

38. VDBUM *Seminar*

Braunlage 3. bis 7. März 2009

Programm



EXPERTEN TREFFEN
ZUKUNFT GESTALTEN

Veranstalter:

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

Ort:

Maritim Berghotel Braunlage
Am Pfaffenstieg
38700 Braunlage / Harz
Tel.: 05520 / 80 50
Fax: 05520 / 80 53 80

Hotel:

Buchung nur über
VDBUM Service GmbH



Anmeldung:

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

Rücktritt:

Ab 16.02.2009 wird die Teilnahmegebühr zu 50% fällig. Bei Rücktritt ab 23.02.2009 wird die Teilnahmegebühr zu 100% fällig. Die Entsendung von Ersatzteilnehmern ist selbstverständlich möglich.

Bestellung VDBUM Seminarband:

Seminarteilnehmer erhalten jeweils ein Exemplar kostenlos bei Abreise in Braunlage. Bitte wenden Sie sich dort an das Veranstaltungsbüro.

Sollten Sie weitere Exemplare benötigen, können Sie diese vor Ort beim Großseminar in Braunlage, telefonisch, per Fax oder unter www.vdbum.de bei der VDBUM Service GmbH bestellen. Der Preis beträgt 12,50 € / Stück zzgl. ges. MwSt., Porto und Verpackung.

Die Lieferung erfolgt ab dem 09.03.2009.

Vorwort



Jedes Unternehmen steht ständig vor neuen Herausforderungen – und zwar in allen Bereichen. Noch nie war ein engeres Zusammenspiel zwischen Technik, Einsatzkompetenz, Betriebswirtschaft und Service gefragt als heute. Vernetztes Denken und der feste Wille, immer wieder auch den „Blick über den Tellerrand“ hinaus zu weiten, sind unter diesen Voraussetzungen ein wesentlicher Wettbewerbsvorteil.

Für dieses Bündel an Anforderungen geben wir Ihnen mit den Möglichkeiten unseres Netzwerkes direkte Unterstützung. Denn wo sich eine Branche so rasend schnell verändert, ist Dranbleiben Pflicht und Vorsprung erarbeiten die Kür der Besten.

Wer im Dickicht der neuen Anforderungen auch unter anhaltendem Kosten- und Wettbewerbsdruck bestehen will, ist gezwungen, bestehende Prozesse zu optimieren, sich fortwährend anzupassen und Verantwortung mitarbeitergerecht zu verteilen. Sowohl Führungskräfte als auch Mitarbeiter auf allen Entscheidungsebenen benötigen dafür immer neues Know-how. Zeit dafür zu investieren, Engagement zu zeigen und den Zugriff auf zuverlässige Quellen für aktuelles Wissen sicher zu stellen, ist also die beste Art der Zukunftssicherung. Wer den Weg zum neuesten Wissensstand möglichst kurz halten will, lässt sich am besten vom richtigen Partner „coachen“. Besonders kurze Wege zum aktuellen Wissensstand bietet alljährlich das VDBUM-Großseminar mit hochkarätigen Informationen zu Baumaschinenteknik, Bauverfahren, Steuerungstechnik, Betriebswirtschaft und Managementthemen. Eine gute Empfehlung also, sich dort kompakt schulen zu lassen und gut gerüstet für die anstehenden Aufgaben in das nächste bauwirtschaftliche Jahr zu gehen. Wenn sich vom 3. bis 7. März 2009 Fachleute aller Sparten der Bauwirtschaft und Bautechnik aus ganz Deutschland erneut in Braunlage treffen, wird aber nicht nur das erforderliche Wissen vermittelt, sondern auch das persönliche Netzwerk jedes einzelnen Teilnehmers gestärkt. So macht auch die persönliche Begegnung den besonderen Reiz dieser jährlichen Fachveranstaltung aus.

Mit den Themenschwerpunkten „Verkehrswegebau/Straßenbau“ sowie „Brücken- und Ingenieurbau“ wird der Tiefbau beim Großseminar 2009 ebenso angesprochen wie der Hochbau. Ferner sind Investitionsschwerpunkte der Bundesregierung in den nächsten Jahren Thema der Veranstaltung. Im Rahmen der PPP-Modelle gilt, diese Potenziale auch für den Mittelstand zu erschließen.

Jeder Teilnehmer kann seine Seminarteilnahme durch die Blockveranstaltungen individuell gestalten und den Aufwand begrenzen. Wissen schnell, gezielt und absolut hochwertig zu erhalten, ist unser Angebot.

Wir freuen uns darauf, Sie bei unserem 38. Großseminar 2009 in Braunlage zu begrüßen.

Markus Kreis
Geschäftsführer

Reinhold Messner

Bergsteiger und Grenzgänger, Autor, Bergbauer, Vortragsredner

Mit Reinhold Messner ist es uns gelungen, einen überaus interessanten Gastredner zu gewinnen. Er versteht es wie kaum ein anderer, seine Extremerfahrungen in und mit der Natur in die Welt der Wirtschaft und Kommunikation zu übertragen. Lassen Sie sich überraschen von seinen Ausführungen zu ganz persönlichen Grenzerfahrungen und wie die Gesellschaft davon profitieren kann.



Veranstaltungs-Themen	Firma/Institution
1 Volvo Construction Equipment, ein global operierendes Tochterunternehmen des schwedischen Volvo-Konzerns vor neuen globalen Herausforderungen	Volvo
2 Fortschritt durch Deutz-Technologie: So viel Technik wie nötig und nicht soviel wie möglich. Abgas-Rückführungstechnologien	DEUTZ
3 Wirtschaftlichkeit von Mercedes-Benz Lkw – Erfahrungen aus der Praxis	Daimler AG
4 Lohnt es sich, die eigenen Baumaschinen selbst zum Einsatzort zu befördern?	Ostheimer
5 Das TOTAL TP STAR-Konzept – Erdöl, vom Winde verweht? (ein Beitrag in interessanter Gesprächsrunde)	Total Deutschland
6 Hydraulische Leitungstechnik – Aus der Praxis für die Praxis	HANSA-FLEX
7 Innovative Zahnsysteme der Zukunft – die wirklich „hammerlos“ sind!	ESCO
8 Umsetzungsstand der Betriebssicherheitsverordnung mit Fokus auf kritische Arbeitsmittel	SICMED
9 Erdbaumaschinen – Straßenbaumaschinen – Sicherheit	BG BAU
10 Maschinen- und Kasko-Versicherung	HDI-Gerling
11 Gemeinsam arbeiten, um herausragende Hublösungen anzubieten	Manitowoc Cranes
12 Internationaler Sportstättenbau	Max Bögl
13 Leben – Stress – Gesundheit	Prof. Dr. Wessinghage
V1 PPP im Straßenbau – Modelle sowie Chancen, Risiken und Anforderungen für den Mittelstand	Bundesverband Mittelständische Bauindustrie
V2 Die Zukunft hat begonnen – Volvo-Radlader mit Hybrid-Antrieb	Volvo
V3 Volvo Construction Equipment und ABG – eine perfekte Symbiose	Volvo
V4 Bagger- und Radladerproduktion made in Konz	Volvo
V5 Recycling-Asphalt in Asphaltmischanlagen - Werkstoff mit besonderen Ansprüchen und Herausforderungen	Benninghoven
V6 Neues Regelwerk für Asphalt	TPA
V7 Der Umbruch im Zeitalter medialer Daten	Trimble
V8 Traktoren und ihre Einsatzmöglichkeiten	John Deere
V9 Fliegl-Produkte schaffen Bewegung am Bau	Fliegl
B1 Ertüchtigung der Brücken des Fernstraßennetzes	Bundesministerium
B2 Sichtbeton im Ingenieurbau	BetonMarketing Nord
B3 Einsatz von Betonpumpen bei Brückenkonstruktionen	Putzmeister
B4 Weltmarktführer von Geländestaplern und Teleskopen	Manitou
B5 Moderne Steuerungstechnik bei der industriellen Betonverarbeitung	Wacker-Neuson
B6 Sonderschalungsbau – innovativer Freivorbauwagen im Brückenbau	Doka
14 Lastkraftwagen und der Einsatz im Bausektor	Daimler AG (Workshop)
15 Welche Befähigung im Umgang mit Teleskopen?	Manitou (Workshop)

1

Volvo Construction Equipment

Volvo Construction Equipment ist ein global operierendes Tochterunternehmen des schwedischen Volvo-Konzerns.

Der Volvo-Konzern ist einer der führenden Anbieter von kommerziellen Transportlösungen. Angeboten werden nicht nur Lkw, Busse, Baumaschinen, Bauteile für Flugzeugmotoren, Antriebssysteme für die Seefahrt und für Industrieanwendungen, sondern auch Finanzdienstleistungen.

Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit sind die Werte, die die gemeinsame Grundlage des gesamten Volvo-Konzerns bilden und die wichtige Bestandteile der Unternehmenskultur sind.

Von den insgesamt 100.000 Mitarbeitern arbeiten rund 16.000 für Volvo Construction Equipment. Die Geschichte von Volvo Construction Equipment begann vor über 175 Jahren in Eskilstuna. Durch organisches Wachstum und Firmenübernahmen entstanden im Laufe der Jahrzehnte Produktionsstätten von Volvo Construction Equipment in Schweden, Deutschland, Frankreich, Polen, Nord- und Südamerika, Südkorea und China.

Das Straßenbaumaschinen-Segment hat 2007 durch den Erwerb der Produktpalette an Fertignern, Verdichtungswalzen und Zerkleinerungsmaschinen der ABG Hameln den stärksten Auftrieb erfahren. Diese Produkte ergänzen das bestehende Angebot von Volvo Construction Equipment an Motor-Gradern, Baggern, Radladern, Dumpfern und Kompaktmaschinen für dieses Segment.

Durch die Akquisition von Lingong, einem der größten Baumaschinenhersteller in China und des Geschäftsbereichs „Straßenbaumaschinen“ wurde das Angebot um weitere Produkte ausgebaut.

Während der Mutterkonzern nach wie vor in Göteborg ansässig ist, befindet sich das Headquarter von Volvo Construction Equipment seit den 90er Jahren in Brüssel. Die Verantwortung für den Vertrieb und den Service verteilt sich geographisch auf mehrere Regionen, wobei Europa sich untergliedert in Nord-, Süd- und Zentraleuropa.

