermöglichen künftig deutlich höhere Geschwindigkeiten im Personenbetrieb und – je nach Modell und Bühnenvariante – eine wesentlich größere Personenkapazität als bisherige Modelle.

Ab sofort bieten die Geda-Transportbühnen laut Unternehmen höhere Fahrgeschwindigkeiten und eine größere Personenkapazität.

Asbach-Bäumenheim (ABZ) | »Das Tempo des Gepards. Die Kapazität des Elefanten. Die Effizienz der Ameisen.«, so das Unternehmen. Die Modelle GEDA 500 Z/ZP, GEDA 1200 Z/ZP und GEDA 1500 Z/ZP erreichen im Personenmodus künftig 24 m/min statt bisher 12 m/min. Beim GEDA 2500 Z/ZP steigt die Geschwindigkeit auf 40 m/min, beim GEDA 3700 Z/ZP auf 36 m/min. Auch die Personenkapazität wird bei mehreren Modellen deutlich erhöht: Beim GEDA 1200 Z/ZP steigt sie von bisher sieben auf bis zu elf Personen, beim GEDA 1500 Z/ZP auf bis zu 17 Personen. Der GEDA 2500 Z/ZP ermöglicht künftig den Transport von bis zu 13 Personen, beim GEDA 3700 Z/ZP sind je nach Bühnenvariante sogar bis zu 30 Personen möglich. Damit heißt es nach Angaben des Herstellers auf der Baustelle: mehr Tempo, mehr Kapazität, mehr Effizienz. Die höheren Fahrgeschwindigkeiten sollen Transport-, Warte- und Taktzeiten verkürzen und den Personenfluss auf der Baustelle verbessern. Besonders bei hohen Gebäuden und großen Bauprojekten kann sich der Zeitgewinn über den gesamten Arbeitstag auf Produktivität und Wirtschaftlichkeit auswirken. Gleichzeitig lassen sich durch die höhere Personenkapazität mehr Mitarbeitende in kürzerer Zeit an ihren Einsatzort bringen.

In Verbindung mit den gesteigerten Fahrgeschwindigkeiten soll sich damit die gesamte Transportleistung auf der Baustelle verbessern. Das Tempo des Gepards und die Kapazität des Elefanten stehen für Geda laut eigener Aussage sinnbildlich für diese neue Leistungsfähigkeit.

Kürzere Bauzeiten

Bauzeiten werden kürzer, Projekte komplexer und effiziente Abläufe immer wichtiger. Gerade der vertikale Personen- und Materialtransport spiele dabei eine zentrale Rolle.

Geda betrachtet deshalb nach eigenen Angaben nicht nur einzelne Maschinenkomponenten, sondern darüber hinaus auch den gesamten Baustellenprozess. Kurze Wege, geringere Wartezeiten und eine optimale Nutzung vorhandener Ressourcen sollen einen konkreten Mehrwert im täglichen Einsatz schaffen.

Die Effizienz der Ameisen stehe dabei für das Zusammenspiel von Menschen, Material und Prozessen: Je besser diese ineinandergreifen, desto produktiver kann eine Baustelle arbeiten.

Innovation mit Tradition

Geda gilt eigener Angabe zufolge als Pionier der Transportbühne und hat deren Entwicklung über Jahrzehnte mitgeprägt.

Bereits vor mehr als 25 Jahren setzte das Unternehmen neue Standards für den Personen- und Materialtransport und wirkte zudem maßgeblich an der Entwicklung der Norm EN 16719 mit.

Mit der Tüv-zertifizierten Freigabe auf Basis einer Baumusterprüfung für die erhöhten Fahrgeschwindigkeiten und Personenzahlen setzt Geda diesen Weg fort.

Bewährte Technik trifft nach Angaben des Unternehmens auf deutlich gesteigerte Leistungsfähigkeit – für eine effizientere Baustellenlogistik und neue Möglichkeiten im Höhenzugang.

Mehr Tempo. Mehr Kapazität. Mehr Effizienz. »Tierische Stärke. Technisch vereint in den Geda-Transportbühnen«, so sieht sich das Unternehmen selbst.

Foto: Geda

SCHULUNG FÜR AUSNAHMEFÄLLE BEIM ARBEITEN IN DER HÖHE

Sicherer Überstieg aus Arbeitsbühnen will gelernt sein



Der AST-Trainer demonstriert während einer Schulung die Sicherung im Arbeitskorb.

Blaustein (ABZ) | Hubarbeitsbühnen und Arbeitskörbe sind grundsätzlich nicht als Aufstiegshilfen oder Aufzüge vorgesehen. Entsprechend ist auch der Aus- und Einstieg in erhöhter Position auf angrenzende Bauteile nicht zulässig. Auf Baustellen und bei Instandhaltungsarbeiten gibt es allerdings Situationen, in denen ein Arbeitsplatz nach Angaben der AST Arbeitssicherheit nicht auf einem anderen, sichereren Weg erreicht werden kann. Das Unternehmen hat deshalb eine eintägige Schulung für solche Ausnahmefälle in das Programm seiner Safety Academy aufgenommen. Als mögliche Einsatzfälle nennt AST unter anderem Reparaturarbeiten an defekten Hallenkranen sowie die Montage von Randabsicherungen auf Dächern oder Personenauffangnetzen in Industriehallen. Dort könne der Zugang beispielsweise über Leitern nicht immer realisiert werden. Ob ein Überstieg aus einer Arbeitsbühne oder einem Arbeitskorb infrage kommt, muss nach Angaben des Schulungsanbieters vorab geprüft werden. »Ist ein Überstieg unabdingbar und die Gefahr anderweitig höher, kann dies in Ausnahmefällen zulässig sein«, sagt AST-Trainer Jan Bauer. »Voraussetzung ist, dass eine spezielle schriftliche Gefährdungsbeurteilung unter Berücksichtigung der zusätzlichen Risiken zeigt, dass dies die sicherste Methode zum Erreichen des Arbeitsplatzes ist.«

Die Inhalte des eintägigen Seminars orientieren sich nach Angaben von AST an Kapitel 6.4 der DGUV Information 208-019 sowie an der praktischen Durchführung aus dem Dokument »Aus- und Einsteigen aus Arbeitsbühnen und Arbeitskörben« der internationalen D-A-CH-S-Arbeitsgruppe. In dieser arbeiten Fachleute aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Südtirol an einer länderübergreifenden Vereinheitlichung der Regelungen für Absturzsicherungen an hoch gelegenen Arbeitsplätzen.Zum Schulungsprogramm gehört zunächst eine theoretische Einweisung in den Umgang mit Persönlicher Schutzausrüstung gegen Absturz (PSAgA). Anschließend trainieren die Teilnehmer im Ausbildungszentrum des Unternehmens den Aus- und Einstieg in der Höhe. Die praktische Unterweisung übernimmt Bauer, der nach Angaben von AST als Industriekletterer ausgebildet ist und als Trainer für Höhensicherheit und Höhenrettung arbeitet.

Foto: AST Arbeitssicherheit

UNTERNEHMEN ERWEITERT FLEXXLIFT-SERIE

Sicher in der Höhe und flexibel am Boden

Grünzburg (ABZ) | Die Munk Günzburger Steigtechnik erweitert ihre FlexxLift-Serie der Kleinsthub-Arbeitsbühnen um sechs neue Modelle für Höhen von bis zu fünf Metern. Neben den bisherigen Push-Modellen stehen nun auch manuell verfahrbare sowie selbstfahrende Mast- und Scherenbühnen mit Elektroantrieb zur Verfügung. Mit dem neuen FlexxLift 5.0 SDX ist Zudem ein Modell für den Outdoor-Einsatz zugelassen. Die neuen Ausführungen umfassen die manuell verfahrbaren Mastbühnen ML FlexxLift 4.0 MP und ML FlexxLift 4.0 MP (EX), die manuell verfahrbare Scherenbühne FlexxLift 5.0 SP mit batterieelektrischem Hubsystem sowie die selbstfahrenden Modelle FlexxLift 5.0 MD, 5.0 SD und 5.0 SDX mit batterieelektrischem Fahr- und Hubantrieb.

»Die Erweiterung der FlexxLift-Serie ist ein weiterer Meilenstein in der Optimierung unseres Seriensortiments. Die Vielfalt der neuen Generation eröffnet Anwendern neue Möglichkeiten für sichere Arbeitsabläufe – egal, ob bei Montage- oder Instandhaltungsarbeiten«, sagt Ferdinand Munk, Geschäftsführer und Inhaber der Munk Group. Mit geschlossenen Schutzkörben bieten die Bühnen hohe Arbeitssicherheit und Platz für Werkzeug und Material. Bei den selbstfahrenden Varianten lässt sich die Position direkt vom Arbeitskorb aus anpassen; zudem ist der Fahrantrieb zum manuellen Rangieren entkoppelbar. »Gerade in beengten Bereichen, wo es auf jeden Zentimeter ankommt, ist das ein großer Vorteil«, so Munk.



Die neuen FlexxLifte im Produktionseinsatz: Die mobilen Hubarbeitsbühnen unterstützen Wartungs- und Montagearbeiten auf unterschiedlichen Arbeitshöhen.

Foto: Munk Günzburger Steigtechnik

Der manuell betriebene ML FlexxLift 4.0 MP komme ohne Batterie sowie Hydrauliköl aus und eignet sich mit einem Gewicht von 273 kg für Reinräume oder die Lebensmittelindustrie; optional ist er in explosionsgeschützter EX-Ausführung erhältlich. Für häufige Standortwechsel bieten sich die selbstfahrenden Modelle der Geräteklasse 3A an. Die Plattform des Outdoor-Modells FlexxLift 5.0 SDX lässt sich zudem pro Seite um bis zu 300 mm erweitern.

Mit kompakten Abmessungen und einer Durchfahrtshöhe von 1821 mm lassen sich alle Modelle mühelos durch Türen, Gänge oder in Aufzügen bewegen. Selbst die größte Variante bleibt unter 500 kg Eigengewicht und schont empfindliche Böden. Aufgrund des Sicherheitskonzepts bezuschusst die BG Bau die Anschaffung eines FlexxLifts mit bis zu 50 %.

