

# GP **GESTEINS** Perspektiven

Ausgabe 6 | 2025

Offizielles Organ des Bundesverbandes  
Mineralische Rohstoffe und seiner Landesverbände

## DIE NÄCHSTE GENERATION



[www.gipo.ch](http://www.gipo.ch)

- ZUR SACHE** Scheine ohne Steine
- MACH MAL WAS** Strom mit Sonne
- PRAXIS** Raumgleiter mit Tigernase
- TREFFPUNKT** Jubiläum mit Mehrwert



# Hier bin ich der Meister!

Unsere Branche braucht Fachleute, die alle Fäden in den Werken zusammenhalten.

## Lust auf Erfolge im mittleren Management?

Die Aufstiegsfortbildung zum „**Industriemeister Aufbereitungs- und Verfahrenstechnik IHK (m/w/d)**“ bietet beste Möglichkeiten dafür.

Interessiert? Link und QR-Code führen zum aktuellen Flyer beim Ausbildungspartner Eckert-Schulen.



[eckert-schulen.de/imav-verband](https://eckert-schulen.de/imav-verband)

Mit Unterstützung von:





Foto: pixabay



## Highway oder Einbahnstraße?

*Also mal ehrlich: Ganz egal, für welchen dieser Verkehrswege sie zum Einsatz kommen – heimische mineralische Rohstoffe werden derzeit so dringend benötigt wie schon lange nicht mehr. Unsere Bau-Rohstoffe liefern die existentielle Grundlage für funktionierende Verkehrswege und Infrastruktur. Sie bewegen also, dem wahrsten Wortsinn nach, Deutschland. Dies unterstreicht eine aktuelle Studie, wonach bauaffine Güter 48 % und damit fast die Hälfte der in Deutschland mit dem Lkw transportierten Tonnage ausmachen. Kommen diese dann wiederum der Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur zugute, profitieren am Ende alle vom dem erzielten Ergebnis.*

*Hinzu kommt, dass die durchschnittliche Transportdistanz von Bau-Rohstoffen per Lkw 33 km beträgt – sagt die Studie. Die zugegebenermaßen schwer beladenen Nutzfahrzeuge fahren die Straßen also nicht weitflächig kaputt, sondern liefern die wertvolle Ware dank dezentraler Versorgungsstruktur auf schnellstem – und kurzem – Wege. Das gilt so lange, wie Gewinnungsstätten und Fabriken engmaschig im Bundesgebiet verteilt und die Strecken entsprechend übersichtlich sind. Es gilt also, diese spezifischen Strukturen zu erhalten, sie aber vor allem bei der Ausgestaltung der Verkehrspolitik und der Infrastrukturplanung zu berücksichtigen. Maßnahmen, die pauschal auf Verlagerung von der Straße auf andere Verkehrsträger abzielen, greifen an den Bedürfnissen der Steine-Erden-Industrie vorbei.*

*Genehmigungsverfahren für die Rohstoffgewinnung müssen sich spürbar verkürzen und ausreichend Fachkräfte gerade auch in der Logistik vorhanden sein. All das hat die Politik in der Hand. Mit Blick auf die geplanten Ausgaben im Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität gibt es unterm Strich zwar mehr Geld, doch werden die geplanten Ausgaben im Kernhaushalt allein in 2025 um über 6 Mrd. Euro gekürzt. Der Bundeshaushalt 2026 muss mehr in die Verkehrsinfrastruktur investieren und die im Koalitionsvertrag angekündigte neue Finanzierungsarchitektur zügig realisieren. Wer eine zukunftsfeste Infrastruktur haben will, muss auf dem Weg dorthin mit einer ordentlichen Reisegeschwindigkeit unterwegs sein und darf nicht in einer Sackgasse enden.*

Ihr

Tobias Neumann  
Chefredakteur GP



## Die nächste Generation

Mit der GIPO P 101 GIGA und der GIPO P 111 GIGA präsentiert der Schweizer Premiumhersteller zwei neue Modelle seiner erfolgreichen und bewährten Prallbrecher-Serie. Kompakt, flexibel und zukunftsweisend, das sind die entscheidenden Merkmale einer neuen Brecher-Generation.

### Zukunftssicher aufgestellt

Die beiden neuen Prallbrecher-Modelle kennzeichnen eine neue Prallbrecher-Generation, die auf Basis der bewährten GIPO-Qualitäten zukunftsweisend ist. „Konzentration auf das Wesentliche“, so könnte das neue Motto lauten, das einen entscheidenden Aspekt in der GIPO-Philosophie nicht vergisst: Individuelle, auf den Kunden zugeschnittene Lösungen werden immer ein GIPO-Markenzeichen bleiben.

Weitere Informationen:

#### ■ GIPO AG

Kohlplatzstrasse 15

6462 Seedorf UR

Tel.-Nr. +41 (0)41 874 81 10

info@gipo.ch

www.gipo.ch



**24 RAUMGLEITER FÜR ALLE LEBENSLAGEN:** Mit imposantem Kühlergrill und vertikal an den Seiten angeordneten Leuchteinheiten rollt dieser SUV heran und lässt keinen Zweifel an seiner Position als Flaggschiff im Verbrenner-Angebot dieses Autobauers.

#### LEITARTIKEL

- 3 **Highway oder Einbahnstraße?**

#### ZUR SACHE

- 6 **„Scheine ohne Steine“**  
MIRO auf der Bundespressekonferenz 2025

#### WIRTSCHAFT

- 8 **Innere Ruhe in unruhigen Zeiten**  
10 **Rohstoffsicherung ist Zukunftssicherung**  
11 **Mineralische Rohstoffe waren, sind und bleiben erstklassig**  
13 **Tarifpolitik, Kreislaufwirtschaft und politische Gespräche im Fokus**  
14 **Branchenthemen mit Seeblick**  
16 **Zwischen Weitblick und Klartext**

#### AKTUELL

- 18 **Nachrichten aus der Branche für die Branche**



**38 DUMPER – SKW – LKW:** Damit der innerbetriebliche Verkehr läuft, sind diese „schweren Burschen“ gefragt. Es gibt durchdachte Lösungen, dazu liefert die (Weiter-)Entwicklung faszinierende Studien für den Betrieb von morgen. Fotos: siehe Artikel

**MACH MAL WAS**

22 Licht und Schatten

**PRAXIS**

24 Raumgleiter für alle Lebenslagen

30 Staub und Kosten im Griff haben

32 Nachhaltig modern im 21. Jahrhundert

35 Noch effizienter dank Hybridtechnik

**DUMPER – SKW – LKW**

38 Ein echter „Abräumer“

40 Schwerlast-Lkw im Schutterverkehr

44 Harte Brocken

46 Sonderbau für den harten Einsatz

48 Der Letzte seiner Art

51 Gut bewegt durch dick und dünn

54 Sicher ist sicher gedreht

**ANBAUGERÄTE**

57 Kompetenz aus Korschenbroich

58 Volle Kraft voraus

60 Der Joker im Spiel

**BETONTANKSTELLE**

61 Kompakte Kleinmengen-Revolution

62 „Wir wollen noch internationaler werden“

GP-Interview mit den Entwicklern von Beton2Go

64 Ein Beispiel aus der Praxis

65 Die clevere Lösung

67 Kompakter Leistungsträger

**TREFFPUNKT**

70 70 Jahre jung und kein bisschen leise

75 Terminblitz

76 GP-TopOnline

77 Einkaufsführer

80 Terminkalender/Impressum

81 Inserentenverzeichnis

82 Zu guter Letzt/Vorschau

## ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

## Deutliches Zeichen

Zum ersten Mal in seiner Verbandsgeschichte war der Bundesverband Mineralische Rohstoffe (MIRO) auf der Bühne der Bundespressekonferenz (BPK) in Berlin vertreten. Die BPK gilt als das wichtigste Forum für politische Kommunikation in der Hauptstadt: Dort treten sonst regelmäßig Bundeskanzler sowie Ministerinnen und Minister auf, um vor den führenden Hauptstadtjournalisten Rede und Antwort zu stehen. Umso bemerkenswerter war es, dass MIRO-Präsident Christian Strunk gemeinsam mit Vertretern der Bauindustrie und der IG BAU diese Plattform nutzte, um die Anliegen der Rohstoff- und Bauwirtschaft öffentlich zu platzieren. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie die geplanten Milliarden-Investitionen in Straßen, Brücken, Wohnungen und Schulen tatsächlich Realität werden können – und welche Rolle die sichere Versorgung mit heimischen mineralischen Rohstoffen dabei spielt. Dass zahlreiche Medien berichteten und Phoenix TV live übertragen hat, zeigt, wie groß das Interesse an diesem Thema inzwischen ist.



**ÖFFENTLICHKEITSWIRKSAM:** MIRO-Präsident Christian Strunk (M.) richtet seine Worte an die Vertreterinnen und Vertreter der BPK. Fotos: Mark Bollhorst

## „Scheine ohne Steine“

**Am 15. September 2025 erlebte der Bundesverband Mineralische Rohstoffe (MIRO) einen besonderen Tag: Zum ersten Mal trat er in der Bundespressekonferenz (BPK) in Berlin auf – einem Ort, an dem sonst nur Menschen mit besonders hohen Politik-Posten die Schlagzeilen der Republik prägen. Gemeinsam mit dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB) und der IG BAU nutzte MIRO-Präsident Christian Strunk diese Bühne, um die zentrale Botschaft zu platzieren: Milliardeninvestitionen in Bau und Infrastruktur nützen nichts, wenn es nicht genügend heimische Rohstoffe gibt.**

Das MIRO-Team war hoch motiviert in den Termin gegangen. Neben MIRO-Präsident Strunk waren Geschäftsführerin Susanne Funk und Pressereferent Sascha Kruchen vor Ort. „Wir wussten, wie wichtig diese Gelegenheit ist – entsprechend gab es natürlich eine leichte Anspannung, aber auch enorme Vorfreude“, schilderte Funk im Nachgang. Im gut gefüllten Saal herrschte konzentrierte Aufmerksamkeit. Journalistinnen und Journalisten führender Medien wohnten dem Auftritt bei, die Fernsehkameras liefen. Zugleich war der Zeitpunkt des Auftritts bewusst gewählt: Die Pressekonferenz fiel exakt auf den Wochenbeginn, an dem im Deutschen Bundestag die Haushaltsberatungen starteten. Damit lag der Fokus auch politisch auf dem Sondervermögen für Infrastruktur – jenem Milliarden-Topf, der entscheidend dafür ist, ob der Sanierungstau in Deutschland tatsächlich aufgelöst werden kann.

### Klare Worte vom Bundesverband

Christian Strunk eröffnete sein Statement in Berlin mit einer Aussage, die hängen blieb: „Geld allein baut keine Brücke. Ohne Steine bleiben Milliarden auf dem Papier.“ Deutschland benötigt jedes Jahr fast 600 Mio. t mineralische Rohstoffe –

„nach Wasser der zweitgrößte Stoffstrom des Landes“. Zwar sei die Versorgung grundsätzlich möglich, doch fehlende Genehmigungen gefährdeten sie massiv. „400 Betriebe mussten in den vergangenen zehn Jahren schließen, weil keine Anschlussgenehmigungen erteilt wurden“, betonte Strunk.

An einer Schautafel veranschaulichte er die Lage an einem Beispiel: Im Großraum Düsseldorf drohe die genehmigte Förderung von Sand und Kies in den nächsten zehn Jahren von 4,6 Mio. t auf null zu sinken. „Wenn dort keine neuen Genehmigungen erteilt werden, wird es dort bald keinen Sand und Kies mehr geben. Und das mitten in einer der am dichtesten besiedelten Regionen Deutschlands.“

Die Folgen liegen auf der Hand, schon heute gibt es Engpässe in Berlin, Köln und entlang der Elbe. Dabei werden die Baurohstoffe dringend gebraucht. „Der Bedarf an Wohnungen steigt – und gleichzeitig wächst die Lücke bei nicht gebauten Wohnungen. Ohne Kies, Sand und Schotter können wir diese Wohnungen nicht bauen.“ Strunk machte klar, dass es nicht nur um Häuser, sondern auch um Schulen, Brücken und Verkehrswege geht: „Wenn wir den Sanierungstau wirklich auflösen wollen, dann braucht es nicht nur Milliarden, sondern auch die Rohstoffe, die diese Bauwerke erst möglich machen.“

## Daseinsvorsorge ist von Interesse

Die zentrale Forderung von MIRO: Die Rohstoffgewinnung muss als Teil der Daseinsvorsorge ins „überragende öffentliche Interesse“ aufgenommen werden – so wie die Energieversorgung oder die Telekommunikationsnetze. „Dann können auch Genehmigungen schneller erteilt werden. Scheine ohne Steine – das darf nicht passieren“, rief Strunk den Journalisten zu. Auf die Frage nach mangelnder Akzeptanz in der Bevölkerung reagierte er deutlich: „Es ist Aufgabe der Politik, klarzumachen, dass es diese Rohstoffe braucht. Unsere Unternehmen leisten ihren Beitrag, indem sie nach der Gewinnung ökologisch hochwertige Landschaften renaturieren. Aber ohne klare politische Rückendeckung wird es nicht gelingen.“

## Mit Bauindustrie und Gewerkschaft

Die Mitstreiter auf dem Podium unterstrichen die Botschaft. HDB-Präsident Peter Hübner kritisierte, dass das Sondervermögen zum Teil zur Haushaltskonsolidierung missbraucht werde: „Es gibt die versprochene Zusätzlichkeit nicht. Stattdessen schrumpft der Kernhaushalt und wird mit dem Sondervermögen aufgefüllt.“ Er forderte einfachere Vergabeverfahren und weniger Bürokratie.

Carsten Burckhardt, stellvertretender Bundesvorsitzender der IG BAU, sprach die Perspektive der Beschäftigten an: „Es reicht nicht, Milliarden zu beschließen, wenn gleichzeitig die

Akzeptanz für Industrie vor Ort fehlt und die notwendigen Rohstoffe nicht genehmigt werden.“ Außerdem plädierte er für ein Bundestarifreugesetz und faire Arbeitsbedingungen.

## Auftritt mit Signalwirkung

Die Resonanz auf die Pressekonferenz war groß. Agenturen berichteten umgehend, Tageszeitungen griffen die Schlagworte „Scheine ohne Steine“ und „Geld allein baut keine Brücke“ auf. Dass der Fernsehsender Phoenix die Pressekonferenz fast komplett live übertragen hat, unterstreicht die Relevanz des Themas. Im Anschluss analysierte Professor Michael Hüther, Direktor des Instituts der deutschen Wirtschaft, im TV-Programm die Aussagen und machte deutlich, dass sie auf die Agenda der großen wirtschaftspolitischen Debatten in Deutschland gehören.

Für MIRO war es mehr als nur ein Auftritt – es war ein Signal, dass die Themen der Branche in der politischen und medialen Öffentlichkeit angekommen sind, und zugleich ein Auftrag, die Überzeugungsarbeit konsequent weiterzuführen.

„Deutschland braucht einen klaren politischen Rückhalt für unsere heimischen Rohstoffe. Geld allein reicht nicht. Nur wenn wir Steine haben, lassen sich Brücken bauen, Straßen erneuern und die Energiewende umsetzen“, fasste es Strunk am Ende in der Bundespressekonferenz zusammen.

■ [www.bv-miro.org](http://www.bv-miro.org)



**AUFKLÄRUNGSARBEIT:** Anhand aktueller Zahlen erklärt Christian Strunk, wie gefährdet die Rohstoffversorgung wirklich ist.

# Innere Ruhe in unruhigen Zeiten

**Beständigkeit ist eine Pflicht, Optimismus die Kür: Diese Botschaft ging von der Jahreshauptversammlung des Bayerischen Industrieverbandes Baustoffe, Steine und Erden (BIV) in Rottach-Egern aus. Die Resilienz des BIV spiegelte sich u. a. in der einstimmigen Wiederwahl seines Präsidenten Georg Fetzter wider. Auch in dessen dritter Amtszeit wird es an Herausforderungen nicht mangeln.**



**STARKES TRIO:** BIV-Präsident Georg Fetzter (M.) mit seinen neuen Stellvertretern Michael Erhardt (l.) und Christian Fiederer. Fotos: BIV/Marcus Schlaf

Vor rund 110 Mitgliedsunternehmen und Gästen unterstrich der frisch wiedergewählte BIV-Präsident Georg Fetzter, wie eingespielt und beständig das Verbandsteam sei. Seinen bisherigen Stellvertretern dankte er und begrüßte die neuen Vizepräsidenten Michael Erhardt vom Betonfertigteilmittelunternehmen Hemmerlein Ingenieurbau und Christian Fiederer vom Transportbetonhersteller

Heidelberg Materials Beton DE. „Seit 80 Jahren existiert der BIV, er ist also eine echte Konstante. Diese Beständigkeit ist der Politik nicht gegeben – unsere Hoffnungen ruhen nun auf der neuen Bundesregierung“, so Fetzter.