Volvo Construction Equipment Europe GmbH als Vertriebsgesellschaft mit Sitz in Ismaning bei München ist für Zentraleuropa zuständig und umfasst neben Deutschland die drei Beneluxstaaten, die Schweiz, Polen sowie Österreich mit den von dort vertriebsmäßig verwalteten Staaten Tschechien, Slowakei, Slowenien, Ungarn, Kroatien und Bosnien-Herzegowina. Neben der Betreuung des Händlernetzes zeichnet die Vertriebsgesellschaft verantwortlich für Verkäufer- und Mitarbeiterschulungen, Händler- und Kundenbesuche sowie Presse und Messeauftritte in Deutschland.

Referent: Dipl.-Kfm. Carl Gustaf Göransson,
President Europe Central
Volvo Construction Equipment Europe GmbH
Ismaning, München

2

Fortschritt durch DEUTZ-Technologie: So viel Technik wie nötig und nicht soviel wie möglich – Abgas-Rückführungstechnologien

Dass Zukunftstechnologien bei der DEUTZ AG einen hohen Stellenwert haben, spiegelt sich in den Neuentwicklungen wider, die das Unternehmen regelmäßig herausbringt. Tradition und Zukunftsorientierung sind keine Widersprüche, sondern bedingen sich. Das wurde in den letzten Jahren insbesondere durch folgende Innovationen deutlich:

Die Präsentation des ersten Hybrid-Antriebs für Baumaschinen lenkte auf der bauma 2007 in München sehr große Aufmerksamkeit auf sich. Der Erfolg basierte nicht zuletzt darauf, dass das Projekt in enger Zusammenarbeit mit Heinzmann und Weyhausen durchgeführt wurde. Beim Kraftstoffverbrauch können bis zu 30 % eingespart werden – auch die CO₂-Reduktion ist enorm. Im nächsten Schritt soll der Radlader mit einem Voll-Hybrid-System ausgestattet werden.

Zur Senkung von Schall- und Schadstoffemissionen bietet DEUTZ für die Kompaktmotoren bis 500 kW das DVERT®-System an. Die Komponenten dieses Systems werden kombiniert, sodass für die jeweilige Anwendung ein Optimum an Leistung und Wirtschaftlichkeit bei der Einhaltung der gegebenen Abgasgrenzwerte erreicht wird.

Referent: Dr. Helmut Leube,
Vorstandsvorsitzender DEUTZ AG, Köln

3

Wirtschaftlichkeit von Mercedes-Benz-Lkw – Erfahrungen aus der Praxis

Welche anteiligen Kosten verursacht die Anschaffung eines Neufahrzeugs im Verhältnis zu den Gesamtkosten über mehrere Jahre?

Welche Möglichkeiten habe ich als Fuhrparkbetreiber, diese Kosten zu senken? Diese Fragen stellt sich jeder Unternehmer in der Bau- und Logistikbranche. Eine transparente und nach Möglichkeit gleich bleibende Kostenstruktur sichert jedem Fuhrparkbetreiber, unabhängig davon, in welchem Umfang die Fahrzeuge eingesetzt werden, die Wettbewerbsfähigkeit in einem sehr umkämpften Markt. Auch künftige Vorgaben zur Einhaltung der gesetzlichen Emissionsvorschriften sind ein wichtiger Faktor zum wirtschaftlichen Betreiben eines Fuhrparks. Gerade aufgrund der aktuellen Diskussion bzgl. Gestaltung von Autobahnmautsätzen, Umweltzonen der Städte und staatlichen Förderungsmaßnahmen über die KfW-Bank gewinnt dieses Thema immer mehr an Bedeutung.

Im Rahmen dieses Vortrags werden die Trends von aktuellen Schadstoffklassen und die Aktivitäten der Lkw-Hersteller, vornehmlich der Marke Mercedes-Benz, aufgezeigt.

Referent: Mark Pleß, Daimler AG, Berlin

4

Lohnt es sich, die eigenen Baumaschinen selbst zum Einsatzort zu befördern?

Diese Frage wird nicht immer gestellt. Man lässt sich oft nur von der Überlegung leiten, einen eigenen Fuhrpark zu halten.

Welche Voraussetzungen müssen für einen optimalen und wirtschaftlichen Einsatz der Fahrzeuge vorliegen? Welche Logistik ist erforderlich?

Hierzu wird erläutert:

- was bei der Beschaffung der Transportfahrzeuge zu beachten ist
- was es für Genehmigungs- und Erlaubnisregelungen gibt
- welche Ladungen nur mitgeführt werden dürfen
- welche kostenintensiven Auflagen (z. B. Begleitperson, private Begleitfahrzeuge und Polizeibegleitung) hinzukommen
- mit welchem personellen und zeitlichen Aufwand zu rechnen ist

Alternativ wird eine teilweise Verlagerung dieser Aufgaben mit allen Vor- und Nachteilen erläutert. Weiter muss darüber nachgedacht werden, ob es sinnvoll ist, alle Baugeräte durch Fremdfirmen befördern zu lassen. Hierzu stellt sich die Frage der Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Flexibilität und Transportkosten. Eine unverzichtbare Entscheidungsgrundlage ist die Gegenüberstellung der verschiedenen Transportlösungen und teilweisen Auslagerungen der Aufgaben. Je nach Schwerpunkt sollte das bestmögliche Ergebnis der Gesamtprüfung der Transporte erzielt werden.

Referent: Herbert Ostheimer, Stuttgart

5

Das TOTAL TP STAR-Konzept

Die TOTAL Deutschland GmbH hat im Jahr 2002 mit der Einführung des „TOTAL MULTI TP-Konzeptes“ einiges getan, um die Schmierung und Wartung von Baumaschinen zu erleichtern.

Zur Erinnerung: Das „TOTAL MULTI TP-Konzept“ bietet mit Hilfe von zwei multifunktionellen Schmierstoffen die Möglichkeit, die Sortenvielfalt zu reduzieren. Dadurch wird die Lagerhaltung und die Bestellfrequenz von Schmierstoffen reduziert. Ebenso werden Anwendungsfehler und dadurch resultierende Schäden an Maschinen vermindert. Die Wartung von verschiedenen Baumaschinen wird somit einfacher und billiger.

Bauunternehmer betreiben selten einen sorten- oder herstellerreinen Maschinenpark. Die Schmierstoff-Empfehlungen der Hersteller müssen dennoch eingehalten werden, um Schäden an Maschinen zu vermeiden. Die Schmierstoff-Empfehlungen der asiatischen, amerikanischen und europäischen Maschinenhersteller lassen sich z. T. nur schwer oder gar nicht auf einen Nenner bringen. Hinzu kommen verstärkte Anforderungen an den Umweltschutz, z. B. durch verschärfte Abgasnormen.

TOTAL hat sich den wachsenden Anforderungen gestellt und das „TOTAL MULTI TP-Konzept“ modernisiert. Herausgekommen ist dabei

das neue „TOTAL TP STAR-Konzept“, das – basierend auf zwei multifunktionellen Produkten – die universelle und sichere Schmierstoffversorgung von modernen und altbewährten Baumaschinen gewährleistet.

Referentin: Dr. Angelika Gabor, Total Deutschland GmbH, Düsseldorf

Erdöl, vom Winde verweht?

Erdöl ist ein derzeit in den Medien heiß diskutiertes Thema – nicht nur wegen der aktuellen Berg- und Talfahrten der Kraftstoffpreise. Die weltweite Nachfrage nach Rohöl steigt stetig, doch jeder weiß, dass die Vorräte endlich sind und auch die Produktionskapazitäten nicht beliebig erweitert werden können. Dennoch wird Erdöl in vielen Bereichen noch lange einer der wichtigsten Energieträger bleiben, und es wird deshalb immer wichtiger, sparsam mit den knappen Ressourcen umzugehen.

TOTAL als einer der weltweit führenden Mineralölkonzerne, nimmt seine Verantwortung ernst, nicht nur gegenüber seinen Kunden, deren Versorgung sichergestellt werden muss, sondern auch gegenüber der Umwelt. Deshalb arbeiten wir heute schon daran, den Erfordernissen von morgen Rechnung zu tragen: z.B., indem wir bei der Förderung und der Raffinage neueste Technologien einsetzen, um auch technisch höchst anspruchsvolle Ölvorkommen möglichst produktiv und umweltschonend ausbeuten und verarbeiten zu können. Und damit auch in ferner Zukunft die Versorgungssicherheit gewährleistet wird, engagiert sich TOTAL seit langem zusammen mit Partnern aus Industrie und Wirtschaft für die Erforschung alternativer Energien wie Wasserstoff und Solarenergie.

Referent: Gesprächsrunde mit Michel Mallet,
Geschäftsführer TOTAL Deutschland GmbH, Berlin

6

Hydraulische Leitungstechnik – aus der Praxis für die Praxis

Die rasante Verbreitung der hydraulischen Übertragungstechnik in vielen stationären und mobilen Installationen führt dazu, dass den Systemen immer mehr Leistung abverlangt wird und die technischen Einflüsse auf das Leitungsnetz stets komplizierter werden.

Daher unterliegen die Rohr- und Schlauchleitungen strengen Gesetzgebungen und Richtlinien sowie den berufsgenossenschaftlichen Vorschriften und Regeln. Diese Bedingungen und die technischen Merkmale der Leitungstechnik bilden die Grundlage bei der Planung, Herstellung und Montage der hydraulischen Leitungstechnik.

Es gilt, die differenziert auftretenden mechanischen, thermischen und chemischen Belastungen in ihrer Wirkung und Komplexität auf die hydraulische Leitungstechnik zu erkennen und mit den technischen Möglichkeiten und Merkmalen der Rohr- und Schlauchleitungstechnik – insbesondere unter den sicherheitstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten – in Übereinstimmung zu bringen.

Die sichere und bestimmungsgemäße Nutzung stützt sich auf das sachgerechte Auslegen und Gestalten sowie auf vorgeschriebene Kontrollen durch Befähigte Personen. Erschwerend hinzu kommt, dass das Gestalten der hydraulischen Leitungstechnik im Wesentlichen durch die unterschiedlichsten Anforderungen des jeweiligen Maschinen- und Geräteparks beeinflusst wird und somit weitestgehend auf Erfahrung beruht.

Daher benötigen die verantwortlichen Personen ein praxisnahes Instrumentarium zum Finden anforderungsgerechter Lösungen, zur Beurteilung der Sicherheitslage und eine fundierte Entscheidungsgrundlage zur wirtschaftlichen Umsetzung bei Montage und Nutzung.