ARBEITSBÜHNEN UND DIGITALE SERVICELÖSUNGEN IN KARLSRUHE

Elektrifizierte Bühnentechnik auf den Platformers' Days gezeigt

Karlsruhe (ABZ) | Genie hat sich gemeinsam mit seinen autorisierten Händlern ATG und BSI auf den Platformers' Days in Karlsruhe präsentiert. Im Mittelpunkt des Messeauftritts am 8. und 9. Oktober standen elektrifizierte Teleskop- und Scherenarbeitsbühnen, die neue Generation des TraX-Systems sowie digitale Anwendungen für Maschinenmanagement, Service und Support. Zugleich nahm der Hersteller sein 60-jähriges Bestehen zum Anlass, aktuelle Entwicklungen seines Arbeitsbühnenprogramms zu zeigen.

Zu den ausgestellten Maschinen gehörten die elektrische Teleskoparbeitsbühne S-85 XC E sowie eine S-65 TraX mit der jüngsten Generation des Genie-TraX-Systems. Im Innenbereich zeigte das Unternehmen außerdem die Gelenkteleskoparbeitsbühne Z-30/20N RJ mit dem neuen Lift Guard Lanyard Alert. Einen weiteren Schwerpunkt bildeten die elektrisch angetriebenen Scherenarbeitsbühnen. Präsentiert wurden die Mikro-Scherenarbeitsbühne GS-1332m mit dem neuen Integrated Access Deck sowie die Modelle GS-2632 und GS-2646. Beide erreichen eine Arbeitshöhe von jeweils 9,85 m. Im Demobereich war zudem eine GS-3246 zu sehen.



Genie hat sich gemeinsam mit seinen autorisierten Händlern ATG und BSI auf den Platformers' Days in Karlsruhe präsentiert.

Für Arbeiten in geringeren Höhen hatte Genie zwei manuell verfahrbare Personenlifte nach Karlsruhe gebracht: einen AWP-20 mit DC-Antrieb sowie einen AWP-40 mit AC-Antrieb.

Mit der Auswahl wollte der Hersteller zugleich unterschiedliche Bereiche seines Scherenarbeitsbühnen-Portfolios abbilden. Dieses reicht von Mikro-Scherenarbeitsbühnen für räumlich begrenzte Einsatzbereiche über elektrisch angetriebene Modelle bis zu Gelände-Scherenarbeitsbühnen für Außeneinsätze und unebenes Gelände.

Mit der S-85 XC E stellte Genie seine jüngste elektrische Teleskoparbeitsbühne vor. Nach Herstellerangaben verbindet das Modell einen leisen und lokal emissionsfreien Betrieb mit den für Baustelleneinsätze erforderlichen Leistungs- und Geländeeigenschaften. Die Bühne ist sowohl für Innen- als auch Außeneinsätze vorgesehen. Die XC-Ausführung – die Bezeichnung steht für Xtra Capacity – ist auf höhere Lasten ausgelegt. Dadurch sollen Bediener zusätzliches Werkzeug und höhere Lasten in den Arbeitsbereich mitnehmen können. Auch Zubehörlösungen gehörten zum Messeauftritt. Lift Guard Zone Lighting erzeugt mithilfe roter Laserlinien auf Bodenhöhe eine sichtbare Begrenzung um die Maschine.

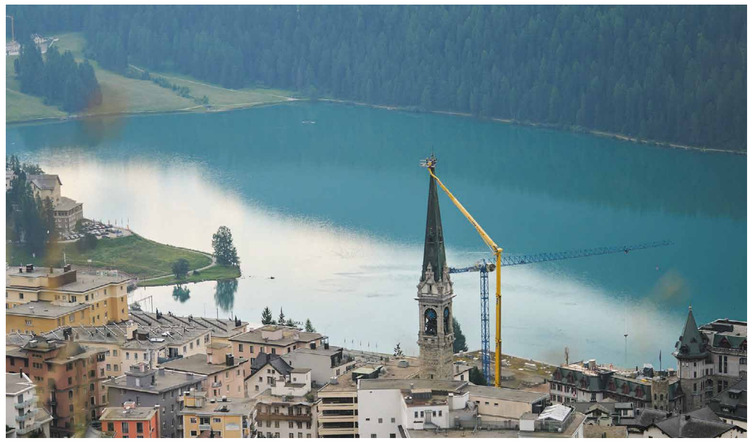
Foto: Genie

103-METER-ARBEITSBÜHNE

Der Wetterhahn von Sankt Moritz fliegt über die Stadt

Eine Arbeitshöhe von 103 m, extrem beengte Platzverhältnisse sowie ein exakt abgestimmter Helikoptereinsatz: Im Auftrag der Schweizer Firma Emil Egger AG führte die Maintaler Eisele GmbH, ein Tochterunternehmen der Hagedorn Unternehmensgruppe, mit ihrer Wumag WT 1000 Arbeiten an der Dorfkirche St. Moritz durch.

In einer Arbeitshöhe von 103 m finden die Arbeiten an der Dorfkirche St. Moritz statt – zum Einsatz kommt eine Wumag WT 1000.



St. Moritz/Schweiz (ABZ) | Über den Dächern von St. Moritz schwebt ein Wetterhahn. Darunter befindet sich der rund 77 m hohe Kirchturm, daneben ein Helikopter. Aus dem Korb einer Wumag WT 1000 – einer Arbeitsbühne mit 103 m Arbeitshöhe – agiert Eisele-Bühnenfahrer Thomas Gröschner direkt am Bauwerk. Was wie ein spektakulärer Moment aussieht, basiert laut Beteiligten auf einer präzise durchdachten Abfolge von Arbeitsschritten. Ehe der Wetterhahn wieder auf der reformierten Dorfkirche St. Moritz montiert werden konnte, musste die WT 1000 über die Alpen transportiert, durch schmale Passstraßen gelenkt und schließlich in einer engen Gasse zentimetergenau platziert werden. Der Einsatz im Zeitraum vom 30. Juni bis 2. Juli 2026 verdeutlicht das Zusammenwirken von technischer Ausstattung, Expertise und gewissenhafter Planung, so die Unternehmen.



Der Wetterhahn findet seinen Weg zurück auf die Spitze der reformierten Dorfkirche St. Moritz.

Bei Spezialbühneneinsätzen dieser Dimension beginnen die Arbeiten weit vor dem ersten Hub. Für die Anfahrt der WT 1000 nach St. Moritz mussten Route, Zollformalitäten sowie die Begleitung durch ein Schweizer Fahrzeug organisiert werden. Mit der Fahrt in Richtung Engadin stiegen die Anforderungen an die Logistik. Über steile Passstraßen und enge Durchfahrten führte der Weg über den Julierpass auf etwa 2.284 m Höhe. Ein besonders steiler Abschnitt hinter dem Pass forderte Fahrzeug und Fahrer gleichermaßen. Das Begleitfahrzeug sicherte kritische Wegstrecken und Engstellen ab.

Am Einsatzort angekommen, folgte die nächste Herausforderung: Die WT 1000 musste in einer äußerst schmalen Gasse nahe der Dorfkirche aufgestellt werden. Rocco Schimmel, Prokurist und Abteilungsleiter Krandienst, Schwermontage und Projekt Engineering bei Eisele, beschreibt die Situation: »St. Moritz an sich ist sehr eng. Wir stehen in einer Gasse, wo die Bühne gerade so hereinpasst.«

Komplex gestaltete sich vor allem die Abstützung. Während eine Seite der WT 1000 voll ausgefahren werden konnte, erlaubten die Platzverhältnisse auf der gegenüberliegenden Seite nur eine halbseitige Abstützung. Dennoch ließ sich die volle Arbeitshöhe von 103 m nutzen.

Neben der Maximalhöhe der Maschine war entscheidend, die Bühne unter den gegebenen Bedingungen sicher auszurichten und den Arbeitsbereich am Turm zu erreichen. Jan Börstinghaus, Leiter der Projektabteilung Schwermontage und Project Engineering bei Eisele, erklärt: »Die WT 1000 ist die richtige Lösung, da sie auf sehr beengten Platzverhältnissen trotzdem hochflexibel ist.«

2007 gefertigte Wumag WT 1000 erreicht eine Arbeitshöhe von 103 m. Auf einem selbstfahrenden, geländegängigen All-Terrain-Kranfahrgestell mit fünf Achsen montiert, verbindet sie große Reichweite mit Manövrierfähigkeit, Wendigkeit und Standfestigkeit. Bühnenfahrer Thomas Gröschner betont seine enge Bindung zum Fahrzeug: »Die Bühne ist mein Baby. Es ist mein Stammfahrzeug und ich lasse ungern jemand anders damit fahren.«

Bei Einsätzen dieser Art ist fundierte Erfahrung mit der jeweiligen Großbühne essenziell, um die technischen Möglichkeiten vor Ort korrekt einzuschätzen und abzurufen. Akribische Vorbereitung als BasisAm 30. Juni erfolgten die Ankunft und der Aufbau der WT 1000. Am 1. Juli standen Instandhaltungsarbeiten am Turmdach sowie der Befestigung des Wetterhahns an. Ergänzend wurde die Holzleiter im oberen Turmbereich ausgetauscht, die für den Zugang bei der Schneeräumung im Winter benötigt wird.

