

# DER AUSLEGER

Das Magazin rund um RIGA MAINZ



## KOLLOSSE AUF REISEN

Zweigeteilter Transport und Einbau von vier Kolonnen für den Neubau eines Chemiewerks

NEU: HOEFLON C6E  
100% ELEKTRISCH

BASF TOP-JOB

# INHALT



## EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

nachdem ich vor einem Jahr die Rolle als Geschäftsführer übernommen habe, freue ich mich besonders nun erstmalig das Editorial unserer neusten Ausgabe unseres "Auslegers" übernehmen zu dürfen. Wir sind motiviert ins neue Jahr gestartet und freuen uns Ihnen von den spannenden Projekten der letzten Monaten berichten zu können. Ein besonderes Highlight ist die Vorstellung unserer neuen Website. Sie repräsentiert unser fortwährendes Engagement für Innovation und Kundenservice und bietet eine verbesserte Plattform für Interaktion und Information. Unsere Kunden und Partner stehen im Zentrum unseres Handelns. Ihre Treue und das Vertrauen, das Sie uns entgegenbringen, sind für uns von unschätzbarem Wert. Wir freuen uns auf die gemeinsamen, spannenden Projekte in diesem Jahr!

Wir danken Ihnen für Ihre fortwährende Unterstützung und freuen uns darauf, gemeinsam mit Ihnen Ihre Herausforderungen angehen zu dürfen!

Herzlichst,  
Kai Langer

## ERFOLG-REICHER EINSATZ AM VERKEHRS-KNOTEN

### Nierstein am Rhein

Brückenvershub mit unserem Hebe- und Verschubsystem

Ab Seite:

// **10**

## KOLLOSSE AUF REISEN

### Frankreich

Vier riesige Transporte für Werkneubau der BASF in Chalampé

Ab Seite:

// **22**

## NACHT-ARBEIT AUF DER A5

### Nordwestkreuz Frankfurt/Koblenz

Brückenausbau nach Unfallflucht mit LTM 1650-8.1

Ab Seite:

// **4**

## BRÜCKENTAUSCH

### Biberach

LR1750/2 überzeugt mit großer Hubkraft bei kompakten Maßen

Ab Seite:

// **14**

## WEITERE THEMEN

Ab Seite: // **8**

Geht nicht, gibt's nicht

Ab Seite: // **18**

Schwimmbagger

Ab Seite: // **30**

Hoeflon C6e

Ab Seite: // **34**

Modernes Engineering

Ab Seite: // **40**

Unsere RIGA Welt

# NACHTARBEIT AUF DER A5

Brückenausbau nach Unfallflucht notwendig

Zu den Videos





← Die Brücke ist angeschlagen und der Trennschnitt erfolgt

Umladen vom Semitiefloader auf SPMT im Tandemhub →

↓ Das defekte Element wird ausgehoben



Eine stark beschädigte Brücke musste von unserer Mannschaft über der vielbefahrenen A5 in der Nähe des Nordwestkreuzes Frankfurt in einer Nacht demontiert und zur genaueren Überprüfung nach Koblenz transportiert werden. Spannend wurde der Aushub, da es bei älteren Bauteilen nur selten genauen Daten bezüglich des Gewichtes und Schwerpunktes gibt. Für den Hub wurde der LTM 1650-8.1 am Fahrbahnrand platziert und ein Kettengehänge mit speziellen Hebezügen eingesetzt. Die genietete Stahl-

brücke wurde über der Fahrbahn in zwei Teile geschnitten und das defekte Element auf einem Semiaufleger platziert. Der 150 Kilometer weite Transport begann aufgrund der vorliegenden Genehmigungen im Morgengrauen mitsamt zweier Begleitfahrzeuge. In Koblenz angekommen musste unser Fahrer rückwärts um eine Gebäudekante herum auf das Werksgelände rangieren, um den Umschlagplatz zu erreichen. Dort wurde das Brückenteil von zwei LTM 1070-5.2 im Tandemhub vom Tieflader angehoben

und ein sechssachsiges SPMT-Modul darunter platziert. Eine andere Möglichkeit gab es für die Einfahrt und das Absetzen auf extra angefertigten Lagerböcken nicht. Vor Ort wurde die Brücke mit dem stark deformierten Untergurt dann genauer inspiziert und aufwendig repariert.

Hebezüge sorgen für eine waagerechte Ausrichtung des Brückenteiles →



**.: EINSATZORT**  
A5 Nordwestkreuz  
Frankfurt / Koblenz

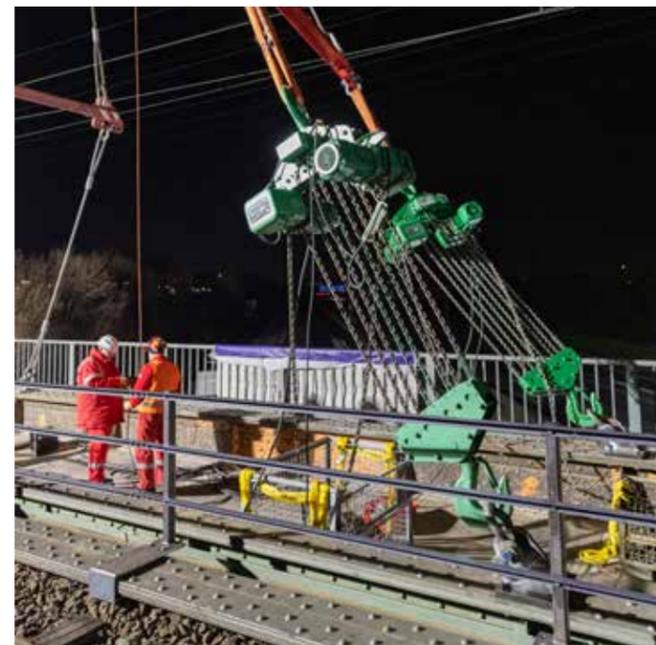
**.: EQUIPMENT**  
LTM 1650-8.1 + Semitiefloader /  
SPMT + 2 x LTM 1070-4.2

**.: SCHWERSTES EINZELTEIL**  
49 t

**.: EINSATZBESCHREIBUNG**  
Aushub einer Stahlbrücke und  
Transport zur Reparatur

**FAKTEN**

Das defekte Brückenteil kurz vor der Einfahrt in die Werkshalle ↓





# GEHT NICHT – GIBT'S NICHT

Fahrgeschick auf kleinstem Raum



← Die beengte Anfahrt erfordert viel Erfahrung

**.: EINSATZORT**  
Langenlonsheim

**.: EQUIPMENT**  
LTM 1090-4.2

**.: SCHWERSTES EINZELTEIL**  
15 t

**.: EINSATZBESCHREIBUNG**  
Hub einer Fertiggarage mit beengtem Aufstellraum

## FAKTEN



← Um den Aufstellort zu erreichen war es notwendig die Stützteller zu demontieren

Der Hub einer Fertiggarage inmitten eines Wohngebietes im Landkreis Bad Kreuznach sorgte für staunende Blicke der Nachbarn. Dank der genauen Planung von unserem Projektplaner Adrian Göschel konnte Thomas Dietrich seinen LTM 1090-4.2 zusammen mit seinen Kollegen vor Ort durch die schmalen Straßen in die enge Hauseinfahrt manövrieren. Um den Standplatz mit starkem Gefälle zu erreichen, mussten zusätzlich zur Luftfederung die hinteren Stützteller demontiert werden, um den Böschungswinkel zu vergrößern. Im Vorfeld der Rangierarbeiten wurde die Einfahrt zum Schutz mit Fahrbahnplatten aus Kunststoff ausgelegt. Danach stapelte das Team abwechselnd Auflagehölzer unter die Stützen und Räder des Krans, um eine waagerechte Position der Abstützungen zu erreichen und der eigentliche Hub beginnen konnte.

Eine Begehung im Vorfeld des Einsatzes und die genaue Planung sorgten für einen reibungslosen Hub, der schneller erledigt war, als der folgende Rückbau und Abtransport des gesamten Unterbaumaterials.