Dieser Optimismus ist eher zweckmäßig, denn einen Anlass zur Aufbruchstimmung gibt es laut Fetzter nicht: „Das Land braucht dringend Investitionen in

Infrastruktur und Wohnraum – der Weg wird nur über heimische Roh- und Baustoffe führen, ob recycelt oder primär gewonnen.“ Rund 65 % der Steine-Erden-Produktion in Deutschland gehen in den Hochbau, 25 % in den Tiefbau.

Die Straßen und Brücken im Land sind marode. Impulse erhofft sich die Roh- und Baustoffbranche aus dem Tiefbau, der vor allem Infrastrukturmaßnahmen wie Verkehrswege beinhaltet. Dort zählt die ortsnahe Gewinnung von Rohstoffen – ökonomisch wie ökologisch. Die Erwartungen für einen Booster schon im laufenden Jahr bleiben jedoch zurückhaltend. Denn der Aufschwung ist nur dann ein denkbare Szenario, wenn die beschlossenen Mittel tatsächlich zusätzlich ausgegeben werden. Für die Roh- und Baustoffbranche werden sie sich auch erst zeitverzögert ab frühestens 2026 auswirken.

Die Genehmigungen im Wohnungsmarkt lassen wenig Raum für Zuversicht. 2024 wurden nur knapp über 200.000 Wohnungen genehmigt, der tiefste Stand in zehn Jahren. Eine Trendwende ist dieses Jahr nicht zu erwarten. Steigende Kosten und ein abrupter Zinsanstieg ab 2022 lassen ein Eigenheim für durchschnittlich verdienende private Bauherren in weite Ferne rücken. Auch für Investoren sind geringe Renditen von 2-3 % für frei finanzierte Mietwohnun-

## Festvortrag und Fachforum

### Eine Bühne für Lösungsfinder



**HIELT DEN SPIEGEL VOR:** Festredner Prof. Dr. Bernd Raffelhüschen erklärte, was rund um den demografischen Wandel alles schiefläuft.

„Festlich wird dieser Festvortrag nicht“, leitete Prof. Dr. Bernd Raffelhüschen seinen mit „Demografie, Wirtschaft und Soziales: quo vadis?“ überschriebenen Vortrag ein. Der Freiburger Finanzwissenschaftler und Direktor des Forschungszentrums Generationsverträge erklärte, wie sich die Bevölkerungspyramide auf Bauwirtschaft, Renten- und Krankenversicherung auswirkt bzw. was derzeit falsch läuft.

Drei Vorträge zählte das Fachforum: Journalistin Evelyn Steinbach erklärte mögliche Wege eigener Storys in die Medien, Dr. Christoph Heim (Geiger-Gruppe) verdeutlichte Projektkommunikation am konkreten Beispiel „Bürgerbeteiligung als Erfolgsfaktor“, bevor BIV-Arbeitsrecht- und Tarifpolitikexpertin Dagmar Marek-Pregler über das Finden und Binden von Arbeitnehmern referierte.

gen nur noch bei Kaltmieten von 17 bis 20 Euro/m<sup>2</sup> erzielbar. Die Folge: Gebaut wird – wenn überhaupt – mit Zurückhaltung.

Eine Studie der „Arge für zeitgemäßes Bauen“ zeigt, dass Nachverdichtung nur etwa 10 % des benötigten Wohnraums schaffen kann. Obwohl Menschen in Deutschland im Durchschnitt in 2,3 Zimmern leben, wohnen 9,6 Mio. Menschen in zu kleinen Wohnungen, was 1 Mio. mehr als noch vor fünf Jahren gleichkommt. Der BIV fordert mehr bezahlbaren Wohnraum für die Mittelschicht und für Menschen mit Anspruch auf Sozialwohnungen, was u. a. durch dezentrale Rohstoffgewinnung und Baustoffproduktion realisierbar ist. Kostentreiber sind bürokratische Hürden wie die zusätzlichen Anforderungen aus der Bauproduktenverordnung.

Die nächste BIV-Mitgliederversammlung findet vom 20. bis 22. Mai 2026 in München statt.

■ [www.biv.bayern](http://www.biv.bayern)



**GELEBTER ZUSAMMENHALT:** Wie gewohnt war die jährliche Zusammenkunft gut frequentiert.

**ST** SCRAPETEC



**ABDICHTUNGS- UND BANDFÜHRUNGSSYSTEME MIT EINZIGARTIGER PERFORMANCE**

Mehr auf [scrapetec.com](http://scrapetec.com)

+49 2842 932 92 94  
@ [info@scrapetec.com](mailto:info@scrapetec.com)

**ST** SCRAPETEC



**STARKE VERBUNDENHEIT ZWISCHEN POLITIK UND VERBÄNDEN** demonstrierten ISTE-Präsident Oliver Mohr (M.) mit (v. l.) seinem BIV-Amtskollegen Georg Fetzer, Landesministerin Nicole Razavi, Regierungspräsidentin Sylvia M. Felder und Bürgermeister Dr. Tobias Kramerbauer beim Gruppenfoto. Fotos: ISTE

## Rohstoffsicherung ist Zukunftssicherung

Am 26. Juni 2025 fand die Jahreshauptversammlung des Industrieverbands Steine und Erden Baden-Württemberg (ISTE) in Baden-Baden statt. Zum „Ländle-Update“ gehörten neben der Freude über erfolgreiche Tarifverhandlungen auch politische Gastreden zur Kaffeestunde.

„Friede, Freude, Abschluss?“ – Wohl kaum. Die ausgehandelten Tarifierhöhungen und eine Übernahmegarantie für Auszubildende täuschen nicht über die derzeitige Rezession hinweg. „Es scheint zwar bundesweit vorsichtig aufwärtszugehen, jedoch bleiben die Herausforderungen enorm“, sagt ISTE-

Hauptgeschäftsführer Thomas Reißwenger. Sein Jahresbericht listete auf, woran es mangelt: Wohnraum- und Verkehrswegebau sowie der Bürokratieabbau. „Da muss und wird etwas passieren“, sagt Reißwenger mit Blick auf die Landtagswahl 2026. Weil die Rohstoffsicherung einen wichtigen Beitrag zur



**AUF REGES INTERESSE** stieß die Jahreshauptversammlung, wovon der voll besetzte Saal zeugt. Foto: tne

Zukunftssicherung leistet, stand dieses Thema ganz oben auf der Agenda der ISTE-Jahreshauptversammlung 2025 in Baden-Baden.

### Kommt der „Landesermöglichungsplan“?

Das beschlossene Infrastrukturpaket spült Geld in die Ausbau- und Ertüchtigungskassen, das laut ISTE tatsächlich verbaut werden muss und nicht in Verordnungen, Verfahren und Verwaltungsakten versickern darf. Weil Effizienz zählt, fordert ISTE-Präsident Oliver Mohr von der Politik mehr Mut zu klaren Entscheidungen, zu strafferen Genehmigungsverfahren, zum Abbau bürokratischer Hindernisse.

In ihrer Gastrede gab Nicole Razavi, Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg, Grund zur Hoffnung: „Wir wollen das Bauen wieder in Schwung bringen. Der Landesentwicklungsplan soll ein Landesermöglichungsplan und kein Verhinderungsplan sein.“ So soll dieser etwa mineralische Rohstoffe bedarfsunabhängig sichern und Zwischennutzungen wie das Aufstellen von PV-Anlagen fördern. Die Rohstoffsicherung sei laut Ministerin ein wichtiges Ziel der Landes- und Regionalplanung: „Die Belange der Rohstoffwirtschaft haben wir deshalb bei der geplanten Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans fest im Blick. Wir wollen die langfristige Rohstoffsicherung ausbauen und den Lebenszyklus der Abbaustätten künftig ganzheitlich betrachten, von der Flächensicherung bis zur Nachnutzung.“

### Schneller vom Papier in die Realität

Auch bei der Aufstellung von Regionalplänen will Razavi deutlich Tempo machen, etwa durch die Digitalisierung der Informationen. Stellungnahmen sollen dann nur noch online möglich sein. „Auch unsere Novelle des Landesplanungsgesetzes, die im Frühjahr dieses Jahres mit Zustimmung aller Landtagsfraktionen verabschiedet worden war und in Kraft trat, kommt der Rohstoffwirtschaft zugute: Damit beschleunigen wir die Verfahren deutlich. Gute Projekte kommen so schneller vom Papier in die Realität.“ Um das Bauen zu beschleunigen, sehe die neue Landesbauordnung die Genehmigungsfiktion nach drei



**AUS BERLIN NACH BADEN-BADEN** war MIRO-Geschäftsführerin Susanne Funk angereist. Ihr „Bericht aus Berlin“ fiel informativ und kurzweilig aus.

Monaten vor. „Die Landesbauordnung soll nicht den Goldstandard sichern, sondern nur das, was nötig ist, damit das Gebäude sicher steht.“

Sylvia M. Felder, Regierungspräsidentin am Regierungspräsidium Karlsruhe, nahm den Ball auf: Derzeit sei der Wunsch nach schnellen Verwaltungs-, Planungs- und Genehmigungsverfahren an zentraler Stelle politischer Forderungskataloge. Das Wort „Bürokratieabbau“ dürfe in keiner Grundsatzrede fehlen. Doch zwischen dem politischen Willen und der Umsetzung stehe stets

der „Dreisatz: Planung, Antrag, Genehmigung“. „Ein funktionierender Staat braucht eine zuverlässige Verwaltung. Die Geschichte lehrt uns, dass diese auf Recht und Gesetz beruht, der Grundlage allen staatlichen Handelns“, führte die Regierungspräsidentin aus. Stellvertretend für den Oberbürgermeister der Stadt Baden-Baden, Dietmar Späth, sprach Bürgermeister Dr. Tobias Kramerbauer ein Grußwort an die Unternehmen und lobte regionale Projekte wie den geologischen Lehrpark oder die Erweiterung des Kiesabbaus durch

Nassauskiesung im Ortsteil Sandweier bei der EKS Eugen Kühl und Söhne GmbH & Co. KG.

### Fachgruppentagung mit Gastvorträgen

Traditionell beschließen die Mitgliederversammlungen der Fachgruppen Sand und Kies sowie Naturstein einschließlich der Abteilung Naturwerkstein die alljährliche ISTE-Zusammenkunft. Die Gastvorträge steuerten Stefan Heß, Abteilungsleiter Straßenverkehr und -infrastruktur im Landesverkehrsministerium, und Susanne Funk, Geschäftsführerin vom Bundesverband Mineralische Rohstoffe (MIRO), bei.

Den „Mut zu klaren Entscheidungen“, wie ihn Oliver Mohr forderte, braucht es auch im kommenden Jahr. Wie sich die Lage dann darstellt, wird die Jahreshauptversammlung 2026 vom ISTE zeigen. Diese findet am 25./26. Juni 2026 in Konstanz am Bodensee statt. (tne)

■ [www.iste.de](http://www.iste.de)

## Mineralische Rohstoffe waren, sind und bleiben erstklassig

**Am 20. Mai 2025 hielt der Verband der Baustoffindustrie Saarland (VBS) seine Mitgliederversammlung in der Ursapharm-Arena in Spiesen-Elversberg ab – eine Woche bevor der SV 07 Elversberg dort die Relegation in die erste Fußball-Bundesliga verpasste.**

Allein in der Tribüne des Stadions stecken 400 Betonfertigteile, die von der Firma Peter Gross kamen und am Ende in 100 Tagen verbaut waren. Den „Kreißaal“ dieser unverzichtbaren Bauteile lernten die VBSler bei einer Besichtigung des Fertigteilwerks Peter Gross im benachbarten St. Ingbert kennen. Von dort aus ging es zur eigentlichen Mitgliederversammlung nach Elversberg weiter. Der Lerneffekt lautete: Unsere Branche ist erste Liga. Immer.

### Rückblick und Ausblick

„Ohne uns gibt es weder den Schotterparkplatz am Stadion noch den Sand für die Rasentragschicht“, spannte VBS-Vorsitzender Dr. Christoph Kopper den Bogen von der Baubranche zum Profisport. Den Rückblick aufs vergangene Jahr übernahm VBS-Geschäftsführer Dipl.-Ing. Hans-Ulrich Thalhofer. Er stellte den frisch zum VBS-Biodiversitätsbeauftragten ernannten Dr. Christoph Bernd vor, der sich fortan bei Veranstaltungen, Schulungen sowie in der Öffentlichkeitsarbeit verstärkt einbringen wird. Als vollen Erfolg bezeichnete Thalhofer den Rohstofftag 2025 im Februar mit



**WICHTIGE THEMEN VORANGEBRACHT:** Davon berichtete VBS-Geschäftsführer Dipl.-Ing. Hans-Ulrich Thalhofer in Elversberg. Fotos: tne



**GOODBYE VBS, HALLO RENTE:** Kirsten Schilt bei ihrer Verabschiedung mit Dr. Christoph Kopper und Hans-Ulrich Thalhofer.

rund 80 Teilnehmern, der „wichtige Themen vorangebracht“ habe. Mit Stolz verwies er auf zwei 2025er-MIRO-Nachhaltigkeitspreise, die saarländische Mitgliedsunternehmen gewonnen hatten. Über Biodiversität, die EBV und weitere Branchenthemen tauschte sich der VBS-Vorstand mit Saarlands Umweltministerin Petra Berg aus. Ähnlich positive Signale gingen vom runden Tisch Rohstoffe „Mukmav“ aus, der die Stärke regionaler Rohstoffe auch in lieferproblematischen Zeiten hervorhob. Eine „Roadmap“ für die Zukunft des Bauens war das Ergebnis der Veranstaltung „Circular Building“ mit Fachexkursion im Mai 2025 – sie definiert Kompetenzen, Chancen und Hindernisse auf dem Weg von gestern ins Morgen. Als Formsache galten in Elversberg die Änderung der Satzung sowie die Anpassung der Beitragsordnung. Beides erfolgte einstimmig.

### Dankeschön für 34 Jahre

Für Kirsten Schilt, die langjährige Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im VBS, war es nach 34 Dienstjahren die letzte Mitgliederversammlung. Seit Juli ist sie berentet. „Die Zusammenarbeit hat uns immer viel Freude gemacht. Liebe Frau Schilt, Sie sind der Inbegriff von Verbindlich- und Zuverlässigkeit“, bemerkte VBS-Geschäftsführer Thalhofer



**DER AUSFLUG IN DIE PRAXIS** bestand aus einer Besichtigung des Fertigteilwerks Peter Gross in St. Ingbert.

treffend, was die Anwesenden mit ehrlichem Beifall honorierten. Schilts Nachfolger heißt Philip Vollmar. Er wird fortan als Referent der Hauptgeschäftsführung tätig sein. Den Assistententeil aus Schilts Aufgabenbereich übernimmt Jessica Morsch.

