



VDBUM

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

VDBUM SERVICE

TDK Branchentreff

17.- 18.02.2025 in Bruchsal/Karlsruhe

PROGRAMMABLAUF:

17.02.2025:

- ◆ 14.00 Uhr: Werksbesichtigung
- ◆ 19.00 Uhr: Netzwerkabend

18.02.2025:

- ◆ 09.00 – 09.15 Uhr: **Begrüßung** durch Thorsten Schneider, Koordinator TDK-Interessenvertretung und den Obmännern des TDK Lenkungs-kreises: Andreas Gleich, Gleich Fahrzeugbau GmbH und Jörg Hegestweiler, BKL Baukran Logistik GmbH

- ◆ 09.15 – 09.45 Uhr: **„Gesetzeskonformer Transport von TDK in 2024“**

GLEICH
FAHRZEUGBAU

- Grundlagen TDK Transport
 - aktuelle Vorschriftenlage und gesetzliche Ausrichtung
- Referent: Andreas Gleich, Gleich Fahrzeugbau GmbH

- ◆ 09.45 – 10.30 Uhr: **„Erfahrungsbericht chaRope – Faserseil“**

TROWIS

- Vorteile vollsynthetischer Tragmittel
 - Feldversuche, Normung und Zertifizierung
 - Baustellentaugliche Endverbindungen
- Referent: Peter Streubel, TROWIS GmbH

10.30 – 11.00 Uhr: **Kaffeepause**

- ◆ 11.00 – 11.30 Uhr: **„WOLFF High-Speed-Positioning-System (HiSP)“**

WOLFFKRAN

- Neue Technologie zur Präzision bei der Laststeuerung
 - Lastschwingungen reduzieren, um mehr Sicherheit zu gewährleisten
 - Entlastung der Kranfahrer für erhöhte Produktivität
- Referent: Andreas Kahl, Wolffkran GmbH

- ◆ 11.30 – 12.15 Uhr: **„Stromversorgung für Turmdrehkrane“**

PCE M MERZ

- Qualifikation der Mitarbeiter und Dienstleister auf der Baustelle
 - Wichtige Aspekte bei Fehlerschutz und Prüfnachweise bei Erstellung und Wiederholungsprüfung
 - Betrachtung dazu aus elektrotechnischer Sicht
- Referent: Jürgen Köhnlechner, Merz GmbH

12.15 – 13.15 Uhr: **Mittagspause**

- ◆ 13.15 – 13.45 Uhr: **„WOLFF Link.“**

WOLFFKRAN

- Planung Wartungseinsätze
 - Krandiagnose und Betriebsdaten online
- Referent: Peter Hegenbart, Wolffkran GmbH

- ◆ 14.00 – 14.45 Uhr: **Optimiertes Energiemanagement für Turmdrehkrane mit Hilfe von Batterie-Speicher-Systemen“**

Atlas Copco

- Flexible, unabhängige und zuverlässige Energieversorgung des TDK
 - Vermeidung von Lastspitzen (Peak Shaving) durch den TDK
- Referent: Sebastian Schifferdecker, Atlas Copco Power Technique GmbH

14.45 – 15.15 Uhr: **Kaffeepause**

- ◆ 15.15 – 16.00 Uhr: **„Industriegetriebe to go – ganzheitlicher Ansatz für höchste Verfügbarkeit“**

SEW
EURODRIVE

- Von der Technologieentwicklung zum Produktbaukasten
 - Varianz in der Produktion beherrschen
 - Vollumfängliches Servicekonzept
- Referent: Eckehard Ockert, SEW-EURODRIVE GmbH & Co KG

- ◆ 16.00– 16.30 Uhr: **„WOLFF Assist.“**

WOLFFKRAN

- Das digitale Fernwartungssystem
 - Sprachgesteuert und freihändig via Datenbrille
- Referenten: Laurent Kettler & Flamur Hoti, Fa. Wolffkran GmbH

VORPROGRAMM:

17.02.2025: Werksbesichtigung (14.00 Uhr)
der Firma SEW-EURODRIVE

sowie anschließende Netzwerkabende (19.00 Uhr)



Änderungen und Irrtümer vorbehalten

Bilder und Grafiken: VDBUM, WOLFFKRAN, SEW-EURODRIVE

SCHWER AUF ACHSE

Vom gewaltigen Wärmetauscher bis hin zur kleinen Scherenbühne. Alles will bewegt werden. Kran&Bühne hat ein paar Ideen gesammelt und zusammengestellt.