← Mit Auflagehölzern musste der Kran in die Horizontale klettern. Die Einfahrt wurde mit Fahrbahnplatten geschützt

Der Einhub der Fertiggarage war Routine →

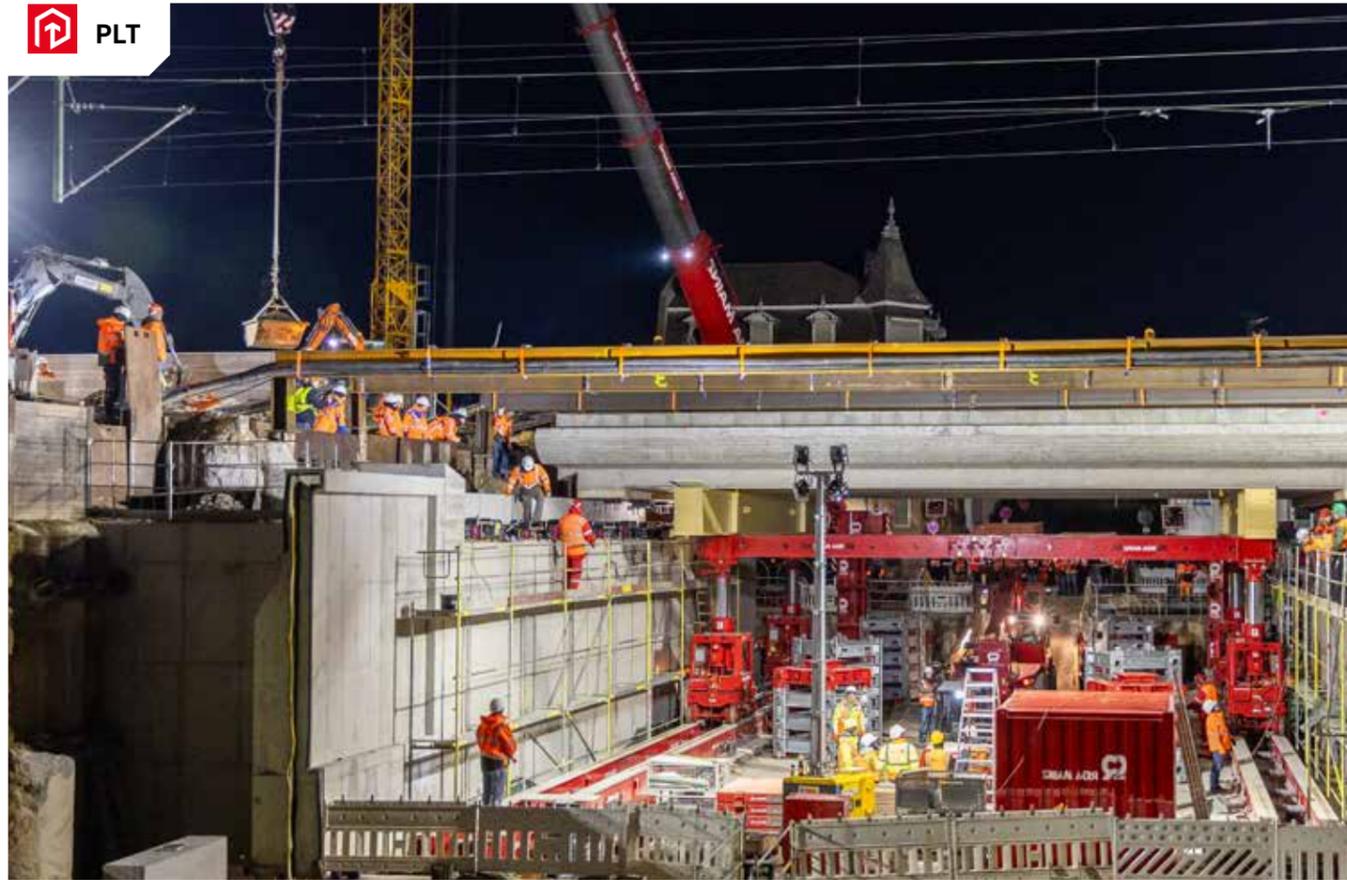


# ERFOLGREICHER EINSATZ AM VERKEHRSKNOTEN

Verschub einer Stahlbetonüberbau in kürzester Zeit

Zum Video





Am Morgen hat der Oberbau die Endposition erreicht. Die Mobilkrane müssen anschließend noch Fertigteile einheben



Der Vershub wird von vielen Augen beobachtet



Gleichmäßig heben sich die Hakenflaschen des LTM 1650-8.1 und LTM 1450-8.1 zum Aushub der Hilfsbrücken parallel zur vielbefahrenen B9 in Nierstein am Rhein. Es ist die letzte von drei Modulbrücken, die ausgebaut werden mussten, um die neue, parallel zum Bestand errichtete Unterführung einschieben zu können. Die beiden Großkrane thronen auf zwei eigens aufgeschütteten und gut verdichteten Standplätzen links und rechts der Baugrube am Rhein.

Aufgrund der engen Taktung der Sperrpause innerhalb eines Wochenendes fanden die Arbeiten in der Nacht statt. Mehr als eine Handvoll Lichtmaste sorgten für eine helle Arbeitsumgebung, in der keine Fehler passieren durften. Denn auf dem Spiel stand die Freigabe der Strecke, damit die Züge der Deutschen Bahn am Montag wieder rollen konnten. Schneller als erwartet waren die Hilfsbrücken demontiert und auf drei bereitstehende Teleaulieger abgelegt. Die Fahrzeuge transportierten die Modulbrücken ins Lager der Bahn nach Konz. Zuvor mussten jedoch massive Stahlträger als temporäre Halterung für die Signal- und

Steuerleitungen des Schienenverkehrs montiert werden, da man diese Leitungen nicht einfach trennen konnte.

Mittels Greiner GHS 3-1000 Hubsystem konnte das Stahlbetonbauwerk lautlos mit vier Hubzylindern um einige Zentimeter angelüpft werden. Die Gewichtsverteilung geschah über vier eigens gefertigte Träger mit einem Meter Höhe, die paarweise verschraubt auf den Querträgern ruhten.

Damit war es möglich, die manngroßen roten Absetzdosen und Stapelkassetten, die das Gewicht der Unterführung auf dem Boten verteilen, mit zwei Telestaplern zu entfernen. Danach musste die Brücke wieder abgelassen werden. Denn der Vershub geschah mit nur einer handbreit Platz zum Boden. Drei Gleise wird der Neubau später tragen, sowie drei Fahrspuren darunter die Querung ermöglichen. Das Nettogewicht von 750 Tonnen war nicht nur für uns beeindruckend. Ein Kurs angehender Ingenieure ist extra angereist, um die Arbeiten vor Ort genau zu beobachten. Der Vershubweg von fast 20 Metern konnte in knapp 30 Minuten zurückgelegt werden. Danach wurde die Brücke millimetergenau ausgerichtet. Es musste mehrfach nachgemessen und die Position angepasst werden, ehe die Last vom Hubsystem auf ein Dutzend Hydraulikstempel übergeben wurde.

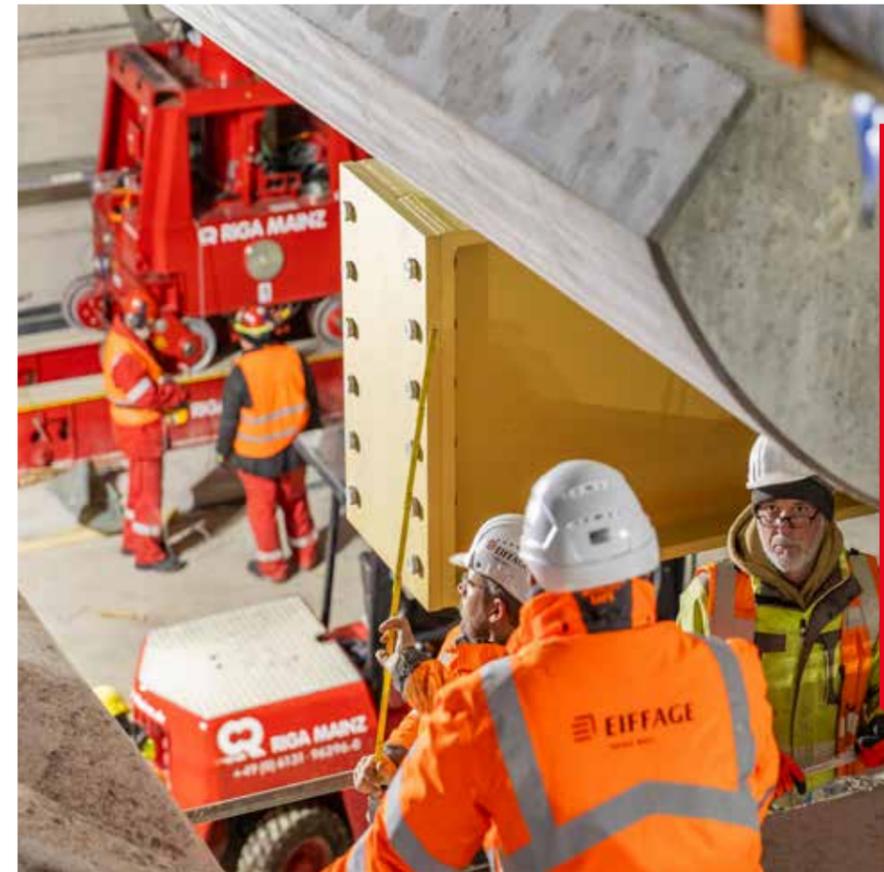
Diese hielten den Stahlbetonbau in Position, bis der Spezialbeton Widerlager und Überbau fest gebunden hat. Drei Stunden vor dem Zeitplan konnte der Vershub abgeschlossen werden und die Arbeit für einen Großteil unseres Teams beendet werden. Die Fahrer der zwei Großkrane mussten allerdings noch einige Stahlbetonfertigteile verheben. Auf der stadtzugwandten Seite des Neubaus stand hierfür der LTM 1230-5.1 bereit. Der Fünfachser passt gerade so auf die Straße vor der Baugrube. Beim Durchschwenken des Oberwagens bleiben nur fünf Zentimeter Abstand zwischen Ballast und Hausfassade.