Referenten: Dipl.-Ing. Helmut Wetteborn, Ulrich Hielscher,
HANSA-FLEX Hydraulik GmbH, Bremen

7 Innovative Zahnsysteme der Zukunft, die wirklich „hammerlos“ sind!

Stets auf der Suche nach Verschleißschutz- und Produktivitätsverbesserungen, liegt der Schwerpunkt bei ESCO u. a. darin, innovative Guss- und Stahlbauprodukte zu entwickeln und herzustellen.

Bei der Entwicklung von qualitativen Verschleißschutzprodukten nutzt ESCO die Erfahrungen zahlreicher Anwender rund um den Globus. Dazu bedient sich ESCO gezielter Marktanalysen (VOC), hört sozusagen mit Hilfe dieses Mediums auf die Stimme des Kunden und erfüllt somit die Anforderungen in allen Einsatzbereichen.

Der heutige Standard, an dem alle Zahnsysteme gemessen werden, ist das ESCO-SUPER-V@-Zahnsystem. Zukünftig wird dieses System von neuen leistungsstärkeren Zahnsystemen wie das ESCO SV2® und das ESCO ULTRALOK™ abgelöst.

Das hammerlose SV2®-Zahnsystem ermöglicht ein sicheres und einfaches Auswechseln, erreicht hervorragende Produktivität und gesenkte Betriebskosten. Das neue revolutionäre ESCO-ULTRALOK™-Zahnsystem ist weltweit das erste und einzige zweiteilige, hammerlose Zahnsystem, welches über ein im Zahn integriertes Verriegelungssystem verfügt.

Diese beiden ESCO-Systeme umfassen ein Komplettangebot für alle Löffel- und Schaufelvarianten und bieten verbesserte Eindringung, größere Stabilisierung, Nachschärfe-Eigenschaften und längere Lebensdauer gegenüber allen vergleichbaren Systemen im Markt.

Die neuen ESCO-Zahnsysteme sind das Resultat globaler Kundenbefragungen und das Ergebnis jahrelanger intensiver Produktentwicklung.

Referent: Mike Passen, ESCO GmbH, Mönchengladbach

8

Umsetzungsstand der Betriebs-sicherheitsverordnung mit Fokus auf kritische Arbeitsmittel (selbstfahrende Arbeitsmaschinen)

Die Übergangsfristen der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) sind zum 01.01.2008 abgelaufen. Doch wie ist der Umsetzungsstand der BetrSichV. Alles eitel Sonnenschein?

Zur BetrSichV werden bis Ende 2008 ca. 25 Technische Regeln für Betriebssicherheit (TRBS) veröffentlicht sein. Weitere werden folgen. Die Technischen Regeln konkretisieren die BetrSichV hinsichtlich der Ermittlung und Bewertung von Gefährdungen sowie der Ableitung von geeigneten Maßnahmen. Bei Anwendung der beispielhaft genannten Maßnahmen kann der Arbeitgeber insoweit die Vermutung der Einhaltung der Vorschriften der BetrSichV für sich geltend machen. Wählt der Arbeitgeber eine andere Lösung, hat er die gleichwertige Erfüllung der Verordnung schriftlich nachzuweisen. Wie sieht der Umgang mit Arbeitsmitteln aus? Gibt es beispielsweise Regelungen, Hilfen oder Hinweise zum Umgang mit so genannten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen? Immer wieder fallen solche Arbeitsmittel im öffentlichen Straßenverkehr auf. Was ist mit Risiken, Haftung? Antworten und Lösungen auf diese Fragen sollen aufgezeigt werden.

Die Betriebssicherheitsverordnung – The never ending Story!

Referent: Peter Heinrich, Sicherheitsingenieur,
SICMED Unternehmensberatung, Kirchhellen

9

Erbaumaschinen – Straßenbaumaschinen – Sicherheit

Anpassung an die neue Maschinenrichtlinie

Anhand von Beispielen aus den harmonisierten Normenserien EN 474, Teil 1 – Teil 12 (Erdbaumaschinen - Sicherheit) und EN 500, Teil 1, 2, 3, 4 und 6 (Straßenbaumaschinen - Sicherheit) sollen Informationen zu den Revisionsarbeiten und der Anpassung an die neue Maschinenrichtlinie 2006/42/EG gegeben werden.

Die neue EG-Maschinenrichtlinie 2006/42/EG wird – ohne Übergangsfrist – zum 29.12.2009 innerhalb der Europäischen Union in Kraft gesetzt. Dies hat für Hersteller, Betreiber und Sicherheitsorgane neue Herausforderungen geschaffen.

Die derzeit gültige Maschinenrichtlinie 98/37/EG (modifizierte Fassung) trat zum 01.01.1995, nach einer zweijährigen Übergangsfrist, in Kraft.

Der unverzügliche Beginn der Revisionsarbeiten wurde mit Abschluss der Projekte erforderlich und die Veröffentlichung dieser überarbeiteten Fassungen im Jahre 2006 vorgenommen. Gleichzeitig wurde damit begonnen, die Veränderungen und Ergänzungen, die sich aufgrund der neuen Maschinenrichtlinie 2006/42/EG ergaben, in eine

Überarbeitung der genannten Normenwerke zu integrieren. Die zeitlichen Vorgaben der zuständigen Normenorganisation in Europa CEN waren sehr eng gesteckt.

Die einzelnen Arbeitsgruppen hatten die Möglichkeit, je nach Anpassungsbedarf, zwischen drei verschiedenen Typen in der Vorgehensweise zu unterscheiden.

Über die wesentlichen Neuerungen, die sich durch die Revision der EN 474 ff. und EN 500 ff. sowie durch die Anpassung an die neue Maschinenrichtlinie ergeben haben, soll in diesem Vortrag berichtet werden.

Referent: Dipl.-Ing. Univ. R. Hartdegen

BG BAU – Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft, München

10

Maschinen- und Kaskoversicherung

HDI-Gerling steht für umfassende Versicherungs- und Vorsorgelösungen, abgestimmt auf die Bedürfnisse der Kunden aus Industrie, mittelständischen Unternehmen, den Freien Berufen und Privathaushalten und bietet ein breites Leistungsspektrum, das alle Bereiche der Sach-, Vorsorge- und Kraftfahrtversicherungen abdeckt. HDI-Gerling gehört zum Talanx-Konzern, der nach Prämieinnahmen drittgrößten Versicherungsgruppe.

Maschinen- und Kasko-Versicherung

Baumaschinen sind täglich einer Vielzahl von verschiedenen Gefahren ausgesetzt. Trotz moderner Technik, sorgfältiger Handhabung und sachgerechter Wartung, sind teure Schäden nicht zu vermeiden. Neben Beschädigungen an maschinellen Anlagen sind ebenso latente sachschaadenbedingte Betriebsstörungen zu erwarten. Dies führt zu sinkenden Umsatzerlösen und fortlaufenden Kosten, die nicht mehr gedeckt werden können. Die Liquidität gerät in Gefahr. Mit der Maschinen- und Kasko-Versicherung wird das Risiko für unvorhergesehen eintretende Beschädigungen oder Zerstörungen des Maschinenparks zu einer berechenbaren und betriebswirtschaftlich kalkulierbaren Größe.

Der Vortrag behandelt die typischen Risiken maschineller Einrichtungen anhand von Schadenbeispielen und informiert über Möglichkeiten und Grenzen aktueller technischer Versicherungslösungen.

Referenten: Andreas Knittel, HDI-Gerling, Hannover

Thomas Naunheim, HDI-Gerling, Köln

11

Gemeinsam arbeiten, um herausragende Hublösungen anzubieten

Manitowoc Cranes stellt die Innovation in den Vordergrund und demonstriert, wie in jüngster Zeit gemachte unternehmensinterne Fortschritte Kunden zum Vorteil gereichen und die Hubbranche voranbringen.

Hauptziel ist es, erkennbar werden zu lassen, welche Bedeutung den Kranen für die Kunden und deren Geschäftstätigkeit zukommt. Manitowoc Cranes ist stolz darauf, eines der innovativsten Unternehmen in der Branche zu sein. Dabei geht es jedoch nicht um Innovation um der Innovation willen – Krane helfen, schneller, intelligenter und profitabler zu arbeiten.

Ursprünglich 1902 in Manitowoc, Wisconsin gegründet, produziert das Unternehmen mit derzeit mehr als 10.000 Mitarbeitern an unterschiedlichsten Standorten in den USA, Europa und Asien. Die Marken, die unter der heutigen globalen Gruppe vereinigt sind – Grove Mobilkrane, Manitowoc Raupenkrane, National Crane Aufbaukrane und Potain Turmdrehkrane - stellen eine Ansammlung der angesehensten Namen der Hubbranche auf der ganzen Welt dar.

Fast alle Produkte werden als modulare Einheiten entwickelt, deren Zusatzelemente schnell hinzugefügt und die Einsatzbereiche je nach Kundenwunsch erweitert werden können. Des Weiteren wird jedes Modell den verschiedensten regionalen Ansprüchen und internationalen Transportvorschriften angepasst.

Grove wurde 1947 gegründet und ist heute einer der weltweit führenden Hersteller von Mobilkranen mit Kapazitäten von 35 bis 450 Tonnen mit Produktionsstätten in Shady Grove, Pennsylvania und Wilhelmshaven.

Ein Alleinstellungsmerkmal von Grove's mobilen Geländekranen ist das patentierte MEGATRAK-Einzelrad-Aufhängungssystem.

Manitowoc-Gittermast-Raupenkrane werden an den Standorten Manitowoc, Shady Grove und Wilhelmshaven hergestellt.

Die Baureihe umfasst Modelle mit Kapazitäten von 80 bis 2300 Tonnen, die sich am besten für Einsätze, die aus dem enormen Hubvermögen Nutzen ziehen, eignen – im Hoch- und Tiefbau, beim Bau von Brücken und Tunneln, in der industriellen Fertigung und in petrochemischen Anlagen.

Referenten: [Holger Haber, Manitowoc Cranes, Wilhelmshaven](#)
[Giuseppe Pompeo, Manitowoc Cranes, Langenfeld](#)

12

Internationaler Sportstättenbau

Die fertig gestellten Sportstätten bzw. Stadien in Frankfurt und Köln sowie die Multifunktionshalle in Varazdin/Kroatien und die sich im Bau befindliche Arena in Bukarest werden näher vorgestellt.