Steil nutzt den Blade Lifter G4 von Scheuerle

Wie bekomme ich etwas von A nach B? Eine Frage, die gerade hierzulande immer schwerer zu beantworten ist. Da gilt es nicht nur, die passenden Strecken zu finden und unter Umständen die entsprechenden Genehmigungen einzuholen, es bedarf auch passender Transporteinheiten. Da geht es nicht immer um spektakuläre 400 Tonnen mit Überbreite, der Alltag besteht meist aus der schlichten Baumaschine – und selbst die wird zur Herausforderung. Es gibt immer Neuerungen und diesen gilt auf den folgenden Seiten unsere Aufmerksamkeit.

Es muss nicht immer das ganz große Geschirr sein, das haben sich sowohl der Kunde

Veit Dennert als auch der Hersteller **Fliegl** gedacht. Daraus entstanden ist ein Tandem Plattformanhänger mit gerade einmal 5,15 Meter Länge. Darauf können dennoch Lasten bis zu 10.500 Kilogramm transportiert werden. Ein Ballastgewicht passt mit seiner Breite von 2.480 Millimetern exakt auf die Pritsche. Der 30 Millimeter starke Hartholzboden mit längs verlegten Omega-Profilen ist für eine besonders hohe Punktlast ausgelegt. Auch bei viel Gewicht auf kleiner Fläche ist die Ladungssicherung wichtig, daher hat der TPS 180 einiges zu bieten: In den leicht schrägen Außenrahmen mit Load-Lock-Profil lassen sich Spanngurte einhängen, zusätzlich befinden sich auf jeder Seite vier Zurrösen mit je fünf Tonnen Zugkraft am Außen-

rahmen. In die vier Rungentaschen innen am Längsträger lassen sich die verzinkten Rungen stecken. Quer vorne im Boden befindet sich zudem eine Verzurr-/Rungenleiste; in die 20 Millimeter starken Rundstahlleisten können beispielsweise Ketten eingehakt werden.

Der Kleine bietet alles, was die großen Brüder auch an Bord haben: eine robuste Zweigang-Stützwinde, einen Stahl-Unterfahrerschutz und einen Rammschutz am Heck sowie Viertelschalen-Kotflügel. Die Beleuchtung besteht vollständig aus LED, dazu gehören neben den Mehrkammerleuchten auch die Spurhalte- und Positionsleuchten, die seitlichen Leuchten und die Kennzeichenleuchten.

ES-GE setzt den Ladekran MKG HLK 422SHP a6 auf Actros 5 2651 LS 6x4



Sollte sich später der Bedarf für noch mehr Nutzlast ergeben, lässt sich die Zugöse von derzeit 40 mm Durchmesser auf eine mit 50 mm tauschen, damit ist nach einer erneuten Abnahme ein zulässiges Gesamtgewicht von 18.000 Kilogramm möglich. Auf den gelb lackierten Rahmen bietet Fliegl zehn Jahre Gewährleistung gegen Durchrostung.

Beim Transport von Arbeitsbühnen sind auch individuelle Vorlieben ein Thema. Auf derlei Kundenwünsche hat sich der Anbieter **Tima** spezialisiert. Um dies zu zeigen, hat das Unternehmen beispielsweise einen Tieflader gezeigt, der speziell auf den Transport von Raupenbühnen zugeschnitten ist. Der „GTAL 350/165/3,5“ mit verlängerter Deichsel ist zugeschnitten auf Raupenbühnen bis 20 Meter Arbeitshöhe, kann aber für Elektroscheren und Vertikalmastbühnen genutzt werden. Mit einer Ladelänge von 3,5 Metern, einer Ladebreite von 1,65 Meter und einer Nutzlast von rund 2.900 Kilogramm ist der Anhänger flexibel einsetzbar. Ladefläche und Auffahrampen kommen laut Unternehmen dabei auch mit hohen Punktlasten zurecht. Wer seine Gerätschaft vor Wind, Wetter und dem Wettbewerb schützen will, erhält solch einen Tieflader auch mit Planenverdeck. Für einen Minikran realisierte der Hersteller seinen GTA 340/160/3,5 eben mit einem solchen Planenverdeck. Die Ladelänge liegt bei 3,40 Meter, die Ladebreite bei 1,60 Meter und die Nutzlast bei etwa 2.850 Kilogramm. Die Aufbauten sind allesamt in Aluminium ausgeführt. Im Programm finden sich auch Sattelaufleger oder LKW-Aufbauten.