Das eingespielte Team gut gelaunt nach dem Einsatz. Es fehlen die Kranführer



Die Überführung musste trotz 750 t Gewicht zentimetergenau positioniert werden



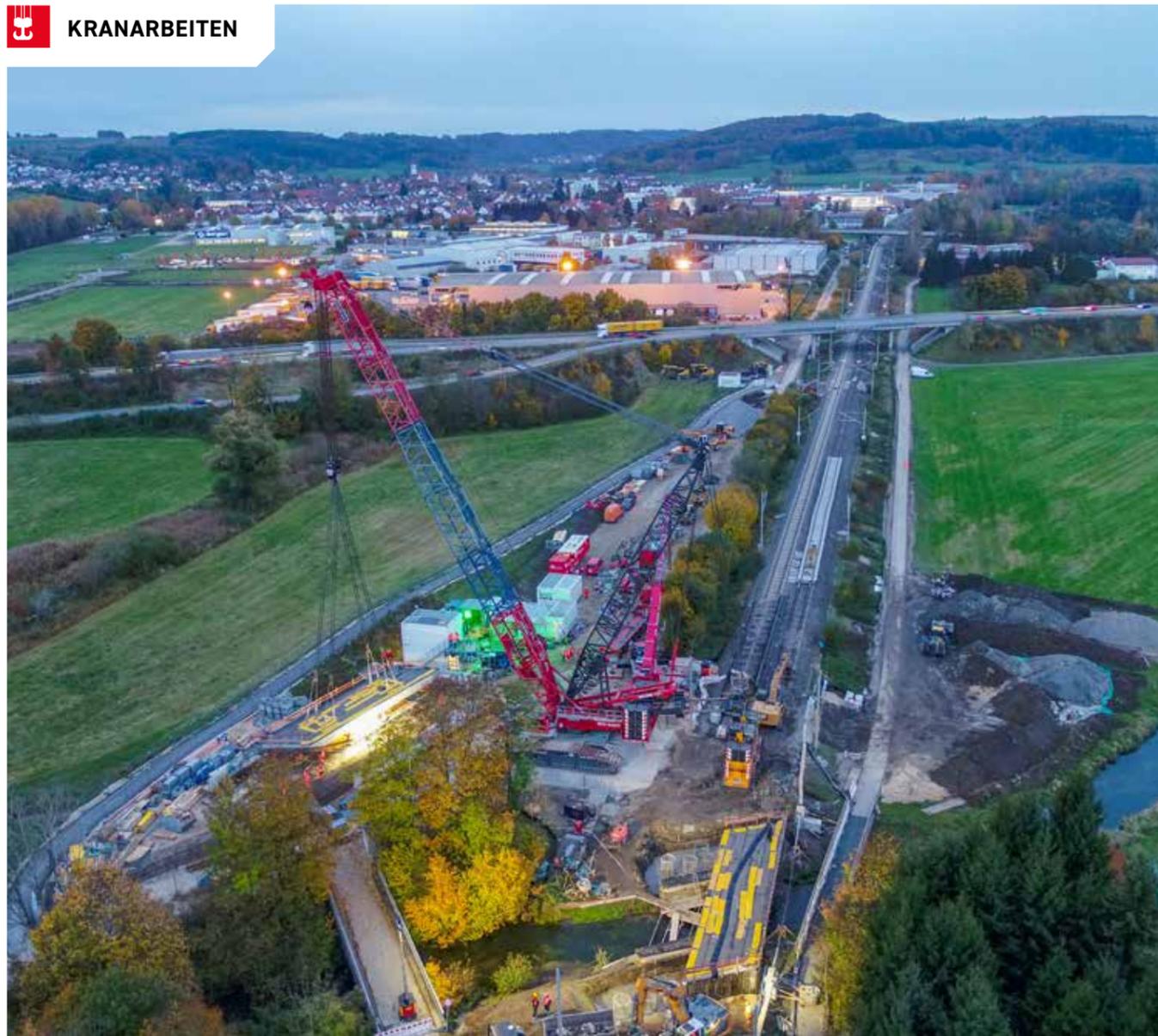
- .: EINSATZORT**  
Nierstein am Rhein
- .: EQUIPMENT**  
GHS 3-1000 + LTM 1650-8.1 + LTM 1450-8.1 + LTM 1230-5.1 + 2 x Telelader
- .: SCHWERSTES EINZELTEIL**  
Lichte Weite 15 m, 750 t
- .: EINSATZBESCHREIBUNG**  
Demontage von Behelfsbrücken und Einschub neuer Bahnunterführung

**FAKTEN**

# BRÜCKENTAUSCH IN BIBERACH

LR 1750/2 überzeugt mit großer Hubkraft bei kompakten Maßen





↑ Der Einhub der zweiten Brückenhälfte beginnt bei Dämmerung

Vor den Toren des Werksgeländes von Liebherr in Biberach an der Riß übertrumpfte die rote Spitze unserer LR 1750/2 weit sichtbar alle Baumkronen. Gittermaste waren den Einwohnern durch das Montagewerk für Baukrane bestens bekannt. Doch der wuchtige, fast 50 Meter lange Hauptmast unseres Raupenkranes übertraf die meist gelben Krane hinter dem Werkszaun klar.

Für unsere Mannschaft galt es, den Tausch einer Eisenbahnbrücke in kurzer Zeit zu vollziehen. Eine Sperrpause von fünf Tagen war vorgesehen. Die langjährige Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber Salcef aus dem knapp einhundert Kilometer entfernten

Landsberg am Lech bat da besondere Vorteile für das eingespielte Team. Für den Großkran musste eigens eine quadratische Fundamentplatte mit einer Kantenlänge von 18 Metern zwischen den bestehen Gleisen und dem Montageplatz der neuen Teile hergestellt werden. Mit zwei Metern Dicke war sie größer als die Arbeiter vor Ort. Trotz dieser gewaltigen Maße war es die Bauweise mit dem geringsten Eingriff in die Natur, bemerkte ein Bauleiter der ausführenden Firma. Für eine parallele Bauweise mit anschließendem Verschieben hätte ein Waldstück gerodet, sowie eine Fußgängerbrücke entfernt werden müssen.

Die 111 Jahre alten Brücken hielten dem Bahnverkehr nicht mehr lange stand und mussten zuerst ausgehoben werden. Mit 51 Tonnen je Teil war das eine Kleinigkeit für das Team.