Bei den Projekten Frankfurt, Köln und Bukarest wird im Einzelnen auf Besonderheiten der Baumaßnahmen (z. B. Bauen unter laufendem Spielbetrieb, Vertrag „Design and Build“) und die Planung sowie Bauen im Ausland eingegangen. Weiter werden die einzelnen Bauphasen, z.B. der Rohbau, beschrieben (welche Bauweisen zum Einsatz gekommen sind und u. a. der Hergang der einzelnen Bauabschnitte). Bei zwei weiteren Stadionprojekten (Allianz Arena, München und Bay-Arena, Leverkusen) wird speziell auf die Konstruktion der Dächer sowie mögliche Besonderheiten eingegangen. In diesem Zusammenhang wird zudem ein kleiner Einblick über Personal- und Maschineneinsatz bei solchen Baumaßnahmen vermittelt.

Anschließend wird über zukünftig anstehende Projekte berichtet.

Referent: Dipl.-Ing. Christian Eggert

Max Bögl Bauunternehmung GmbH & Co. KG, Neumarkt

Sonderseminar: „Verkehrswegebau / Straßenbau“

Wie sieht die Zukunft im bundesweiten Fernstraßenbau aus? Viele geplante Projekte sollen zukünftig im Sinne von Kosteneinsparungen für die Öffentliche Hand im Rahmen von Public Private Partnership (PPP) durchgeführt werden. Daraus ergeben sich bessere Chancen für den Mittelstand, den derzeit oft ruinösen Preiskampf zu umgehen und sich über den gesamten Lebenszyklus eines Bauwerkes eine permanente Einnahmequelle und damit neue Geschäftsfelder zu erschließen. Natürlich spielt auch die eingesetzte Baumaschinenteknik eine immens große Rolle bei möglichen Kosteneinsparungen. Japanische Autokonzerne haben die Hybridtechnik, die Kombination von Elektro- und Verbrennungsmotoren, salonfähig gemacht. Die dadurch erzielten Verbrauchsminderungen kommen nun auch in der Baumaschine zum Einsatz.

Durch die im Frühjahr 2007 begonnene Übernahme der Straßenbaumaschinen- und Verdichtungstechnik des Hauses Ingersoll Rand/ABG durch die Volvo CE wuchs die Familie nahezu zu einem Komplettanbieter an. Beachtlich dabei ist, dass die Fertigungsstätten für Maschinen bis 21 Tonnen fast ausschließlich in Deutschland zu finden sind. Mit einer beachtlichen Fertigungstiefe, bedingt durch Prozessoptimierungen, gelingt es Volvo CE von Konz aus, den Weltmarkt zu bedienen.

Der Recycling-Gedanke spielt zu Zeiten latent knapper werdender Ressourcen eine immer bedeutendere Rolle. Die Verarbeitung von Recycling-Asphalt in modernen Mischanlagen mit all seinen Vor- und Nachteilen wird in diesem Sonderseminar behandelt. In Zusammenhang damit steht die Novellierung des Regelwerkes für Asphalt, welche im Oktober 2008 in überarbeiteter Form veröffentlicht wurde. Das Regelwerk verfolgt als Ziel die Umsetzung der gemeinsamen europäischen Normen. Es werden Prozessabläufe definiert, die eine zielsichere Herstellung langlebiger und verkehrssicherer Verkehrsflächen mit definierten Eigenschaften ermöglicht.

Das Internet ist aus der Bauwirtschaft schon lange nicht mehr wegzudenken. Modernste Entwicklungen erleichtern mit Hilfe der GPS-Technik die permanente Überwachung aller Maschinen, des Baufortschrittes mit ihren Dokumentationen und auch die Abrechnung der Gewerke.

Als „Arbeitstiere“ auf Baustellen bewähren sich seit vielen Jahren Großschlepper, mit denen erhebliche Erd- bzw. Materialbewegungen durchgeführt werden. In Verbindung mit den richtigen Anhängern und Aufliegern gelingt es, wirtschaftlich interessante Lösungen zu schaffen.

Das Sonderseminar Verkehrswegebau/Straßenbau richtet sich an Unternehmer, Bauleiter und Leiter maschinentechnischer Abteilungen, die als Partner für Erd- und Straßenbauunternehmen tätig sind.

V1

PPP im Straßenbau – Modelle, Chancen, Risiken und Anforderungen für den Mittelstand im Überblick

Bereits seit einigen Jahren wird in PublicPrivatePartnership (PPP) ein neues Konzept zur Modernisierung von Staats- und Verwaltungshandeln gesehen. Mit PPP erhofft man sich, die betriebswirtschaftlichen Vorteile langfristiger privater Leistungserbringung unter Beibehaltung staatlicher Kontrolle und Einflussnahme bei der Bereitstellung öffentlicher Leistungen verknüpfen zu können. Ziele der Öffentlichen Hand bei PPP sind u. a. Kosteneinsparungen, eine zeitnahe Durchführung der anstehenden Maßnahmen und qualitativ bessere Ergebnisse erzielen zu können sowie die Reduzierung staatlicher Leistungen auf Kernfunktionen zu erreichen.

Experten sehen für die Bauwirtschaft mit PPP die Chance, sich teilweise von dem klassischen – oftmals ruinösen – Wettbewerb um Bauleistungen unabhängiger zu machen und über die Erbringung kompletter Dienstleistungen im Rahmen des Lebenszyklus von Bauwerken stetige Einnahmen und neue Geschäftsfelder zu erschließen.

Nachdem sich PPP im Hochbaubereich inzwischen etabliert hat, richtet sich nun der Fokus seit einiger Zeit auch auf die Umsetzung von Straßenverkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB) wird deshalb im Rahmen eines Einführungsvortrages das Thema „PPP im Straßenbau“ in Deutschland beleuchten. Dabei werden auch die Chancen, Risiken und Anforderungen für mittelständische Bauunternehmen bei der Beteiligung an PPP-Projekten im Straßenbau dargestellt und es wird auf die derzeitigen Rahmenbedingungen im Wettbewerb eingegangen.

Referent: Dipl.-Betriebswirt (FH) Michael Gilka
BVMB e.V., Bonn/Berlin

V2

Die Zukunft hat begonnen: Volvo-Radlader L220F mit Hybrid-Antrieb

Eine echte Sensation brachte Volvo CE zur amerikanischen Baumaschinenmesse Conexpo-Con/Agg in Las Vegas im März 2008 mit. Im etwas sperrigen Gepäck hatten die findigen Schweden einen 33-t-Radlader mit mehr als ungewöhnlichem Antrieb. Ein L220F, mit 5 m³ fassender Standardschaufel – der zweitgrößte Radlader von Volvo CE – wurde als Prototyp mit einem Hybridantrieb präsentiert.

Der neue Radladerantrieb sorgt gleich für mehrere bemerkenswerte Vorteile: Er soll nicht nur den Kraftstoffverbrauch um mindestens 10 % senken, sondern dabei auch eine deutlich höhere Leistung, Produktivität und Wirtschaftlichkeit erbringen. Außerdem leistet der Hybridantrieb des Radladers einen lobenswerten Beitrag zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und zur Schonung der Ölressourcen. Dass es

unbedingt erforderlich ist, Abgas- und besonders CO₂-Emissionen zu reduzieren, war den schwedischen Konstrukteuren schon vor Jahrzehnten bewusst. So führte Volvo CE bereits ab 1993 bei Radladern, Hydraulikbaggern und knickgelenkten Dumpfern so genannte Niederemissionsmotoren ein. Das war lange vor den aktuellen Abgasvorschriften wie TIER und EPA und auch erheblich früher als bei den Mitbewerbern.

Heute ist der Hybrid-Antrieb beim Radlader keinesfalls eine leistungsmindernde Kompromisslösung, um einen umweltfreundlichen Antrieb auf die Räder stellen zu können. Das Gegenteil ist der Fall. Denn die Volvo-Konstrukteure berichten bereits von beträchtlichen Kraftstoff- und Kosteneinsparungen sowie von höheren Leistungen und ökologischen Vorteilen.

Die höhere Effizienz und das Kosteneinsparungspotenzial des L220F mit Hybridantrieb, der mehr Kraft, bessere Leistung und Kraftstoffersparungen von 10 % ermöglicht, bieten Kunden während des Lebenszyklus der Baumaschine eine wesentlich höhere Investitionsrendite.

Bei Volvo CE wurde mit der Entwicklung des Parallel-Hybrid-Antriebs für Radlader bereits vor Jahren begonnen. Er basiert auf dem bewährten und zuverlässigen D12-Motor mit der von Volvo konstruierten V-ACT-Verbrennungstechnik. Der 352 PS starke Motor sorgt im serienmäßigen L220F bereits für sparsamsten Kraftstoffverbrauch und niedrige Emissionswerte. Bei sehr niedriger Drehzahl von nur 1.000 U/min liegt das höchste Drehmoment an. Bei 800 U/min sind es immerhin schon 80 % des maximalen Drehmoments.

„Hybridsysteme sind die Zukunft für Baumaschinen“, ist Pontus Enhager überzeugt. „Im Zuge des Ausbaus dieser Technologie, der Erfahrungen, der Serviceleistungen und des Vertrauens in Hybrid-Antriebe werden wir zunehmend unabhängiger von fossilen Brennstoffen. Die Hybridleistung ist eindeutig mit höherer Effizienz und geringeren Umweltbelastungen gleichzusetzen.“

Referent: Erich Kribs, Sales Engineer Hauler & Loader Division
Volvo Construction Equipment Europe GmbH,
Ismaning



Volvo Construction Equipment und ABG – eine perfekte Symbiose

Das ohnehin schon breit gefächerte Baumaschinenprogramm von Volvo Construction Equipment wurde im vergangenen Jahr beträchtlich erweitert. Hinzu kam eine ganze Palette von Straßenbaumaschinen aus deutscher Produktion. Deshalb tragen nun auch Walzen aller Bauart, große und kleine Deckenfertiger auf Rädern und Raupen sowie Kaltfräsen den Volvo-Schriftzug und die markante gelb-schwarze Farbgebung.

Die Volvo-Familie ist kräftig gewachsen. Im Frühjahr 2007 gab Volvo CE die Übernahme des Bereichs Straßenbau- und Verdichtungstechnik von Ingersoll Rand für 9,2 Milliarden Kronen (1,3 Milliarden Dollar) bekannt. Volvo CE entschied sich zu dieser Maßnahme, um Bauunternehmen neben Erd- und Tiefbaumaschinen auch ein komplettes Pro-

gramm von Straßenbau- und Verdichtungsmaschinen zur Verfügung stellen zu können.

ABG fügt sich bestens in den Volvo-Konzern ein, denn bei beiden Unternehmen wurde innovatives Denken zur Tradition. Wie Volvo CE, so entwickelte auch ABG zum Vorteil der Kunden in aller Welt echte Meilensteine der Straßenbautechnik. Deshalb gehören heute bei Straßenfertigern Hochverdichtungsbohlen mit Doppelstampfer oder das EPM (Electronic Paver Management) so gut wie zum Standard.