Tima GTAL 350-165-3,5



Ballastanhänger von Fliegl



Goldhofer-Equipment, eingesetzt von Prangl

BAUMAG

Baumaschinen-Messe



Quelle: HUTTER Baumaschinen

23.-26.01.2025 | Messe Luzern
Do-So 9-17 | baumaschinen-messe.ch



Dolls Plattform-Sattelauflieger P3H Z18

Variable Ladefläche

Mit über 90 Jahren Erfahrung und einem Fuhrpark von 50 Zugmaschinen und 130 Aufliegern bietet die Firma Herbert Kircher für die unterschiedlichsten Logistikanforderungen die passenden Transportlösungen. Vor allem im Großraum- und Schwertransport kommt es dabei auf Flexibilität an. Denn kein Transport gleicht dem anderen: Betonteile für die Baubranche oder Brückenelemente für Fahrrad- oder Fußwege sind individuell angefertigte Einzelstücke. Für den Transport dieser Spezialteile setzt das Unternehmen auf die anpassbaren Tele-Sattelauflieger von **Doll**.

Bernd Obertshäuser, Prokurist bei Herbert Kircher, erklärt die Vorteile: „Durch die Teleskopierung erreichen wir eine variable Ladefläche von 14 bis zu 21,2 Metern. Somit können wir unterschiedlich lange Beton-, Stahl- oder Holzteile mit nur einem Fahrzeug transportieren.“ Neben der variablen Länge bietet der P3H Spediteuren auch beim Gewicht viel Spielraum. Der aus hoch belastbarem Stahl gefertigte Auflieger ermöglicht eine Nutzlast von bis zu 38 Tonnen. Neben der Flexibilität bei der Beladung überzeugt den Spediteur ein weiterer entscheidender Faktor: „Der P3H lenkt sich einfach sehr gut“, betont Obertshäuser. Die eigens von Doll entwickelte hydraulische Lenkung erlaubt einen Lenkeinschlag von bis zu 45 Grad. So kommt der P3H auch um die engsten Kurven. An besonders engen Stellen kann der Fahrer zusätzlich per Funkfernbedienung manuell nachlenken. Dank der automatischen Einspurung (EEG) spurt das Fahrzeug nach dem Lenkvorgang mit nur einem Knopfdruck selbstständig wieder ein.

Mit Blick in die Zukunft war es der Spedition außerdem wichtig, ein hochwertiges und langlebiges Fahrzeug zu erwerben. Der Plattformauflieger von Doll ist durch eine Spritzverzinkung gut gegen Korrosion geschützt. „Vor zwei Jahren haben wir ein neues und hochmodernes Zentrum für Oberflächenbeschichtung in Betrieb genommen“, erläutert Markus Erdrich, Leiter Vertrieb Schwertransport bei Doll. „So haben wir die volle Kontrolle über die Spritzverzinkung und können unseren Kunden höchste Qualität garantieren.“

Elektro Prange ist ein Dortmunder Familienbetrieb, der seine Schwerpunkte in den Bereichen Elektro- und Verkehrstechnik setzt. Zu den neuesten Erweiterungen des Fuhrparks gehört ein kompletter Zug, der von der Firma **ES-GE** Nutzfahrzeuge aus Essen konfiguriert wurde. Der Zug besteht aus einer Mercedes-Benz-Sattelzugmaschine mit Ladekran von MKG und einem zweiachsigen Sattelanhänger der Marke ES-GE. Für das Unternehmen und den geplanten Einsatzzweck ist eines entscheidend: Platz auf der Ladefläche ist wichtiger als eine höhere Nutzlast, die im Alltag genehmigungsfrei ohnehin nicht nutzbar wäre. Mit einem technisch möglichen Gesamtgewicht von 36 Tonnen ist der lediglich rund 6,5 Tonnen schwere Sattelanhänger grundsätzlich für höhere Nutzlasten ausgelegt. Die Ladefläche mit einer Länge von über zwölf Metern und zahlreiche Ladungs-sicherungsmöglichkeiten bieten dabei hohe Vielseitigkeit für verschiedene Transportanforderungen. ES-GE brachte eine Sattelzugmaschine Actros 5 2651 LS 6x4 mit einem Ladekran MKG HLK 422SHP a6 zusammen.