Die gebürtige Berlinerin Schilt studierte in Saarbrücken Englisch und Italienisch mit dem Ziel, als Übersetzerin zu arbeiten. „Dann bin ich hier im Saarland hängen geblieben“, scherzt Schilt, die vor allem die Mentalität der Saarländerin schnell lieb gewann. Beim VBS begann sie einst als Assistentin der Geschäftsführung, wollte aber schnell „mehr“ machen. Also entwickelte sie die VBS-Hauszeitung „Saar Bau Report“, organisierte Veranstaltungen und war schon bald in vielen Bereichen unentbehrlich. „Vermissen werde ich die Kontakte zu den vielen netten Menschen, das Herzliche untereinander sowie die spannenden Themen und Projekte“, bilanziert Schilt, die ihr Können u. a. als Macherin des Newsletters beim Sportverein ihrer Nordic-Walking-Gruppe einsetzen möchte. „Viel reisen und unterwegs sein“ stehen ebenso auf der Agenda. „Natürlich gehe ich fortan neue Wege, dem Verband aber bleibe ich verbunden“, kündigte Schilt sichtlich gerührt an. (tne)

■ [www.bau-saar.de](http://www.bau-saar.de)



**Sie wollen einen Sonderdruck  
Ihres Berichtes aus einer Ausgabe  
„GESTEINSPerspektiven“**

**Gerne senden wir Ihnen ein Angebot zu!**

Josef-Herrmann-Str. 1-3 | D-76473 Iffezheim | Tel.: +49 7229 606-0  
info@stein-verlaggmbh.de | www.stein-verlaggmbh.de

**STEIN-VERLAG**  
BADEN-BADEN GMBH



# Tarifpolitik, Kreislaufwirtschaft und politische Gespräche im Fokus

Am 24. Juni 2025 trafen sich die Mitglieder der Fachabteilungen Kies und Sand, Lava, Naturwerkstein sowie Recycling-Baustoffe des Industrieverbandes Steine und Erden (VSE) im rheinhessischen Gensingen zur diesjährigen Mitgliederversammlung.

Veranstaltungsort war das ClassicX Landhaus & Hotel in Gensingen. Trotz herausfordernder Rahmenbedingungen stand die Veranstaltung im Zeichen konstruktiver Arbeit und zukunftsorientierter Impulse. Im Geschäftsbericht 2024 informierte VSE-Geschäftsführer Philipp Rosenberg über die Ergebnisse der Tarifverhandlungen mit der IG Bau: Eine Entgelterhöhung in zwei Stufen (2,7 % ab Juli 2025, 3,2 % ab Juni 2026), eine Einmalzahlung von 130 Euro sowie höhere Ausbildungsvergütungen wurden vereinbart. Zudem wurde die Anpassung unterer Lohngruppen an den gesetzlichen Mindestlohn umgesetzt.

## Politische Rahmenbedingungen im Wandel

Die Mitgliederversammlung widmete sich auch wichtigen politischen Entwicklungen. Die wichtigsten Themen lauteten wie folgt: Das Landesklimateilgesetz Rheinland-Pfalz sieht Klimaneutralität bis 2040 vor; als Zwischenziel ist 100 % erneuerbarer Strom bis 2030 vorgesehen. In Hessen zeichnet sich eine pragmatische Anpassung des Bannwaldgesetzes ab, um zeitlich begrenzte Eingriffe wieder rechtlich abzusichern. Und: Zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Rheinland-Pfalz (LEP V)

läuft eine Verbändeanhörung. Konflikte mit der EU-Wiederherstellungsverordnung werden bereits sichtbar.

Geschäftsführer Rosenberg betonte die Notwendigkeit, durch politische Gespräche und Verbandsarbeit die Interessen der Rohstoffwirtschaft weiterhin aktiv zu vertreten. Ein weiterer Schwerpunkt war der Umgang mit mineralischen Ersatzbaustoffen: Der neue „Abfallende-Erlass Hessen“ ermöglicht die rechtssichere Nutzung solcher Materialien, sofern sie den EBV-Anforderungen entsprechen. Die Kreislaufwirtschaft am Bau bleibt auch 2025 im Fokus – unterstützt durch eine erneuerte Bündniserklärung und öffentlichkeitswirksame Beiträge, etwa durch den SWR.

## Abschlüsse, Haushalte, politischer Dialog

Die geprüften Jahresabrechnungen 2024 aller vier Fachabteilungen wurden einstimmig genehmigt. Trotz überwiegend leichter Fehlbeträge wurde auch der Haushaltsplan für 2025 angenommen. Die Beitragssätze bleiben unverändert. In Sachen Personalien verstärkt Martin Schmitt ab dem 1. Juli 2025 das Team der Geschäftsstelle.

Rosenberg berichtete von erfolgreichen parlamentarischen Gesprächen in Berlin – u. a. mit der neuen Bundesbau-



**WILLKOMMEN IN RHEINHESSEN:** Die diesjährige VSE-MGV fand im ClassicX Landhaus & Hotel in Gensingen statt. Foto: www.classicx-landhaus.de

ministerin Verena Hubertz – sowie vom Sommerfest der Bauwirtschaft 2024 in Dreieich. Den fachlichen Abschluss bildete ein Vortrag von Dipl.-Ing. Stefan Jansen (MIRO) zu aktuellen Herausforderungen in der Primär- und Sekundärrohstoffindustrie. Im Mittelpunkt standen regulatorische Entwicklungen, Anforderungen an die Kreislaufwirtschaft sowie Strategien für eine nachhaltige Rohstoffpolitik.

■ [www.verband-steine-erden.de](http://www.verband-steine-erden.de)

## KETTEN- UND GURTBECHERWERKE

WIR HALTEN IHRE SCHÜTTGÜTER IN BEWEGUNG

**ELEVATORBECHER – METALL UND KUNSTSTOFF**



**GURTE / KETTEN / BEFESTIGUNGSMATERIAL / DIV.**





**PAUL HEDFELD GMBH**

[www.hedfeld.com](http://www.hedfeld.com)  
[hedfeld@hedfeld.com](mailto:hedfeld@hedfeld.com)



## Betriebsleitung

Fördertechnik & Produktion (m/w/d)

**Fördertechnik & Produktion sind Ihr Thema?**

**Dann sind Sie bei uns genau richtig!**

- Technische Betriebsleitung der Sandgewinnung
- Wartung & Organisation der Fördertechnik
- Personaleinsatz & Produktionsplanung
- Attraktive Vergütung, 30 Tage Urlaub, JobRad & mehr

**Jetzt mehr erfahren und bewerben:**

[www.bdl-boelling.de/techn\\_leitung](http://www.bdl-boelling.de/techn_leitung)

Oder scannen Sie den QR-Code:



**BDL Bölling Dienstleistungs GmbH**  
Hullerner Straße 104/Seehof | 45721 Haltern am See  
[www.bdl-boelling.de](http://www.bdl-boelling.de)



**TAGSÜBER** fanden sich die Mitglieder des UVMB und Bau-Zert in den Sitzungssälen des Seminaris See Hotels in Potsdam zusammen. Foto: Michael Schlutter

## Branchenthemen mit Seeblick

Vom 12. bis 13. Juni 2025 trafen sich die Mitglieder des Unternehmerverbandes Mineralische Baustoffe (UVMB) sowie des Bau-Zert zu den alljährlichen Verbandstagen inklusive ihrer Mitgliederversammlungen. Der Veranstaltungsort, das Seminaris See Hotel in Potsdam, bot neben Raum für spannende Themen auch einen wunderschönen Blick auf den Templiner See.

Eröffnet wurden die Verbandstage mit begrüßenden Worten von Geschäftsführer Dr. Stefan Seyffert zur Mitgliederversammlung der Bau-Zert-Abteilung Transportbeton. Gemeinsam mit Torsten Schröter und Gerd Pönisch zogen sie ein Resümee des vergangenen Geschäftsjahres und widmeten sich ebenso aktuellen Themen wie der Bauproduktenverordnung, die nun auch die Einbeziehung „gebrauchter Produkte“ enthält. Beim Thema CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2045 blieben mit Blick auf die konkrete Umsetzung sowie der notwendigen Digitalisierung der Branche noch einige Fragen offen. Dennoch überwog vorsichtiger Optimismus – vorausgesetzt, alle Beteiligten zögen an einem Strang und blieben im konstruktiven Austausch. Die Sitzung der Bau-Zert-Abteilung Gesteinsbaustoffe begann in stillem Gedenken an Vorstandsmitglied Klaus Kalz, der am 11. April 2025 verstarb. Abteilungsvorsitzender Mario Wersig sprach im Namen aller sein Beileid aus und betonte, dass Mitglieder nicht nur Zahlen seien – eine Haltung, die sich auch in der konstant stabilen Mitgliederentwicklung widerspiegelt. Hinsichtlich des Sondervermögens zeigte sich Wersig zurückhaltend: Im Bereich Gesteinsbaustoffe gäbe es aktuell nur wenig Entschei-

dungsspielraum. Hingegen übernimmt der BTB eine wichtige Rolle bei der CSC-Zertifizierung. Insgesamt haben bislang 88 Unternehmen ein entsprechendes Zertifikat durch den Bau-Zert erhalten. Ein weiterer Meilenstein ist der Anfang 2024 gestartete „Sustainable Precast“ zur zertifizierten Nachhaltigkeit von Beton, Betonbauteilen und Fertigteilmontagen.

### Gestärkt in relevante Themen

Anschließend tagten parallel die Mitgliederversammlungen der UVMB-Fachgruppen Gesteinsbaustoffe und Asphalt sowie Beton + Mörtel und Betonbauteile. In letztgenannter berichteten Dr. Stefan Seyffert und Karsten Döcke über eine vorsichtige Erholung des Auftragsbestands im Bauhauptgewerbe nach längerer Durststrecke. Auch das Sondervermögen aus dem Sofortprogramm der neuen Bundesregierung wurde unter die Lupe genommen. So bleiben für den Hochbau nur etwa 2 % übrig, für den Tiefbau immerhin 20 %. In der Fachgruppensitzung Gesteinsbaustoffe und Asphalt informierte zunächst Jürgen Rannacher über die leicht positive Umsatzentwicklung im Asphaltbereich mit einem Zuwachs von 1,4 %. Sorgen berei-



**HERZLICH, WIE ER LEIBT UND LEBT:** Michael Schlutter (l.) wurde als Pressereferent in den Ruhestand verabschiedet, natürlich nicht ohne Ehrenmitgliedschaft als Dank für seine hervorragende Arbeit.

te weiterhin die Fachkräftesicherung: Jeder vierte Beschäftigte sei inzwischen über 55 Jahre alt.

Neue junge Impulse sollen durch Wasserstoff-Komplettlösungen für die Energiewende sowie durch den verstärkten Einsatz von Niedrigtemperatur-Asphalt entstehen. Jens Eckhoff und UVMB-Geschäftsführer Bert Vulpius berichteten: Während Sachsen-Anhalt bei der Rohstoffsicherung Fortschritte verzeichnete, gäbe es in Sachsen im Rahmen der Regionalplanung Grund zu klagen. Die Nachfrage nach Gesteinskörnungen bleibt rückläufig – aktuell liegt das Minus bei 35 % seit 2021. Rückgänge verzeichnen zudem Sand/Kies (-9,3 % in 2024) und Naturstein (-5,6 % in 2024). Oliver Fox gab fortan Einblick zu aktuellen Schwerpunkten in der ökologischen Abbaubegleitung und neuen Formaten in der Öffentlichkeitsarbeit. So wird Biodiversität zunehmend als Imagechance erkannt, um die Branche nach außen zu präsentieren. Stephanie Wittwer setzte sich mit dem neuen Rundschreiben „Zulassungsverfahren Hauptbetriebsplanung“ des Landesamtes für Bergbau, Geologie und Rohstoffe des Landes Brandenburg auseinander. Für den BV MIRO informierte Walter Nelles unterdessen über Neuerungen im Gefahrtarif der BG RCI. Besonders positives Feedback erhielt der MDR-Beitrag „Streit um Kiesabbau“.

### Rückblick ins vergangene Geschäftsjahr

Am zweiten Veranstaltungstag standen die Jahresmitgliederversammlungen im Fokus. Für den UVMB eröffnete Michael Müller mit erfreulichen Nachrichten über 14 Neumitglieder. Mit Blick auf die politische Lage gab Müller einen eher vorsichtigen Ausblick: „Man wird sehen, ob die neuen Konstellationen tragfähig sind.“ Hoffnung liege auf dem angekündigten Sondervermögen und neuen Koalitionsverträgen. Während in Thüringen bereits ein guter Austausch mit dem Wirtschaftsministerium besteht und Sachsen-Anhalt das Rohstoffsicherungskonzept erfolgreich umsetzt, bleibt Brandenburg das Sorgenkind. In Mecklenburg-Vorpommern hingegen lobten Unternehmen die enge Zusammenarbeit mit der Bergbehörde. Und auch der Bundesverband Deutsche Betonbauteile (BTB) wurde reaktiviert. Traurig-schöner Höhepunkt: Michael Schlutter hat

sich nach 30 Jahren als freiberuflicher Pressereferent in den Ruhestand verabschiedet und wurde zum Ehrenmitglied des UVMB ernannt. UVMB-Geschäftsführer Bert Vulpius dankte ihm im Namen des Verbandes für die langjährige, vertrauensvolle und engagierte Arbeit. Die Vorstandstage schlossen mit den pas-

senden Worten: „Auf dass wir alle das Glück haben, unsere Ziele umzusetzen!“ Denn wie wir aus den vergangenen Jahren gelernt haben, gehört zum Erfolg – neben unternehmerischem Können – auch eine ganze Prise Glück. (j/s)

■ [www.uvmb.de](http://www.uvmb.de)



**WÄHREND DER PAUSEN** nutzten die Teilnehmenden die Chance für Gespräche oder Austausch im Ausstellungsbereich. Fotos, sofern nicht anders angegeben: j/s



**EIN SPANNENDER ABSCHLUSS** des ersten Tages, der in angeregten Gesprächen beim Grillabend auf der Terrasse mit Seeblick seinen Ausklang fand.

# Zwischen Weitblick und Klartext

Mit klarem Kurs und vielfältigem Programm traf sich die Bau- und Rohstoffbranche vom 11. bis 13. Juni 2025 zur Jahreshauptversammlung von vero und a-vero im Hotel Slowdown in Lübeck-Travemünde. Drei Tage lang bot die Veranstaltung Gelegenheit für fachlichen Austausch, strategische Debatten und persönliche Begegnungen – mit einem thematischen Fokus, der aktueller nicht sein könnte: Rohstoffsicherheit, Landesentwicklungsplanung und politische Rahmenbedingungen im Umbruch.

Eröffnet wurde das Unternehmerforum am Donnerstag durch vero-Vorsitzenden Christian Strunk, der in seiner Begrüßung die Herausforderungen einer Branche umriss, die zwischen ambitionierten Infrastrukturzielen und wachsendem politischem Gegenwind ihren Platz behaupten muss. Durch das Programm führte Kim Walter, Leiterin Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit bei vero.

## Praxisnah und strategisch tief

Inhaltlich bot der Tag eine starke Mischung aus Praxisnähe und strategischer Tiefe: Der u. a. auf Bau- und Rohstoffe spezialisierte Steuerberater und Wirtschaftsprüfer Christoph Heinrich beleuchtete aktuelle bilanz- und energierechtliche Entwicklungen mit Blick auf die Baustoffbranche. Dr. Christoph Peter, geschäftsführender Partner der Frankfurter Kanzlei Schulte Rechtsanwälte, berät Unternehmen in den Bereichen Kartellrecht, Kooperationen, For-

scherung, Entwicklung, Gesellschaftsrecht und Transaktion. Er widmete sich rechtlichen Fallstricken bei Unternehmenskooperationen.

Mit Spannung erwartet wurde der Beitrag von Dr. Karsten Keller. Der promovierte Immissionsschutzrechtler berät seit mehr als zehn Jahren zu umweltrechtlichen Fragen. Seine Schwerpunkte sind Anlagenzulassung, Immissionsschutz- und Wasserrecht. Er begleitet Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren und vertritt Mandanten vor Gericht, insbesondere bei nachträglichen Anordnungen und Klagen. In Travemünde analysierte Dr. Keller die EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur und ihre potenziellen Auswirkungen auf die Rohstoffgewinnung.

Am späten Vormittag standen Dr. Dominik Snjka und Dr. Matthias Ganske, beide ausgewiesene Experten für Berg- und Planungsrecht, auf dem Podium, bevor Wissenschaftsjournalist Axel Bojanowski mit seinem pointierten Vortrag für intensive Diskussionen sorgte.

Der Diplom-Geologe ist seit August 2020 der Chefreporter Wissenschaft der „Welt“.