Volvo-Radfertiger sind enorm wendig und agil, Volvo-Kettenfertiger bieten höchste Traktion und Einbauleistungen bei Einbaubreiten zwischen 1,5 und beachtlichen 16 m.

Eine weitere große Gruppe in der neuen Straßenbaufamilie sind die Verdichtungsmaschinen, die Walzen.

Die neue Walzenzug-Baureihe SD von Volvo umfasst 18 verschiedene Modelle. Aufgrund ihrer großen Wuchtkräfte sind die Walzen besonders für die Verdichtung von Schottertragschichten, Sand, Kies, Mischboden oder Walzbeton geeignet. Die Walzenzüge decken alle Bereiche im Erdbau ab, von schmalen Rohrleitungsgräben und Fahrradwegen bis hin zur großflächigen Verdichtung im Autobahn-, Flugplatz- und Staudambau.

Abgerundet wird das neue Programm der Volvo-Straßenbaumaschinen von Kaltfräsen mit 0,3 bis 2,18 m Fräsbreite. Um alle Straßenbaumaschinen täglich optimal einsetzen zu können, bietet Volvo CE zusammen mit ABG ausgiebige Produkt- und Servicetrainings an. Das kann z. B. effektives Training durch einen qualifizierten Trainer vor Ort sein, was die Beanspruchungszeit der Mitarbeiter auf ein Minimum reduziert. Fahrer und Mitarbeiter werden an der Maschine ausgebildet, um ein Optimum an Ausbildungserfolg zu garantieren.

Außerdem bietet Volvo CE mit ABG verschiedene Kurse an, um die richtige Weiterbildung für Fahrer und Mitarbeiter einleiten zu können. Solche Kurse lassen sich sowohl in den Bauunternehmen als auch direkt auf Baustellen durchführen. Der Service an den neuen Volvo-Straßenbaumaschinen wird selbstverständlich in der gewohnten Qualität und Zuverlässigkeit von den bewährten Volvo-Vertriebspartnern übernommen. Damit dürften alle Wege für die neue Straßenbautechnik von Volvo geebnet sein!

Referent: Dipl.-Ing. Udo Heukrodt
Vice President & General Manager
Volvo Construction Equipment, Hameln

V4

Bagger und Radlader made in Konz, Deutschland. Der Volvo-Konzern sagt ja zum Standort Deutschland

Volvo Construction Equipment: ein wirtschaftlicher Gigant mit Zukunft

Qualität, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit sind die Kernwerte des gesamten Volvo-Konzerns. Dies gilt sowohl für

Volvo-Trucks, -Busse und -Industriemotoren als auch für Volvo-Baumaschinen. Ein Teil dieser Baumaschinen wird im Konzer Werk produziert und von dort aus in mehr als 125 Länder weltweit verkauft.

Die Raupenbagger verfügen über eine fast lückenlose Leistungspalette im Bereich der 14- bis 70-t-Geräte. Volvo-Raupenbagger gehen sparsam mit Kraftstoff um, sind zuverlässig und beeindrucken durch ihre effizienten Leistungen.

Bei allen Baggern von Volvo ist der Bedienerkomfort das Wichtigste für einen produktiven Arbeitstag, wie z.B. die neueste, führende „Care Cab“ – die Komfortkabine von Volvo mit reduziertem Geräuschpegel in der Kabine. Zur Gruppe der Raupenbagger gehören auch die neuen Kurzheckbagger von 15 bis demnächst auch 34 t. Vorteile liegen im kurzen Heckschwenkradius, denn die Leistung eines konventionellen Baggers wird mit der Flexibilität des Kurzheckbaggers gepaart. Somit werden Arbeiten an oder auf der Straße mit minimalen Verkehrsbehinderungen möglich. Die Kurzheckbagger bieten ein breites Spektrum an Einsatzmöglichkeiten (Kommunalarbeiten, Straßenbau, Abfallentsorgung sowie Tunnel und Gruben) und gestatten ein effizientes Arbeiten unter beengten Platzbedingungen.

Im Mobilbaggerbereich deckt Volvo Construction Equipment über 90 % des Gesamtmarktes von 14 bis demnächst 24 t ab. Die Mobilbagger der neuen C-Serie wurden im vergangenen Jahr vorgestellt und werden in Deutschland gebaut. Für den Antrieb sorgen kraftstoffsparende und leistungsfähige Volvo-Motoren. Die Motoren verfügen über die neue V-ACT-Verbrennungstechnik von Volvo. Ein elektronisches Motor-Management optimiert das Zusammenspiel von Motorleistung und Hydraulikkraft.

Volvo bietet neben den traditionellen Einsatzgebieten auch kundenspezifische Lösungen für den Bereich Forstwirtschaft, Öl- & Gas-Industrie, Recycling sowie für den Abbruchbereich an. Volvo Construction Equipment Standard bietet u. a. Abbruchbagger von 21 bis 70 t sowie spezielle Ultra High Reach Abbruchbagger an.

Die neu entwickelten Rohrverleger (Pipelayer) decken ein sehr wichtiges und neues Feld im Bereich Öl & Gas ab, und Volvo Construction Equipment kann mit deutlichen Alleinstellungsmerkmalen und beträchtlichem Kundennutzen für die Anwender punkten. Das PL-Sortiment der Volvo-Rohrverleger unterscheidet sich stark von den traditionellen Ketten-Traktoren mit Seitenausleger, die derzeit in der Branche verwendet werden. Das Sortiment bietet Hubleistungen von bis zu 150 t. Durch den Aufbau des Baggers können sich die Maschinen um 360 Grad drehen und dabei in allen Radiuspositionen die volle Hubleistung und Funktionalität erbringen. Die hervorragende Stabilität bietet zusammen mit dem hochintelligenten Lastmanagement ein unerreichtes Sicherheitsniveau. Die Volvo-Rohrverleger sind vielseitig. Sie können nicht nur Rohre verlegen, sondern auch schwer heben und schnell in einen traditionellen Bagger umgewandelt werden.

Referent: Robert Bläsius

Volvo Construction Equipment Europe GmbH,
Ismaning

V5

Verwendung von Recycling-Asphaltmischanlagen – Wertstoff mit besonderen Ansprüchen und Herausforderungen

In Zeiten, in denen ein immer stärkeres Bewusstsein geschaffen wird für den sinnvollen Umgang mit unseren Ressourcen, ist es nicht weit bis zur Verwendung des Ausbausphalts. Die Lagerplätze stehen nur begrenzt zur Verfügung. Mineral als Rohstoff muss von den Asphaltanlagen eingekauft werden. Neben den Energiepreisen steigen auch die Bitumenpreise. Die Asphaltproduzenten stehen hier jedoch unter Druck, da sie die steigenden Kosten nur eingeschränkt an die Kunden weitergeben können. Sinnvoller Umgang mit den Ressourcen bei gleichzeitiger Kostenersparnis durch die Nutzung des vorhandenen Minerals und des Bitumens im Recyclingmaterial schaffen für viele Betriebe den Wettbewerbsvorteil, durch den sie die eigene Existenz sichern können. Seit etlichen Jahren wird der beim Straßenbau anfallende Ausbausphalt in Asphaltmischanlagen recycelt. Was anfänglich aus der Notwendigkeit heraus entstanden ist, diese anfallenden Mengen zu beseitigen, hat sich nunmehr zu einer Wertstoffnutzung entwickelt. Ziel ist es, die Zugabe-Quote zu maximieren. Um das zu erreichen, ist es notwendig, den Ausbausphalt als anspruchsvollen Rohstoff zu behandeln. Beginnend beim Ausbau aus der Straße über die Lagerung, Aufbereitung und Einsatz an der Asphaltmischanlage, ist besonderes Augenmerk auf verschiedene Vorkehrungen zu legen. Die Anlagentechnik ab der Lagerung wird in diesem Vortrag präsentiert und die Lösungen vorgestellt. Dabei ist eine Maßgabe oberste Direktive – schonende Behandlung des Wertstoffes Ausbausphalt.

Die Zerkleinerung kann in einem Recycling-Granulator auf die gewünschte Korngröße aufbereitet werden. Dieser lässt sich sowohl fest installieren als auch als mobile Einheit konzipieren. Das gebrochene Material wird über ein Steigeband auf eine Siebmaschine geleitet. Zuvor werden jegliche Metallanteile über einen Magnetabscheider getrennt und separiert. Nach der Fraktionierung erfolgt ein zweiter Brechvorgang durch einen Zwei-Wellen-Nachbrecher. Dieser ist durch ein variables Welleneinstellungssystem der Garant für eine definierte Körnung. Ein wesentlicher Vorteil dieses Verfahrens ist, dass das ursprüngliche Weißmineral Korn mit Bitumen umhüllt bleibt. Nach der Aufbereitung gibt es verschiedene Verfahren der Zugabe in den Herstellungsprozess des Asphalts. Hierbei legen die einzelnen Verfahren in den jeweiligen Konzepten Rahmenbedingungen fest. Zugabemenge, Temperaturerhöhung, Wasserdampfentspannung und Veredelungsprozess des Asphalts stehen immer im Verhältnis zueinander. Die Anlagenhersteller setzen besondere Innovationen in diese Grundparameter, um die einzelnen Lösungen zu optimieren und stetig weiter zu entwickeln. Eine weitere Unterscheidung liegt in der Zugabetemperatur des Ausbausphalts. Die Vielzahl der Lösungen sieht eine Kaltzugabe in den Mischprozess vor, d.h. der Aufbauasphalt wird mit seiner ursprünglichen Umgebungstemperatur zugegeben. Eine weitere, allerdings in der Anlagentechnologie aufwendigere Lösung, ist die

Zugabe in den Mischprozess mit einer Temperatur von ca. 140°C. Hier spricht die Asphaltindustrie von Warmzugabe. Die einzelnen Verfahren, die im Detail dargestellt werden, sind:

- Kaltzugabe in den Elevator
- Kaltzugabe in die Trockentrommel
- Kaltzugabe in den Mischer
- Warmzugabe über die Paralleltrommel

Die aufgelisteten Verfahren haben im Rang ihrer Auflistung steigende Wertschöpfungs- bzw. Zugabemengen. Allerdings erhöht sich auch der Grad der Investitionskosten und der Betriebsaufwendungen in gleichem Maße. In der nahen Vergangenheit hat die Entwicklung der Warmzugabe mittels Paralleltrommel ein weiteres Plus gebracht. So ist es heute möglich, den Brennstoff des Brenners mit dem im Verhältnis zu Mineralöl und Gasbrennstoffen kostengünstigeren Braunkohlestaub auszustatten. Um dieses zu ermöglichen, mussten besondere weiterführende Optimierungen an dem Konzept der Paralleltrommel realisiert werden.