Die neue, in der Länge geteilte Stahlbetonbrücke, war zusammengebaut 20 Meter lang und halb so breit. Das Einzelgewicht der beiden Teile betrug 285 Tonnen, ohne Seile und Schäkel. Eine Herausforderung für den Kran, der gerade so auf die beengte Fläche zwischen Bäumen, Gleisen und den vor Ort errichteten Fertigelementen passte. Besondere Vorteile brachte dabei der variable Ballastradius. Auf der einen Seite ermöglichte die stufenlose Verstellung das Durchschwanken bei kleinem Heckradius, andererseits wurden große Ausladungen erreicht, ohne zusätzliche Ballastplatten stapeln zu müssen. Für den Hub des weiter entfernten Brückenteils war eine Ausladung von 25 Metern notwendig, für die der Schwebeballast ganz nach außen geschoben wurde. Dank der guten Zusammenarbeit von Technik und Team



← Für den Standort des Raupenkranes wurde eine massive Betonplatte gegossen

- .: EINSATZORT**  
Biberach an der Riß
- .: EQUIPMENT**  
LR 1750/2 + LTM 1230-51
- .: SCHWERSTES EINZELTEIL**  
20 m Länge, 5 m Breite, 285 t
- .: EINSATZBESCHREIBUNG**  
Austausch einer Bahnbrücke über der Riß

## FAKTEN

↓ Zwischen den bestehenden Gleisen und dem Neubau bleibt nur wenig Platz für den Aufbau

gelang auch das Einheben der beiden Teile problemlos und nach Zeitplan. Auf- und Abbau nahmen jeweils zwei Tage in Anspruch. Insgesamt waren zehn Einsatztage notwendig, darunter auch fünf Nachtschichten für weitere Zuarbeiten bei der Erstellung der ebenfalls neuen Widerlager und dem besonders erwähnenswerten Aushub eines 85 Tonnen schweren Kettenbaggers bei 45 Metern Ausladung.



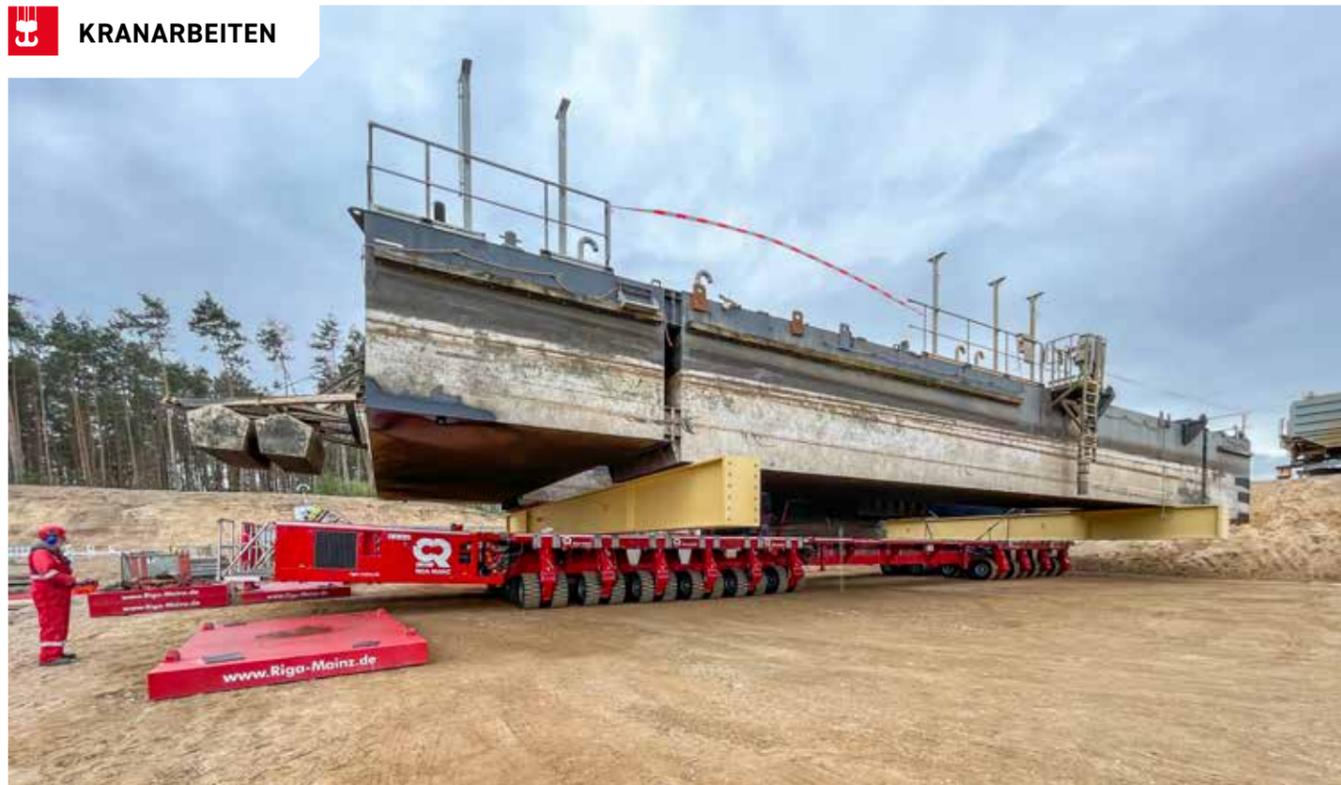
# AUF ZU NEUEN UFERN

Umsetzen eines Schwimmbaggers



Zum Video





Nördlich von Dresden, in direkter Nähe zur Elbe erledigte unser Team einen zeitintensiven Auftrag. Ein Schwimmbagger musste an seinem Standort demontiert, zum neuen Wirkungsort an einem anderen Baggersee rund einen Kilometer weit verfahren und dort wieder montiert werden. Unsere Geräte waren dafür sechs Wochen im Einsatz.

Die Demontage begann mit dem Verheben unzähliger Einzelteile, die mittels Semitiefelader zum neuen Standort transportiert und dort zwischengelagert werden konnten. Bei diesen Arbeiten waren unsere drei Mobilkrane LTM 1650-8.1, LTM 1110-5.2, sowie der LTM 1110-5.1 gefordert.

Nach dem Ausbau aller notwendigen Komponenten musste die Pontongruppe, also das schwimmende Fundament des Baggers, aus dem Wasser gehoben werden. Dazu benötigte unser Großkran die Unterstützung eines weiteren LTM 1650-8.1, den die Firma Thömen bereitstellte. Im Tandemhub stieg das 110 Tonnen schwere Teil unter Beobachtung der Monteure des Auftraggebers W&K Industriemontage Zentimeter für Zentimeter aus dem Wasser, ehe es zwischen den Auslegern der Krane hindurch zum bereitstehenden SPMT-Verbund geschwenkt werden konnte. Jeweils vier- und sechsachsige Module des

Selbstfahrers wurden dafür parallelgekuppelt und mit Spacern (Plattform ohne Achsen zur steifen Verlängerung der SPMT) verbunden. Mannshöhe, massive Stahlträger mit 15 Metern Länge sorgten dabei für die Lastverteilung auf den Modulen. Die Zwischenlagerung der Pontongruppe erfolgte in der Nähe des alten Standortes auf Absatzdosen und Lastverteilplatten, damit die SPMT für die noch anstehenden Transporte der schwimmenden Förderbänder umgebaut werden konnten.

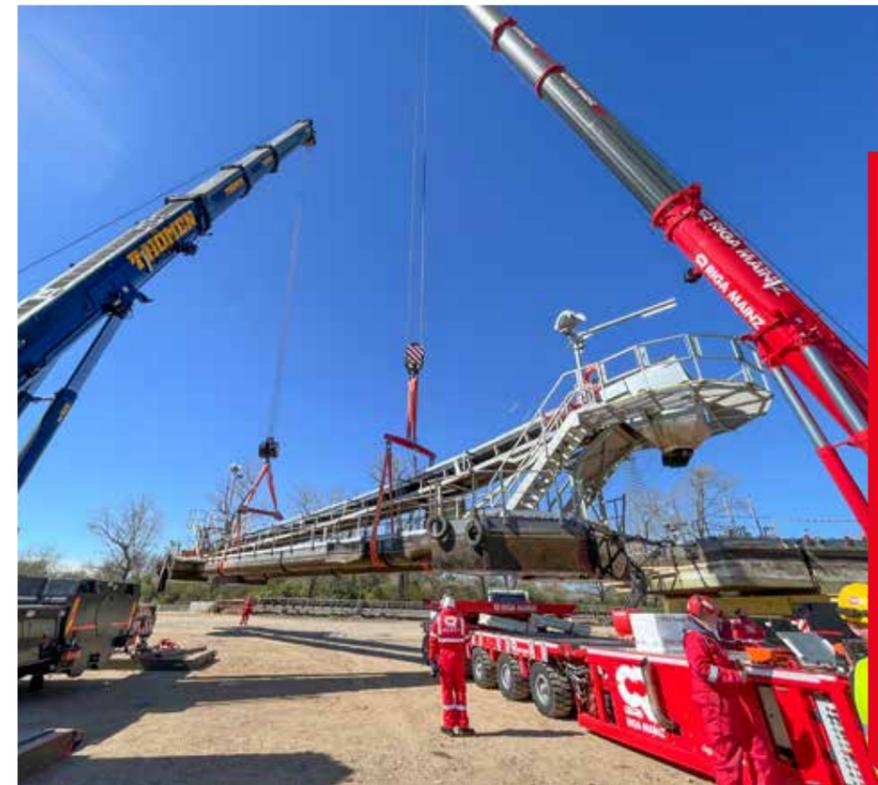


Massive Stahlträger verteilen das Gewicht auf den SPMT

Die Schwimmbänder, welche die Verbindung zum Land herstellen und dem Abtransport des Materials dienen, wurden in vier Elemente geteilt. Mit Längen von zweimal 52 m, 34 m und 19 m waren ebenfalls die beiden Großkrane gefordert. Die vier Bänder wurden an Traversen hängend nacheinander auf zwei



Zwei LTM 1650-8.1 heben die Pontongruppe im Tandem aus dem Wasser →



Auch die Förderbänder werden im Tandemhub auf bereitstehende SPMT verladen

sechsachsige Module mit Drehschemeln abgesetzt und für den Transport verspannt. Die Fahrstrecke von etwas mehr als einem Kilometer führte im Werksgelände über eine eigens dafür angelegte Baustraße auf hochverdichtetem Schotterbett.