Wieder da

Ab sofort führt **Bickel-Tec** wieder seinen Plateau-Auflieger für den Transport von Hubarbeitsbühnen, Stapler und Baumaschinen im Programm. „Über drei Jahre haben wir uns aus diesem Markt zurückgezogen, da wir preislich mit unseren Mitbewerbern nicht mehr mithalten konnten“, schildert Firmenchef Gerd Körber die Situation. „In der Zwischenzeit haben wir nun eine Möglichkeit gefunden, unseren Auflieger in verbesserter und weiterentwi-

ckelter Version am Markt anzubieten.“ Dieser kommt mit dem bekannten Bickel-Schwerlastlochboden, aus Feinkornstahl und komplett mit Anti-Rutsch Belag beschichtet, der neben den 64 7,5-Tonnen-Zurringen viele weitere Zurrpunkte von 2,5 Tonnen ermöglicht. Ausgestattet mit drei zwangsgelenkten SAF-Achsen, die mit dem Optilink-System von Wabco versehen sind. Dies ermöglicht es dem Fahrer, zusätzlich die Reifendrucke, -temperatur, Achslasten, Luftfederung sowie Höheneinstellung selbst zu prüfen und zu justieren.

Nicht nur auf den Straßen gilt es, Transporte durchzuführen, auch auf Betriebsgelände. **Cometto** hat seine Portfolio hier erweitert. „Mit dem Eco500 steht nun ein selbst angetriebenes Modul bereit, das durch seine kompakte Bauweise überzeugt. Das Power Pack ist unter der Ladefläche integriert und mit einer Grundbreite von 2.350 Millimetern ist es ideal für dort anfallende Aufgaben geeignet“, beschreibt Adrian Zingan als Produktverantwortlicher die Neuentwicklung. Auch in Segmenten wie dem Maschinen- & Anlagenbau, Wind & Energie, Luft- & Raumfahrt, Infrastruktur, schwerer Stahlbau, Nuklearindustrie sowie Fertigteile kann der Selbstfahrer seine Stärken ausspielen. „Der Eco500 gewährleistet volle Funktionalität bereits bei einer niedrigen Fahrhöhe von 670 Millimetern. Die elektronische Vielweglenkung macht den Selbstfahrer äußerst beweglich, selbst auf engstem Raum. Und das robuste und besonders starke Fahrgestell ermöglicht eine flexible Lastverteilung.“ Der Neue ist erhältlich mit elektrischem, hybridem oder Dieselantrieb. ↘



Comettos neuer Eco500

Für Rotorblätter bis 84 Meter

Scheuerle hat seinen Bladelifter inzwischen in der vierten Generation herausgebracht, denn die Windkraftbranche baut immer größere Windkraftanlagen und Flügel. Steil Kranarbeiten hat solch eine Transportlösung bei zahlreichen Transporten von bis zu 84 Meter langen Rotorblättern auf der letzten Meile zu einem Windpark eingesetzt. Daniel Schulz, Teamleiter bei Steil Kranarbeiten, ist begeistert: „Der Bladelifter von Scheuerle fährt sich tatsächlich gut. Für dieses Rotorblatt ist er super geeignet, gerade weil wir den Rotorblattadapter auch in 3,49 Meter Breite fahren können, was angesichts der Dimensionen dieser Ladung eine hohe Transportsicherheit gewährleistet.“

Bis zu 84 Meter Länge messen aktuell die längsten Rotorblattauführungen. Der Bladelifter G4 bietet ein hohes Lastmoment über den gesamten Aufstellwinkel. Bis zu 900 Metern tonnen und einen maximalen Aufstellwinkel von 60 Grad gewährleistet das System. Im Falle des 84 Meter langen Blatts betrug das während des Transports maximal nötige Lastmoment 580 Metern tonnen. Das System verfügt also über ausreichend große Reserven, um auch künftige Rotor-

blätter aufzunehmen. Deren Länge wird in Zukunft weiter zunehmen. Die immer leistungsfähigeren Windkraftanlagen werden über Rotorblätter von bis zu 100 Metern Länge verfügen.