Alles in allem unterliegt die Verwendung und Veredelung von Ausbauasphalt in der Zukunft einer besonderen Beachtung in der Asphaltproduktion. Dieser Vortrag soll die bereits realisierten Verfahren erörtern sowie einen Blick in die zukünftigen der Entwicklungen wagen.

Referent: Dipl. Ing. (FH) Michael Frank

Benninghoven GmbH & Co. KG, Mülheim / Mosel

V6

Neues Regelwerk für Asphalt – Neuerungen, Anforderungen und Ausblick

Mitte Oktober 2008 sind nach mehrjähriger Erarbeitungszeit die wesentlichen Technischen Regelwerke für die Herstellung, Lieferung und den Einbau von Asphalt in vollständig neuer Form herausgegeben worden. Die Ursache dieser Überarbeitung liegt in der Umsetzung der gemeinsamen europäischen Normung.

Dabei wurde das Prinzip verfolgt, alle Schichten eines Baustoffes in jeweils einem Regelwerk abzuhandeln. Auf diese Weise wurden die Asphalttragschichten, die bisher in den ZTV-T enthalten waren, nunmehr in die ZTV Asphalt aufgenommen. Weiterhin wurde eine Reihe von Mischgutarten und Bauweisen mit der Aufnahme in die TL und ZTV Asphalt in den Rang so genannter Regelbauweisen erhoben.

Beispiele hierfür sind:

- Gussasphaltschichten mit lärmtechnisch optimierten Eigenschaften
- Asphaltdeckschichten aus offenporigem Asphalt
- die Herstellung kompakter Asphaltbefestigungen

Für diese Bauweisen kann künftig mit einer vermehrten Anwendung gerechnet werden.

Im Beitrag wird darauf eingegangen, welche Besonderheiten bei der Lieferung und beim Einbau von Asphalt nach dem neuen Regelwerk zu beachten sind. Insbesondere bei noch „jungen“ Bauweisen können im Einzelfall besonderes Handling oder vom bisherigen Standard

abweichende Geräteausstattungen erforderlich werden. Abschließend sollen Möglichkeiten betrachtet werden, die z. T. bereits im Straßenbaumarkt Anwendung finden, bei denen allerdings auch noch erhebliches Innovationspotenzial vorhanden ist. Es soll hinterfragt werden, wie man dem Ideal – der zielsicheren Herstellung langlebiger und verkehrssicherer Verkehrsflächen mit ganz konkreten Eigenschaften (z. B. Griffigkeit, Helligkeit, Ebenheit, Geräuschminderung) durch Optimierung der einzelnen Prozessabläufe – näher kommen kann.

Referent: Dipl.-Ing. Matthias Schellenberger, TPA Gesellschaft für Qualitätssicherung und Innovation GmbH, Regensburg

V7

Der Umbruch im Zeitalter medialer Daten – wie beeinflusst dies die zukünftige Landschaft der Maschinenteknik?

Angetrieben durch Banken und Versicherungen begann Ende der 90er Jahre der große Boom des Internets im Bereich der kommerziellen Anwendungen. Firmen wie Google, eBay oder Amazon, um nur einige stellvertretend zu nennen, haben Maßstäbe gesetzt, die ihresgleichen suchen. Inzwischen hat dieser Boom alle Zweige unserer Gesellschaft erreicht. Fast alle!

Betrachten wir heute unsere Baustellen, Maschinenparks oder Anwendungen, müssen wir sicherlich eingestehen, zu den Bereichen der Wirtschaft zu gehören, die in Bezug auf die Nutzung von Internet-technologien noch reichlich Nachholbedarf haben. In der Anfangszeit des Internets war dessen Nutzung meist den großen, renommierten Konzernen vorbehalten, die sehr viel Geld in solche Lösungen investiert haben. Dank dieser Pionierarbeit ist heute fast jedes Unternehmen, unabhängig von seiner Größe, in der Lage, diese Technologieplattform wirtschaftlich und gewinnbringend zu nutzen. Aber wie und vor allem mit welcher Lösung auf der Baustelle?

Der Vortrag zeigt, wie es heute möglich ist, Baustellen – virtuell unterstützt – zu betreuen und zu führen, den Überblick über Maschinen, Baufortschritt und alle baurelevanten Daten zu behalten, egal wo und von welchem Ort aus.

Referent: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Haag, Trimble GmbH, Raunheim

V8

Traktoreneinsatz im Baugewerbe

Immer häufiger wird im Baugewerbe auf Technik gesetzt, deren ursprüngliches Einsatzgebiet die Landwirtschaft ist. Auf Baustellen leisten Traktoren durch ihr flexibles Einsatzspektrum wertvolle Dienste: Sie können sowohl zur Staubreduktion (Bewässerung), zum Transport

von Baustoffen und Werkzeugen in unwegsamem Gelände oder auch bei Straßenbauarbeiten eingesetzt werden. Eine typische Anwendung ist auch der Einsatz einer Mulde zur Erdbewegung. Mit Zapfwellenleistungen von bis zu 300 PS bieten sich die Traktoren ebenfalls für die Vorbereitung des Untergrundes an. Die verschiedenen Getriebevarianten erlauben Arbeitsgeschwindigkeiten ab 50 m/h bis 50 km/h. Im Vortrag werden die Gründe für den zunehmenden Markterfolg von Traktoren im außerlandwirtschaftlichen Bereich erläutert.

Referent: Dipl.-Wirtsch.-Ing. Alexander Berges,
John Deere Vertrieb Deutschland, Bruchsal



Fliegl-Produkte schaffen Bewegung am Bau – wirtschaftlich, investitionssicher und für jeden Einsatz geeignet

Die Firmengruppe Fliegl beschäftigt heute insgesamt über 900 Mitarbeiter und ist mit einem breiten Portfolio auf dem gesamten Europäischen Markt präsent. Die Fliegl Fahrzeugbau GmbH mit Firmensitz in Triptis, geführt von Helmut Fliegl, bietet neben Standardfahrzeugen auch spezielle Nutzfahrzeuge für nahezu jeden Beförderungsfall. So gehören zur Produktpalette u. a. auch Tieflader-Anhänger und Sattel-Tieflader in den unterschiedlichsten Ausführungen – für diverse Transportaufgaben geeignet. Auch sind Tandem-Tiefbett-Anhänger (TTS), Tandem-Plattform-Anhänger (TPS) und Tandem-Dreiseiten-Kipper (TSK) langlebige und zuverlässige Partner, die auch für den härtesten Einsatz ausgerüstet sind.

Die Kombi-Anhänger in Tiefladerausführung – zum Überführen von Absetz- und Abrollcontainern – sind wie alle Entsorgungsfahrzeuge von Fliegl innovative Multitalente. Aber auch Pushing-Floor-Sattelaufflieger und Power-Floor-Schubboden-Sattelaufflieger zählen zu den leistungsstarken Produkten von Fliegl.

Die Fliegl Bau- und Kommunaltechnik mit Firmensitz in Töging, geführt von Martin Fliegl, verfügt über ein ebenso umfangreiches Produktsortiment. So überzeugt der Mischmeister in verschiedenen Varianten mit seiner problemlosen und rationellen Mischtechnik als ökonomisches Multitalent bei extrem langer Lebensdauer. Die Mischanlagen von Fliegl sind Universal-Talente und können neben der Serienausstattung auch noch optional erweitert werden. Mit dem original Fliegl-Abschiebesystem ist Schwergut robust, wirtschaftlicher und sicherer abschiebbar. Es vereint und optimiert die Vorteile aller bekannten Transportsysteme und garantiert, auch bei großvolumigen Fahrzeugen, ein sicheres Abladen selbst in schrägem Gelände.

Die Fliegl Firmengruppe ist seit 1970 ein Garant für Fahrzeuglösungen aus einer Hand.

Referent: Helmut Fliegl, Fliegl Fahrzeugbau GmbH, Triptis

Sonderseminar: „Brücken- und Ingenieurbau“

Dieses Sonderseminar stellt eine ideale Ergänzung zum Thema „Verkehrswegebau/Straßenbau“ dar. Zum einen gibt es kaum ein Verkehrswegebauprojekt ohne Brücken- und Ingenieurbauwerke. Gerade Brücken- und Ingenieurbauwerke sind aber für sich so komplex, dass die Befassung mit diesem Thema eines eigenen Schwerpunktes bedarf.

Zum anderen sind insbesondere die Brücken- aber auch viele Ingenieurbauwerke ausgesprochen hochbauintensiv. So kommt der VDBUM dem viel gehegten Wunsch und der Forderung seiner Mitglieder und Teilnehmer der Großseminare nach, auch klassische Hochbauthemen im Großseminar anzubieten.

Es werden zunächst die anstehenden Projekte der Öffentlichen Hand dargestellt, und zwar aus allererster Hand. Das zuständige Bundesministerium gibt einen Überblick in die kurz- und mittelfristige Planung. Es werden die zur Umsetzung freigegebenen Investitionsvorhaben ebenso angesprochen wie anstehende PPP-Modelle, die immer mehr an Gewichtung gewinnen. Von besonderem Interesse ist, wie auch der Mittelstand von diesen richtungweisenden Projekten profitieren kann. Natürlich kommt auch der Hauptbaustoff der Brücken- und Ingenieurbauprojekte, der Beton, nicht zu kurz. Im Fokus stehen hierbei sowohl die Betontechnologie als auch Anforderungen und technische Lösungen zur Erzielung ausgezeichneter Betonoberflächen. Ohne Verdichtung keine Betonverarbeitung. Daher wird besonderes Augenmerk auf die modernen Steuerungstechniken zur optimalen Betonverdichtung gelegt. Hier wird auf Baustellenanforderungen ebenso eingegangen wie auf die Bedarfe an Fertigteilproduktionen. Selbstverständlich runden Vorträge über die aktuellste Schalungstechnologie und die Förderung der Betone unter schwierigsten Bedingungen das Programm ab. Gerade die immer komplexer und größer werdenden Projekte fordern Schalungs- und Betonierkonzepte, die nur noch mit modernster Anwendungstechnik und Know-How erarbeitet und realisiert werden können.