Am neuen Einsatzort wurden die Schwimm-

bänder entladen, ehe es an den Transport des größten Teiles ging. Die Baufläche setzte voraus, zunächst einen LTM 1650-8.1 aufzurüsten, bevor die Pontongruppe davor platziert werden konnte. Danach begann der Aufbau des zweiten Großkranes für den erneuten Tandemhub in das Gewässer am neuen Wirk-



Nach dem Aushub wird das Unterteil des Schwimmbaggers auf Absatzdosen zwischengelagert

ungsort. Der Schwimmkörper wurde wieder zwischen den Krane hindurch über die Wasserfläche gedreht und langsam abgesetzt. Anschließend erfolgte der präzise Wiederaufbau des Gerätes in umgekehrter Reihenfolge, wobei unsere drei Liebherr Mobilkrane wieder unterstützten.

- .: EINSATZORT**  
Zeithain an der Elbe, Nähe Riesa
- .: EQUIPMENT**  
2 x LTM 1650-8.1 + LTM 1110-5.2 + LTM 1110-5.1 + 20 SPMT Achsen mit Spacer, Drehschemeln und PPU + Semiaufleger
- .: SCHWERSTES EINZELTEIL**  
Pontongruppe mit 110 t, 28,3 m Länge und 14 m Breite
- .: EINSATZBESCHREIBUNG**  
Demontage, Transport und Montage eines Schwimmbaggers

**FAKTEN**

# KOLOSSE AUF REISEN

Vier riesige Transporte für Werkneubau der BASF in Chalampé

Zum Video



In der riesigen Montagehalle wirkt die 83m lange Kolonne nicht gerade groß



82,7 Meter Länge, 9,13 Meter Durchmesser und 512 Tonnen Gewicht. Eine Kolonne in diesen gewaltigen Dimensionen muss nur selten über öffentliche Straßen transportiert werden. Für uns war es der Teil eines großen Einsatzes für einen Werksneubau bei Alsachimie auf der französischen Seite des Rheines in Chalampe. Insgesamt galt es vier Kolonnen in zwei Abschnitten zu bewegen. Der erste Teil war Entladung vom Schiff und Transport in eine angemietete Lagerhalle in der Größe zweier Fußballfelder. Nur für diesen Zweck mussten extra die Einfahrtstore der Hallen erhöht werden. Die Entladung aus den Schiffen erfolgte im Tridemhub von LR1750/2, LTM 1650-8.1 sowie LTM 1450-8.1. Transportiert wurden die Behälter mittels SPMT. In der Halle wurden die Rohbehälter je nach Größe dann mittels Power-Lift-Tower, GHS 3-1000 sowie im Tandemhub zweier Mobilkrane entladen und auf Absetzdosen und Lastverteilplatten abgesetzt. Die Arbeiten zur Vervollständigung, wie Montage von Isolierung, Leitungen und Aufstiegsplattformen dauerten dann vier Monate.

**.: EINSATZORT**

Alsachimie (BASF) Chalampe (Frankreich)

**.: EQUIPMENT**

1. Transport: LR 1750/2 + LTM 1650-8.1 + LTM 1450-8.1 + 26 Achsen SPMT + PLT + GHS 3-1000
2. Transport: CC8800 + CC2800 + 2 x LTM 107-4.2 + 32 Achsen SPMT mit 3PPU + PLT + GHS 3-1000

**.: SCHWERSTES EINZELTEIL**

512 t, 82,7 m Länge, 9,13 m Breite, 10,02 m Transporthöhe

**.: EINSATZBESCHREIBUNG**

Zweigeteilter Transport und Einbau von vier Kolonnen für den Neubau eines Chemiewerkes

**FAKTEN**



Präzision ist bei der Ausrichtung der Drehgestelle gefragt



Die zweitgrößte Kolonne wird mittels GHS 3-100 angehoben



Im zweiten Teil galt es die vier Kolonnen mit Gewichten von 512, 196, 66 und 33 Tonnen dann in drei Nächten über fünf Kilometer öffentliche Straßen auf das Werksgelände zu bringen. Die kleinste Kolonne wurde mittels Semiauflegerverfahren. Für die größeren Teile waren 32 SPMT-Achsen mit drei Powerpacks notwendig. Zur besseren Manövrierbarkeit wurden die SPMT parallelgekuppelt und in zwei Gruppen von zwanzig und zwölf Achsen mit Drehgestellen unter der Last verteilt. Das Transportgut wurde an armdicken Stahlseilen hängend mittels Hubsystemen angehoben, damit die Absetzdosen entfernt und die Transporteinheiten unter der Last positioniert werden konnten. Bereits die Ausfahrt aus der Halle wurde zur Herausforderung, da durch die Anbauten bei Breiten von über neun Metern nur wenige Zentimeter Luft auf beiden Seiten übrig blieben. Der nächtliche Transport war genau getaktet, da die Route direkt an einem wichtigen Zentrallager der Automobilindustrie vorbeiführte, dessen LKW pünktlich das Werk anfahren und verlassen mussten, um die Lieferketten nicht zu gefährden.

Zur Vorbereitung auf der Strecke wurden Schilder entfernt, Kurven großzügig mit Fahrwegplatten ausgelegt und zwei Hochspannungsleitungen mussten mit speziell gerendeten Kranen angehoben werden. Dadurch konnte der Transport mit 2,5 m Sicherheitsabstand gefahrlos passieren. Zwei Kurven auf der Strecke wären ohne einen Richtungswechsel nicht nutzbar gewesen. Alle vier Transporte wurden problemlos im taghell beleuchteten Werksgelände empfangen. Für den Überbau von sechs Gleisen wurden weitere 1.200 m<sup>2</sup> Fahrbahnbleche verlegt. Vor Ort standen zwei Raupenkrane für den Aufbau bereit. Die Hauptlast übernahm ein Terex CC 8800-1 Raupenkran mit 108 m Hauptmast und 655 Tonnen Kontergewicht verteilt auf Drehbühne und Schwebeballast. Als Hilfskran diente ein zusätzlicher ein CC 2800-1 mit 48 Metern Ausleger.



Die parallelgekuppelten Modulfahrwerke müssen genau unter der Last platziert werden





← Bei der Ausfahrt bleiben nur wenige Zentimeter zwischen Modulen und Tor



Die Transporte fahren in der Dunkelheit auf dem hell erleuchteten Werksgelände



Aus der Luft nimmt man die Dimensionen der Ladung erst richtig wahr



Kleinere Teile werden vorweg mittels Semitiefelader transportiert



Wenden der Ladung in drei Zügen





 Projektleiter und beide Fahrer besprechen detailliert die Einfahrt zum Werksgelände



 Bei Steigungen in Kurven ist Vorsicht geboten. Der Transport muss stets in der Waage gehalten werden

Fahrer Thilo Fischer behält die Ladung stets im Blick



 Gigantische Krane stehen für den Hub im Werk bereit

# ELEKTROKRAN IM EINSATZ

Hoeflon: Kompaktgerät unserer Mietflotte  
begeistert Monteure



Zur Lieferung des kompakten Elektrokranes genügt ein Absetzkipper



Eine lichtdurchflutete Wohnung mit großartigem Blick auf die Hügel Rheinhessens, wer wünscht sich das nicht? Um diesem Traum näherzukommen, brachte Riga den kompakten Hoeflon C6 mit Glassauger zum Einsatz. Aufgabe war es, großformatige Panoramaseiben auf der Gartenseite eines Neubaus einzusetzen. Die Anlieferung zur Baustelle erfolgte auf einer Plattform unseres Absetzkippers. Mit dem Kran auf Gummikettenlaufwerk war es dann möglich, einen schmalen Weg seitlich des Hauses zu befahren, um auf der Rückseite des Rohbaus in Stellung gebracht zu werden. Dieser Standort war notwendig, um der auskragenden Bauweise gerecht zu werden und an alle Fensteröffnungen heranzukommen.

