

PRESSEMITTEILUNG

Präventiver Hochwasserschutz

400 000 Kubikmeter Kies werden im Inn-Stauraum mit dem neuen Cat MH3260 der Bodner Gruppe umgeschlagen

KUFSTEIN (SR). Seit 2011 hat sich bis heute durch das Hochwasser im Inn viel aufgestaut: Die Rede ist von Geröll und Sedimenten, die durch die natürliche Strömung nicht abtransportiert werden können und sich in den letzten 16 Jahren im Inn abgelagert haben – so lange liegen die letzten Ausbaggerarbeiten nördlich von Kufstein zurück. Damit der Stauraum des Innkraftwerks Oberaudorf-Ebbs bei zukünftigen Hochwasserständen wieder Reserven erhält, müssen die nächsten vier Jahre 400 000 Kubikmeter Schotter durch die Bodner Gruppe aus Kufstein, in Zusammenarbeit mit der Verbund AG, von der Sohle des Inns im Stadtgebiet Kufstein ausgebaggert und abtransportiert werden. Für den Umschlag an Land setzt das Unternehmen einen Cat MH3260 ein – ein Pilotversuch, wie Projektleiter Matthias Lederer von der Bodner Gruppe erklärt. Erarbeitet wurde das Maschinenkonzept mit Zeppelin Österreich und Gerhard Valtingojer von der Niederlassung Innsbruck.

„Der Schutz vor Hochwasser hat für unser Unternehmen höchste Priorität. Darum sind die Baggerarbeiten im Stauraum eine notwendige und zweckmäßige Instandhaltungsmaßnahme für die Betriebssicherheit unserer Anlagen und der Dämme. Die Verbund AG investiert hier über 16 Millionen Euro für mehr Hochwassersicherheit“, bringt es Werksgruppenleiter Andreas Auer auf den Punkt. Das 1992 in Betrieb gegangene Wasserkraftwerk Oberaudorf-Ebbs ist ein Laufkraftwerk mit einer Leistung von 60 MW und erzeugt Strom für rund 73 000 Haushalte. Akut droht derzeit keine Überflutungsgefahr. Das Ausbaggern von Schotter, der sich im Stauraum des Innkraftwerks angesammelt hat, erfolgt präventiv und ist vorausschauend auf zunehmend extremere Wetterereignisse gerichtet, um die Wasserkraftwerke für die Anrainergemeinden zu sichern und ein Überlaufen der Dämme zu verhindern.

2023 starteten die Vorbereitungen für die Baggerarbeiten im und neben dem Inn, die in wenigen Monaten auf die Beine gestellt wurden, nachdem der Auftrag an die Firma Bodner im Oktober erteilt wurde. „Unsere Firmengruppe ist es gewohnt, die Baustellenlogistik im großen Stil abzuwickeln. Daher konnten wir zügig die Voraussetzungen für die Materialaufbereitung im Materiallager schaffen“, so Matthias Lederer. Auf einer Länge von 200 Metern musste der Uferbereich umgestaltet werden. Dieser wird nach Projektende wieder in seinen

ursprünglichen Zustand zurückversetzt. So wurden eine Anlegestelle und der Fluchhafen errichtet und der Umschlagplatz angelegt. Dort wird der Cat Umschlagbagger über das Wochenende stationiert. Sollte der Inn während der Arbeiten kurzfristig Hochwasser führen, wäre er so sicher geparkt.

Im Einsatz auf dem Inn sind ein Baggerschiff, ein Schubboot und zwei sogenannte „Schuten“, die zur Verbund-Flotte gehören. Sie sind normalerweise auf der Drau stationiert und wurden in verschiedene Teile zerlegt nach Kufstein transportiert. Steuerhaus und Anbauten wurden abmontiert und einzeln befördert. Bagger und Pontonschiff erreichen zusammengebaut an die 60 Tonnen. Die Einzelteile der Schuten wiegen rund 46 Tonnen, sind 22 Meter lang und rund vier Meter breit. Am Ziel angekommen, wurden die Schuten und das große Ponton-Baggerschiff mit mobilen Kränen ins Wasser gehoben.