Beide Sonderseminare erhalten ihren letzten Schliff mit der Darstellung moderner Hublösungen, bei denen Mobilität mit gleichzeitig maximaler Kapazität absolute Priorität einnimmt. So ist optimale Flexibilität bei ausgezeichneter Wirtschaftlichkeit zu erzielen, ohne die eine effektive Baustelle nicht mehr darstellbar ist. Wie die gesamten vorgestellten Technologien in der Praxis ineinander greifen, wird anhand der Berichte über internationalen Sportstättenbau „en detail“ dargestellt. Das Sonderseminar „Brücken- und Ingenieurbau“ richtet sich an Unternehmer, Planer, Bau- und MTA-Leiter, die sich u. a. mit dem konstruktiven Ingenieurbau beschäftigen.

B1

Ertüchtigung der Brücken des Fernstraßennetzes – eine große Herausforderung der Zukunft

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die wesentliche Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und die Mobilität der Bürger. Bundesfernstraßen haben hierbei eine besondere Bedeutung, denn sie bewältigen rund 50 % der gesamten Fahrleistungen auf Straßen, obwohl ihr Anteil am Netz nur 30 % beträgt. Neueste Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass das Güterverkehrsaufkommen auf Bundesfernstraßen bis 2025 nochmals um rund 80 % zunehmen wird – eine gewaltige Herausforderung für alle Beteiligten.

Die verkehrspolitischen Ziele zur Bewältigung dieser Aufgabe sind im Masterplan Güterverkehr und Logistik und im Bundesverkehrswegeplan zusammengestellt, in dem auch der hierfür notwendige Finanzaufwand beziffert ist. Konkrete Maßnahmen enthält der Bedarfsplan für Bundesfernstraßen, die wiederum im Rahmen von Fünfjahresplänen über entsprechende Programme umgesetzt werden. Die Realisierung der Maßnahmen erfolgt weitgehend konventionell über Haushaltsfinanzierung, teilweise aber auch über PPP-Modelle.

Nach der weitgehenden Fertigstellung des Neu- und Ausbaus der Verkehrswege in den neuen Bundesländern wird sich künftig der Schwerpunkt der Aktivitäten mehr auf den Ausbau und die Erhaltung des Straßennetzes in den alten Bundesländern konzentrieren.

Hier ist inzwischen ein erheblicher Nachholbedarf entstanden, denn die wichtigsten und hoch belasteten Autobahnachsen sind fast alle in der Zeit zwischen 1960 und 1985 gebaut worden und somit inzwischen „in die Jahre gekommen“. Neben der Ausweitung der Kapazitäten durch den sechs- oder achtstreifigen Ausbau und einigen Netzergänzungen wird hier die Substanzerhaltung und -ertüchtigung zunehmend wichtiger. Angesichts der gewaltigen Zunahme des Schwerverkehrs haben Schäden an Straßenoberflächen und Bauwerken stark zugenommen. An vielen älteren großen Talbrücken sind außerdem die bisher vorhandenen Tragfähigkeitsreserven allmählich aufgebraucht. Um diese Bauwerke zukunftsfähig zu machen, sind neue Ideen gefragt, wie unter gesamtwirtschaftlich optimierten Bedingungen diese Bauwerke unter laufendem Verkehr instand gesetzt, verstärkt oder erneuert werden können. Für die an der Planung und dem Bau Beteiligten ist dies eine besondere Herausforderung, die es mit Fachwissen und Kreativität zu meistern gilt!

Referent: Ministerialrat Stefan Strick
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung, Bonn

B2

Sichtbeton – Planung und Ausführung

Sichtbeton als Bauweise, die statisch-konstruktive und gestalterische Aufgaben in einem Bauteil vereint, ist nicht neu. Das Besondere an dieser Bauweise ist jedoch, dass sie mit sich verändernden ästhetischen Ansprüchen und variierenden Randbedingungen bei der Herstellung mindestens zum Teil immer wieder neu „erfunden“ werden muss. Dieser Aufgabe sollten sich sowohl Planer als auch Bauausführende und Betonlieferanten jeder Zeit bewusst sein.

Geometrie, Farbe und Oberflächenstruktur eines Bauteils sind Parameter, die den individuellen Charakter eines Sichtbetonentwurfs ausmachen, sowohl im planerisch-gestalterischen Sinn als auch im beton-technologischen Sinn. Daraus ergibt sich, dass eine möglichst eindeutige Beschreibung der angestrebten Eigenschaften (z. B. der Oberflächen) durch den Planer die unverzichtbare Grundlage für die Arbeit des Bauausführenden und des Betonlieferanten ist. Der Begriff „Sichtbeton“ allein reicht zur Beschreibung nicht aus.

Es gibt zahlreiche technische Einflussfaktoren, die für das Gelingen eines Sichtbetons entscheidend sind. Dazu zählen die Qualifikation, das handwerkliche Geschick und die Sorgfalt der Bauausführenden genauso wie das Zusammenspiel von Schalung, Trennmittel und Beton, die Eignung und Robustheit der Sichtbetonmischung oder das Wetter während der Bauzeit.

Der Vortrag erläutert das Spannungsfeld zwischen Planung und Ausführung und gibt Hinweise, was alle Beteiligten zur erfolgreichen Ausführung eines Projekts mit Sichtbeton beitragen können bzw. müssen.

Referent: Dr.-Ing. Jens Uwe Pott,
BetonMarketing Nord GmbH, Hannover

B3

Einsatz von Betonpumpen bei Brückenkonstruktionen aus Stahlbeton – häufig ist Putzmeister-Technik dabei

Seit vielen Jahren erarbeitet Putzmeister gemeinsam mit Kunden wirtschaftliche Betonierkonzepte für den Brückenschlag, wodurch immer wieder einzigartige Konzepte entstehen. Gute Beispiele hierfür sind u. a. der Bau der Sutong Bridge in China, wo Beton für die Pylone auf über 300 m Höhe befördert wurde oder die Takoma Narrows Bridge in den USA. Hier wurde der Fundamentbeton für die Pylone von Land über 500 m weit zur Einbringstelle befördert. Je nach Bedarf bietet Putzmeister seinen Kunden auf Wunsch individuelle Lösungen.

Beim Bau der Lahntalbrücke wurden zwei Verteilermaste auf der Vorschubrüstung installiert und so gemeinsam mit der Vorschubrüstung verfahren. Ein ähnliches Konzept wurde bei der Strelasund Brücke verwirklicht. Auch beim Freivorbauverfahren sind immer wieder innovative Lösungen gefragt. So geschehen bei der Crny Kal-Brücke in Slo-

wenien oder bei der Chomutow-Brücke in der Tschechischen Republik. Als weiteres Highlight kann die Bogenbrücke am Hoover-Damm in den USA genannt werden. Hier wurde ein Verteilermast zur Betonierung des Bogens in schwindelerregender Höhe installiert. Auch bei Fertigteilen von Brücken sind immer wieder innovative Betonierlösungen gefragt. Die Firma Putzmeister bietet diese Lösungen.

Referent: Klaus Mirna, Putzmeister Concrete Pumps GmbH, Aichtal

B4

Weltmarktführer von Geländestaplern und Teleskopen – Teleskopen richtig eingesetzt, ein Multi-Talent für effektive Baustellen

Die Firma Manitou hat in den vergangenen Jahren eine imposante Entwicklung erlebt, geschürt von einer ständig wachsenden Produktvielfalt und der permanenten Steigerung der Präsenz vor Ort. Ein starkes Händler- und damit Kundendienstnetz in Deutschland hat diesen Erfolg ermöglicht. Das im Westen von Frankreich angesiedelte Familienunternehmen Manitou BF produziert weltweit über 14.000 geländegängige Flurförderzeuge pro Jahr und ist somit sowohl bei Teleskopen als auch Geländestaplern Weltmarktführer.

Heute produziert Manitou an 10 Produktionsstandorten Teleskopen, Gelände- und Industriestapler, Teleskop-Baggerlader, Mitnehmstapler, Kompaktlader und Hubarbeitsbühnen. Der Unternehmensschwerpunkt liegt mit über 52% im Baubereich, darüber hinaus ist Manitou auch in der Industrie und Landwirtschaft bestens aufgestellt. Die Marktanteile im Teleskopbereich werden von Manitou in sämtlichen Bereichen deutlich angeführt.

Die Service- und Ersatzteilorganisation werden in dem VDBUM-Vortrag vorgestellt, sowie die Manitou-Finanzierungsmöglichkeiten über „Manitou Finance“. Weiterhin wird aber auch über die nationalen, bzw. internationalen Anmietungsmöglichkeiten dieser Produkte gesprochen.

Das Multifunktionsgerät „TELESKOPLADER“ wird auf deutschen Baustellen immer häufiger von Anwendern eingesetzt.

In diesem Bereich sprechen wir nicht nur von Ladetätigkeiten mit einer Palettengabel oder einer Schaufel, sondern auch über Personenbeförderung und Arbeiten mit hängenden Lasten.

Die führenden Hersteller sind sich einig:

Aufklärung über den sicheren Umgang mit Teleskopladern ist nötig.

Welche Befähigung benötigt der Anwender?

Diverse Anbaugeräte setzen einen hohen Qualifikationsstandard voraus.

Hier werden die verschiedenen Schulungsmöglichkeiten vorgestellt und auf die Einzelheiten eingegangen.

Referenten: Martin Brokamp – Key Account Manager,

Ali Ersöz – Kundendienstleiter,

Manitou Deutschland GmbH, Ober-Mörlen

B5

Moderne Steuerungstechnik bei der industriellen Betonverarbeitung

Wacker Neuson concrete solutions steht für hochwertige Geräte, kompetente Beratung und Know-how bei der Betonverarbeitung. Bei den Vibrationsausrüstungen für die Betonverdichtung kommt modernste Schalttechnik zum Einsatz, um die Ausrüstungen optimal an den Fertigungsprozess anzupassen. Anhand des Brückenbauprojektes Hoover-Damm in den USA sowie der Ausrüstungen für ein deutsches und tschechisches Fertigteilwerk wird gezeigt, wie unterschiedlich die Anforderungen an Vibrationstechnik und entsprechenden Ausrüstungen sein bzw. aussehen können.

Des Weiteren wird der neue IRFU (Innenrüttler mit integriertem Umformer) mit dem neuen „Bodyguard“ vorgestellt.