Durch das geringe Eigengewicht von weniger als drei Tonnen können Wege abseits von Schotter und Asphalt problemlos befahren werden, während es mit einem Mobil- oder Ladekran unmöglich gewesen wäre diesen Standort zu erreichen.



**.: EINSATZORT**  
Wolfsheim

**.: EQUIPMENT**  
HOEFLON C6E - LTM 1060-3.1

**.: SCHWERSTES EINZELTEIL**  
280 kg

**.: EINSATZBESCHREIBUNG**  
Einbau von Panoramaverglasung in Neubau

**FAKTEN**



Einheben der Glasscheiben über den Rohbau mit unserem LTM 1060-3.1



Das schmale Raupenfahrwerk bewältigt jedes Gelände



Der unkomplizierten Bedienung des Kranes wegen, benötigten die Monteure des Fensterbauers Voss aus Nieder-Olm nach einer fachlichen Einweisung durch unseren Mitarbeiter Daniel Schleicher nur kurze Zeit Unterstützung, ehe sie nach ein paar Hüben mit dem Gerät so vertraut und davon begeistert waren, dass sie die Fernsteuerung nicht mehr aus der Hand gaben, um die über vierzig Glaselemente zu montieren. Die beladenen Glasböcke wurden per LKW an die Straße geliefert und von unserem dreiachsigen Liebherr Mobilkran LTM 1060-3.1 über das Gebäude hinweg gehoben. Dort konnten die Gestelle zwischengelagert werden, ehe der Kompaktkran, die Scheiben mit einem Gewicht von bis zu 280 Kilogramm einzeln zur Montage aufnahm. Durch die effiziente Arbeitsweise konnte die Einsatzdauer auf einen Tag begrenzt werden.



Die Montage der ersten Fensterelemente unterstützt das RIGA Team



# MODERNES ENGINEERING FÜR HÖCHSTE SICHERHEIT UND EFFIZIENZ

Transport zweier Großbehälter für die BASF Ludwigshafen



BASF Award für  
Kontraktoren 2024





Ein Schwerlastponton legt am Hafen Nord, außerhalb des Werksgeländes der BASF an. Damit setzt sich ein aufwendiger Einsatz für die Mannschaft um Uwe Langer von Riga Mainz und Dirk Balzer (BASF), der das Großprojekt akribisch geplant hat, fort. Beladen ist der Ponton mit zwei Teilen, die fast keinen Platz auf dem Deck lassen. Der Transport begann in Kleve und wird nun vom glänzend roten Mast des LTM 1450-8.1 empfangen. Kaum angelegt sorgt der Kran für die Verbindung zum Land und legt massive Stahlplatten aus, über die das Ladegut später rollt. Die beeindruckenden Maße der geladenen Behälter lauten 59 m Länge, über fünf Meter Höhe und sechs Meter Breite, dazu ein Gewicht von 205 Tonnen – pro Stück. Der Weg geht teils über öffentliche Straßen zum Schwerlasttor 11 auf das Werksgelän-

de. Um die Strecke freizumachen, muss eine Fußgängerbrücke von zwei Kranen angehoben, sowie Oberleitungen der Werksgleise entfernt werden, was bei dem noch folgenden Aufwand zu einer Kleinigkeit wird. Im Werksgelände stehen die vier massiven Türme des Hubsystems GHS 3-1000 bereit, um die Behälter nacheinander von den ferngesteuerten Selbstfahrern zu entladen. Dazu werden die Teile an armdicken Stahlseilen angehoben und auf eine Verschubbahn abgesetzt. Das System spielt hier wieder seinen Vorteil der kompakten Abmessungen aus. Ein Kran hätte das Vielfache an Aufstellfläche benötigt. Ohne den Wechsel des Transportmittels wäre Endstation, da die Tanks nicht unter Rohrbrücken hindurchpassen würden. An der Unterseite liegt die über 200 Tonnen schwere Last



Der LTM 1450-8.1 legt die Verbindungsrampen zwischen Ponton und Anlegestelle

nur wenige Zentimeter über dem Boden. Nach oben sind ebenfalls nur wenige Zentimeter Platz unter den quer verlaufenden Rohren. Es folgt der Verschub mit einer Strecke von fast 120 Metern. Dort angekommen liegen dicke Hebegurte bereit und werden am Behälter angeschlagen. Nun muss die Last angehoben und in der Länge 90 Grad gedreht werden, um dem Ziel näherzukommen. Ohne Probleme gelingt es mit dem Raupenkran LR 1750/2 und 360 t Derrickballast die Fracht zu schwenken, einige Meter zu verfahren und auf der nächsten Verschubbahn abzusetzen. Der zweite Verschub endet dann mit einer Übergabe auf sechsachsige, paral-



← Ein SPMT Modul mit aufgebautem Traggerüst übernimmt die Vorderseite der Tanks. Unten: Planzeichnung für die Übernahme der Last von der Verschubbahn

**.: EINSATZORT**  
BASF Ludwigshafen

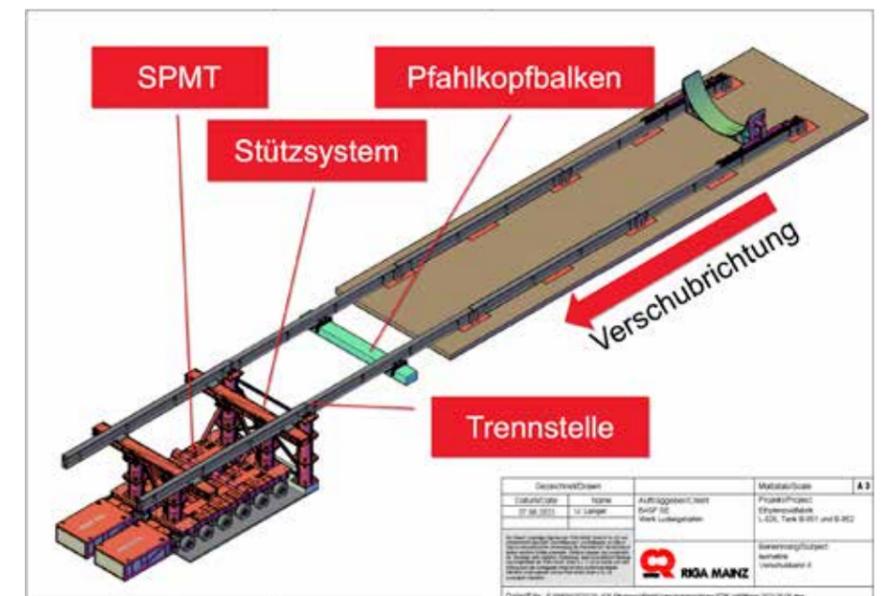
**.: EQUIPMENT**  
28 Achsen Goldhofer PST/SL Module mit Drehschemel und Powerpack + Ponton Lastdrager 25 + LR 1750/2 + LTM 1650-8.1 + LTM 1450-8.1 + LTM 1100-4.2 + LTM 1050-3.1 + Hubsystem Greiner GHS 3-1000 + 300 m Verschubbahn + 12 Achsen Scheuerle SPMT mit Traggerüst und PPU + 2 x Hublitzentechnik zum Drehen der Behälter

**.: GRÖSSTES EINZELTEIL**  
2 x 205 t mit 59 m Länge, 5,10 m Höhe, 6 m Breite

**.: EINSATZBESCHREIBUNG**  
Transport und Einbau eines Abluftkamins für Heizkraftwerk

**FAKTEN**

lelgekuppelte SPMT Module mit aufgebautem Traggerüst. Das Fahrzeug steht in der Baugrube neben dem Ziel, übernimmt die Front des Behälters und fährt leicht versetzt nach vorne. Dort steht unser LTM 1650-8.1 bereit, um die Last zu übernehmen. Auf der Rückseite setzt währenddessen der riesige Raupenkran um und nimmt die Last an den Haken. In der Luft muss der fast 60 m lange Tank dann mittels Litzenhebern um die eigene Achse gedreht werden, damit die Anschlüsse nach oben zeigen, die zur Optimierung der Transporthöhe seitlich gelegt wurden. Weit vor dem Einsatz galt es, die größtmöglichen Maße für den Behälter zu finden unter der Prämisse von Transport- und Kosteneffizienz. Dass dies gelungen ist, zeigt sich nach dem nur sechstägigen Einbau, der ohne jeglichen finanziellen Nachtrag erledigt ist.