## Aus Verbandskreisen

In seinem Schlusswort betonte vero-Hauptgeschäftsführer Raimo Benger die Notwendigkeit einer realitätsnahen politischen Rahmensetzung – insbesondere mit Blick auf den Landesentwicklungsplan NRW und das Spannungsfeld zwischen Umweltambitionen und Versorgungssicherheit. „Wenn wir über nachhaltiges Bauen sprechen, müssen wir auch über verlässliche Rohstoffstrategien reden – und zwar nicht irgendwann, sondern jetzt.“

Die Mitgliederversammlung am Freitag bestätigte diesen Kurs und zeigte: vero bleibt eine starke Stimme für die Interessen der Bau- und Rohstoffindustrie – regional verankert, bundesweit vernetzt, inhaltlich klar. Vorstand und Geschäftsführung gaben Einblicke in laufende Aktivitäten, politische Initiati-



**EIN STARKES VORSTANDSTEAM** weiß vero-Vorsitzender Christian Strunk (mit roter Krawatte) um sich. Das freut auch vero-Hauptgeschäftsführer Raimo Benger (2. v. r.). Fotos: Birgit Seidel



**ZEIT ZUM NETZWERKEN** bot unter anderem der Begrüßungsabend.



**EIN HIGHLIGHT VON VIELEN:** Thorsten Hofmann spricht über die „Fünf Erfolgsfaktoren in der Verhandlung“.

ven, rechtliche Verfahren und anstehende Projekte – unter anderem zur Positionierung zu Fachgruppenthemen und zu europaweiten Regulierungsprozessen.

Ein besonderer Programmpunkt war der Gastvortrag von Thorsten Hofmann, Experte für kritische Verhandlungsführung. In seinem Impuls „Fünf Erfolgsfaktoren in der Verhandlung“ gab er den Anwesenden praxisnahe und unterhaltsam vermittelte Einblicke aus der Welt der strategischen Kommunikation – mit klaren Bezügen zur politischen Arbeit

von Verbänden und Unternehmen. Hofmann, ehemaliger operativer Ermittler beim BKA und Leiter des „C4 Center for Negotiation“ an der Quadriga Hochschule Berlin, berät heute Unternehmen, Verbände und Politik. Sein Vortrag fand großen Anklang und regte zu vielen Gesprächen im Anschluss an.

Beim gemeinsamen Mittagessen klang die diesjährige Jahreshauptversammlung in angenehmer Atmosphäre aus – mit dem Gefühl, dass nicht nur viel diskutiert, sondern auch gestärkt wurde:

in der Argumentation, im Netzwerk und im gemeinsamen Ziel, die Rahmenbedingungen für die Bau- und Rohstoffbranche aktiv mitzugestalten.

Die nächste Jahreshauptversammlung findet vom 10. bis 12. Juni 2026 in Frankfurt statt. Eines steht schon jetzt fest: Auch im kommenden Jahr wird *vero* wieder klare Positionen beziehen, Raum für Austausch schaffen und die Zukunftsthemen der Branche in den Mittelpunkt stellen.

■ [www.vero-baustoffe.de](http://www.vero-baustoffe.de)

## bbs-Jahrestagung

### Zwischen Krise und Zuversicht

Die Baustoffproduktion in Deutschland ist in den vergangenen drei Jahren um rund ein Viertel zurückgegangen. „Die Auswirkungen sind im ganzen Land spürbar: Es fehlt an bezahlbarem Wohnraum, an einer leistungsfähigen Infrastruktur, und beim Klimaschutz kommen wir nicht in dem Tempo voran, das notwendig wäre“, so Dr. Dominik von Achten, Präsident des Bundesverbandes Baustoffe – Steine und Erden (bbs), anlässlich der diesjährigen Mitgliederversammlung des Verbandes in Berlin. Trotz der angespannten Lage gebe es jedoch Anlass zu verhaltenem Optimismus: „Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung und insbesondere das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaschutz senden wichtige Signale“, sagt von Achten. Die jüngsten Produktionsdaten ließen einen leichten Aufwärtstrend erkennen. „Sollten zentrale Vorhaben des schwarz-roten Sofortprogrammes bis Jahresende umgesetzt werden, könnten wir die Talsohle hinter uns lassen.“

Auch wenn Deutschland aktuell Schlusslicht beim Wirtschaftswachstum unter den OECD-Ländern sei, zeige die Zusammenarbeit von Regierung und Opposition im Rahmen des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaschutz, dass die strukturellen Probleme parteiübergreifend erkannt worden seien, so von Achten. Dies zeigen auch der breit angelegte Instrumentenmix zur Entlastung bei den Energiekosten und der erkennbare Wille zur Reduktion der bürokratischen Pflichten. Dennoch macht von Achten deutlich: „Die Bundesregierung wird an dem gemessen, was sie tatsächlich auch umsetzt. Die 70-Tage-Frist, die sich Friedrich Merz gesetzt hat, lief Mitte Juli ab. Nach

den Ankündigungen ist nun Tempo bei der Umsetzung gefordert, um die Konjunktur wieder anzukurbeln und den Industriestandort zu stabilisieren.“

Im Zentrum der Mitgliederversammlung standen die turnusgemäßen Vorstandswahlen. Dr. Dominik von Achten, CEO von Heidelberg Materials, wurde für eine weitere dreijährige Amtszeit als Präsident des bbs bestätigt. In seiner Rede hob er den starken Zusammenhalt innerhalb der vielfältigen Baustoff-Steine-Erden-Industrie hervor, mahnte zugleich jedoch, sich mit dem aktuellen wirtschaftlichen Status quo nicht zufriedenzugeben. Dr. Kai Schaefer (Schaefer Kalk) wurde als zweiter Vizepräsident neben dem im Amt bestätigten Thomas Bremer (VG Orth) gewählt. Neu im Vorstand sind Cordula Gudduschat (Saint-Gobain) und Claus Girnhuber (Gima). Wiedergewählt wurden außerdem MIRO-Präsident Christian Strunk (Hülskens Holding), Dr. Hannes Zapf (Zapf Kalksandsteinwerke) und Felix Manzke (Manzke-Gruppe).

Wie im vergangenen Jahr hat der bbs nach der Mitgliederversammlung zu einem Parlamentarischen Abend geladen. Nach den bau- und klimapolitischen Impulsen seitens der Bundesregierung diskutierte Vizepräsident Bremer vor rund 130 Gästen im Zollpackhof mit Abgeordneten des Deutschen Bundestages über den Erhalt von Wettbewerbsfähigkeit am Standort Deutschland, das Sondervermögen Infrastruktur sowie die Notwendigkeit der industriellen Transformation.

■ [www.baustoffindustrie.de](http://www.baustoffindustrie.de)

# INVESTITIONEN & ERWEITERUNGEN



**HYUNDAI-WERK MIT INTELLIGENZ** – Produktion und Logistik wurden im Rahmen eines integrierten Fabrikssystems gestrafft, und es wurde ein Echtzeit-Produktverfolgungssystem zur Verbesserung der Arbeitsabläufe eingeführt. Foto: Hyundai

## Smart in die Zukunft

HD Hyundai Construction Equipment hat 131 Mio. Euro in die Entwicklung einer intelligenten Fabrik auf dem Ulsan Campus in Südkorea investiert. Das Unternehmen arbeitet bereits seit 2023 an dem Fortschrittsprojekt. Der 4710 m<sup>2</sup> große Campus ist eine zusammenhängende Anlage mit automatisierter Produktion und fortschrittlicher Qualitätskontrolle. Dadurch konnte die Produktionskapazität des Werks, in dem mittelgroße bis große Bagger und Radlader hergestellt werden, um 56 % gesteigert werden – von 9600 Einheiten auf bis zu 15.000 Maschinen pro Jahr. Die intelligente Anlage wird als „Mutterwerk“ fungieren und direkte Verbindungen zu den wichtigsten Produktionsstätten und Anpassungszentren von HD Hyundai in Europa und den Vereinigten Staaten haben. Ziel ist es, fortschrittliche Technologie und ökologische Nachhaltigkeit miteinander zu verbinden. Das Werk hat bereits die ersten Maschinen ausgeliefert, darunter einen 40-t-Raupenbagger der nächsten Generation, der auch auf der diesjährigen bauma Premiere feierte.

■ [www.hyundai-ce.eu](http://www.hyundai-ce.eu)

## Zusammenschluss stärkt Verbändegemeinschaft

Der Verband der Bau- und Rohstoffindustrie (vero) und der Fachverband Fernmeldebau (FFB) bündeln ihre Kräfte: Dieser ist ab sofort Mitglied in der Geschäftsstellengemeinschaft von vero und somit Teil des Hauses der Baustoffindustrie in Duisburg. Durch die neue Mitgliedschaft profitiert der FFB von den vorhandenen Strukturen, Netzwerken und Synergien der Verbändegemeinschaft. Gleichzeitig eröffnen sich für alle Beteiligten zusätzliche Chancen im politischen Dialog sowie in Fragen von Genehmigung, Infrastruktur und Nachhaltigkeit. Denn mit seinem Schwerpunkt auf Infrastrukturprojekten ergänzt der FFB die bestehenden Verbände im Haus der Baustoffindustrie um ein zentrales Feld: die digitale Grundversorgung. Durch diese Kompetenzbündelung können alle Seiten gemeinsam entscheidend für die Modernisierung und Zukunftsfähigkeit des Landes beitragen. Mit dem Zusammenschluss möchte vero ein klares Zeichen setzen für mehr Effizienz, Kostenbewusstsein und Schlagkraft.

■ [www.vero-baustoffe.de](http://www.vero-baustoffe.de)



**KOMPETENZBÜNDELUNG UNTERZEICHNET** – Der Fachverband Fernmeldebau (FFB) ist neues Mitglied beim Verband der Bau- und Rohstoffindustrie (vero). Foto: vero



**2.–5. September 2026**  
Homberg/Nieder-Ofleiden



**SELBSTBEWUSST UND ZUKUNFTSSICHER:** Die drei Geschäftsführer Thomas Herrscher, Heinz Zierer und Karl Tratz haben sich für eine klare Investition in ihr eigenes Unternehmen Franken-Schotter entschieden. Foto: Franken-Schotter

## Investitionen mit Weitblick

Als EMAS-zertifizierter Betrieb verfolgt Franken-Schotter bereits seit Jahren eine konsequente Umweltstrategie. Neben Investitionen in energieeffiziente Maschinen und Anlagen stehen auch die Vereinfachung von Arbeitsprozessen durch die Robotertechnik sowie der Ausbau der Digitalisierung im Fokus zukünftiger Maßnahmen. In die Zukunft zu investieren, kann sehr ins Geld gehen, aber in wirtschaftlich und politisch herausfordernden Zeiten sind klare Strategien und Ziele entscheidend für unternehmerischen Erfolg. Deshalb hat das Unternehmen beschlossen, aus seinen eigenen Mitteln weitere 5 Mio. Euro in die Firma zu investieren und damit das Eigenkapital auf 20 Mio. Euro aufzustocken. Diese antizyklische Investition trägt unter anderem dazu bei, den Maschinen- und Fuhrpark auf einem leistungsstarken und effizienten Niveau zu halten. Gleichzeitig können Gewinnungsmöglichkeiten langfristig abgesichert und Rekultivierung sowie Renaturierung konsequent weiterentwickelt werden und geben zudem Sicherheit für nachfolgende Gesellschaftergenerationen.

■ [www.franken-schotter.de](http://www.franken-schotter.de)

## PERSONAL UND POSTEN

### Nächste Schritte zum Wachstumsziel

BKT Europe hat Paolo Mantovani zum neuen Head OEM Industrial & OTR Europe ernannt. Mit über 15 Jahren Erfahrung in verschiedenen Segmenten der Reifenindustrie soll er das Wachstum im Industrie- und OTR-Bereich in Europa vorantreiben und die Zusammenarbeit mit OEM-Partnern stärken. Zudem wurde Silvia Busnelli zur Head OEM Agriculture Europe befördert, gestützt auf ihre erfolgreiche Arbeit im Ausbau des OE-Kanals und ihre ausgeprägte Marktkennntnis. Das Team wird ergänzt durch Melodie Dubreuil als OEM Technical Manager EMEA, die mit technischer Expertise die Kooperation mit OEMs vertiefen wird. Mit diesen Personalentscheidungen verfolgt BKT das Ziel, seine Marktpräsenz in Europa und weltweit auszubauen, die OEM-Beziehungen zu festigen und die strategische Wachstumsagenda bis 2030 umzusetzen.

■ [www.bkt-tires.com](http://www.bkt-tires.com)



**NEU AUFGESTELLT** – Paolo Mantovani wurde zum neuen Head of OEM Industrial und OTR Europe ernannt, als Teil einer gesamt-europäischen Wachstumsstrategie. Foto: BKT

### ... und dann bleibt die Zeit einfach stehen

Mit großer Betroffenheit und Trauer nehmen wir Abschied von

#### Michael Gerwin

\* 6. Februar 1954 † 28. August 2025

Wir haben einen geschätzten Geschäftspartner, wertvollen Menschen und Freund verloren.

Michael „Mike“ Gerwin hat unsere Zusammenarbeit durch sein kraftvolles Engagement, seine Verlässlichkeit, seine Kreativität, aber vor allem durch seine menschliche Art bereichert. Sein Schaffen wird noch für viele Jahrzehnte in unserer Industrie sichtbar sein.

Sein Wirken und seine Persönlichkeit werden uns in dankbarer Erinnerung bleiben.

In stiller Anteilnahme

Ralf Henning, Vertriebsleitung Stationäre Brech- und Siebtechnik Central Europe  
Sandvik Mining and Construction Central Europe GmbH

## Kundenzufriedenheit als oberste Priorität



Ciro Casapulla wurde zum neuen Leiter von CNH Construction für die EMEA-Region ernannt. Mit mehr als 23 Jahren Erfahrung bei CNH hatte Casapulla bereits leitende Funktionen in den Bereichen Produktion, Forschung und Entwicklung sowie Qualität in den Segmenten Powertrain und Construction inne. In seiner neuen Rolle wird er sein Team bei der Förderung des Geschäftswachstums in der gesamten EMEA-Region leiten und dabei einen Schwerpunkt auf die Verbesserung der Kundenzufriedenheit legen.

■ [www.casece.com](http://www.casece.com)

**CIRO CASAPULLAS STRATEGIE** als neuer Leiter von CNH Construction: praktische Innovationen voranzutreiben und Erkenntnisse aus der Praxis in wertsteigernde Lösungen umzuwandeln, von denen auch Kunden profitieren sollen. Foto: CNH

## Personelle Verstärkung bei deutschem Partner

Lutze Process Germany, exklusiver Vertriebspartner für mobile Metso-Aufbereitungsanlagen, hat sein Team mit zwei erfahrenen Branchenkennern am Standort Krefeld verstärkt. Seit Anfang Mai leitet Dirk Fischer als neuer Leiter das Vertriebsteam für mobile Sieb- und Brechtechnik im Unternehmen. Fischer bringt 31 Jahre Branchenerfahrung mit – sowohl im direkten Verkauf als auch als Händlerbetreuer im europäischen Markt. Die letzten 22 Jahre war er direkt für den finnischen Hersteller Metso tätig, was ihn für seine neue Funktion prädestiniert. Als weiterer strategischer Neuzugang verstärkt Peter Wiese das Team und übernimmt seit Juli die Leitung der Serviceabteilung am Standort Krefeld. Wiese verfügt über umfassende Praxiserfahrung in der Brech- und Siebtechnik: Er begann seine Laufbahn als Servicetechniker bei Metso und wechselte dort später in den Vertrieb, wo er als Sales Representative Crushing & Screening tätig war. Diese duale Kompetenz aus technischem Service und Vertriebserfahrung machte ihn zur idealen Besetzung für die Serviceleitung. Ziel dieser personellen Erweiterungen des Unternehmens ist es, die Servicestruktur künftig noch stärker auf die spezifischen Marktbedürfnisse in den Betreuungsregionen auszuweiten.

■ [www.lutze-group.com](http://www.lutze-group.com)



**MANAGEMENTVERSTÄRKUNG** bei Lutze Process Germany: Peter Wiese (l.) und Dirk Fischer vor dem Metso-Lokotrack-Backenbrecher LT 120. Foto: Lutze Process Germany

## PREISE & AUSZEICHNUNGEN

### Zum vierten Mal ausgezeichnet



**WENN DAS WERK FUNKTIONIERT** – dann klappen auch die Abläufe und die Qualität. BKT wurde erneut mit dem SER-Preis von Caterpillar ausgezeichnet. Foto: BKT

Balkrishna Industries Ltd. (BKT) hat im Caterpillar-Programm „Supplier Excellence Recognition (SER)“ erneut die Auszeichnung Excellence Level für 2025 erhalten – bereits das vierte Jahr in Folge. Damit würdigt Caterpillar die Qualität, Zuverlässigkeit und Lieferperformance von BKT. Die Partnerschaft zwischen beiden Unternehmen begann bereits 2015 mit ersten Lieferungen für den indischen Markt. Heute beliefert BKT Caterpillar in Indien mit Off-Highway-Reifen für Maschinen von 40 bis 190 t. Seit 2017 durchlief BKT verschiedene Stufen des SER-Programms – von Silber über Gold und Platin bis hin zur höchsten Auszeichnung „Excellence Level“. Die erneute Bestätigung unterstreicht die Kontinuität der erbrachten Leistungen sowie die enge Zusammenarbeit, die von technischer Unterstützung bis zu direkter Kommunikation reicht.