Die Gemeinde St. Moritz (Abteilung Hochbau) sowie der kommunale Werkhof unterstützten die Zufahrt und Absperrungen. Parallel wurden alle beteiligten Gewerke in die Abläufe integriert. Gröschner fasst zusammen: »Die Leute, die es vorbereiten, sind genauso wichtig wie die Leute, die es am Ende umsetzen.« Der Hauptschritt folgte am 2. Juli: Die HeliBernina AG flog den Wetterhahn vom Parkhaus Quadrellas zur Kirchturmspitze. Die WT 1000 war fester Bestandteil des Konzepts. Ein Mitarbeiter im Arbeitskorb nahm die Führungsseile auf, um die Verbindung zwischen der Last und dem Bauwerk herzustellen, während der Helikopter exakt positioniert werden musste. Die Abstimmung zwischen Pilot, Einweiser und dem Bediener der WT 1000 war hierbei ausschlaggebend. Eine ausreichende Seillänge zwischen Helikopter und Last verringerte dabei die Einflüsse der schwebenden Last auf die Arbeitsbühne. Der Arbeitseinsatz im Korb verlangt volle Konzentration, da der Korb im Vergleich zum Festboden in ständiger Bewegung bleibt. Der Maschinist beschreibt die Verhältnisse wie folgt: »Der Korb bietet keinen so festen Standpunkt wie die Erde. Er arbeitet ein bisschen wie ein kleines Boot – es ist immer Bewegung«. Die Aufgabe bestand darin, die Führungsseile zu übernehmen und den Wetterhahn kontrolliert auf seinen Platz zu lenken. Die WT 1000 diente somit als aktives Element der Gesamtlösung. Am Projekt beteiligten sich die Eisele GmbH, die Abteilung Hochbau und der Werkhof der Gemeinde St. Moritz, Handwerksbetriebe sowie die HeliBernina AG. Jeder Einzelschritt bildete die Grundlage für das weitere Vorgehen. Als Dienstleister kam Eisele infrage, da das Unternehmen mit der WT 1000 über die nötige Gerätetechnik und ein geschultes Team für Montagen in extremer Höhe verfügt, heißt es. Ausschlaggebend sei das Zusammenspiel aus Maschinenpotenzial, technischer Planung und Erfahrung bei komplexen Projekten gewesen. Die Fachexpertise war bereits frühzeitig beim Projektleiter der Gemeinde St. Moritz gefragt – von der Maschinenauswahl über die Transportplanung bis zur Positionierung und Flugabstimmung.

Bülent Akgöl, Chief Operating Officer der Hagedorn Schwerlastlogistik Management GmbH, hebt hervor: »Das war eine tolle Teamleistung.« Er ergänzt: »Der Einsatz zeigt, wie innovative technische Lösungen, gute Vorbereitung und die präzise Zusammenarbeit aller Beteiligten auch unter anspruchsvollen Bedingungen zum Erfolg führen.«

Nun befindet sich der Wetterhahn wieder auf der Spitze der reformierten Dorfkirche. Während für Betrachter vor allem das Bild des Helikopters und des Arbeitskorbs hoch über St. Moritz im Gedächtnis bleibt, steht dahinter die präzise Planung und Kooperation aller Beteiligten.

Fotos: Hagedorn



NEUE PLANIERRAUPE

Übergabe vor Ort

Die Schlüter für Baumaschinen GmbH und die Manfred Hoffmann Baumaschinen Industrieservice GmbH & Co. KG haben sich im Tagebau Hambach getroffen.

Hambach (ABZ) | Anlass war nach Angaben der Unternehmen die Übergabe einer neuen Planierraupe D71PX-24 an die Familie Hoffmann. Die Maschine soll im Tagebau zum Einsatz kommen. Die Manfred Hoffmann Baumaschinen Industrieservice GmbH & Co. KG wurde 1980 von Manfred und Ingrid Hoffmann in Duisburg gegründet. Das Unternehmen beschäftigt nach eigenen Angaben mehr als 175 Mitarbeiter, darunter über 100 Monteure, die bei Kunden vor Ort tätig sind. Die Geschäftsleitung wird laut Unternehmensangaben von der zweiten Generation unterstützt. Tochter Barbara Hoffmann und ihr Mann Peter Lormann sind ebenfalls im Familienunternehmen tätig. Mit Standorten in Dorsten und Schwarzheide ist Hoffmann nach eigenen Angaben vor allem in Nordrhein-Westfalen und Brandenburg vertreten. Weitere Stützpunkte befinden sich in Bayern und Hamburg. Das Unternehmen ist als herstellerunabhängiger Vermieter von Baumaschinen ab 20 t tätig. Die Maschinen von Hoffmann werden laut Unternehmensangaben in den Braunkohletagebauen Hambach und Garzweiler im Auftrag von RWE Power eingesetzt. Nach dem geplanten Kohleausstieg 2030 sollen die Abbaugebiete über mehrere Jahrzehnte rekultiviert werden. Im Tagebau Hambach soll ab 2030 der Hambacher See entstehen, während der Tagebau Garzweiler ab 2036 mit Rheinwasser gefüllt werden soll. Neben den Großgeräten kommen auch kleinere Baumaschinen zum Einsatz. Dazu zählt der Hybridbagger HB365LC von Hoffmann Baumaschinen. Nach Angaben des Unternehmens kann das Hybridsystem die CO_2-Bilanz und Kraftstoffeffizienz um bis zu 30 Prozent verbessern. Der Hybridbagger wird unter anderem eingesetzt, um vor Beginn des Abbaus den Mutterboden abzutragen. Weitere Aufgaben sind laut Unternehmensangaben die Profilierung von Böschungen sowie die Herstellung ebener Arbeits- und Abbausohlen. Der abgetragene Boden wird meist zwischengelagert und nach Abschluss der Kohlegewinnung auf den rekultivierten Flächen verteilt. Das Schwesterunternehmen Hoffmann Erdbewegungen übernimmt nach eigenen Angaben Massentransporte innerhalb und außerhalb der Tagebaue. Baumaschinen Hoffmann setzt nach eigenen Angaben seit vielen Jahren auf Maschinen von Schlüter Baumaschinen. Zum Fuhrpark gehören unter anderem Hybridbagger des Typs HB365LC sowie Planierraupen. Die Zusammenarbeit begann laut Unternehmen mit Muldenkippern und wurde später um Radlader, Bagger und Planierraupen erweitert. Bei dem nun übergebenen Gerät handelt es sich um eine D71PX-24 von Komatsu. Nach Herstellerangaben ist sie die größte hydrostatische Planierraupe des Herstellers. »Die D71PX-24 nimmt hierbei eine Pionierrolle ein«, so Hoffmann. Das breite Laufwerk reduziert laut Herstellerangaben den Bodendruck und ermöglicht dadurch den Einsatz auf weichem Untergrund. Das PLUS-Laufwerk ist auf Stabilität und Planierarbeiten ausgelegt. Die Sicht auf das Schild unterstützt nach Herstellerangaben präzises Arbeiten, unter anderem bei Böschungsarbeiten. Das Sechs-Wege-Schild ermöglicht das Bewegen größerer Materialmengen sowie Feinplanier- und Einbauarbeiten. Bereits auf der bauma 2025 äußerte sich Manfred Hoffmann zur Maschine: »So muss eine Raupe aussehen!« Mit der Übergabe soll die D71PX-24 nun im praktischen Einsatz im Tagebau eingesetzt werden.

Die Schlüter Baumaschinen GmbH und die Manfred Hoffmann Baumaschinen Industrieservice GmbH & Co. KG haben sich zu einem gemeinsamen Termin im Tagebau Hambach getroffen. Anlass war die Übergabe einer neuen Planierraupe D71PX-24 an die Familie Hoffmann.

Foto: Schlüter für Baumaschinen

MOERSCHEN VERTREIBT EGGERSMANN

Partnerschaft im Vertrieb für die Mineralikaufbereitung

Halle/Westfalen (ABZ) | Die Firma Moerschen Mobile Aufbereitung und die Eggersmann Impaktor GmbH haben eine strategische Kooperation angekündigt. Im Zuge dieser Vereinbarung wird Moerschen der exklusive Vertriebspartner für die Mineraliklösungen von Eggersmann in Westdeutschland. Pascal Petermann, Geschäftsleiter bei Eggersmann, zeigt sich erfreut über den Gewinn des neuen Händlers für die Backen- und Prallbrecher des Herstellers. Er betont die langjährige Erfahrung und hohe Kompetenz von Moerschen in der Mineralikaufbereitung sowie das dichte Vertriebsnetzwerk, das ausgeprägte Mietgeschäft und den exzellenten Service des Unternehmens. Moerschen bietet neben mobilen Brechern und Siebmaschinen auch Spezialwerkzeuge für Abbruchbagger, Haldenbänder sowie einen Schwimm-/Sinkabscheider an und fungiert damit als Vollsortimenter für die mobile Mineralikaufbereitung. Moerschen-Geschäftsführer Sven Brookshaw äußert sich ebenfalls überzeugt von der Qualität der Eggersmann-Maschinen. Die im Laufe des vergangenen Jahres neu eingeführten Backen- und Prallbrecher der Typen ROKTEC JC 900 und ROKTEC IC 1.000 werden laut Brookshaw den hohen Ansprüchen der Branche gerecht. Sie bieten durch eine umfangreiche Grundausstattung, flexible Anpassungsoptionen und leistungsstarke Antriebe einen echten Mehrwert für die Kunden. Zudem hebt er hervor, dass die Nachfrage nach zukunftsfähigen elektrischen und Hybridlösungen im Markt stetig steige. In diesem Zusammenhang stellen insbesondere die Fördermöglichkeiten der elektrisch betriebenen Anlagen einen wesentlichen Aspekt bei der Lieferantenwahl dar.

Unter der Marke Eggersmann sind verschiedene Unternehmen gebündelt, die mobile und stationäre Maschinen, vordefinierte Aufbereitungslinien sowie maßgeschneiderte Großanlagen als Generalunternehmer anbieten. Über die Eggersmann Impaktor wird das Mobilmaschinengeschäft seit Anfang 2025 gezielt um die Anwendung der Mineralik erweitert. Mit Moerschen konnte dieser junge Geschäftszweig nun ein etabliertes Traditionsunternehmen als ersten exklusiven Vertriebspartner binden. Die Moerschen Gruppe verfügt neben dem Mobilmaschinengeschäft über einen eigenen Anlagenbau, der sich auf die stationäre Behandlung von Sand, Kies, Schotter und Sekundärbaustoffen konzentriert. Moerschen Mobile Aufbereitung ist seit 2018 ein selbstständiger Bestandteil der Moerschen-Unternehmensgruppe mit Sitz im nordrhein-westfälischen Willich-Anrath. Das Mutterunternehmen wurde im Jahr 1842 gegründet und wird heute in vierter Generation als Familienunternehmen geleitet. Während sich der Ableger für die mobile Aufbereitung mit dem Verkauf und der Vermietung von Siebmaschinen, Brechern und Förderbändern für die mineralische Rohstoff- und Recyclingindustrie befasst, verantwortet die Moerschen GmbH die Bereiche des stationären Anlagenbaus, den Service sowie Reparaturarbeiten für Kieswerke. Die Eggersmann Impaktor GmbH vertreibt sowohl Einstiegslösungen in das mobile Recycling als auch professionelle Systeme zur mobilen Mineralikaufbereitung und Ersatzbaustofferzeugung. In enger Kooperation mit der Eggersmann Gruppe GmbH & Co. KG wird unter dem Namen Eggersmann Recycling Technology ein breites Spektrum an Recyclinglösungen bereitgestellt. Dieses reicht vom Anlagenbau mit mechanischer und biologischer Abfallbehandlung über die Verfahrenstechnik bis hin zu stationären und mobilen Maschinen. Lösungen für Ersatzbrennstoffe, die Biogaserzeugung sowie das digitale Anlagenmanagement komplettieren das Portfolio des Herstellers.