Insgesamt sechs Personen sorgen auf den Schiffen für einen reibungslosen Betrieb. Diesen März ging es dann mit den eigentlichen Arbeiten am Wasser los, die während der Niedrigwasserperiode des Inns erfolgen. Sie sollen die nächsten drei Jahre ebenfalls in den kommenden Herbst- und Wintermonaten durchgeführt werden. Der Bagger auf einem Ponton entnimmt das Geschiebematerial vom Deck mitten aus dem Inn heraus in Tiefen von bis zu zwölf Metern. Vorab erfolgte eine Profilvermessung der Flusssohle, die dem Fahrer eine genaue Orientierung auch bei Arbeiten unter der Wasseroberfläche bietet, sodass er weiß, wo er wie viel Material entnehmen muss, um die Sohle des Flusses zu vertiefen. Die Transportschiffe „Feistritz“ und „Villach“ werden dann mit dem Kies beladen. In ihren Laderaum soll möglichst wenig Wasser eindringen. Deswegen ist das Anbaugerät des Pontonbaggers aus verschleißfestem Material so konstruiert, dass das Wasser über Löcher zügig abfließen kann. Hat ein Lastschiff sein Ladevolumen von bis zu 250 Kubikmetern erreicht, fährt es zur Entladestelle am rechten Ufer. Dort erwartet das Material der Cat Umschlagbagger, der von der Firma Bodner extra für das Projekt angeschafft wurde und seit März das Verladen übernimmt.

„Die Größe der Maschine in Verbindung mit dem 2,3 Kubikmeter großen Greifer passen perfekt zusammen. Wir haben den Bagger mit einem 18 Meter langen Ausleger so gewählt, dass er in drei Metern Tiefe das bis zu sechs Tonnen schwere Material aus der Schute mit seinem Greifer entnehmen und dann damit den Trichter eines Förderbands am Ufer in vier Metern Höhe über dem Boden beschicken kann“, so Matthias Lederer. Statt einem radgeführten Fahrwerk erhielt die Baumaschine ein Laufwerk, da sie für die Arbeitsschritte immer nur wenige Meter versetzt werden muss. Dies sorgt für Standsicherheit. „Der Umschlagbagger ist für die Bodner Gruppe, aber auch für Zeppelin ein Prototyp, der in Österreich erstmalig im Einsatz ist. Entsprechend gespannt waren wir, ob unsere Annahmen sich in der Praxis bewähren“, erklärt Gerhard Valtingojer. Deswegen zog er auch Georg Wethmar, Senior Produktmanager der Abteilung Industrie & Waste von Zeppelin, hinzu.

100 000 Kubikmeter Material sind pro Jahr innerhalb von sechs Monaten an Umschlagsleistung geplant. Bis zu acht Schuten müssen von dem Cat MH3260 am Tag gelöscht werden. „Wir haben 1 200 Kubikmeter Material an Tagesleistung und 200 Kubikmeter in der Stunde kalkuliert. Anfangs musste sich der Umschlag noch einspielen und unser Fahrer mit der Technik vertraut werden, was allein deswegen schon eine Umstellung war, weil er erstmals in einer hochfahrbaren Kabine sitzt. Anfangs haben wir fünf bis sechs Schuten am Tag ausgeladen. Doch das hat sich längst auf acht Schuten eingependelt. Inzwischen haben wir Routine und die Abläufe sind eingespielt, sodass die Schuten immer abwechselnd eintreffen und es zu keinen Wartezeiten oder langen Leerläufen kommt“, erklärt Matthias Lederer. Eine extra Kamera wurde oberhalb des Zweischalengreifers angebracht, um dem Fahrer bessere Sicht in den Trichter zu bieten.

Grundsätzlich ist das Material sehr grob und dementsprechend werden die Schneidkanten des Zweischalengreifers stark beansprucht, wenn der Fahrer dann damit eindringt, um die Schute zu löschen. „Die Schneidkanten sind wechselbar und lassen sich einmal umdrehen, um so die Einsatzdauer zu verdoppeln“, weist deshalb Gerhard Valtingoer hin.