■ [www.bkt-tires.com](http://www.bkt-tires.com)

■ [www.bohnenkamp.com](http://www.bohnenkamp.com)

## Innovationen für eine nachhaltige Rohstoffbranche

Die Stiftung Steine-Erden-Bergbau und Umwelt hat am 16. September den Förderpreis für außerordentliche Leistungen auf dem Gebiet der Steine- und Erden-Rohstoffe und Umweltschutz vergeben. In diesem Jahr wurden gleich zwei Arbeiten ausgezeichnet: Nina Hümmel für ihre Bachelorarbeit „Charakterisierung alkalisch aktivierter Bindemittel zur Agglomeration von Gießereistäuben“ sowie Ronny Eger (DBF Baustoff GmbH) für seinen „Amphibienschutz durch einen Gewässerverbund auf Altflächen im Kieswerk Benndorf“. Die Preisverleihung war eingebettet in die internationale Fachtagung „Zukunft Tagebau“ an der TU Bergakademie Freiberg. Prof. Carsten Drebenstedt, Beiratsvorsitzender und Jurymitglied der Stiftung, lobte bei der Preisverleihung die Aktualität der Themen: „Es ist uns eine besondere Freude, zwei Arbeiten auszuzeichnen, die sich diesen Problemen stellen und mit ihren Ansätzen den Weg für eine nachhaltigere und zukunftsfähige Branche ebnen.“ Die prämierte Bachelorarbeit von Nina Hümmel befasst sich mit der Entwicklung alternativer Bindemittel zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Zementindustrie.



**FÜR IHRE AUSGEZEICHNETE ARBEIT** mit dem Förderpreis belohnt: (v. l.) Oliver Fox (UVMB), Nina Hümmel (Uni Augsburg) sowie Ronny Eger und Michael Brauns (DBF Baustoff GmbH). Foto: jis

- [www.stiftung-seb-umwelt.de](http://www.stiftung-seb-umwelt.de)
- [www.holcim.com](http://www.holcim.com)

### Nachruf

## Trauer um Günter Trollius

Günter Trollius, Seniorchef der Hermann Trollius GmbH, ist am 21. Juli 2025 verstorben. Er wurde 92 Jahre alt. Er verstarb im Kreise seiner Familie in Lauterhofen, seiner Heimatstadt und dem Ort, der sein Leben geprägt hat.

Als langjähriger Chef der Hermann Trollius GmbH verstand er es, eine Firma zu leiten, die heute für Qualität, Innovation und soziale Verantwortung steht – Werte, die er selbst mit großem Feingefühl und persönlichem Einsatz verkörpert hat. Der Erfolg seines Unternehmens und insbesondere das Wohlergehen seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren ihm stets eine Herzensangelegenheit. Er entwickelte die Hermann Trollius GmbH zu einer namhaften und angesehenen Firma weit über Lauterhofen hinaus. Das Unternehmen, dem sein gesamtes Schaffen und Wirken gewidmet war, wurde über viele Jahrzehnte zu seinem Lebenselixier. Günter Trollius war eine starke Persönlichkeit. Ein Mensch, der gegenüber anderen bescheiden auftrat und für die Belange seiner Belegschaft immer ein offenes Ohr hatte. Sein Feingefühl, sein Humor und seine ausgeprägte soziale Einstellung waren beeindruckend. Das Vermächtnis von Günter Trollius ist nicht nur die erfolgreiche Entwicklung eines bedeutenden Unternehmens, sondern auch die bleibende Erinnerung an einen Menschen, der mit Herz und Verstand führte.

„Traurig und voller Mitgefühl für seine Familie, aber auch sehr dankbar für seine Tatkraft und seinen unermüdlichen Einsatz“ nimmt die Belegschaft Abschied von ihrem „unvergesslichen“ Seniorchef. Der Trauergottesdienst fand Ende Juli in der Lauterhofener Pfarrkirche „Erzengel Michael“ statt, die anschließende Beerdigung auf dem dortigen Friedhof.



Quelle: Hermann Trollius GmbH



**ENERGIEWENDE, ABER WANN?** – Ohne die behördliche Erlaubnis ging die FPV-Anlage von Gottfried Jais lange nicht in Betrieb. Fotos, sofern nicht anders angegeben: tne

## Licht und Schatten

Um Sonnenenergie für den eigenen Gewinnbetrieb nutzbar zu machen, bedarf es unternehmerischer Willenskraft, an der es hierzulande wahrlich nicht mangelt. Viel eher sind es bürokratische Hürden, die eine schnelle Energiewende verhindern, wie ein Beispiel aus Bayern zeigt.



**AM UFER VERANKERT:** So hält die Anlage ihre Position.

Dieser Anblick fasziniert und verstört zugleich. Leichter Wind streift über den Baggersee und die 2500 vertikalen Photovoltaik-Module darauf, deren wippende Bewegungen fortan ein neues, dynamischeres Bild ergeben. Gottfried Jais, Geschäftsführer des Kies- und Quetschwerks Jais in Gilching bei München, steht am Ufer und schaut auf seine Floating-Photovoltaik-Anlage (FPV). „Das ist die weltweit erste auf einem Baggersee installierte FPV mit vertikalen und unter Windlasten auslenkbaren PV-Modulen. Sie leistet 1,8 MW“, sagt er. Allerdings hat das Projekt einen kleinen Schönheitsfehler, denn lange ist die Anlage nicht in Betrieb gegangen. „Eigentlich war das schon im April geplant“, sagt Jais Ende Juli. Der Grund für die Verzö-

gerung ist ein für die Inbetriebnahme notwendiges Zertifikat des externen Zertifizierers. Denn das dafür notwendige Prozedere von der Erstellung über die Prüfung bis zur Erlaubnis kostet Zeit – viel Zeit.

Rückblende: Als Gottfried Jais vor etwa zwei Jahren angerufen wird, ist Philipp Sinn am anderen Ende. Der Gründer und Geschäftsführer der Sinn Power GmbH betreibt Kaltakquise, wirbt für seine PV-Lösungen. Als „Flachversion“ überdachen sie etwa Förderbänder, was für Jais aber nicht infrage kommt: „Unsere Förderstrecke liegt direkt an einer Böschung und ist zu verschattet“, sagt er Sinn. Dann kommen die beiden auf die brandneue vertikale Idee zu sprechen, Jais zeigt Interesse. „Ich habe intensiv darüber nachgedacht und war mir sicher: Wenn das Projekt machbar, vertretbar und wirtschaftlich darstellbar ist, möchte ich es realisieren“, blickt der Unternehmer zurück. Am Ende investiert er, eine Förderung nimmt Jais dabei nicht in Anspruch. Diese Überzeugungsarbeit trägt bald schon Früchte: Im November 2024 zeichnet der bayrische Staatsminister Hubert Aiwanger das Projekt vor Ort als „Gestalter im Team Energiewende Bayern“ aus.

„Diesen Vorschusslorbeeren zum Trotz haben wir sehr lange auf das Umlegen des Schalters gewartet“, sagt Gottfried Jais. Zwischenzeitlich wurde ein falscher Transformator geliefert, woraufhin die benötigten Dokumente entsprechend abgeändert werden mussten. Ein Knackpunkt ist das fehlende Zertifikat. „Dafür wären Terminzusagen

von Ingenieurbüros notwendig, es geht um reine Formalien“, sagt Jais. Sein Verständnis dafür hält sich in Grenzen, denn: „Herr Sinn will etwas verkaufen, ich möchte etwas betreiben. Nur an anderer entscheidender Stelle wird nicht geliefert, wodurch das ganze Projekt deutlich in Verzug gerät.“ Generell ärgert Jais der „Flaschenhals“ mit zu wenig Zertifizierern, ähnlich dem an anderer Stelle etwa mit fehlenden Fachkräften oder Kapazitäten.

### Lokale Wertschöpfungskette

Weil PV-Anlagen maximal 15 % Gewässerfläche „versiegeln“ dürfen, haben vertikale Anlagen einen deutlichen Vorteil gegenüber solchen mit horizontaler



**WARTEN AUF SONNE** muss Gottfried Jais nicht, wohl aber auf ein Zertifikat.

Lage – in Summe dürfen mehr Module aufs Gewässer. Sinn Power entwickelte „Floating-Skipp“-Module, die in Ost-West-Richtung angeordnet werden, was die Strom-Hauptproduktion auf den Vor- und Nachmittag verschiebt. Die dann entstehenden Überschüsse können besonders profitabel ins Netz eingespeist werden. Quer verlaufende, am Ufer verankerte Seile halten die Konstruktion auf Position. Die in Summe 2500 Module leisten 1,8 MW mit 1800 MWh Jahresstromproduktion, was dem Verbrauch von durchschnittlich 725 deutschen Haushalten entspricht. Für das Kieswerk Gilching bedeutet das voraussichtlich 65 % Autarkie bei der Stromversorgung. „Dann wird das Thema Elektromobilität für unseren Fuhrpark interessant“, sagt Jais.



**DIE TECHNISCHE INFRASTRUKTUR** steht am für sie vorgesehenen Platz.

Am 10. Oktober 2025 erfolgte die offizielle Übergabe der FPV-Anlage. Zu der innovationsstarken Weltpremiere kam kein Geringerer als der bayrische Ministerpräsident Dr. Markus Söder. Gemeinsam mit den Projektpartnern eröffnete er die Anlage feierlich. Zwar

war die Anlage bereits Ende August in Betrieb genommen worden, doch war in Söders Terminkalender früher kein freies Zeitfenster. (tne)

- [www.kieswerk-jais.de](http://www.kieswerk-jais.de)
- [www.sinnpower.com](http://www.sinnpower.com)

## Spiel mal was

### Beliebtes „MIROry“ neu aufgelegt

Das beliebte Kartenlegespiel „MIROry“ ist ab sofort wieder erhältlich. Insgesamt wurden 1000 Exemplare produziert, von denen ein Teil bereits an Landesverbände ausgeliefert wurde. Das Spiel begeistert Jung und Alt gleichermaßen: Es fördert spielerisch das Gedächtnis und vermittelt gleichzeitig Wissenswertes rund um die Gewinnung und Aufbereitung mineralischer Rohstoffe – ebenso wie zu den ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten der Rohstoffindustrie. Im MIRO-Shop auf der MIRO-Website ist das neue „MIROry“ ab sofort zum Stückpreis von 8,90 Euro bestellbar.

Ebenso wie viele weitere besondere Empfehlungen und Arbeitstitel im Onlineshop. MIRO-Mitgliedern stehen weitere Leitfäden, Checklisten und Informationen exklusiv im passwortgeschützten internen Bereich zur Verfügung. Als kostenloser Download abrufbar sind der Gesteinskompass mit Zahlen, Daten und Fakten zur Branche, Broschüren zum Nachhaltigkeitswettbewerb sowie Flyer für die Beantragung einer Fördermitgliedschaft. Im Shop selbst ist u. a. das Pixi-Buch „Ben und Lea entdecken, was Steine können“ bestellbar, aber auch die Natursteinfibel, der Faktencheck-Fächer mit QR-Codes sowie der MIRO-Ausbildungsflyer, den Unternehmen mit ihren Daten und ihrem Logo personalisieren können.

- [www.bv-miro.org](http://www.bv-miro.org)



**AUF DIE KARTEN, FERTIG, LOS:** Das beliebte Kartenlegespiel „MIROry“ ist ab sofort wieder erhältlich. Foto: MIRO

 **2.-5. September 2026**  
Homberg/Nieder-Ofleiden

**TEPE SYSTEMHALLEN**

**Pultdachhalle Typ PD3 (Breite: 20,00m, Tiefe: 8,00m + 2,00m Überstand)**

- Höhe 4,00m, Dachneigung ca. 3°
- mit Trapezblech, Farbe: Aluzink
- inkl. imprägnierter Holzpfeilen
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- inkl. prüffähiger Baustatik

**Aktionspreis € 21.800,-**

ab Werk Buldern, exkl. MwSt. ausgelegt für Schneelastzone 2, Windzone 2; Schneelast 85kg/qm

[www.tepe-systemhallen.de](http://www.tepe-systemhallen.de) · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

**FRUTIGER – a whale, a promise!**

**Reifenwaschanlagen** **Demucking**

**Staubbindung**

CH +41 (0)52 234 11 34 • D/A +49 (0)8022 705 33  
[www.mobydick.com](http://www.mobydick.com)

Sofortangebot



**AUF DIE GRÖSSE KOMMT ES AN:** Der Kia Sorento ist im 2025er-Jahrgang zu einem stolzen und imposant auftretenden Alleskünstler geworden.

Fotos: Jérôme Herr, Onibox Media

# Raumgleiter für alle Lebenslagen

**Mit imposantem Kühlergrill und vertikal an den Seiten angeordneten Leuchteinheiten rollt dieses Sport Utility Vehicle (SUV) heran und lässt keinen Zweifel an seiner Position als Flaggschiff im Verbrenner-Angebot dieses koreanischen Autobauers. In die für GP gefahrenen und mit Diesel-Vierzylinder angetriebene Topversion Platinum haben die Entwickler alles reingesteckt, was für entspanntes Reisen, den Familienausflug oder den fürs Tagesgeschäft nötigen Ausritt ins Gelände hilfreich ist.**

Das massive Frontdesign des Kia Sorento mit der trotz großem Kühlergrill noch immer angedeuteten, in Chrom gefassten Tigernase als Markenzeichen ist der Auftritt eines modernen Alleskönners mit Stil. Dazu gehört die nach vorne gewölbte, aber genug Bodenfreiheit lassende Spoiler-Unterlippe mit Lufteinlässen, integrierten Nebelscheinwerfern und Unterfahrschutz als metallisch glänzenden Abschluss, aber auch große 20" mit dicken 225ern unter den gewölbten Kotflügeln. Zum derart kraftvollen Auftritt der nunmehr vierten, aber für die 2025er-Ausgabe mehr als sanft gelifteten Version des Kia Sorento

gehören die vertikal stehenden und vom Grill wieder deutlich getrennten seitlichen Scheinwerfer mit je vier quadratischen Strahlern und darüber sternförmig angeordnetem LED-Tageslicht.

Sie sorgen dafür, dass jeder jederzeit im Rückspiegel sieht: Da kommt etwas Großes auf mich zu, obwohl es in dezentem „Metallictone Volcanic Sand“ lackiert einen eleganten Flanellanzug trägt. Kia nennt diese Front und die passend strukturierte Haube mit den seitlichen Konturen „kraftvolles, technisches Erscheinungsbild“, inspiriert durch die eigene Designphilosophie „Opposites United“. Dieses Gesamtwerk endet im

Heck mit ebenfalls vertikal angeordneten Leuchten à la US-Luxury-SUVs von Cadillac & Co.

Mit dem neuen Sorento will sich Kia offenbar in die Premiumklasse hocharbeiten. Jenem Oberhaus, in dem sich Daimlers M- und G-Modelle, die X-Derivate von BMW oder die japanischen Lexus und Landcruiser bereits breitgemacht haben. Die für den Sorento bereits eingesteckten Designpreise sind Ansporn genug, nun auch mit reichlich Luxusaccessoires, wie kühlbaren Massage-Sitzen in Nappaleder und entsprechend hochwertiger Verarbeitung des Interieurs unterm schwarzen Dachhimmel.

mel, den Weg in die Zukunft zu gehen. Weil die Konkurrenz aus dem eigenen Stall zudem das Geschäft belebt, bringt Kias Mutterkonzern Hyundai den konservativer gehaltenen, ebenfalls in den Rüsselsheimer Ingenieursstuben entwickelten Santa Fee auf den Markt. Als Übervariante gesellt sich der Genesis G70 dazu, der noch luxuriöser ausgestattet ist. Übrigens: Überm Sorento ordnet Kia selbst nur noch den viel größeren, vollelektrischen SUV EV9 ein.