WOB-SKY WIRD WOB-TEC

Arbeitsbühnen-Spezialist von Wittrock-Gruppe übernommen



Bei der Vertragsunterzeichnung: Tobias Hartwig (Sanierungsexperte und Leiter des Braunschweiger Standorts der bundesweit vertretenen Kanzlei Schultze & Braun, v. l.), Oliver Barth (Betriebsleiter der WOB-TEC GmbH am Standort Wolfsburg) und Marcus Wittrock (Geschäftsführer der Wittrock-Gruppe).

Wolfsburg (ABZ) | WOB-SKY wird Teil der europaweit tätigen Wittrock-Gruppe mit Sitz im bayerischen Hof. Durch die Übernahme bleiben nach Angaben der Beteiligten der Geschäftsbetrieb, der Standort Wolfsburg und alle 15 Arbeitsplätze erhalten.

Der Standort soll künftig als WOB-TEC GmbH am Markt tätig sein. Die entsprechenden Verträge wurden rückwirkend zum 1. August 2026 von Tobias Hartwig von Schultze & Braun und Marcus Wittrock von der Wittrock-Gruppe unterzeichnet. Der bisherige Geschäftsführer Oliver Barth wird laut Angaben der Unternehmen künftig als Betriebsleiter tätig sein und an der Weiterentwicklung des Standorts sowie dessen Integration in die Wittrock-Gruppe mitwirken. »Die Übernahme des Standorts in Wolfsburg und der hochqualifizierten Mitarbeitenden ist eine Weiterentwicklung unseres Geschäfts. Wir freuen uns über die neuen Kolleginnen und Kollegen, die unsere Gruppe auf jeden Fall bereichern werden«, sagen Marcus Wittrock und Oliver Herrmann, Geschäftsführer der Wittrock-Gruppe. »Wir sind seit vielen Jahrzehnten auf das Kran-, Stapler- und Arbeitsbühnensegment spezialisiert – ein Bereich, der von maximaler Flexibilität, Zuverlässigkeit und einer großen Fachexpertise lebt. Das alles können wir unseren Kunden mit der Übernahme nun noch breiter aufgestellt anbieten und garantieren.« Nach Angaben der Wittrock-Gruppe soll mit der Übernahme das bestehende Angebot im Bereich Kran-, Stapler- und Arbeitsbühnentechnik erweitert werden. Die Wittrock-Gruppe ist europaweit tätig und auf diese Produktsegmente spezialisiert. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten von WOB-SKY waren laut Angaben des Insolvenzverwalters unter anderem durch das Marktumfeld im Bau- und Immobilienbereich sowie steigende Preise für Materialien und Rohstoffe entstanden. »Es freut mich sehr, dass wir mit den Hebespezialisten der Wittrock-Gruppe einen Übernehmer aus der Branche gefunden haben, und wir mit dieser Lösung alle Arbeitsplätze und den Standort Wolfsburg erhalten konnten«, sagt Tobias Hartwig, der unter anderem am Braunschweiger Standort der bundesweit vertretenen Kanzlei Schultze & Braun tätig ist.

Foto: Wittrock-Gruppe

ENERCON ERWEITERT KRANFLOTTE

Für Windenergieanlagen mit großen Nabenhöhen

Ehingen (ABZ) | Der Windenergieanlagenhersteller Enercon hat seine Kranflotte nach eigenen Angaben um einen Liebherr-Raupenkran LR 11000 erweitert.

Der Großkran verfügt über eine maximale Traglast von 1.000 t und soll künftig insbesondere für die Installation der neuesten Anlagengeneration von Enercon eingesetzt werden. Der erste Einsatz erfolgt laut Herstellerangaben bei einem Windparkprojekt in Deutschland. Ausgestattet mit dem speziell für Windkraftanwendungen entwickelten SL12-Auslegersystem erreicht der LR 11000 nach Herstellerangaben Hubhöhen von bis zu 190 m. Damit ist der Kran für die Montage von Windenergieanlagen mit großen Rotordurchmessern und hohen Nabenhöhen ausgelegt. »Mit der Investition in modernes Aufbauequipment erhöhen wir unsere Unabhängigkeit von externen Kranverfügbarkeiten und steigern unsere Flexibilität als Anbieter von Lösungen für das Erneuerbare Energie-Ökosystem«, sagt Hendrik Peterburs, Vice President Enercon Global Logistics.

Der neue Raupenkran wurde nach Angaben von Enercon im Sommer 2026 ausgeliefert und befindet sich derzeit im Windpark Kakerbeck in Ostdeutschland im Einsatz. Dort unterstützt er nach Unternehmensangaben die Installation mehrerer Enercon-Windenergieanlagen vom Typ E-160 EP5. Künftig soll der LR 11000 laut Enercon vor allem bei der Installation der Anlage E-175 EP5 E2 eingesetzt werden. Diese verfügt nach Herstellerangaben über einen Rotordurchmesser von 175 m, eine Nennleistung von 7,0 MW und Nabenhöhen von bis zu 175 m. Neben der maximalen Traglast spielt laut Hersteller auch der Auf- und Abbau des Krans eine Rolle für den Einsatz in Windparks.



Enercon setzt den LR 11000 für die Installation seiner neuesten Anlagengeneration ein.

Liebherr hat die Rüstvorgänge nach eigenen Angaben weiterentwickelt, um den Auf- und Abbau auf der Baustelle zu vereinfachen. Nach dem Abschluss eines Einsatzes kann der Kran laut Herstellerangaben für einen Standortwechsel innerhalb eines Windparks vorbereitet werden.

Der neue LR 11000 ist den Angaben des Herstellers zufolge zudem auf ein Transportkonzept mit einer Transportbreite von 3,5 m ausgelegt. Mit einer maximalen Traglast von 1.000 t ist der Raupenkran für Einsätze im Onshore-Windenergiemarkt vorgesehen.

Foto: Liebherr

LAGER- UND GEBRAUCHTFAHRZEUGE

Für kurzfristigen Transportbedarf verfügbar

Triptis (ABZ) | Fliegl hält am Standort Triptis neue und gebrauchte Anhänger sowie Auflieger bereit, um kurzfristige Engpässe im Fuhrpark von Unternehmen auszugleichen. Zum Angebot zählen Tiefladeanhänger, Container-Anhänger, Gardinensattel- und Plateausattelauflieger. Laut Jessica Brettschneider vom herstellereigenen Vermieter RPS Trailer Rental gewinnt die kurzfristige Verfügbarkeit gegenüber individuell konfigurierten Neufahrzeugen an Bedeutung. Lagerfahrzeuge eignen sich für Auftragsspitzen, saisonale Einsätze, kurzfristige Ausschreibungen oder Ersatz nach Unfallschäden. Auch Unternehmensgründer können damit hohe Anfangsinvestitionen vermeiden. Die Lagerfahrzeuge verfügen über eine standardisierte Ausstattung. Änderungen, etwa an den Ladungssicherungspunkten, sind laut Hersteller möglich. Gebrauchtfahrzeuge stammen aus dem Mietpool, wurden gewartet und verfügen über eine dokumentierte Servicehistorie. Durch vorhandene Fahrzeuge lassen sich reguläre Fertigungs- und Lieferzeiten umgehen. Fliegl verfolgt einen Ansatz zur Ressourceneffizienz. Am Standort Thüringen erzeugen Blockheizkraftwerke und Photovoltaikanlagen Energie. Weitere Maßnahmen umfassen LED-Beleuchtung und energieeffiziente Fertigungstechnik. Auch die Fahrzeugkonstruktion zielt auf einen geringeren Kraftstoffverbrauch: Leichtbau erhöht die Nutzlast, während das Fliegl Quick Lock System bei Gardinenaufliegern durch eine ebene Planenfläche den Luftwiderstand verringern soll. Bei Sattelkippern tragen eine konische Mulde, das Curved Chassis, Windabweiser und eine Membran-Rückwand zur Aerodynamik bei. Eine individuelle Laserspurvermessung soll Rollwiderstand und Reifenverschleiß reduzieren. Zweiachsige Twin-Gardinensattel können gegenüber dreiachsigen Varianten Kraftstoffverbrauch und Mautkosten senken.





OSMO ERWEITERT STANDORT

Neubau von Hallen

Seit mehr als 60 Jahren produziert Osmo am Standort Münster Holzanstriche. Mit dem stetigen Wachstum des Unternehmens steigen laut eigener Einschätzung auch die Anforderungen an Produktion und Logistik.

Münster (ABZ) | Um die Kapazitäten für die Zukunft auszubauen, erweitert Osmo sein Farbenwerk am Lütkenbecker Weg. Porr Hochbau West, Niederlassung Münster, begleitet diesen nächsten Entwicklungsschritt und realisiert im Auftrag der Cordes Holding GmbH & Co. KG den Neubau der Hallen 7 bis 11. Der Baustart erfolgte im März 2026, die Fertigstellung ist für Februar 2027 vorgesehen. Mit der Erweiterung will Osmo laut eigener Aussage zusätzliche Produktions- und Lagerflächen schaffen und damit langfristig den traditionsreichen Unternehmensstandort Münster sichern. Für Porr ist das Bauvorhaben zugleich die Fortsetzung einer langjährigen und vertrauensvollen Partnerschaft, die bereits auf zahlreichen gemeinsam erfolgreich realisierten Projekten basiert, heißt es.