Große Stämme oder Holz-Schwemmgut legt der Bagger separat ab – genauso größere Gesteine, da sie sonst den Trichter beziehungsweise das Abzugsband verstopfen. „Besondere Schätze wurden bislang nicht geborgen, dafür wurden alte Fahrräder und ein Moped aus dem Inn geholt“, so Matthias Lederer. Hat der Greifer Material mit zu viel Wasser aufgenommen, lässt der Fahrer das Gemisch auf einem extra Haufwerk erst „ausbluten“, sprich entwässern. Auch an die kommenden Wintermonate muss gedacht werden. Dann werden Trichter und Materialbunker eingehaust – auch eine Beheizung der Anlage ist geplant, damit es nicht zu einer dauerhaften Eisbildung kommt, wenn es dann in der zweiten Periode mit dem Materialumschlag wieder losgeht.

Neben dem Kiesumschlag übernimmt die Bodner Gruppe die Materialbewirtschaftung auf dem Zwischenlager mit der anschließenden Aufbereitung. Bis 2027 werden die Arbeiten am Inn fortgesetzt, dessen Sohle dann wieder bis zu vier Meter tiefer liegt. Per Förderband wird der Kies zum 2,4 Hektar großen Materiallager gebracht. Auf dem Zwischenlager stehen zwei Cat Radlader 950K und 950M in Position, um den Kies in Empfang zu nehmen. Dort wird das Material aufgehaldet und dann mittels Lkw abgefahren. Auch das Aufhalden erfolgt genau nach Vorgaben: So müssen die Halden mit einer bestimmten Neigung angelegt werden, damit die Radlader voll beladen dann nach oben fahren können.

Die Bodner Gruppe bereitet den Kies aus dem Inn nach dem Abtransport auf, der gewaschen und gesiebt wird, um daraus dann einen Zuschlagstoff für die eigenen Betonwerke herzustellen. Eigene Transportbetonwerke und Betonfertigteilwerke betreibt die Firmengruppe in ganz West-Österreich und unterhält verschiedene Beteiligungen. Die Transportbetonproduktion macht im Schnitt 350 000 Kubikmeter Jahresleistung aus, ist jedoch nur eines von vielen Standbeinen, die sich die Unternehmensgruppe aufgebaut hat und die zahlreiche Standorte

und Niederlassungen in Österreich sowie auch in Deutschland und in der Schweiz unterhält. An die 80 Prozent der erbrachten Bauleistung entfallen auf den Hoch- sowie Ingenieurbau. Die Baugruppe ist außerdem als Generalunternehmer und Projektenwickler tätig. Die restlichen Prozent verteilen sich auf den Tiefbau, technischen Ingenieurbau sowie die Produktion von Baustoffen. Hinzu kommen Asphaltmischwerke, Verkehrstechnik, Abbruch, Stahlbau, Holzbau, Abdichtungstechnik, TGA, Planung und Ingenieurleistungen, Facility Management und Immobilienbeteiligungen sowie -gesellschaften. Als Bauträger werden Wohnungen errichtet – Bauvorhaben erfolgen dabei von der Flächenentwicklung über den Bau bis hin zum Betrieb.

Nach wie vor ist das österreichische Bauunternehmen mit knapp 4 000 Beschäftigten in Familienbesitz. Die Anfänge der Firmengruppe reichen bis 1913 zurück, als Johann Bodner Senior seine Maurerkonzession in Osttirol erhielt und damit den Grundstein für die Firma legte. Er beschloss 1938 den Stammsitz nach Kufstein zu verlegen und damit ein größeres Einzugsgebiet zu nutzen – seit 2003 ist die Hauptverwaltung in der Salurner Straße untergebracht. Stetiges Wachstum führte dazu, dass der Platz dort längst nicht mehr ausreichte und eine neue Firmenzentrale für 250 Mitarbeiter nach Plänen der Architekten Zechner & Zechner entsteht. Sie soll im November bezugsfertig sein. Geplant und gebaut wird das Gebäude als digitaler Zwilling mit BIM. Sichtbeton ist dabei ein wesentliches Gestaltungselement. Betonsteher und Baucontainer an der Fassade symbolisieren so architektonisch die Kerntätigkeit der Baufirma. Die neue Konzernzentrale lässt sich in weiteren Bauabschnitten auf angrenzenden Grundstücken erweitern, um auf mögliches Wachstum in Zukunft reagieren zu können. Auch sind weitere Bauteile für die Vermietung von Gewerbeflächen am Bodner Campus geplant.