← Am Ende der ersten Verschubbahn dreht der Raupenkran die Last um 90 Grad

↓ Ein Teilstück der Transporte führt über öffentliche Straßen



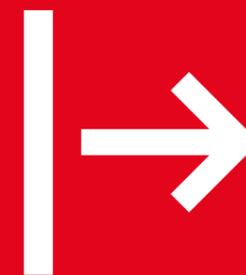
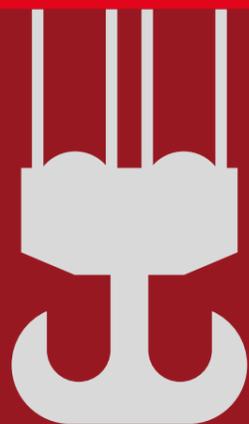
↓ Zwei Verschubbahnen sind notwendig, damit die Tanks unter Rohrbrücken transportiert werden können



↓ Das Hubsystem GHS 3-1000 lädt die Tanks von den Goldhofer Modulen auf die Verschubbahn um

# RIGA

*Welt*



# RELAUNCH DER WEBSITE

## RIGA MAINZ präsentiert sich mit neuem Design

Einige haben es vielleicht schon bemerkt, die Website von RIGA MAINZ sieht anders aus. Moderner, frischer, aktueller – das war unser Ziel.

Wir haben alle Bereiche neu gegliedert und die Navigation vereinfacht, alles zum Vorteil der Benutzerfreundlichkeit. Ein aufgeräumtes Hauptmenü, das direkt zu den gewünschten Informationen führt und direkte Kontaktmöglichkeiten zu den passenden Ansprechpartnern unserer drei Standorte bietet.

Außerdem gibt es kurze Teaservideos in den passenden Bereichen, die für Bewegung sorgen. Wir von RIGA MAINZ sorgen nicht nur für innovatives Engineering, sondern wollen uns auch modern und stilgerecht nach außen präsentieren. Dazu passt unsere neue Website umso mehr. Das Layout ist nun analog zur Neugestaltung unseres Kundenmagazins RIGA AUSLEGER und zeigt unsere Arbeitsfelder in frischem Design.

Natürlich ist die Website für alle Endgeräte optimiert, damit jeder, der uns besucht, das gleiche Erlebnis erhält, egal ob klassisch auf dem Computer, per Smartphone oder Tablet. Zusätzliche Inhalte aus unserer RIGA Welt gibt es auch weiterhin über die Instagram- und Facebookseite.



### FRANKFURT AM MAIN

Demontage eines Baukrans mit unserem LTM 1650-8.1

Equipment:  
LTM 1650-8.1



### LTM 1750-9.1 AM MAINZER DOM

Auf die Spitze getrieben

Equipment:  
LTM 1750-9.1



### SIMULTANE TEAMARBEIT - BAUSTELLE AN DER A63

Mainzer Ring geht dank zügig gesetzter Behelfsbrücke in die nächste Runde

Equipment:  
LTM 1500-8.1, LTM 1750-8.1



RIGA MAINZ ist seit 1929 Ihr zuverlässiger Partner rund ums Heben, Bewegen & Transportieren.



## Heben in neuen Dimensionen

Das Power-Lift-Tower System besteht aus bis zu acht einzeln positionierbaren Türmen mit einer Gesamthubleistung von 4.000 Tonnen. Zum Antrieb der Podeste genügt jeweils ein 32A Starkstromkabel. Die gesamte Steuerung erfolgt über eine Fernbedienung, auf der alle relevanten Daten stets abrufbar sind. Für einen linearen Hub sind die quadratischen Auflageplatten mit einer sphärischen Zentrallagerung versehen. Außerdem verfügen Basis- und Kopfplatten über Befestigungsmöglichkeiten für vielfältiges Zubehör oder die stabile Montage auf unseren SPMT-Modulen.



# NEUES KRANMODELL

Liebherr LTM 1050 - 3.1



Wir freuen uns, Ihnen ein neues Kranmodell im RIGA-Look präsentieren zu können: den **Liebherr LTM 1050-3.1** im Maßstab 1:50, Teil der WSI Premium Line. Dieses detaillierte Sammlerstück wird voraussichtlich im **Quartal 01/2025** erscheinen und ist zu einem Preis von **179 Euro** erhältlich.

Reservierungen sind ab sofort bei uns möglich. Sollten Sie Interesse an diesem schönen Modell haben, senden Sie uns bitte eine E-Mail an [info@riga-shop.de](mailto:info@riga-shop.de). Sie erhalten dann eine Vorbestellrechnung über **50 Euro**, die Ihre Reservierung nach Zahlungseingang bestätigt. Bei der finalen Bestellrechnung schreiben wir diese selbstverständlich wieder gut. Der Restbetrag von **129 Euro** ist vor Auslieferung zu begleichen.

Sichern Sie sich dieses tolle Modell und erweitern Sie Ihre Sammlung mit einem Stück Präzision und Qualität!

PS: Der angegebene Liefertermin ist ein ca. Termin - der tatsächliche Liefertermin kann abweichen.

» [info@riga-shop.de](mailto:info@riga-shop.de)

## SONNENMILCH

Um unseren Mitarbeitern den Sommer ein Stück angenehmer zu machen, erhielten alle eine hochwertige Sonnenmilch mit Lichtschutzfaktor 30. Mit einem Augenzwinkern haben wir diese mit unserem markanten Gorilla gebrandet, der sich gerade auf den Weg zur Arbeit macht. So sind alle bestens geschützt – selbst unser Gorilla nimmt den Sonnenschutz ernst!

Denken Sie daran, sich regelmäßig einzucremen und genießen Sie noch die letzten sonnigen Tage.



## NEUE CAPS IM RIGA SHOP

In den Ausführungen: Trucker Cap und Full Cap im Fanshop erhältlich

» [riga-shop.de](http://riga-shop.de)



## HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH...

... und vielen Dank für Ihr Engagement auch an alle anderen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die ein Jubiläum bei uns feiern.

- .. 35 JAHRE**  
Waldemar Hettich (April)
- .. 25 JAHRE**  
Resa Sang (April)
- .. 10 JAHRE**  
Markus Söhnge (Juli)  
Holger Biermann (September)
- .. 5 JAHRE**  
Aldin Askraba (März)  
Alexander Heiser (April)  
Rüdiger Baumann (März)  
Daniel Schleicher (April)  
Christian Helker (März)  
Sadrija Hadzic (März)  
Klaus Damke (März)  
Pawel Baldowski (März)  
Carina Hokamp (April)  
Stephen Egwom (März)  
Hans Stieler (März)  
Patric Horschler (März)



## VORGESTELLT

**Kai Langer**

.. Seit 01.07.2023  
kaufmännischer Geschäftsführer

Kai Langer übernahm mit seiner Rückkehr die Position des kaufmännischen Geschäftsführers. Er tritt somit die Nachfolge von Karl Reitz an, der Ende des Jahres 2023 in den wohlverdienten Ruhestand gegangen ist und uns seitdem noch beratend zur Seite steht.

Nachdem er vor ziemlich genau 10 Jahren die Entscheidung getroffen hatte, das Unternehmen vorübergehend zu verlassen und sich am Markt unter Beweis zu stellen, kehrt er nach einer spannenden Karriere außerhalb des Unternehmens zu RIGA MAINZ zurück.

Zuletzt war er als Leiter Customer Experience bei SEAT Deutschland tätig. Dort war er für das Kundenerlebnis der Marken SEAT und CUPRA verantwortlich. Darüber hinaus bringt Kai Langer von seiner Zeit als Manager bei Deloitte umfangreiche Expertise aus dem Consulting, insbesondere der digitalen Transformationen von Unternehmen mit. Diese wird ergänzt mit Know-How aus dem digitalen Marketing von seiner ersten Etappe bei Experience One, einer Frankfurter Digitalagentur.

Er und sein Vater Uwe Langer hatten im Mai 2023 gemeinsam den Entschluss gefasst, dass es nun an der Zeit für ihn sei, ins Unternehmen zurückzukehren, um es für den Übergang in die vierte Generation vorzubereiten.