### Einsteigen und direkt wohlfühlen

Vorne thront man im Sorento auf breiten, mit Nappaleder bezogenen sowie elektrisch einstellbaren Sesseln samt Fahrersitzmassage und genießt die Rundumsicht. Nicht nur die Verarbeitung des Gestühls überzeugt, auch die unverständlicherweise nur an der Lehne des Fahrersitzes verstellbaren Wangen sind, erst mal individuell justiert, perfekt. Dadurch fühlt man sich wie in Abrahams Schoß und schont durch mehr seitlichen Halt vor allem in Kurven die Rückenmuskulatur. Wenn es jetzt statt der für die Rastpause gedachten elektrisch ausfahrbaren Beinunterlage noch etwas längere Sitzflächen oder gar eine herausziehbare Oberschenkelaufgabe wäre, wäre der Sitzkomfort perfekt. Eher nebensächlich sind dann solche Dinge wie die einstellbare Ambientebeleuchtung am Armaturenbrett und an den Türverkleidungen, für die 64 Farben zur Verfügung stehen.



**EIN BISSCHEN AMERICAN STYLE:** Die Heckpartie orientiert sich stark an den Vorbildern US-amerikanischer SUV.

### Genügend Platz für entspanntes Reisen

Mehr als reichlich Platz bietet der Fond, der sich mit in den Türen versenkten Sonnenschutz-Rollos, Becherhaltern, separat einstellbarer Belüftung und den nötigen Audio- oder Bordstrom-Anschlüssen den Sorento auch mal als Chauffeursfahrzeug oder rollendes Büro sowie für Besprechungen unterwegs nutzen lässt. Die Bein- und Kopffreiheit hinten ist dafür mehr als ausreichend. Der in der zweiten Reihe hinterm Beifahrer auf seinem individuell einstellbaren „Captain Chair“ reisende und arbeitende CEO darf sich via Knopfdruck sogar während der Fahrt selbstständig Platz schaffen und den unbesetzten Copilotensessel nach vorne rücken oder gar umklappen – sobald sich die Firmenspitze dazu durchgerungen hat, auch in Sachen



**ÜBER DEN WOLKEN:** Mit dem Sorento sind auch Ausflugsfahrten samt Großfamilie möglich.



**DAS MARKANTE GESICHT IN DER MENGE:** Alleinstellungsmerkmale sind die Tigernase und die vertikalen Scheinwerfer.

Autos den Spargang einzulegen. Wer die aber bei allem Rechnen gut 1000 Euro für den Komfort eines Siebensitzers ausgeben will, soll sich überlegen, dass die im Boden versenkbaren Zusatzplätze eher für den Transport der Juniorenmann-



**MARANGONI** 

**SUSTAINABLE  
TYRE  
SOLUTIONS**



**GEGENSÄTZE VEREINT:** Die neue Designphilosophie von Kia wird in der Gestaltung der Front überdeutlich.



**DIE HAIFISCHFLOSSE:** Ein Designelement an der Seite, das die schiere Wucht der Karosserie nehmen soll.



**GRÖßER GEHT IMMER:** Der Koreaner und der Schwede im Einsatz im Abbaubereich der Schotterwerk Geisingen GmbH.

schaft zum samstäglichem Fußballturnier geeignet sind. Wollen Erwachsene die dritte Reihe über die breiten Fondtüren entern, müssen sie schon sehr gelenkig sein. Da helfen auch die eigenen Klima-Regler in der Seitenverkleidung für den kühlen Kopf nicht. Selbst mit der dritten Sitzreihe verfügt der Sorento noch über einen Riesenkofferraum hinter der elektrisch weit aufschwingenden Heckklappe. Mit schnellen Griffen verschwinden die beiden Sitzreihen quasi im Boden, die Staufläche lässt sich auf XXXL-Maße vergrößern. Und unterm Kofferraumboden liegt sogar noch ein „Kellerabteil“ mit kleinen Staufächern.

### Der Diesel reicht völlig, Elektronik braucht Update

Zurück zum Fahren: Angelassen wird der Vierzylinder-Reihendiesel via Knopfdruck und schnurrt derart sanft vor sich hin, dass man ihn fast nicht wahrnimmt. Die Gänge des 8-Stufen-Doppelkupplungsgetriebes, das um einiges flotter als eine herkömmliche Automatik arbeitet, werden mit aluglänzendem Drehknopf auf der Mittelkonsole eingelegt. Zuvor darf man sich mittels digitalem Fingerabdruck-Erkennungssystem anmelden, muss aber nicht. Vor der ersten Fahrt mit dem Sorento sollte man sich allerdings im großen gebogenen Touchscreen-Bildschirm, dem erweiterten, einstigen Armaturenbrett, einlesen. Ferner sollte man sich merken, immer die übereinander befindlichen Symbole von Klimaautomatik oder Audioanlage mit Lautstärkeregelung auf der digitalen Bedienleiste unterm Bildschirm im Blick zu behalten: Falsches Symbol getatscht plus in Gedanken am Rädchen gedreht, schon bläst Fahrer und Beifahrerin die steife Brise um die Ohren oder das in jeder Tonlage perfekt klingende Bose-

## Innere Werte

### Kia Sorento 2,2 CRDI AWD BDCT Platinum

**Motor:** 2,2-l-Vierzylinder-Diesel, Aluminium-Motorblock mit Turboaufladung

**Hubraum:** 2151 ccm

**Leistung:** 142 kW bei 3800 U/min

**Max. Drehmoment:** 440 Nm bei 1750–2750 U/min

**Höchstgeschwindigkeit:** 201 km/h

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 9,7 Sek.

**Getriebe:** Acht-Stufen-Doppelkupplungsgetriebe

**Antrieb:** Permanenter Allrad mit Offroad-Programm Terrain Mode mit drei Modi Schnee, Matsch und Sand

**Kraftstoffverbrauch, Werksangabe:** 6,6 l/100 km

**Realverbrauch lt. Bordcomputer:** 8,2 l/100 km

**L x B x H:** 4815 x 1900 x 1700 mm

**Leergewicht:** 2041 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 2510 kg

**Anhängelast:** gebremst 2500 kg

**Kofferraumvolumen:** 187–2011 l

**Testwagen-Preis:** 68.469 Euro, inkl. MwSt., mit der Platinum-Ausstattung und weiteren Optionen wie dritte Sitzreihe

Sound-System hämmert den Bass dermaßen laut raus, dass die Fußgänger draußen nur einen bitterbösen Blick übrig haben.

Sonst noch was am Digitalismus zu kritisieren, obwohl die Touchscreenorgie auch hier mit den zwei neuen Schaltern für die Sitzheizungseinstellung ein Ende zu nehmen scheint? Der sich beim Blinken entweder im linken Drehzahlmesser oder im rechten Tacho des Kombiinstrumentes einschaltende Bildschirm für die in den Außenspiegeln montierten Kameras versagt ausgerechnet im Regen den Dienst. Das hoch sprühende Wasser sorgt dann für ein arg verwässertes Bild der Umgebung und erst recht der toten Winkel.

Dafür arbeitet der Abstandswarnassistent umso eifriger und bremst den Sorento schon mal selbstständig runter, wo es noch nicht nötig ist, oder er sieht im Wohnmobil auf der Gegenseite ein Hindernis – wieder werden die Anker geworfen. Manchmal ist weniger halt mehr. Dafür ist das serienmäßige Head-

up-Display ein Segen und rückt wirklich benötigte Informationen ins Blickfeld und damit auf die Straße.

### Diesel passt zum Charakter des Kia

Die ausgiebigen Testfahrten auf Kurz- und Langstrecken zeigen, dass der gut gedämmte und so sanft vor sich hin säuselnde Dieselmotor zum Charakter des hochbeinigen Begleiters passt. Der Vierzylinder mit 142 kW ist kräftig genug, um mit der Fuhre im Verkehr mitzuschwimmen. Die 440 Nm schieben schon bei rund 1800 U/min an. Beschleunigungseskapaden darf man aber keine erwarten, auch nicht im Sportprogramm, obwohl dieses wie üblich die Lenkung und das Fahrwerk verhärtet und das Gas flotter annehmen lässt. Aber: Als Dieselmotor darf der Sorento sogar einen bis zu zweieinhalb Tonnen schweren Anhänger ziehen, sofern dieser über eine eigene Bremse verfügt. Sonst beschränkt sich die Anhängelast aber immer noch



**PLATZ FÜR GROSSEINKAUF:** 495 l Kofferraumvolumen sind ausreichend. Mit der dritten Sitzreihe bleiben 135 l.



**QUALITÄT PASST:** In der Innenraumverarbeitung bietet der Sorento ein sehr gutes Bild. Die Bedienung ist funktional.

# ErdProfi® Software



Die Software Komplettlösung für

Erdbau  
Sand und Kies  
Entsorgung  
Recycling  
Transport  
Beton



ErdProfi Kurzvideo

## APPsolut genial was heute geht!

Perfekt mit ErdMobile zur wirklich durchgängigen Digitalisierung für alle Mitarbeiter!



Katherl Software GmbH  
Am Fürtherbach 9  
4873 Frankenburg  
AUSTRIA

Tel.: +43 7683 7090  
E-Mail: office@katherl.at



ErdMobile Kurzvideo

[www.ErdProfi.info](http://www.ErdProfi.info)



**FEINES GESTÜHL:** Nappaleder-Sitze mit Kühl- und Massagefunktion kennt man eigentlich nur von Luxus-SUVs.



**GROSSZÜGIGES RAUMANGEBOT:** Fahrer und Passagiere haben viel Bein- und Ellenbogenfreiheit, auch hinterm Cockpit.



**MULTIMEDIA IST ÜBERALL:** der große Touchscreen-Bildschirm und die darunter sitzende digitale Bedienungsleiste.

auf die üblichen 750 kg. Und damit im Schlepptau ist man allemal gemächlicher unterwegs.

Fest steht: Nur in zu scharf angelegenen Autobahnausfahrten neigt der dann bitte ohne Anhänger gefahrene Sorento leicht zum Untersteuern. Dann schiebt der Wagen über die Vorderräder an den Kurvenrand. Leicht vom Gas runter – und das Paket zieht weiter seine Bahn. Aber sind wir doch mal ehrlich: Wer heizt heute noch rücksichtslos über die Autobahnen oder rast nach dem Motto „put the pedal to the metal“ durch die Stadt. Letztendlich merkt man, dass hier mit voller Besatzung und Tank auch mal gut 2,5 t vorangetrieben werden müssen. Das macht sich dann im Verbrauch bemerkbar, der laut Bordcomputer selten unter 8,2 l/100 km fällt.

Zur Motorisierung passt auch die Auslegung des Fahrwerks. Der Geradeauslauf ist gut, selbst ausgeprägte Spurrinnen wirken sich nur minimal auf den Fahrkomfort aus. Die Fahrwerkskonstruktion mit dem ständigen Allradantrieb bringt den Zweitonner auf kurvigen Landstraßen oder bei nervösen Eingriffen in die feinfühligere Lenkung nur schwer zum Wanken.

### Kraftvoll geht's durchs Gelände

Keine Blöbe gibt sich der in Südkorea gefertigte Sorento auch abseits befestigter Wege: Am zweiten Wählrad auf der Mittelkonsole wird das entsprechende Terrain samt den Bodenverhältnissen, wie Sand oder Matsch, gewählt – und das Dickschiff wühlt sich sogar trotz der eher für den Straßeneinsatz passenden Bereifung eifrig durch tiefe Dumper- und Baggerspuren. Wird's mal steiler und geht's bergab, regelt die Bergabfahrkontrolle, was es zu regeln gibt. Der „Terrain-Modus“ steuert offenbar präzise die serienmäßig eingebaute elektronische Stabilitätskontrolle sowie die Verteilung des Drehmoments auf alle vier Räder. Der Modus passt auch die Schaltzeiten des Getriebes so an, dass der Sorento auf den verschiedensten Untergründen oder Straßenbelägen die Traktion finden und erhalten kann. In der kälteren Jahreszeit soll dann auch der Schneemodus für die optimale Berechnung und Verteilung der Antriebskräfte sorgen.

Fazit: Spricht Kia mit dem spür- und sichtbar aufgefrischten Sorento also ein

Machtwort in der gehobenen SUV-Mittel- oder gar Oberklasse? Mit den durchaus luxuriösen Sitzen in erster und genügend Platz in zweiter Reihe, dem perfekt verarbeiteten Innenraum, den in der Platinum-Ausstattung gebotenen Extras und Helferlein klopft der Sorento eindeutig an der Tür zur SUV-Oberklasse an. Trotz der dafür angesagten 68.000 Euro ist er immer noch um einiges günstiger als seine europäischen Mitstreiter. Fest steht: „Made in Korea“ ist im Falle Platinum Sorento nichts mehr für Schnäppchenjäger – auch wenn alle erdenklichen Luxusfeatures, wie sogar der auf Außenkamera umschaltbare Innen Spiegel, an Bord sind und die Sieben-Jahres-Garantie das Leben leichter macht. Der 2,2-l-Diesel mit seinem Drehmoment samt der Höchstgeschwindigkeit von etwas über 200 km/h ist für heutige Straßenverhältnisse wirklich ausreichend, weil ja auch die Tankfüllung für eine 970-km-Tour reichen soll – immerhin knapp für die Strecke von Konstanz bis Flensburg. Und für alle Kritiker: Es gibt den stolzen 4,80 m langen Sorento auch mit Hybrid- und Plug-in-Hybrid-Kraftwerken, aber immer mit Allrad und Automatik samt Wippen am Lenkrad für all diejenigen, die noch ein wenig selbst arbeiten und damit Spaß am Fahren haben wollen.

(Ein Beitrag von GP-Autor Gerhard Herr)

■ [www.bodensee-actuell.com](http://www.bodensee-actuell.com)



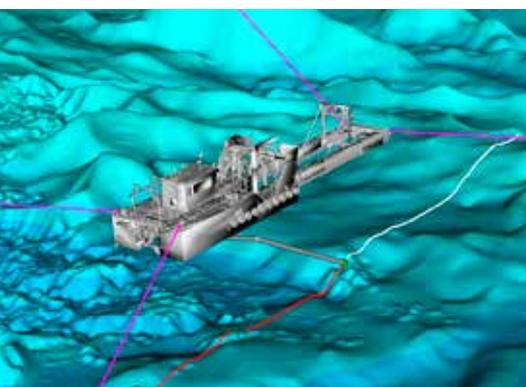
**BESTENS GEDÄMMT:** Der 2,2-l-Turbodiesel-Vierzylinder reicht für die 2,5-t-Fuhre völlig aus.



**REICHLICH BEINFREIHEIT:** Auf der zweiten Sitzreihe, die verschiebbar ist, finden auch Großgewachsene bequem Platz.



**REGIEPLATZ FÜR DRITTE REIHE:** Den eigenen Klimaanlage regler und die Medienanschlüsse gibt es auch für Reihe drei.



**DredgerTec**

- Saugbagger - Design and Build
- DredgerControl - Steuerungssysteme
- DredgerNaut - DGPS-Abbaukontrollsysteme
- EnergieMonitoring und Optimierung
- Mittel- und Niederspannungstechnik

[www.DredgerTec.de](http://www.DredgerTec.de)

**TEAM GmbH**

Westerholter Straße 781  
D-45701 Herten



**GEWUSST, WIE:** Scrapetec-Lösungen sagen Staub und Kosten den Kampf an. Foto: Scrapetec

## Staub und Kosten im Griff haben

Eine effektive Staubkontrolle im Bergbau bedeutet erhebliche Kosteneinsparungen. Es sind zuverlässige Lösungen gefragt, wenn spezifische Probleme an Übergabestellen in Fördersystemen bestehen, bei denen Staub und verschüttetes Material ein Problem darstellen.

„Die Gefahr von Explosionen, die durch Staubemissionen an Förderbändern verursacht werden, ist ein ständiges Problem, das Ingenieure auf der ganzen Welt zu verhindern versuchen. Unsere Experten haben vor etwa sechs Jahren ein neues Staubkontrollsystem entwickelt, das sich nicht nur zur Verhinderung von Staubbildung und Materialverschüttung als äußerst effektiv erweist, sondern auch zur Minimierung des Explosionsrisikos an kritischen Abschnitten entlang der Förderstrecke und an Übergabestellen sowie zu einer effizienteren Gurtreinigung führt“, erklärt Thorsten Koth, Vertriebsleiter bei Scrapetec.