BU 1:

Hat ein Lastschiff sein Ladevolumen von bis zu 250 Kubikmetern erreicht, fährt es zur Entladestelle.

BU 2:

Für den Umschlag an Land nutzt die Bodner Gruppe einen Cat MH3260 – einen Prototyp in Österreich.

BU 3:

Bis zu acht Schuten müssen von dem Cat MH3260 am Tag gelöscht werden.

BU 4:

Akut droht derzeit keine Überflutungsgefahr. Das Ausbaggern erfolgt präventiv.

BU 5:

Der Uferbereich wurde für den Umschlag extra umgestaltet.

BU 6:

18 Meter lang ist der Ausleger, damit der Bagger den Trichter eines Förderbands in vier Metern Höhe beschicken kann.

BU 7:

Die Bodner Gruppe übernimmt auch die Materialbewirtschaftung auf dem Zwischenlager mit der anschließenden Aufbereitung.

BU 8:

Das Material wird von Cat Radladern aufgehaldet.

BU 9:

Eine extra Kamera wurde oberhalb des Zweischalengreifers angebracht, um dem Fahrer bessere Sicht in den Trichter zu bieten. Fotos (9): Zeppelin

Über die Zeppelin Baumaschinen GmbH

Die Zeppelin Baumaschinen GmbH ist Europas führende Vertriebs- und Serviceorganisation der Baumaschinenbranche und seit 1954 in Deutschland Vertriebs- und Servicepartner von Caterpillar Inc., dem weltgrößten Hersteller von Baumaschinen. Mit 1.836 Mitarbeitern und einem 2022 erwirtschafteten Umsatz von rund 1,16 Milliarden Euro ist die Zeppelin Baumaschinen GmbH die größte Gesellschaft des Zeppelin Konzerns. Zum Produktprogramm zählen neue und gebrauchte Caterpillar Baumaschinen im Bereich von 1 bis 150 Tonnen Einsatzgewicht, zum Dienstleistungsspektrum gehören der Service, der bundesweit flächendeckend in 35 Niederlassungen erfolgt, sowie die Beratung und die Finanzierung für die Maschinen. Die Zentrale und der juristische Sitz der Zeppelin Baumaschinen GmbH befinden sich in Garching bei München.

Weitere Informationen unter zeppelin-cat.de.

Über den Zeppelin Konzern

Der Zeppelin Konzern bietet Lösungen in den Bereichen Bauwirtschaft, Antrieb und Energie sowie Engineering und Anlagenbau. Das Angebot reicht von Vertrieb und Service von Bau-, Bergbau, Forst- und Landmaschinen über Miet- und Projektlösungen für Bauwirtschaft und Industrie bis hin zu Antriebs- und Energiesystemen sowie Engineering und Anlagenbau und wird durch digitale Geschäftsmodelle ergänzt.

Zeppelin ist weltweit an mehr als 340 Standorten in 26 Ländern und Regionen vertreten. Im Geschäftsjahr 2022 erwirtschafteten über 10.000 Mitarbeiter einen Umsatz von 3,8 Milliarden Euro. Der Konzern organisiert seine Zusammenarbeit in sechs Strategischen Geschäftseinheiten (Baumaschinen Zentraleuropa, Baumaschinen Nordics, Baumaschine Eurasia, Rental, Power Systems, Anlagenbau) und dem Strategischen Management Center Group IT Services. Die Zeppelin GmbH ist die Holding des Konzerns mit juristischem Sitz in Friedrichshafen und der Zentrale in Garching bei München. Der Zeppelin Konzern ist ein Stiftungsunternehmen. Seine Wurzeln liegen in der Gründung der Zeppelin-Stiftung durch Graf Ferdinand von Zeppelin im Jahr 1908. Weitere Informationen unter zeppelin.com.

Weitere Informationen unter zeppelin.com.

Zeppelin Baumaschinen GmbH

Kommunikation

Ilka Kallin

Graf-Zeppelin-Platz 1

85748 Garching-bei München

Tel.: 089 32000-341

ilka.kallin@zeppelin.com