Mehr Raum für Farbvielfalt in Münster.

Kern des Projekts ist der Neubau der Hallen 7 bis 11 des Osmo Farbenwerks. Zum Leistungsumfang von Porr zählen der Rohbau, die Fassadenbekleidung, Fenster, Türen und Tore in der Fassade, Überladebrücken, Innentüren und -tore sowie die Errichtung einer Vordachkonstruktion. Die neuen Gebäude umfassen eine Bruttogrundfläche von 22.548 m² sowie einen Bruttorauminhalt von 255.673 m³ und schaffen damit die räumlichen Voraussetzungen für weiteres Wachstum sowie optimierte Produktions- und Logistikprozesse. Für Osmo stellt das Bauprojekt laut eigenen Angaben einen wichtigen Meilenstein in der Unternehmensentwicklung dar. Das Unternehmen entwickelt und produziert seit Jahrzehnten Holzanstriche in Deutschland und betreibt eigene Produktionsstandorte in Münster und Warendorf. Die neuen Hallen sollen es ermöglichen, die steigenden Anforderungen des Marktes zu erfüllen und die Effizienz entlang der Wertschöpfungskette weiter zu erhöhen. Eine zentrale Anforderung des Auftraggebers ist die termingerechte Umsetzung des gesamten Bauvorhabens. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der fristgerechten Fertigstellung der Halle 8, da daran unmittelbar weitere Leistungen auf Auftraggeberseite anschließen. Die einzelnen Bauabschnitte greifen dabei eng ineinander und erfordern eine präzise Koordination aller Beteiligten. Um den ambitionierten Terminplan einzuhalten, setzt das Projektteam unter anderem auf die Just-in-time-Lieferung und Montage vorgefertigter Bauelemente, so die Beteiligten. So können Abläufe auf der Baustelle optimiert und Bauzeiten effizient gesteuert werden.

»Bei diesem Projekt kommt es auf Verlässlichkeit, gelebte Partnerschaft, präzise Abläufe und eine enge Abstimmung aller Beteiligten an. Gerade die termingerechte Bereitstellung einzelner Hallenbereiche zeigt, wie wichtig eine vorausschauende Planung und eine starke Bauausführung sind«, sagt Mario Schniedergers, Standortleiter Münster von Porr Hochbau.

Auch intern setzt Porr eigener Aussage zufolge auf etablierte Steuerungs- und Planungsinstrumente. Im Projekt kommt die Lean-Construction-Methode Last Planner System zum Einsatz. Dadurch können sich Kunden auf Transparenz, Verbindlichkeit und Terminsicherheit in der Projektabwicklung verlassen. Darüber hinaus übernimmt das technische Büro der Porr die Planung des Vordachs. Durch die enge Verzahnung von Planung und Ausführung können Qualität, Wirtschaftlichkeit und Termine gleichermaßen sichergestellt werden.

Foto: Porr



Mit dem neuen Trunking G2 bringt Opple Lighting die zweite Generation seines modularen Lichtbandsystems auf den Markt.

ZWEITE GENERATION

Lichtbandsystem verbindet Planung mit Installation

Mönchengladbach (ABZ) | Bei der Beleuchtung großer Hallen, Lager- und Logistikflächen kommt es nicht nur auf die passende Lichtleistung an. Auch eine schnelle und unkomplizierte Montage ist entscheidend. Mit dem neuen Trunking G2 bringt Opple Lighting die zweite Generation seines modularen Lichtbandsystems auf den Markt. Im Fokus der Weiterentwicklung stehen eine noch einfachere und schnellere Installation, mehr Flexibilität bei der Planung sowie neue Tragschienenlängen und ein umfangreiches Zubehörprogramm.

Tragschienen, LED-Module und Zubehör bilden dabei eine durchgängige Infrastruktur. Die LED-Module lassen sich laut Hersteller per Click-and-play in die Tragschiene integrieren und flexibel entlang des Systems positionieren. So soll die Beleuchtung an unterschiedliche Raum- und Nutzungsbereiche angepasst werden können, ohne dass für jede Veränderung die komplette Installation neu aufgebaut werden muss. Für unterschiedliche Projektgrößen stehen Tragschienen mit 1,5, 3,0 und 4,5 m Länge zur Verfügung. Ergänzend bietet OPPLE ein umfangreiches Zubehör für die Montage und Ausstattung des Lichtbands, darunter verschiedene Aufhängungen, Einspeisungen, Sensoren sowie L-, T- und X-Koppler. Viele Komponenten sollen auf eine schnelle und unkomplizierte Installation ausgelegt sein. Auch die elektrische Ausstattung lässt sich auf die Anforderungen des jeweiligen Projekts abstimmen. Das Trunking G2 ist als 7- und 13-polige Variante erhältlich. Während die 7-polige Ausführung für klassische Beleuchtungs- und Steuerungsanwendungen ausgelegt ist, bietet die 13-polige Variante zusätzliche Möglichkeiten für Notlicht, Steuerung und spätere Erweiterungen. Bei den LED-Modulen stehen unterschiedliche Leistungsstufen und Optiken zur Verfügung. Je nach Anwendung und Montagehöhe lässt sich so die passende Kombination auswählen. Die Module erreichen eine Effizienz von bis zu 208 lm/W und sind auch mit DALI-2 erhältlich. Damit biete das neue Trunking G2 eine Lichtbandlösung, die sich von der Montage bis zu späteren Anpassungen flexibel an das jeweilige Projekt anpassen lässt. Besonders für Produktionsbereiche, Lager und Logistikzentren schaffe das System damit eine Infrastruktur, die mit den Anforderungen der Fläche mitwachsen kann.

Foto: Opple Lighting

INDUSTRIE- UND GEWERBEBAU

Ganzheitlicher Neubau vereint Produktion, Logistik und Verwaltung



Das Maas Profilzentrum soll laut Wolf System ein gelungenes Beispiel für die ganzheitliche Realisierung moderner Unternehmensstandorte im Mittelstand sein.

Ilshofen (ABZ) | Mit dem Neubau des Unternehmensstandorts der Maas Profilzentrum GmbH in Ilshofen wurde ein zukunftsfähiger Firmenstandort für Produktion, Logistik und Verwaltung realisiert. Die Wolf System GmbH war dabei nicht nur für die bauliche Umsetzung verantwortlich, sondern übernahm auch die komplette Planung des Projekts.

Dadurch konnten Planung, Ausführung und technische Abstimmung optimal miteinander verzahnt werden. Auf dem neuen Betriebsgelände entstanden mehr als 10.000 m² Produktions- und Lagerflächen sowie moderne Verwaltungs- und Schulungsbereiche.

Mit der Zusammenführung der bisher verteilten Unternehmensbereiche an einem Standort wurden laut eigener Einschätzung die Voraussetzungen für effizientere Betriebsabläufe und weiteres Wachstum geschaffen. Bereits in der Planungsphase lag der Fokus auf einem ganzheitlichen Konzept, das Funktionalität und Wirtschaftlichkeit vereinen soll.

Durch die enge Zusammenarbeit mit dem Bauherrn konnten laut Beteiligten die Anforderungen an Produktionsabläufe, Lagerlogistik, Verwaltung und zukünftige Erweiterungsmöglichkeiten frühzeitig berücksichtigt und in die Gebäudeplanung integriert werden

Besonderes Augenmerk lag auf einer energieeffizienten Bauweise, so das Unternehmen. Die Wärmeversorgung erfolgt über Fernwärme aus einer benachbarten Biogasanlage. Das Verwaltungsgebäude wurde in moderner Holzbauweise errichtet und verbindet ökologische Aspekte mit einer hochwertigen Arbeitsumgebung für die Mitarbeitenden. Ein wichtiger Bestandteil des Projekts war zudem die Herstellung eines Löschwasserbehälters, welchen ebenfalls die Wolf System GmbH ausführte.

Die Anlage gewährleiste die erforderliche Löschwasserversorgung des Standorts und erfüllt die hohen Anforderungen an den vorbeugenden Brandschutz eines modernen Industrie- und Logistikstandorts.

Durch die enge Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten konnte laut eigener Einschätzung das Bauvorhaben erfolgreich umgesetzt und termingerecht fertiggestellt werden.

Der neue Firmensitz biete die Rahmenbedingungen für die Produktion von Dach- und Fassadensystemen aus Metall und soll darüberhinaus gleichzeitig Erweiterungspotenziale für die zukünftige Unternehmensentwicklung.

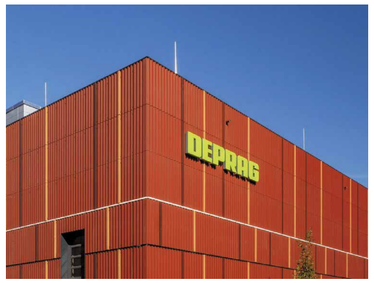
Foto: Wolf System

STRUKTUR UND TIEFE

Vorgehängte Keramikfassade gliedert großen Industriebaukörper

Amberg (ABZ) | Beim Neubau einer Logistikhalle des Unternehmens Deprag Schulz GmbH & Co. im oberpfälzischen Amberg wählten die Planer eine vorgehängte hinterlüftete Keramikfassade.

Wie der Hersteller Tonality (Leipfinger-Bader) mitteilt, greift die reliefierte Gebäudehülle die historische Backsteinarchitektur des benachbarten Werksgeländes modern auf. Der rund 1.100 m² große Erweiterungsbau fügt sich nach Angaben des Produzenten harmonisch in das Stadtgefüge ein und verleiht den ausgedehnten, überwiegend geschlossenen Flächen der Logistikhalle eine strukturierte optische Tiefe.



Tonality-Keramik mit Dynamik und farbiger Tiefe kennzeichnet die neue Deprag-Logistikhalle in Amberg.