Die Firma H. & H. Schmidt aus Heide in Schleswig-Holstein setzt seit fast 30 Jahren auf **Broshuis**-Auflieger. Der Spezialtransport steht vor wachsenden Herausforderungen. „Die sich verschlechternde Infrastruktur und die zunehmende Bürokratie machen genehmigte Transporte komplexer“, heißt es seitens des Unternehmens. Im Jahr 2008 kaufte das Unternehmen ein dreiaxsiges luftgefedertes Tiefbett von Broshuis. „Wir haben uns damals für diesen Typ entschieden, weil er alle unsere Anforderungen erfüllte. Er hatte bereits ein flaches Tiefbett und mit der Funkfernbedienung bereits damals, die Benutzerfreundlichkeit die wir uns vorstellen. Bis heute ist dieser Auflieger täglich im Einsatz“, sagt Geschäftsführer Henning Schmidt.

„Die Luftfederung und Achsschenkel lenkung war zu dieser Zeit noch aktuell und reichte bei unseren Ladungen mit einem maximalen Gewicht von 30 Tonnen aus. Teleskopierbar auf rund 13 Meter konnten wir unsere Kunden lange Zeit bedienen“,

erzählt Henning Schmidt weiter. Die Fahrer von H. & H. Schmidt arbeiten nach wie vor gerne mit ihm, weil er einfach zu bedienen ist. Die Wartung des Aufliegers wird vom Unternehmen selbst durchgeführt. 2015 wurde der Auflieger dann bei Broshuis komplett überholt, neu verzinkt und auch lackiert.

„Der Auflieger erfüllt immer noch unsere Erwartungen, aber es ist jetzt Zeit für eine Ergänzung, es ist wichtig, sich dem Markt anzupassen“, fügt Henning hinzu. Vor kurzem hat sich H. & H. Schmidt erneut für ein 3-Achs-Tiefbett von Broshuis entschieden und dabei die SL2-Achsen gewählt. „Wir wollten mehr Nutzlast und haben bereits gute Erfahrungen mit der Technik der SL-Achsen gemacht“, sagt Henning. „Dank der SL2-Achsen haben wir eine Ladeflächenhöhe von nur 780 mm über dem Aggregat, was ideal für den Transport von höheren Lasten ist. Mit einem Gesamthub von 360 mm können wir zudem eine gute Bodenfreiheit erzeugen.“

300 Meter im Rückwärtsgang

Was alles mit Transporteinheiten machbar ist, zeigen am besten Einsatzbeispiele. Von Gleis zu Gleis ging es für einen knapp 50 Tonnen schweren Messwagen der ÖBB vom Verschub-Bahnhof Stadthafen Linz über die Donau zum Bahnhof Urfahr in der Innenstadt von Linz. Bei den regelmäßig anstehenden Vermessungsarbeiten der im Inselbetrieb befindlichen Gleisstrecke kamen die Schwerlastexperten von Prangl zum Einsatz. Mit der neuen turmgelagerten „FT Series“ 2+4-Kombination von **Goldhofer** und spezieller Schienen-Kesselbrücke wurde der Gesamtzug mit einer Länge von 47 Metern und einem Gesamtgewicht von 135 Tonnen durch die nächtliche Innenstadt manövriert. Dabei konnte Prangl seine Investitionskosten deutlich reduzieren, da trotz neuer Fahrwerke die bereits im Fuhrpark befindliche Ladebrücke verwendet werden konnte. Möglich war dies aufgrund der universellen Kombinationsfähigkeit der „FT Series“.

Der wiederum nächtliche Rücktransport zum Verschub-Bahnhof begann mit einer Herausforderung: Aufgrund der beengten Platzverhältnisse musste der Zug etwa 300 Meter im Rückwärtsgang zurücklegen. Dank niedriger Ladehöhe mittels 205er-Bereifung konnten die innerstädtischen Oberleitungen und Ampeln sowie Verkehrszeichen bei einer Gesamthöhe von 4,6 Meter unterfahren werden. Den Abschluss bildete eine rund fünf Kilometer lange Geisterfahrt auf der gesperrten österreichischen A7.



Bickel-Tecs Plateau-Auflieger



3-Achs-SL2 von Broshuis von H. & H. Schmidt