Referent: Dr. Richard Schulze, Geschäftsführer Wacker Werke, Concrete Solutions, München

B6

Innovativer Freivorbauwagen im Brückenbau

Die Wirtschaftlichkeit von Freivorbau-Geräten für den Brückenbau steht und fällt mit den Kosten für die Anpassung des Gerätes an neue Einsätze. Um die relativ hohen Umbaukosten bestehender Freivorbau-Geräte zu senken, hat Doka diesen Brückenbau-Gerätetyp überarbeitet.

Der neu entwickelte, modular aufgebaute Doka-Freivorbauwagen ist für Segmente von bis zu 5 m Länge und 250 t Segmentgewicht dimensioniert. Es können ein- oder mehrzellige Hohlkastenquerschnitte hergestellt werden - mit geraden oder schrägen Stegen. Weiterhin beherrscht der Doka-Freivorbauwagen Längs- und Querneigungen bis zu 6 %. Diese Anpassungen an variierende Brückengeometrien erfordern am Vorbauwagen keine Modifikationen mehr. Zudem wurde das Zusammenspiel mit der Schalung optimiert.

Verbesserte Bühnen und Aufstiege haben die aktive Sicherheit zur Bedienung der Schalung und des Wagens deutlich erhöht. Der Einsatz von Kunststoff-Gleitlagern hat auch die passive Sicherheit, z.B. gegen ungewolltes Rollen in der Brücken-Längsneigung verbessert. Kein anderer Freivorbauwagen besitzt einen vergleichbar hohen Sicherheitsstandard.

Bereits beim Ersteininsatz auf der Brücke SO 204 Most pres Labe, Litoměřice-Privadec Prosmky (Tschechien) wurde eine anspruchsvolle Klothoide mit einem Endradius von 325 m optimal realisiert. Folgeprojekte zeigten die volle Leistungsfähigkeit der Neuentwicklung u.a. bei Extra-dosed-Bridges, schrägen Stegen oder einer Aufweitung des Hohlkastens von ein- auf zweizellig – alles mit Standardteilen aus dem Programm des Doka-Freivorbauwagens.

Referent: Dipl.-Ing. (FH) Michael Broichgans
Doka GmbH, A-Amstetten

14

Workshop: Lastkraftwagen und der Einsatz im Bausektor – welche Optimierungen gibt es für den Anwender?

Teil 1: Der neue Actros Bau

War er bereits bisher als robuste Arbeitsmaschine bekannt, so ist der Actros Bau jetzt mit mehreren Dutzend Neuheiten und Verbesserungen perfekt wie nie auf den Einsatz im Bau zugeschnitten.

Alle neuen Ausstattungsdetails des Actros Bau und deren Vorzüge für den Fuhrparkbetreiber werden im Rahmen dieses Workshops vorgestellt.

Referent: Mark Pleß, Produkt- und Preismanagement Lkw
Daimler AG, Mercedes-Benz Vertriebsorganisation
Deutschland, Berlin

Teil 2: Actros SLT, neu im Schwerlastsegment bis 250 t

Im Straßenverkehr seit Jahren bewährt, wird nun speziell für den Schwerlastverkehr ein neues Modell des Actros SLT mit einem Lastzugsgesamtgewicht bis zu 250 t vorgestellt. Dieses Fahrzeug wird ab 2010 mit einem neuen revolutionären Antriebsstrangkzept angeboten.

Referent: Mark Pleß, Produkt- und Preismanagement Lkw
Daimler AG, Mercedes-Benz Vertriebsorganisation
Deutschland, Berlin

Teil 3: Zetros, der neue Allrounder

Zetros ist eine Lkw-Baureihe der Marke Mercedes-Benz der Daimler AG, die hauptsächlich für den schweren Off-Road-Einsatz konstruiert ist. Die Konzeption als Haubenfahrzeug führt zu sehr guten Fahreigenschaften im Gelände und zu einer geringen Fahrzeughöhe. Der Motor ist ohne ein Kippen des Fahrerhauses für leichte Wartungsarbeiten zugänglich. Ursprünglicher Einsatzzweck für diesen Neuzugang in der Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugpalette waren militärische Aufgaben. Nach der Vorstellung auf der IAA 2008 ergaben sich viele Anfragen für den Wirtschaftsverkehr.

Referent: Klaus Sengfelder, Produktmanagement Zetros
im Produktbereich Sonderfahrzeuge,
Daimler AG, Werk Wörth

Teil 4: Einsatz von Lkw der Marke Mercedes-Benz im Bausektor

Welche Möglichkeiten gibt es, einen Lkw im Baustelleneinsatz noch effektiver und wirtschaftlicher einzusetzen?

Im Rahmen dieses Workshops werden dem Teilnehmer wichtige Parameter benannt.

Referent: Kurt Metz, Profiberatung,
Daimler AG, Werk Wörth

Teil 5: Berufskraftfahrerqualifikation betrifft uns alle

Welche Rahmenbedingungen müssen die Fuhrparkbetreiber bei der Qualifikation ihres Fahrpersonals beachten?

Wie stellt sich das Haus Mercedes-Benz zu diesem Thema?

Diese Ausführungen sollen zur Diskussion anregen. Die Teilnehmer werden Antworten auf alle offenen Fragen erhalten!

Referent: Kurt Metz, Profiberatung,
Daimler AG, Werk Wörth

Teil 6: Das Branchen-Informations-Center im Werk Wörth

Als einziger Lkw-Hersteller bietet das Haus Mercedes-Benz seinen Kunden die Möglichkeit, sich vor Ort mit Hilfe von über 100 aufgebauten Fahrzeugen über aktuelle Fahrzeug-Aufbau-Kombinationen zu informieren.

Referent: Horst Schaub, Leiter Brancheninformationscenter
Daimler AG, Werk Wörth

Vorführfahrten: Lkw von Mercedes-Benz live erleben!

15

Workshop: Welche Befähigung ist im Umgang mit Teleskopen notwendig? Baumaschine? Stapler? Hubarbeitsbühne?

Die Produktpalette hat sich in den letzten Jahren stark erweitert. Heute produziert Manitou an 10 Produktionsstandorten Teleskopen, Gelände- und Industriestapler, Teleskop-Baggerlader, Mitnehmstapler, Kompaktlader und Hubarbeitsbühnen.

In den letzten Jahren hat Manitou über 40 Patente angemeldet und so die Kundenanforderungen innovativ umgesetzt.

Der Unternehmensschwerpunkt liegt mit über 52% im Baubereich, darüber hinaus ist Manitou auch in der Industrie und Landwirtschaft bestens aufgestellt. Die Marktanteile im Teleskopbereich werden von Manitou in sämtlichen Bereichen deutlich angeführt.

Dieser Workshop beschäftigt sich intensiv mit den Befähigungsnachweisen von Teleskopen und Hubarbeitsbühnen. In Anbetracht der Gesetzeslage und hier insbesondere der BetrSichV und BGR 500 mit seinen Gefährdungsbeurteilungen und Anforderungen an handelnde Personen ein Thema von immer größer werdender Bedeutung. Oft wissen die Anwender nicht, welche Verantwortung vom Unternehmer bis hin zum Bediener getragen wird.

„Wer darf denn jetzt einen Teleskopen betreiben?“ – dies ist eine häufig an Manitou gestellte Frage. Auf diese Frage werden die Referenten intensiv eingehen. Ist es eine Baumaschine, ein Stapler oder eine Hubarbeitsbühne? Wie ist die rechtliche Lage in Deutschland?

Referenten: Martin Brokamp, Key Account Manager
Andreas Beinke, Leiter Schulungen +
Tüv Management, Manitou Deutschland GmbH,
Ober-Mörlen

Anmeldung zum 38. VDBUM Großseminar 2009

03. bis 07. März 2009

Ich melde mich an für

- Gesamtdauer des Großseminars
- | | | |
|---|-----------------|-------------------|
| <input type="checkbox"/> im EZ | 515,- € + MwSt. | Mitglied im VDBUM |
| <input type="checkbox"/> im EZ | 655,- € + MwSt. | Nicht-Mitglied |
| <input type="checkbox"/> im DZ zu zweit p. P. | 410,- € + MwSt. | Mitglied im VDBUM |
- Enthaltene Leistungen: Alle Fachvorträge und Workshops,
Übernachtungen mit Frühstück, Vollpension und Abendveranstaltungen.

Anreisedatum..... Abreisedatum.....

1. Sonderseminar „Verkehrswegebau/Straßenbau“
(05.03.09, 08:30 bis 06.03.09, 18:00 Uhr)
Enthaltene Leistungen: Fachvorträge,
1 Übernachtung mit Frühstück vom 05.03. auf den 06.03.09,
Abendveranstaltung mit Buffet am 05.03.09,
Mittagessen am 05.03.09 und 06.03.09
Teilnahmegebühr: 365,- € + MwSt. (Mitglieder 295,- € + MwSt.)
2. Sonderseminar „Brücken- und Ingenieurbau“
(05.03.09, 14:00 bis 06.03.09, 18:00 Uhr)
Enthaltene Leistungen: Fachvorträge,
1 Übernachtung mit Frühstück vom 05.03. auf den 06.03.09,
Abendveranstaltung mit Buffet am 05.03.09,
Mittagessen am 05.03.09 und 06.03.09
Teilnahmegebühr: 320,- € + MwSt. (Mitglieder 250,- € + MwSt.)
- Hiermit buche ich eine zusätzliche Übernachtung zum Preis von
85,- € pro Nacht + MwSt. vom bis
- Frühbucherrabatt für Ordentliche Mitglieder
(gültig für Anmeldungen bis 31.12.2008) in Höhe von 40,- € + MwSt.
(nur bei Teilnahme über gesamte Seminardauer!)
- Ich bin Student/Meisterschüler (Teilnahmegebühr 25,- € /Tag inkl. MwSt.)
Enthaltene Leistungen: Fachvorträge, Workshops, Mittagessen,
Abendveranstaltungen mit Buffet, jedoch keine Übernachtung

Bezahlung

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

Konto..... BLZ.....

Bank..... Inhaber.....

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

Workshop 14 Daimler A B C D

Workshop 15 Manitou A B C D

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

Die Rücktrittsbedingungen von Seite 29 erkenne ich an.

.....
Datum

.....
Unterschrift

Seminarteilnehmer

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

Firmenanschrift

Telefon

Fax

E-Mail

Datum, Unterschrift

VDBUM Service GmbH
Henleinstr. 8a

28816 Stuhr

VDBUM Service GmbH
Henleinstr. 8a
28816 Stuhr
Tel. 0421 / 22 23 90
Fax 0421 / 222 39 10
service@vdbum.de
www.vdbum.de

VDBUM) SERVICE

2009