Die Firma aus Kamp-Lintfort fertigt ihre Produkte in Deutschland nach höchsten Qualitäts- und Umweltstandards. Im Vergleich zu konventionellen Produkten aus diesem Segment, die zwar kurzfristig Fördererprobleme redu-

zieren und schnell durch Reibung verschleißten, erweisen sie sich auch bei längerer Nutzung als weitaus langlebiger und effizienter und bewirken eine ungewöhnlich hohe Kostenreduktion. Zudem sind die Staubunterdrückungssysteme Dustscrape und Airscrape sehr effektiv bei der Reduzierung der Staubbelastung, was den Aufenthalt in den Bereichen unproblematisch macht und so zum Gesundheits- und Arbeitsschutz beiträgt.

### Erfolg versprechende Kombination

Der Erfolg der Kombination von Dustbox und der berührungslosen Airscrape-Seitenabdichtung liegt in der effektiven und energieeffizienten Staubunterdrückung. Diese kompakte und einfach zu installierende Dichtung entspricht den meisten neuen Staubvermeidungsrichtlinien, um Gesundheits- und Sicherheits-

probleme an kritischen Punkten im Fördersystem zu vermeiden. Das fortschrittliche System minimiert auch den Verlust von gefördertem Gut, indem es effektiv verhindert, dass Material in die Umgebung entweicht. Dadurch profitieren die Anwender in Form erheblicher Einsparungen bei Energie-, Haushalts- und Wartungskosten.

„Bei einer kürzlich durchgeführten Installation haben wir viele Produktionsprobleme für unseren Kunden gelöst, der fast 5 % des Materials auf den Förderbändern aufgrund von Staub und verschüttetem Material verlor“, sagt Thorsten Koth. Das Dustscrape-System ist speziell für die Verhinderung von Staubemissionen entwickelt und besteht aus einem Filterkasten inklusive Filtertuch. Adapterplatten, die an Halterungsarmen montiert sind, halten das System über dem Band. Im Innenbereich verhindert ein Gummivorhang die wei-

tere Staubentwicklung. Das System wird individuell an den jeweiligen Anforderungen und auf das geförderte Material abgestimmt. Der Dustscrape ist die Kombination aus Dustbox plus Beruhigungszonenverlängerung plus Airscrape und wird in der Regel hinter dem Übergabekasten montiert. Das System ist einfach zu installieren und kann bei bestehenden Förderbändern nachgerüstet werden. Es ist für den Dauerbetrieb und, aufgrund der hohen Wartungsfreiheit, auch für langfristigen Einsatz geeignet.

### Die Hauptmerkmale auf einen Blick

Zu den wichtigsten Funktionen und Merkmalen des Dustscrape zählen Staubkontrolle, Druckentlastung, Filtration und Energieeffizienz. Staubemissionen werden an Übergabestellen für feine Schüttgüter nahezu auf null reduziert. In geschlossenen Übergaben, wo hohe Druckentwicklungen auftreten können, sorgt die Lösung für eine effektive Druckentlastung. Das robuste Filtertuch lässt Luft durch, während der gefil-

terte Staub beim Schüttgut in der Förderung verbleibt. Das System arbeitet ohne Energiebedarf und benötigt keine Rohrleitungen, was es besonders energieeffizient macht. Durch reduzierte Reinigungs-, Wartungs- und Instandsetzungskosten sowie verbesserten Gesundheitsschutz für Mitarbeiter bietet der Dustscrape langfristige Kostenvorteile. Kombiniert man eine existierende aktive Entstaubungsanlage damit, steigert das die Effektivität der Entstaubungsanlage um mindestens 50 %. Das spart Energie, die Wartungskosten der aktiven Entstaubungsanlage sinken.

Als Clou bezeichnet Scrapetec den Airscrape. Die hochwirksame Seitenabdichtung, kontaktlos über dem Fördergurt angebracht, übt aufgrund ihrer speziell entwickelten Lamellenstruktur Unterdruck auf den Gurt aus. Diese physikalische Eigenschaft bewirkt, dass Luft in das Innere des Fördersystems gesogen und so entstehender Staub in der Übergabe gehalten wird. Der fehlende Gurtkontakt schließt nachträgliche Justierungen und Bandbeschädigungen aus. Erfahrungswerte zeigen, dass der

Airscrape fünf Jahre nach der Installation und bei kontinuierlichem Einsatz unter rauen Bedingungen kaum Verschleißerscheinungen aufweist. Das langlebige System besteht aus nicht entflammaren und antistatischen Polyurethanmaterialien und Klingen aus rostfreiem Stahl. Zum System gehören der Fördergurt-Spurhalte-Assistent Primitracker und die Gurtunterstützung Sure-support.

Die wartungsfreie Lagerung des Primitracker ermöglicht eine Achslagenänderung des rotierenden Laufkörpers in alle Richtungen. Laut Hersteller ist er weltweit das einzige Produkt in diesem Segment, das zu einer 360°-Rotation fähig ist. Daher arbeitet er anders als herkömmliche Band-Führungssysteme: bei ruhigem Bandlauf wie eine gewöhnliche Förderbandrolle. Erst wenn der Gurt seine optimale Lage verlässt, greift er korrigierend mit kleinen Kräften und sehr geringer Reibung ein. An Übergabepunkten trägt eine optimierte Materialaufnahme zur Staubminderung bei.

■ [www.scrapetec.com](http://www.scrapetec.com)

## SKG-Schöpfräder. Energie effizient nutzen.



Die Aufbereitungsprofis  
**SKG**  
AUFBEREITUNGSTECHNIK

SKG-Aufbereitungstechnik GmbH  
HefeHof 25  
D-31785 Hameln

Tel.: +49 (0) 5151 106640 - 0  
Fax: +49 (0) 5151 106640 - 1  
[info@skg-aufbereitungstechnik.de](mailto:info@skg-aufbereitungstechnik.de)

[www.skg-aufbereitungstechnik.de](http://www.skg-aufbereitungstechnik.de)

**LiG** Nachhaltig handeln -  
Werte schaffen!

# Nachhaltig modern im 21. Jahrhundert

Viele Steinbrüche gehen heute den Weg, altgediente stationäre Aufbereitungsanlagen durch leistungsstarke mobile Techniken zu ersetzen. Es geht aber auch andersrum, wie der Standort Brilon der Spenner GmbH & Co. KG zeigt.



**SCHON OPTISCH NACHHALTIG:** Auf einer Fläche von rund 8000 m<sup>2</sup> ist der 120–150 m lange Photovoltaikpark auf Modultischen installiert. Foto: Spenner

Die Ursprünge des mittelständischen Familienunternehmens mit Stammsitz liegen im Jahr 1926. Der Standort Brilon wurde Mitte der 1980er-Jahre übernommen und in die Firmengruppe eingegliedert, um sich eine eigene Materialsicherheit langfristig zu sichern. Über einige Jahrzehnte hielt ein Dienstleister den Betrieb aufrecht, der auf eine mobile Verarbeitungskette setzte. 2019 dann entschied die Unternehmensführung, wieder eine stationäre Aufbereitung in eigener Regie zu installieren. Zusammen mit dem Branchenspezialisten Hazemag wurde eine moderne Anlagentechnik aus einem Guss konzipiert. Die langen Erfahrungen am Standort flossen ein und prägten die Ausstattung bis ins Detail.

## Geologische Einordnung

In erster Linie muss die Maschinenteknik den Grundlagen der Lagerstätte Rechnung tragen. Der Steinbruch im Sauerland birgt einen besonders hochwertigen Kalkstein aus dem sogenannten Briloner Massenkalk. Der Rohstoff

gehört geologisch zur Givet- bis Adorfstufe des Oberdevons, ist also 380 Mio. Jahre alt. Aus paläozoischen Meeresablagerungen entstanden, liegt ein sogenannter Riffkomplex vor, im Prinzip ähnlich heutiger Meeresriffe. Das Vorkommen ist mit bis zu 98 % CaCO<sub>3</sub>-Reinheit selbst für die Verhältnisse des Briloner Massenkalks besonders gut. Die Lagerstätte hat nur eine Tücke: Durch

eine Randlage im oberen Bereich des Kalksteinkomplexes konnte die geologische Verwitterung lange in die oberen Partien des Vorkommens eindringen. Die heute sichtbare Folge sind unregelmäßige Lehmeinlagerungen. Durch Oxidation heben sich die dunkelbraunen Lehme optisch vom hellgrauen Kalkstein ab. Der Baggermaschinist kann größere Partien so bereits vor der Verladung aus-



**STOLZE LEISTUNG:** Die PV-Anlage ist zu Recht ein Highlight des modernen Standortes, wie Betriebsleiter Marian Schäfers zeigt. Fotos, sofern nicht anders angegeben: Wistinghausen

sortieren, ganz vermeiden lassen sich die Einlagerungen in der Aufbereitung aber nicht.

Die Qualitätssicherung beginnt bei Spenner daher bereits vor dem eigentlichen Abbau und auch schon vor dem Sprengen. Das Unternehmen bohrt selbst und untersucht Bohrmehlproben im eigenen Labor u. a. mittels Röntgendiffraktometer. Als vielseitiger Industrierversorger ist für die Abnehmer hochwertiger Produkte eine gleichbleibende Qualität von zentraler Bedeutung. Die Kalksteine aus Brilon werden im eigenen Werk am Stammsitz im nahen Erwitte zu ungelöschtem Branntkalk weiterverarbeitet. Dieser geht als Stückkalk hauptsächlich in die Stahlindustrie sowie als Pulverkalk in Kraftwerke oder auch in die Trinkwasseraufbereitung.

### Stichwort Nachhaltigkeit

Zur Gesamtbetrachtung einer Steinbruchbilanz gehört heute untrennbar auch der Gesichtspunkt einer nachhaltigen Effizienz eingesetzter Ressourcen – dabei hat Spenner einiges zu bieten. In den unterschiedlichsten Einzelmaßnahmen taucht die Berücksichtigung der umweltschonenden Betriebspraxis immer wieder auf. Das beginnt mit dem Arbeitsprinzip der Gesamttechnik: Am Standort Brilon wurde bewusst eine Trockenaufbereitung zusammengefügt, um den Wasserverbrauch zu minimieren. Auch in der Branntkalkproduktion sind trockenere Materialien von Vorteil. Zwar ist eine trockene Aufbereitung manchmal mit einer höheren Staubentwicklung verbunden, wie Produktionsleiter Marian Schäfers zugibt. Doch das ist vertretbar, wie später noch mehrfach belegt werden kann.

### Der Aufbereitungsprozess

Um einwandfreie Produkte sicherzustellen, müssen die besagten Lehmeinlagerungen zuverlässig entfernt werden – trocken. Unmittelbar nach dem Aufgabebunker für das Rohgestein läuft eine mächtige Trommelsiebanlage mit 3 m Durchmesser und einer Laufgeschwindigkeit von nicht mehr als 5–6 U/min. In der in 4 Sektionen aufgeteilten Trommel mit Maschenweiten von 80–150 mm erfolgt eine Vorabsiebung sowie eine zuverlässige Eliminierung der Lehmanhaftungen bei einer Kapazität von bis zu 700 t/h. In den mächtigen



**STEUERUNG AUF HÖCHSTEM NIVEAU:** Über große Bildschirme kann die Produktion in Echtzeit überwacht werden.

nachgeschalteten Primärbrecher gelangt so schon nur verwertbares Gestein. Auch die Brechtechnik folgt vorgeplanten Erwägungen: Spenner setzt konsequent auf Druckzerkleinerung – aus Gründen der Wartungsfreundlichkeit und Energieeffizienz. Der mächtige Backenbrecher hat eine Öffnung von 1,6 x 1,3 m und kann bei einer Kapazität von bis zu 890 t/h Brocken mit einer Kantenlänge bis 2 m aufnehmen.

Wie umsichtig hier geplant wurde, zeigt die Tatsache, dass sich die Maschinendimension unmittelbar auf die mittelbar vorgeschalteten Prozesse auswirkt: Für die Gewinnungssprengungen kann Spenner ein weit größeres Raster wählen, weil das Material eben nicht so kleinstückig anfallen muss. Auch das setzt der Betrieb bewusst im Sinne einer modernen Nachhaltigkeit ein, wie Marian Schäfers anmerkt: „Der Einsatz von weniger Sprengenergie bedeutet nicht nur eine Ressourceneinsparung, auch die Umweltbelastung durch Lärm und Erschütterungen konnte wesentlich reduziert werden.“ Der Baggermaschinist muss zwar etwas häufiger mit der Stahlkugel knäppern (30 %), aber insgesamt ist die Arbeitsweise effizient, wie die Erfahrung in der Praxis zeigt.

Die Sekundärzerkleinerung erfolgt über einen hydraulisch einstellbaren Zweiwalzenbrecher. Für die dritte Brechstufe ist ein weiterer Backenbrecher mit einer Einlauföffnung von 600 x 400 mm im Einsatz. Zur obligatorischen Siebklassierung setzt Spenner in Brilon auf eine Dreidecker-Exzentersiebanlage mit einer Kapazität von bis zu 600 t/h. Weil der Kalkstein nicht abrasiv ist, hat sich in den 2,5 m breiten und 6 m langen Siebkästen die Verwendung von leicht aus-



**EIGENER WEG:** Am Beginn der Aufbereitung arbeitet eine mächtige Trommelsiebanlage.

wechselbaren PU-Siebelagen bewährt. Als erfahrenes Unternehmen mit jahrzehntelanger Tradition ist Spenner am Standort Brilon aber auf alle Eventualitäten eingestellt. Für den Bedarfsfall wird eine Nassaufbereitung mit Schwertwäsche vorgehalten. Sie kommt etwa bei nassem Wetter zum Einsatz, wenn eine Trockenaufbereitung nicht mehr effizient möglich ist. Diese separate Anlage ist immerhin auch auf 120 t/h ausgelegt.

Im Endergebnis erscheinen die Produkte aus dem Steinbruch unscheinbar, lediglich drei Produktgruppen gibt es vor Ort, bei denen es sich im Wesentlichen um unterschiedliche Stückgrößen han-

delt. Alle bewegen sich in den Grenzen zwischen 30 und 90 mm. Darunter stellt das Material hinsichtlich der Eignung im Brennofen Ausschuss dar. Dennoch hält Spenner eine Verwertungsquote von mindestens 80 % ein. Denn was für die hochwertigen Kalkprodukte geeignet ist, geht in die Zementproduktion.

### Moderne Wertschöpfungskette

Mit dem Neuaufbau der stationären Produktion im Jahr 2019 hat Spenner nicht nur die Anlagentechnik aus einem Guss aufeinander abgestimmt, sondern auch die Standortgegebenheiten ziel führend in die Gesamtplanung einbezogen. Schon die Lage der stationären Anlage folgt dem System, wie Produktionsleiter Marian Schäfers hervorhebt: „Weil beim Bau bereits eine tiefe Grube

vorhanden war, konnte die gesamte Anlage auf einer tiefen Sohle installiert werden. Als eine Folge müssen die Skw beladen bergab fahren, was sich merkbar positiv auf den Treibstoffhaushalt der Flotte auswirkt.“ Die gesamte Wertschöpfungskette folgt modernsten Prinzipien, die konsequent umgesetzt wurden: Durch eine intelligente Steuerungselektronik kann die gesamte Anlage mannos gefahren werden. Eine strategisch gezielt ausgewählte Reihe an Überwachungskameras erlaubt eine Echtzeitüberwachung aller relevanten Maschinenpunkte aus der Zentrale – inklusive Ad-hoc-Eingriffsmöglichkeiten durch das Team. Diese Überwachung ist auch von speziell ausgerüsteten Fahrzeugen wie Radlader und Skw möglich.