Die Fassadengestaltung entstand laut Hersteller in enger Zusammenarbeit mit der evh_architekten gmbh aus Amberg. Das ästhetische Konzept basiert auf dem Zusammenspiel zweier Elemente: Vertikal montierte, profilierte Keramikplatten im Format 443 x 38 mm treffen auf gezielt platzierte Baguettes im Format 60 x 60 mm.

Die Baguettes ragen jeweils um 22 mm über die profilierten Platten hinaus und verstärken dadurch die plastische Wirkung der Fassade. Wie das Unternehmen erklärt, erzeugt diese Kombination aus Hebungen, Senkungen und unterschiedlichen Rottönen ein dynamisches Licht- und Schattenspiel auf der etwa 770 m² großen Hauptfläche. Der höher gelegene Hallenteil wurde mit Polycarbonatplatten verkleidet, damit er optisch in den Hintergrund tritt und nicht in Konkurrenz zu den umliegenden historischen Gebäuden steht. Nach Herstellerangaben bietet die keramische Gebäudehülle eine Lebensdauer von weit über 100 Jahren und ist vollkommen wartungsfrei.

Die Keramikelemente werden in einem speziellen Vakuum-Extrudierverfahren unter hohem Druck gepresst und bei Temperaturen von bis zu 1.200°C bis zur Sinterung gebrannt. Durch diese starke Verdichtung entsteht nach Aussage von Tonality ein werkseitig integrierter Graffitischutz, der niemals erneuert werden muss, sowie eine dauerhafte Farbbeständigkeit gegenüber Witterungs- und Umwelteinflüssen.

Darüber hinaus hebt der Produzent die hohe mechanische Belastbarkeit hervor, wodurch die Fassade auch Erschütterungen durch Werksverkehr problemlos standhalte. Sollte es dennoch zu Beschädigungen kommen, lassen sich Elemente aufgrund des Einhängesystems an jeder Stelle zerstörungsfrei austauschen, so die Angaben des Herstellers.

Foto: heinl-foto.de

BETRIEBSABLÄUFE VERBESSERN

Schnelllauftore optimieren das Raumklima

Bruckberg (ABZ) | Im hochfrequentierten Hochregallager der Agrolab Group im bayerischen Bruckberg sichern seit Kurzem drei neue Efaflex-Schnelllauftore die täglichen Logistikabläufe. Das Zentrum des Standorts steuert als Drehscheibe den gesamten Probeneingang und -ausgang, die Materialversorgung sowie den Gütertransport.

Um bei konstant hohem Staplerverkehr Rückstaus zu vermeiden und gleichzeitig die klimatischen Bedingungen im Gebäude zu stabilisieren, wurden die veralteten Toranlagen durch moderne Schnelllaufsysteme ersetzt und eine zusätzliche Wandöffnung geschaffen. Effizienter Materialfluss und verbesserte Raumbedingungen für die Optimierung der internen Wege zwischen Lager- und Versandzonen sorgen die Modelle EFA-SST-L Eco und EFA-STR L Premium. Als Anbindung an den Außenbereich und den Wirtschaftshof kommt das Modell EFA-STT L Eco zum Einsatz.



Agrolab Bruckberg optimiert Logistik mit drei Efaflex-Schnelllauftoren.

Aufgrund der hohen Bewegungsgeschwindigkeiten und der unkomplizierten Bedienung direkt vom Gabelstapler aus lassen sich die innerbetrieblichen Transporte ohne Stopps und Verzögerungen durchführen, heißt es seitens des Herstellers. Ein wesentlicher Nebeneffekt betrifft das Arbeitsumfeld: Während die alten Industrietore durch lange Offenzeiten im Winter zu Zugluft und starken Temperaturschwankungen führten, sollen die schnell schließenden Tore den Wärme- und Kälteeintrag nun minimal halten. Dadurch soll das Zugluftrisiko in den angrenzenden Labor- und Hallenbereichen nachhaltig reduziert werden.

Im Außentor integrierte Sichtlamellen erhöhen zudem den Tageslichteinfall im Hochregallager und verbessern die Sichtverhältnisse für den täglichen Staplerbetrieb maßgeblich.

Foto: Efaflex

Qualitäts-Industrieboden aus Beton hat einen Namen: Condulith®

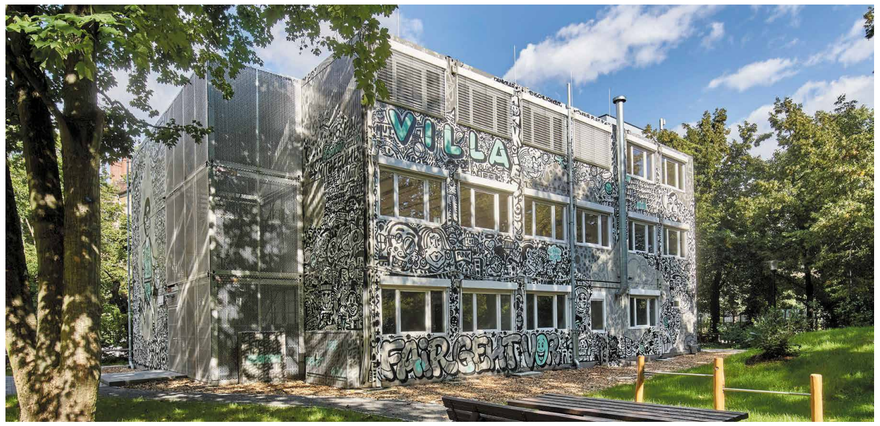


Industrieböden aus Beton von Condulith® stehen für kompromisslose Qualität von der Planung bis zum Einbau. Condulith® fertigt neue Betonböden, saniert alte Bestände und veredelt vorhandene Betonböden. Industrieböden für Innen und Außen, für Lagerhallen, Produktionshallen, Werkhallen, Hochregallager.

Wir unterstützen Sie bereits im Vorfeld Ihrer Planungen und finden für jeden Einsatzzweck den optimalen Betonboden!

Condulith® Deutsche Industrieboden-technik GmbH
32479 Hille
Tel. 0571 38 8870-0
info@condulith.de

www.condulith.de



51 MODULE AN NEUEM STANDORT WIEDER EINGESETZT

Zweites Leben

Eine Containeranlage aus wiederverwendeten Modulen hat Zeppelin Rental im Auftrag der Stadt Berlin auf dem Gelände der GutsMuths-Grundschule errichtet.

Berlin (ABZ) | Auf rund 750 m² entstand innerhalb von neun Monaten ein Lernort für 148 Kinder. Die 51 Module waren zuvor an der Anna-Lindh-Schule im Einsatz. Die 51 Module waren zuvor an der Anna-Lindh-Schule im Einsatz.

Die dort nicht mehr benötigte Anlage wurde demontiert und für ihren neuen Einsatz aufbereitet. »Der Wunsch nach einer nachhaltigen Lösung kam direkt vom Kunden«, sagt Jan Bökemeyer, Bauleiter im Bereich Raumsysteme bei Zeppelin Rental. »Da die Anlage an der Anna-Lindh-Schule nicht mehr benötigt wurde, standen die Module kurzfristig zur Verfügung.«

Zeppelin Rental habe im Rahmen des Projekts die Objektstatik erstellt sowie die Betonfertigfundamente geliefert und verlegt. Zum Leistungsumfang hätten außerdem die Demontage und erneute Montage der Containeranlage, die Ertüchtigung und Inbetriebnahme der elektrischen Anlage sowie die Installation einer Blitzschutz- und Alarmierungsanlage gehört.

Besondere Anforderungen hätten sich bei Planung und Logistik ergeben. Da die Module der drei Geschosse – Erdgeschoss sowie erstes und zweites Obergeschoss – nicht beliebig untereinander ausgetauscht werden konnten, habe der Ablauf entsprechend abgestimmt werden müssen. Die insgesamt 51 Module seien zunächst demontiert und auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel zwischengelagert worden. Dort seien sie geprüft und überarbeitet worden, bevor sie in angepasster Konfiguration am neuen Standort in Berlin-Mitte wieder zusammengesetzt worden seien. Weitere Anpassungen, Reparaturen und technische Erneuerungen seien anschließend direkt vor Ort erfolgt. Dazu hätten unter anderem die Aufarbeitung der Akustikdecken sowie der außenliegenden Raffstores gehört, die als Sonnenschutz dienten. Die dreigeschossige Anlage verfüge über vier Klassenräume, zwei Gruppenräume und eine zweigeteilte Mensa. Hinzu kämen eine Spülküche, ein Lehrerzimmer, ein Hausmeisterbüro, mehrere kindgerechte Sanitärbereiche einschließlich eines barrierefreien WC sowie zwei Technikräume. In der Baugenehmigung seien zudem die brandschutz- und sicherheitstechnischen Anforderungen geregelt. Vorgesehen seien zwei bauliche Rettungswege, von denen einer über ein außenliegendes Treppenhaus führe. Zur Ausstattung gehörten außerdem eine feuerhemmende Stahlkonstruktion, Sicherheitsverglasungen und eine funkvernetzte Hausalarmierungsanlage.Berücksichtigt worden seien nach Angaben von Zeppelin Rental auch die technischen Vorgaben zur Energieeffizienz. Die Klassenräume würden über Luftwärmepumpen beheizt und klimatisiert, während in Fluren und Sanitärbereichen Elektroheizer zum Einsatz kämen. Damit erfülle die Anlage nach Unternehmensangaben die aktuellen Standards für temporäre Schulbauten.

Das dreigeschossige Gebäude besteht aus 51 Modulen. Nach Fertigstellung wurde die Fassade von Graffitikünstlern gestaltet.

Nach Abschluss der Arbeiten durch Zeppelin Rental sei die Fassade von Graffitikünstlern gestaltet worden. Die künstlerische Gestaltung sei auf Wunsch der Schulleitung präventiv erfolgt, um Schmierereien vorzubeugen. Mit diesem Ansatz seien am Hauptgebäude bereits gute Erfahrungen gemacht worden. Die Koordination der Fassadengestaltung habe die Schulleitung selbst übernommen. Bis 2028 soll die Anlage die Räumlichkeiten der GutsMuths-Grundschule ergänzen und als Schule genutzt werden.