In seiner neuen Rolle als kaufmännischer Geschäftsführer hat Kai Langer die Verantwortung für die Bereiche Finanzen, Personal, IT, Marketing und Geschäftsentwicklung übernommen und damit maßgeblich zur Entwicklung und Umsetzung der Unternehmensstrategie beigetragen.

Das ganze Team von RIGA MAINZ und vor allem das Team, das ihn noch von damals kennt, hat sich über seine Rückkehr gefreut.

# MAINZ LEUCHTET

VON RHEINGOLDHALLE BIS SCHILLERPLATZ

„Mainz leuchtet – Das Late Light Festival“ ist das neue Eventhighlight in Mainz. Vom 28. bis zum 30. September 2023 erstrahlte die Mainzer Innenstadt in besonderem Glanz. Von der Rheingoldhalle bis zum Schillerplatz wurden mehrere Gebäude illuminiert und künstlerisch in Szene gesetzt. Verschiedene Licht-Installationen und Video-Projektionen (sogenannte „Mappings“) ließen prominente Bauwerke wie den Dom St. Martin, das Staatstheater Mainz, den mainz STORE am Markt, das Rathausplateau / die Rheingoldhalle, das Deutsche Bank-Gebäude im ehem. Karstadt-Areal, den Kirschgarten sowie den Osteiner Hof am Schillerplatz in einem ganz neuen Licht erscheinen.

So wurden auf den Gebäudefassaden unterschiedliche Geschichten erzählt – visuell eindrucksvoll und durch emotionale Musik begleitet. Erleben konnte man auch die fahrenden Projektionen „Traveling Lights“. Konzipiert wurden die zahlreichen Video-Projektionen vom Studiengang „Zeitbasierte Medien“ der Hochschule Mainz.

CITYMARKETING, die Landeshauptstadt Mainz und die Hochschule Mainz freuen sich über zahlreiche Besucher:innen, die sowohl die Video-Projektionen als auch die Angebote der Innenstadtakteure genießen können.

**SAVE THE DATE 2024!**

**WIEDER VOM 26. - 28.09.2024**

**WIR SIND  
ALS PREMIUM  
PARTNER  
WIEDER  
DABEI**



# NEUE STEUERUNGSGENERATION LICCON3:

RIGA MAINZ übernimmt einen der ersten LTM 1110-5.2



Im Frühjahr 2022 hat Liebherr den neuen LTM 1110-5.2 mit der Kransteuerung LICCON3, neu gestalteten Kabinen und neuem Lackier-Design bei einer Kundenveranstaltung in Ehingen vorgestellt. Auf der Bauma im Oktober wurde er der weltweiten Kundschaft präsentiert. Nach intensiven Erprobungen mehrerer Prototypen liefert Liebherr die ersten zehn Geräte ins

Feld aus. Sie sind mit einem zusätzlichen Datenlogger ausgestattet, der es erlaubt, das Einsatzprofil des Krans sowie eventuell auftretende Problemstellungen zu überwachen. Bewusst hat Liebherr daher auch Kunden im kalten Norden und im heißen Süden Europas ausgewählt.

Unser Geschäftsführer Kai Langer kam zur offiziellen Übergabe des neuen LTM 1110-5.2 persönlich ins Herstellerwerk nach Ehingen: „Unser Anspruch ist es immer wieder, neue Benchmarks für die Branche zu setzen. Daher ist es uns wichtig, bei neuen Technologien wie LICCON3 direkt von Anfang mit dabei zu sein, um durch unsere Praxiserfahrung wichtiges Feedback an unsere Partner, der Liebherr Entwicklungsabteilung, geben zu können.“ Die enge Zusammen-

arbeit mit den Ehingern ist auch nichts Neues. So hat man bereits in den frühen Jahren der LICCON-Kransteuerung mit Uwe Langer beispielsweise Traglastinterpolationen bei Zwischenlängen diskutiert und nach der Umsetzung getestet.

Kranfahrer David Traud, der im Liebherr-Werk auf den neuen Kran geschult wurde, ist von der neuen Steuerung begeistert: „Ich freue mich, als einer der Ersten, den neuen Kran zu fahren. Es ist alles neu und viel moderner. Die individuellen Einstellmöglichkeiten finde ich klasse. Dennoch kommt man schnell zurecht, da die Bedienung im Prinzip wie bei der aktuellen LICCON2 ist.“



# NICO MÜLLER

- Peugeot 9X8 Hypercar - 24h Le Mans 2024

24h am Stück, am absoluten Limit, jenseits von 300 km/h, egal ob bei Dunkelheit, Hitze oder Regen – ein Test für Mensch und Maschine. Genau aus diesem Grund, sind für Fahrer, Teams und Hersteller, die 24h von Le Mans die ultimative Herausforderung – nicht umsonst ist das Traditionsrennen bekannt als das größte Autorennen der Welt!

Gerade aktuell erfährt die Langstrecken Weltmeisterschaft (FIA WEC), zu der neben den 24h Le Mans auch sieben weitere 6-10h Rennen zählen, einen enormen Boom. Werksteams von Ferrari, Porsche, Lamborghini, BMW, Toyota, Alpine, Cadillac und Peugeot kämpfen in der Topklasse „Hypercar“ um den Gesamtsieg.

Natürlich will man eine offizielle Weltmeisterschaft gewinnen, aber Le Mans genießt hier einen ganz speziellen Stellenwert. Ein Le Mans Sieg ist neben einem Sieg in Monaco und den Indy500 die Auszeichnung im Motorsport.

Nun ist es soweit, die 101. Edition des Traditionsrennens geht am 15./16. Juni über die Bühne. Ich starte im Peugeot 9X8 Hypercar mit der Startnummer 93 zusammen mit Ex-F1 Star Jean-Eric Vergne (FR) und Mikkel Jensen (DK) ins Rennen – mit dem Ziel, die Favoriten von Ferrari, Toyota und Porsche unter Druck zu setzen.

Nachdem wir beim Saisonauftakt in Katar Anfang März in der letzten Runde ein sicheres Podium durch Tankprobleme verloren hatten, ist die Motivation umso größer, dieses jetzt beim Heimrennen unseres Teams zu holen. Das Unterfangen wird in einem Hypercar Feld von 23 Autos und insgesamt 62 Autos (mit LMP2 und GTs) kein einfaches, aber wir haben intensiv an unserem wunderschönen 9X8 gearbeitet, um die nötige Zuverlässigkeit und Performance abrufen zu können.

Ich kann es kaum erwarten, am Samstag den 15.06.2024 um 16:00 Uhr vor über 300.000 Zuschauern das Rennen für unser Auto starten zu dürfen – let's make it a good one!



# IMPRESSUM

## .: HERAUSGEBER

RIGA MAINZ GmbH & Co. KG  
Liebigstraße 13-15  
55120 Mainz

Tel. +49 (0)6131.962 96-0  
E-Mail: info@riga-mainz.de  
www.riga-mainz.de

Wenn Sie „DER AUSLEGER“ nicht mehr erhalten möchten, können Sie diesen über die E-Mail-Adresse: info@riga-mainz.de abbestellen.



## .: ANSPRECHPARTNER

Anamarija Voigt

Tel. +49 (0)6131.962 96-22  
E-Mail: av@riga-mainz.de

Für eventuelle inhaltliche Fehler übernehmen wir keine Haftung.

## .: BILDNACHWEISE

Titel	LIEBHERR
S. 4-7	Connections
S. 8-9	Connections
S. 10-13	Connections
S. 14-17	LIEBHERR
S. 18-21	H&K
S. 22-29	Connections
S. 30-33	Connections
S. 34-39	BASF
S. 38-39	RIGA MAINZ
S. 44	WSI
S. 44-47	Connections
S. 48	LIEBHERR
S. 49	Nico Müller Pressebilder

## .: FOLGEN SIE UNS

[in /company/riga-mainz](https://www.linkedin.com/company/riga-mainz)  
[@ /riga.mainz](https://www.instagram.com/riga.mainz)  
[/rigamainz](https://www.facebook.com/rigamainz)  
[@RigaMainz](https://www.youtube.com/@RigaMainz)

## .: IDEE, KONZEPT & REALISATION

connections-mainz.de

# DER AUSLEGER





# DER AUSLEGER



**Herausgeber:**  
RIGA MAINZ GmbH & Co. KG  
Liebigstraße 13 – 15, 55120 Mainz

Telefon: +49 6131 96296 - 0  
E-Mail: [info@riga-mainz.de](mailto:info@riga-mainz.de)



[www.riga-mainz.de](http://www.riga-mainz.de)