Foto: action press | Jochen Zick

HOLZ-BETON-HYBRIDBAUWEISE

Geschwindigkeit und architektonische Vielfalt

Lingen (ABZ) | Mit vorgefertigten Holz-Beton-Hybrid-Modulen will SH Holz & Modulbau aus dem Emsland eine wirtschaftliche und zeitsparende Alternative zur konventionellen Bauweise bieten. Nach eigenen Angaben zählt das Unternehmen zu den führenden Herstellern hochwertiger Raummodule und sieht insbesondere im Wohnungsbau großes Potenzial für die modulare Bauweise.Das Unternehmen könne sowohl einzelne Gebäude als auch komplexe Quartiere und ganze Stadtteile aus Holz-Beton-Hybrid-Modulen errichten. Stefan Höötmann, Geschäftsführer von SH Holz & Modulbau und gelernter Zimmermeister, sieht darin einen Ansatz, um dem Wohnungsmangel entgegenzuwirken. Die akute Wohnungsknappheit lasse sich seiner Einschätzung nach mit der Holzmodulbauweise schneller bewältigen als mit anderen Bauverfahren. Neben der Geschwindigkeit spiele nach Darstellung des Unternehmens auch die architektonische Gestaltungsfreiheit eine wesentliche Rolle. Die standardisierte Fertigung müsse keineswegs zu einheitlichen Gebäudestrukturen führen. Vielmehr eröffne die Modulbauweise unterschiedliche planerische Möglichkeiten für die künftige Gestaltung von Städten und Gemeinden. »Standardisiert und deshalb preisbewusst zu bauen, muss, darf und soll keineswegs zu uniformen Baukörpern führen«, erklärt Höötmann. Kürzere Fertigungszeiten als Argument. Ein wesentlicher Vorteil der Holzmodulbauweise liege nach Unternehmensangaben in der verkürzten Bauzeit. Am Produktionsstandort in Lingen würden die Module in der Halle mit lediglich 40 % des Zeitbedarfs konventioneller Bauwerke hergestellt. Die Zeitersparnis wirke sich nach Darstellung des Unternehmens auch auf die Kosten für die Auftraggeber aus. »Wirtschaftlicher als mit Holzmodulen zu bauen, geht meines Wissens nicht.«, resümiert Höötmann.

Darüber hinaus biete die Holzmodulbauweise nach Einschätzung des Unternehmens weitere Vorteile. Entscheidend seien dabei sämtliche Projektphasen – von der Ausschreibung und Planung über die industrielle Vorfertigung in der Halle bis zur Errichtung der Gebäude am jeweiligen Standort. Anhand aktueller Praxisbeispiele wolle SH Holz & Modulbau aufzeigen, wie sich die Bauweise umsetzen lasse und welche planerischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten sich daraus ergäben.



NEUES UNTERNEHMEN FÜR MODULARE BAUPROJEKTE

Containex Project übernimmt Planung und Ausbau

Mit der Containex Project Management GmbH ist ein eigenständiges Unternehmen für schlüsselfertige Modulbauprojekte an den Start gegangen.

Wien/Österreich (ABZ) | Unter der Marke Containex Project sollen auf Basis der Raumlösungen von Containex komplette Gebäude von der Planung bis zur fertigen Übergabe umgesetzt werden. Nach Unternehmensangaben sollen sich damit kurze Bauzeiten und eine flexible Nutzung mit der Abwicklung über einen zentralen Ansprechpartner verbinden lassen.

Das Angebot richte sich an Kunden aus Industrie, Handel und Gewerbe sowie an Kommunen und die öffentliche Verwaltung. Vorgesehen seien unter anderem Büro- und Verwaltungsflächen, Personalräume, Bildungseinrichtungen und Infrastrukturgebäude sowie individuell geplante Sonderlösungen. Auf Grundlage der Containex-Raumsysteme übernehme Containex Project als Generalunternehmer den kompletten Endausbau. Das Leistungsspektrum reiche von der Unterstützung bei der Erstellung der Einreichunterlagen über Fundament- und Infrastrukturarbeiten bis zur Gebäudehülle und zum Innenausbau.

»Modulares Bauen entfaltet sein volles Potenzial dann, wenn Planung und Ausführung nahtlos ineinandergreifen. Mit Containex Project bündeln wir diese Kompetenzen in einer eigenständigen Projektgesellschaft«, erklärt Markus Pöcksteiner, Geschäftsführung Containex Project.

Als Generalunternehmer wolle das Unternehmen den gesamten Bauprozess zentral koordinieren. Zum Leistungsumfang gehörten die Unterstützung bei Beratung und Planung sowie bei der Erstellung der Einreichunterlagen, Fundamentlösungen und die Vorbereitung des Baugrunds. Hinzu kämen die Herstellung der technischen Infrastruktur für Kanal, Wasser, Strom und Daten sowie Lieferung, Montage und Ausbau der Containermodule. Auch Dach- und Fassadengestaltung, ein auf die jeweilige Nutzung abgestimmter Innenausbau und die Koordination der beteiligten Gewerke seien Bestandteil des Angebots. Durch diesen Ansatz ließen sich nach Angaben des Unternehmens Schnittstellen reduzieren und Risiken minimieren. Zugleich sollen Qualität, Kosten und Termine zentral gesteuert werden können.

»Unsere Kunden erwarten funktionale, technisch einwandfreie Lösungen mit klar definierten Verantwortlichkeiten. Genau das leisten wir – vom ersten Entwurf bis zur schlüsselfertigen Übergabe«, so Pöcksteiner. Ein erstes Referenzprojekt setze Containex Project für Burgenland Energie um. Für das Unternehmen würden mehrere Ladehubs einschließlich Lounge in modularer Containerbauweise realisiert. Der Baustart sei Ende Mai 2026 erfolgt. Zum Leistungsumfang gehörten die Herstellung von Streifenfundamenten und der Aufbau der technischen Infrastruktur einschließlich Kanal-, Wasser- und Stromanschlüssen. Darüber hinaus übernehme Containex Project die Lieferung, Aufstellung und Integration vollständig ausgebauter Containermodule. Ergänzend würden die erforderlichen Zugangs- und Erschließungswege hergestellt. Das Projekt solle nach Angaben des Unternehmens zeigen, wie sich modulare Bauweise, technische Umsetzung und zentrale Gesamtverantwortung miteinander verbinden ließen. Containex Project wolle modulare Raumlösungen für unterschiedliche Anwendungsbereiche realisieren. Dazu zählten Büro- und Verwaltungsgebäude ebenso wie Personalunterkünfte sowie Bildungs- und Infrastrukturprojekte.

Foto: Containex



Eröffnung Burgenland Energie: Während die Fahrräder laden, soll der modulare Loungebereich in Apetlon einen komfortablen Aufenthalt für E-Mobilisten bieten.



HKL liefert einen Info-Container für die Stadt Minden, dieser gibt zukünftig einen Ausblick auf die geplante Neugestaltung der Weserpromenade.

STADT MINDEN INFORMIERT ÜBER BAUPROJEKT

Info-Container begleitet Neugestaltung

Minden plant eine Neugestaltung der Weserpromenade. Damit Interessierte das Projekt verfolgen könnten, ist ein Informationspunkt eingerichtet worden.

Minden (ABZ) | Das HKL Center Minden hat dafür einen 10-Fuß-Mannschaftscontainer geliefert, der speziell für diesen Zweck von einem ortsansässigen Unternehmen für Werbetechnik gestaltet worden sei.

An prominenter Stelle an der Bäckerstraße gebe der mit Projektvisualisierungen beklebte Info-Container einen Ausblick auf die geplante Gestaltung der Weserpromenade. Mitarbeitende der Stadt Minden und der Städtischen Betriebe Minden würden dort regelmäßig persönlich über die Planungen und den Bauablauf informieren. Auf diese Weise solle Transparenz geschaffen, der Dialog mit der Öffentlichkeit gefördert und die Entwicklung der neuen Weserpromenade nachvollziehbar gemacht werden. »Die Stadt Minden setzt regelmäßig auf die Maschinen und Services von HKL. Bei diesem Projekt wird deutlich, wie vielseitig einsetzbar unsere Container sind. Wir konnten mit einer schnellen und unkomplizierten Abwicklung punkten – von der Konzeption bis zum Aufbau,« sagt Martin Uhlig, Betriebsleiter des HKL Centers Minden. Uhlig habe das Projekt gemeinsam mit Lena Arendmeyer, Verantwortliche für die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Minden, koordiniert und geplant. Die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Beteiligten habe nach Angaben von HKL für einen schnellen und unkomplizierten Ablauf gesorgt.Im Zuge der Umgestaltung im Bereich von der Schlagde bis zur Kanzlerweide sollen direkt an der Weser großzügige Aufenthalts- und Aktivitätsbereiche mit einem Spielbereich für Kinder, neuen Sitzgelegenheiten und Grünflächen entstehen. Gleichzeitig sollen die Wege für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Die Maßnahmen sollen nach Angaben der Projektverantwortlichen die Aufenthaltsqualität in Minden nachhaltig steigern. Das Team des HKL Centers Minden sehe seinen Beitrag zu dem Projekt im Einklang mit dem HKL-Leitmotiv »Bau die Welt besser«.

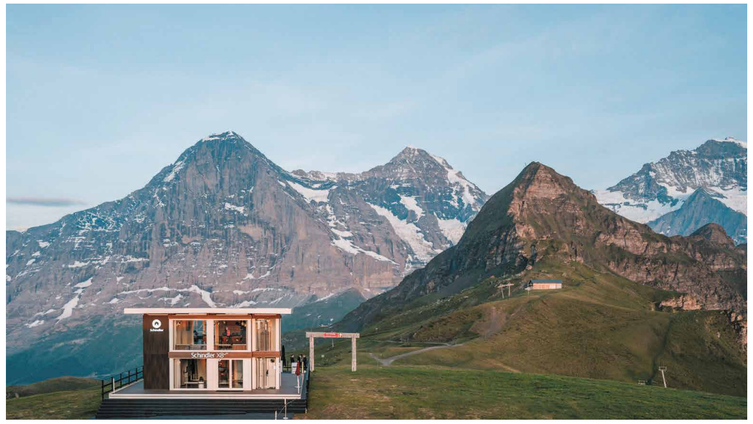
Foto: HKL



AUFZUGSSYSTEM OHNE BETONSCHACHT

Flexible Montage in den Schweizer Alpen

Mit der Installation von zwei funktionsfähigen Aufzügen auf dem Berg Männlichen bei Grindelwald in der Schweiz hat Schindler die Einsatzmöglichkeiten seines neuen Aufzugssystems X8 demonstriert. Die Anlagen wurden in einem eigens dafür errichteten, temporären Gebäude montiert.



Im Gegensatz zu herkömmlichen Aufzugssystemen benötige der Schindler X8 nach Herstellerangaben weder einen Betonschacht noch eine Schachtgrube oder einen Schachtkopf.

Grindewald/Schweiz (ABZ) | Vor der Kulisse der Berner Alpen und der als »Top of Europe« bekannten Jungfrauregion sollte die Präsentation zeigen, welche Möglichkeiten das System bei Neubauten, Modernisierungen und der barrierefreien Erschließung von Wohngebäuden eröffnen könne.

Im Gegensatz zu herkömmlichen Aufzugssystemen benötige der Schindler X8 nach Herstellerangaben weder einen Betonschacht noch eine Schachtgrube oder einen Schachtkopf. Für die Türfront sei lediglich eine einzelne Wandöffnung erforderlich. Der Betrieb erfolge über einen handelsüblichen einphasigen 230-V-Stromanschluss. Damit sollen sich insbesondere bei der Integration in bestehende Wohngebäude bauliche Einschränkungen reduzieren lassen.

Mehr als 500 Gäste aus der gesamten Schweiz, darunter Architekten, Immobilienverwalter, Bauunternehmer und Investoren, nahmen an der Kundenveranstaltung teil. Sie konnten die beiden Aufzüge selbst nutzen, sich über die Materialien der sechs zusammengestellten Innenausstattungspakete informieren und den Online-Konfigurator ausprobieren. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, konkrete Einsatzmöglichkeiten für eigene Bauvorhaben zu besprechen. An zwei Tagen war die Installation auch für die Öffentlichkeit zugänglich. »Das ist ein sehr innovatives neues Produkt«, erklärte Christoph Schmid, Inhaber der Holzkreation Schmid AG.

»Es hilft uns Architekten, wenn wir unseren Kunden ein solches Produkt anbieten können, das für Innovation steht. Wir sind häufig im Bereich der Gebäudesanierung tätig. Dabei sind der Aufzugsschacht und die Schachtgrube immer ein Problem, das hohe Kosten verursacht. Deshalb bin ich von dieser Lösung begeistert.«

Die Präsentation in Grindelwald war die dritte Station der Schindler-X8-Tour. Zuvor war das Aufzugssystem bereits auf der Global Elevator Exhibition in Mailand und der Swissbau in Basel vorgestellt worden.

Für die Veranstaltung in den Schweizer Alpen wurde das modulare Präsentationsgebäude auf den Berg Männlichen transportiert und innerhalb von zwei Tagen mit zwei vollständig funktionsfähigen Schindler-X8-Aufzügen ausgestattet. Die Umsetzung habe eine enge Zusammenarbeit mit lokalen Partnern in Grindelwald erfordert. Zu den logistischen Herausforderungen gehörten insbesondere der Transport der Module über enge Bergstraßen und die Vorbereitung des Standorts für das temporäre Gebäude.

»Die Lage auf dem Berg bot den Kunden eine anschauliche Möglichkeit, die Flexibilität des Schindler X8 zu verstehen«, erklärte Flavia Portner, Operations Manager, Business Innovation, bei Schindler.

»Wir haben ein komplettes Haus mit zwei funktionsfähigen Aufzügen auf den Berg gebracht, und die Aufzüge wurden in nur zwei Tagen installiert. Die Kunden waren neugierig, wie uns das gelungen ist, denn mit einem herkömmlichen Aufzugssystem wäre das schlicht nicht möglich.«

Neben den Montagemöglichkeiten stand insbesondere der Einsatz des Schindler X8 bei Modernisierungen und Nachrüstungen im Mittelpunkt. Gerade in der Schweiz gebe es zahlreiche ältere Wohngebäude, die vor Einführung moderner Anforderungen an die Barrierefreiheit errichtet worden seien.

Der nachträgliche Einbau eines Aufzugs sei dort häufig mit erheblichen baulichen Herausforderungen verbunden. »In der Schweiz haben wir einen alternden Gebäudebestand. Rund 80 Prozent aller Gebäude wurden vor dem Jahr 2000 errichtet, viele davon in den 1970er- und 1980er-Jahren«, erklärte Marcel Imfeld, Director Modernization bei Schindler Schweiz. Nach Angaben des Unternehmens solle das System insbesondere dort neue Möglichkeiten eröffnen, wo konventionelle Aufzugslösungen aufgrund der baulichen Gegebenheiten nur schwer umzusetzen seien.

Foto: Schindler

Ihr direkter Draht zu uns.

ABZ

Andreas Fischer
Mail: andreas.fischer@abz-media.com
Tel. +49171 6962739

Lassen Sie uns gemeinsam durchstarten mit der kompakten Stimme für das Baugewerbe.

Unsere bevorstehenden Themen u.a. in der Dezember-Ausgabe:

- Abbruch
- Straßen- und Wegebau
- Fördern/Heben/Lagern
- Bau digital
- Kompaktmaschinen
- Schalung und Beton

VERMIETUNGEN

Bürocontainer
Wohncontainer
Baucontainer
Lagercontainer
ela[container]
Mehr Informationen und Fachberatersuche:
www.container.de/bau

AUFBEREITUNG & RECYCLING

Wir vermieten/reparieren
BRECH-& SIEBANL.
PALENBERG bis 42t raupenmobil
PALENBERG BAUMASCHINEN GMBH
INFO@BAUMASCHINEN-PALENBERG.DE
Industriestraße 28 Tel. 0 24 64/90 78 32
52457 Aldenhoven Fax 0 24 64/90 78 33

VERKÄUFE

MULTI-MISCHSCHAUFEL ECKART A BAUER GROUP COMPANY
Direkt am Einsatzort mischen Sie die genau benötigte Menge in kürzester Zeit und bester Qualität.
- für Beton, Granulate, Erde, Kompost
- von 250 bis 1.000 Liter Mischinhalt
- keine Stillstandzeiten
- auswechselbare Aufnahmen
ECKART Maschinenbau GmbH · 94571 Schaufling · 09904 81104-0
www.eckart-de.com

TEPE SYSTEMHALLEN
Satteldachhalle Typ SD 8,00
Breite: 8,00m, Länge: 13,50m
Individuelle Echtzeitberatung per WhatsApp
Aktionspreis
€ 15.950,-
exkl. MwSt., Bauzatz ab Werk
ausgelegt für Schneelastzone 2, Windzone 2; Schneelast 85kg/qm
www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

KRANE

Eine Frage des Auslegers
ARBEITSGEMEINSCHAFT
www.wedekind-gebrauchtkrane.de
WEDEKIND
LIEBHERR-WERKSHÄNDLER
VERKAUF I VERMIETUNG
Liebherr Turmdrehkrane I Lissmac Minikrane
Telefon 0561 50025-0
wedekind@wedekind-baumaschinen.net
www.wedekind-baumaschinen.de

GEBRAUCHTE GERÜSTE KAUFEN
schnell & unkompliziert
+49 7306 30535 0
GERÜSTHANDEL®
www.ghgeruesthandel.de
info@ghgeruesthandel.de

Mobile Raumlösungen kaufen
www.container24.de
ela[container]

Hallenteile zu verkaufen/ verschenken
- Stahlkonstruktion
- 5-t-Hebekran als Laufkatze
- LKW-Waage 40 t Nutzlast
- PV Anlage 142 kW
- Gasheizung
76547 Sinzheim
07229 189666

KAUFGESUCHE

Wir kaufen Ihre Baumaschine, Ihren Lkw, Bus, Auflieger oder Anhänger!
Unkomplizierte und zügige Abwicklung
Faire Preise garantiert
alga Trucks. Buses & More
Tel. +49 4282 57-0 · www.alga.de

D. SCHRÖDER KG
Kranführer & Baumaschinisten

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

ALTEC
altec.de
VON KLEIN BIS SCHWERLAST
Verladeschienen, die tragen.
Maximale Tragkraft.
Keine Kompromisse.

An- und Verkauf von Gerüst-/Schalungssystemen und Baumaschinen; Schalungsrestaurierung zu fairen Konditionen
Firma SFS · www.sfsystems.de
E-Mail: sfsystems@t-online.de
Fax: 0 73 05/9 56 23 52
Mobil: +49-1 76-70 04 46 89 Herr Becker

HOTLINE 24 STD FÜR SIE DA

IHR STARKER PARTNER
- Bundesweit und jederzeit
- Qualifiziertes Personal nach DGUV
- Rechtssicher nach AÜG
- Persönliche Ansprechpartner 24/7
Tel. 04761 - 888 44 ...und auf

Kaufe Baumaschinen
Mobil- + Kettenbagger, Pl.-Raupen, Radlader, Walzen, Asphalt-Fertiger + -Fräsen, Grader, LKW, Kipper, Pritschen, Teleskop-Lader, komplette Masch.-Parks
Ruf Baumaschinen
Tel. 0 82 23/9 02 70 · Fax 9 02 69
E-Mail: info@rufbaumaschinen.de

ERSATZTEILE

SCHÖNKE ... gut drauf — und dran!
Zubehör für Baumaschinen
BRIDGESTONE Vertragshändler
www.schoenke.de Tel.: 07807 800 999 5

Dezember-Ausgabe:
Anzeigenschluss: 17.11.2026
Druckunterlagenschluss: 20.11.2026
Schwerpunkt: Abbruch, Straßen- und Wegebau, Fördern/Heben/Lagern, Bau digital, Kompaktmaschinen, Schalung und Beton
Kontakt: commercial@abz-media.com

Allgemeine Bauzeitung

Täglich
Wöchentlich
Monatlich
Jährlich

Die Baubranche hat einen neuen Takt.

allgemeinebauzeitung.de

ABZ