Insgesamt acht Personen, verteilt auf zwei Schichten, reichen aus, um 4000–

4500 t/d zu produzieren. Das hat Einfluss auf den Gesamtprozess: Die Produktion findet nur drei Tage in der Woche statt, hinzu kommt ein regelmäßiger Wartungstag. Der große Clou – insbesondere in Sachen angewandter Nachhaltigkeit – ist aber die 2021 eingerichtete Energieversorgung des Standortes: Der benötigte Strom wird direkt vor Ort produziert und verwendet. Hierzu investierte Spenner in eine eigene PV-Anlage mit 750 kWp Leistung. Für die Stromerzeugung nutzte das Unternehmen eine besonders günstig nach Süden geneigte begrünte Halde. Die Anlage steht für bis zu 660.000 kWh/a. Schäfers weist darauf, dass der Stromverbrauch des Steinbruchs nur etwa 510.000 kWh/a ausmacht. Die überschüssige Energie wird ins öffentliche Stromnetz eingespeist. (bwi)

■ [www.spenner-zement.de](http://www.spenner-zement.de)



**GEZIELT PLATZIERT:** Die komplette Anlage wurde – auch zur Energieeinsparung – auf den Boden einer tiefen Sohle positioniert.



**MIT DER SCHWERKRAFT:** Der zentrale Turm besteht aus dem Trommelsieb und dem mächtigen Backenbrecher von Hazemag. Foto: Spenner



**SICHTBARE EFFIZIENZ:** Die Trommelsiebanlage eliminiert die braunen Lehmbestandteile effektiv aus dem Stoffstrom. Im Hintergrund: Vom Walzenbrecher wird die Abzugshalde und anschließend der Siebturm beschickt. Foto: Spenner



**BESTER ROHSTOFF MIT TÜCKE:** Der Maßstab mit Betriebsleiter Marian Schäfers auf dem Bild zeigt die großen Gesteinsbrocken, die der Aufbereitung zugeführt werden können – sowie die hellgrauen Kalke mit den leuchtend braunen Lehmeinlagerungen.



**DIE NEUE GIPO P 101 GIGA** lässt sich sehr vielseitig einsetzen. Fotos: Gipo AG

## Noch effizienter dank Hybridtechnik

**Auf der Baustelle mit Diesel – im Werkseinsatz rein elektrisch: Das ist die ideale Kombination des ersten Gipo-Hybridbrechers auf Basis der brandneuen Gipo P 101 Giga. Wie das in der Praxis funktioniert, zeigt der Einsatz bei der Kelberger GmbH in Hebertsfelden.**

Mit der Gipo P 101 Giga und der Gipo P 111 Giga präsentierte Gipo pünktlich zur bauma 2025 in München zwei neue Prallbrecher, die als „nächste Generation“ die Reihe der bewährten Gipo-Prallbrecher erfolgreich fortsetzen werden. Kompakt, flexibel und zukunftsweisend – mit diesen Merkmalen sollen sie auch in der heiß umkämpften Kompaktklasse überzeugen.

Doch damit ist die Entwicklung längst noch nicht abgeschlossen. Auf dem bauma-Stand wurde, vielleicht von einigen unemerkt, mit einer blau lackierten Gipo P 101 Giga die erste Hybrid-Variante des schweizerischen Premiumherstellers vorgestellt. Typisch Gipo: Die Praxiserfahrung steht immer im Mittelpunkt, und dazu konnte mit Roland Kelberger, Geschäfts-

führer der Kelberger GmbH im niederbayerischen Hebertsfelden bei Passau, der passende Partner gefunden werden.

### Vielseitig und flexibel

Trotz oder gerade wegen der landwirtschaftlichen Nutzung erscheint die Landschaft rund um Hebertsfelden fast male- risch, zumindest aus Sicht eines Städters. Hebertsfelden ist der Stammsitz der von Roland Kelberger gegründeten Kelberger GmbH, die aus einem von Sebastian Kelberger aufgebauten Radlader- und Kiesgrubenbetrieb entstanden ist. Ein Familienbetrieb also, im besten Sinne des Wortes, der heute sehr vielseitig aufgestellt ist. Neben Erd- und Abbrucharbeiten,

### ALLES BANANE? NICHT BEI UNS!

#### ECHTE 700 BAR HYDRAULIK - PRÄZISION UND POWER UNTER HOCHDRUCK.

Ob Gewinnungsgeräte, Abbruch- und Bau- maschinen oder Förderbandanlagen – wir sorgen dafür, dass Ihre Maschinen laufen.

Seit über **50 Jahren** vertrauen Branchenführer auf unsere **zertifizierten** Hydraulik-Werkzeuge und unseren **24h-Service**.

#### ALLES AUS EINER HAND

Vom 5 t **Teleskopzylinder** bis zum 200 t **Lagerab- zieher** oder unseren drehmomentgenauen

**Hydraulikschraubern** bis 100.000 Nm – mit uns gibt es keinen Stillstand.

- ✓ zertifizierte Powertools
- ✓ zum Kauf oder zur Miete
- ✓ Wartung und Reparaturservice

#### SIT POWERTEAM

Niederlassungen in Köln, Karlsruhe und Magdeburg  
+49 (0)221 276 2478  
vertrieb@sit-powerteam.de



MADE IN EUROPE



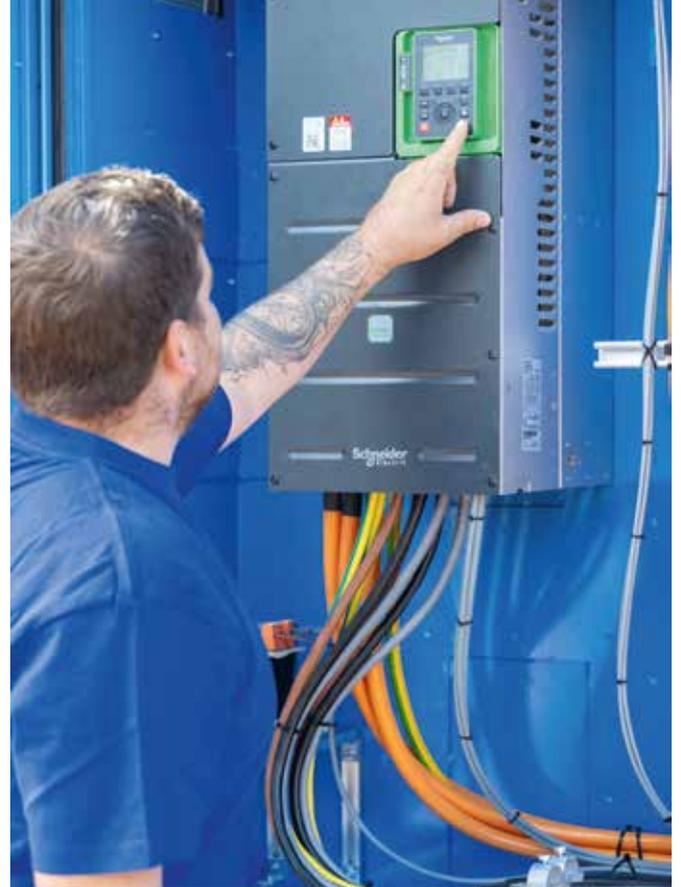
**EINFACH UMSCHALTEN:** vom Generator auf Netzbetrieb.

einem Baumaschinenverleih sowie Kipp- und Tiefladertransporten ist das Unternehmen in der Gewinnung von Sanden und Kiesen, im mobilen Baustoffrecycling mit eigenem Recyclingplatz und einer Aushubdeponie unterwegs. „Das ist nicht alles“, merkt Roland Kelberger an, „seit Neuestem gehört auch das Verlegen von Kabeln zu unserem Aufgabengebiet.“

Eine breite Angebotspalette also, die offensichtlich gut funktioniert, wie sich leicht am Zusammenspiel der Mitarbeitenden erkennen lässt. „Meine Arbeit ist mein Hobby“, sagt Roland Kelberger, was man ihm direkt abnimmt.

### Robust und zuverlässig

In einer solchen Betriebsstruktur mit über 50 Beschäftigten, 15 Lkw, diversen Baggern, Radladern und Raupen dürfen eigene mobile Brech- und Siebanlagen nicht fehlen. Genau an dieser Stelle kann Kelberger auf seine lange und bewährte Zusammenarbeit mit Gipo verweisen: „So schön unser Landkreis Rottal-Inn auch aussehen mag, so wenig Kiesvorkommen gibt es hier. Daher haben wir uns schon 1995 mit dem Thema Baustoffrecycling beschäftigt und dafür einen mobilen Brecher gekauft. Damit haben wir erste Erfahrungen gesammelt, um ein zu den Naturmaterialien konkurrenzfähiges und gütegesichertes RC-Produkt anbieten zu können, was wir im Laufe der Jahre konstant ausgebaut haben. Nur mit dem Brecher waren wir nicht zufrieden: Gerade bei Recyclingmaterialien ist der Bandverschleiß immens groß, wenn es unter dem Rotor keine Abzugsrinne gibt. Bei Gipo haben wir dann den genau für unsere Ansprüche passenden Brecher gefunden.“ Gesagt, getan: 2015 stand mit der Giporec R90 FDR Giga der erste Gipo-Brecher auf dem Hof, dem 2017 noch ein zweiter Giporec R90 folgen sollte. Eine lange Freundschaft also, was Gipo-Vertriebler Jesse Gasser ebenfalls ohne Einschränkung bestätigen kann: „Wir haben immer auf gleicher Augenhöhe zusammengearbeitet, sehr offen und fair, und auf dieser Basis macht eine Zusammenarbeit auch Spaß!“ Roland Kelberger kann nur beipflichten: „Mit den robusten Gipo-Anlagen haben

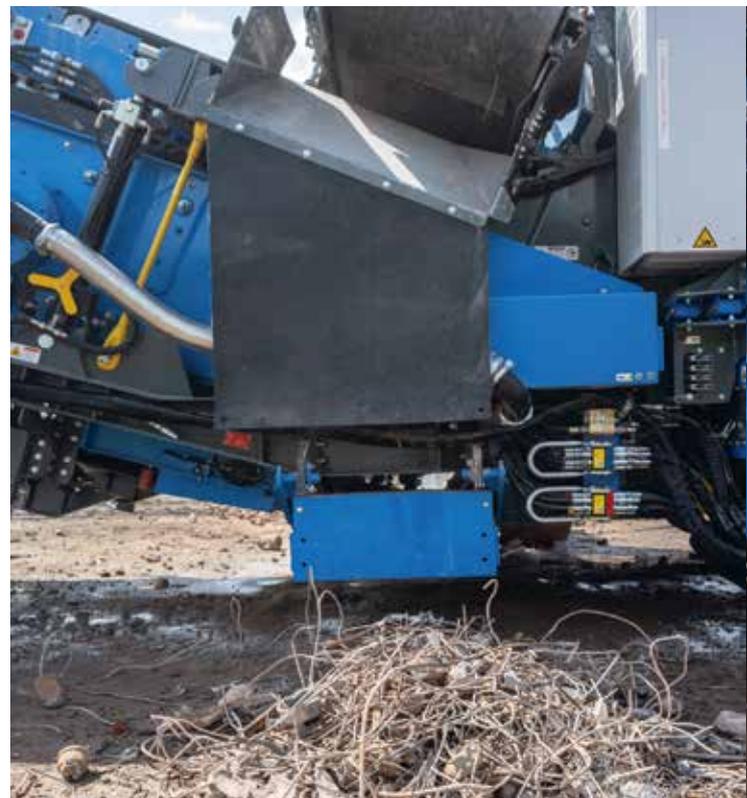


**DER HYBRID-ANTRIEB** benötigt eine umfangreiche Ausstattung.

wir nur gute Erfahrungen gemacht, das Fach- und Servicepersonal hat sofort geholfen, wenn etwas nicht passte. Gipo hat unsere Anliegen verstanden und immer zuverlässig gelöst. Dabei darf man keinesfalls den Werterhalt vergessen, was die Gipo-Anlagen zusätzlich auszeichnet.“

### Effizient und nachhaltig

Neben dem Tagesgeschäft spielt für Roland Kelberger natürlich die Weiterentwicklung seines Unternehmens eine entscheidende Rolle. „Hier zeigte sich bei einer veränderten Kundenstruktur, dass wir uns von den beiden Brechern zugunsten eines einzigen Brechers trennen sollten, um noch flexibler auf veränderte Marktstrukturen reagieren zu können. Beim



Werterhalt der beiden Gipo-Anlagen einerseits kein Problem, aber wie sollte der dafür passende Nachfolger aussehen?“

Auf Basis der langjährigen Verbindung zu Gipo wurden diese Fragen mit Jesse Gasser und der Gipo-Geschäftsführung in Seedorf ausführlich diskutiert, Kelbergers Anforderungen an einen neuen Brecher definiert und schließlich mit der neuen Gipo P 101 Giga die genau passende Maschine gefunden.

Allein das Ausstattungspaket überzeugte auf ganzer Linie: ein robust konzipierter Prallbrecher mit einem Einlauf von 970 x 800 mm und 1100 mm Rotordurchmesser, 2-Deck-Nachsiebmaschine und Leichtstoffausscheidung mit Windsichter, separater Zwei-Deck Vorabsiebung zur Verbesserung der Endproduktqualität durch das Ausscheiden verschleißintensiven Feinmaterials, plattigen Korns und vorhandener Verunreinigungen. Schließlich mit Genset – der Antrieb erfolgt rein elektrisch über Netzstrom oder über ein Dieselaggregat – eine alternative und energieeffiziente Antriebsmöglichkeit sowie der Eisenaustrag in vielfach einstellbarer Querrichtung. Weitere wichtige Aspekte sind das geringe Transportgewicht und geringe Anlagenhöhe. Erstmals in der Gipo-Geschichte ist die Gipo P 101 Giga als Hybrid ausgelegt, was für Kelberger einer optimalen Ausstattung für seine Anforderungen gleichkommt: „Bei innerstädtischen Abbruchmaßnahmen können wir sie problemlos mit Diesel betreiben, auf unserem Betriebsgelände geht dies rein elektrisch, da wir unsere Sand- und Kiesaufbereitung neuerdings auch rein elektrisch fahren und die dafür notwendige Infrastruktur komplett vorhanden ist. Neben der Wiederaufbereitung von Ziegeln, Asphalt und Beton werden wir mit der neuen Gipo auch das Überkorn unserer Kiesproduktion brechen, um auch mit diesem Produkt an den Markt gehen zu können. Idealer geht es kaum.“

Auch für Gipo ist das eine gelungene Entscheidung, wie Jesse Gasser betont: „Wir arbeiten gern mit Roland zusammen, er ist ein guter und fairer Kunde, der uns auch sagt, was wir noch besser machen können.“ Das passt, wie die Kelberger-Hausfarbe in leuchtendem Blau, die eigentlich nur „Lass uns einfach anfangen!“ sagt.

■ [www.gipo.ch](http://www.gipo.ch)



**VORFREUDE AUF DIE ERSTEN EINSÄTZE** mit (v. l.) Werkstattmeister Andreas Hausmanning, Chef Roland Kelberger, Fahrer Stefan Klott und Oliver Loher sowie Gipo-Vertriebler Jesse Gasser.



**WICHTIGE DETAILS:** der Eisenaustrag in Querrichtung und die Windsichtung.


MEHR SAND. MEHR KIES. MEHR ERFOLG.

## YOU WANT TO WORK FOR STICHWEH?



**Wir suchen zum nächstmöglichen Termin für das Vertretungsgebiet West- und Süddeutschland sowie Österreich einen/eine**

### Vertriebsmitarbeiter\*in

(m/w/d) im Außendienst



[www.smt-stichweh.com](http://www.smt-stichweh.com)

[smt-stichweh.com/karriere/vertriebsmitarbeiter\\*in](http://smt-stichweh.com/karriere/vertriebsmitarbeiter*in)



**PERFECT MATCH:** Schnelle sieben bis acht Ladespiele benötigt der Hitachi-Großbagger ZX490 LCH-7 mit 3,2-m<sup>3</sup>-Tieflöffel zum Beladen des Bell B45E 4x4. Fotos: Bell Equipment

## Ein echter „Abräumer“

Seit Anfang 2025 bewährt sich ein knickgelenkter Muldenkipper als neue Schlüsselmaschine im Dolomit-Abbau der Ostrauer Kalkwerke. Die Entscheidung für den 41-Tonner fiel nach guten Praxiserfahrungen unter Extrembedingungen in der winterlichen Abraumkampagne.

Der Abbau und die Verarbeitung von Dolomit als natürlicher Grundstoff für die mineralische Optimierung von Böden in der Land- und Forstwirtschaft haben eine lange Tradition in Sachsen. Alleine in der Region Döbeln – zwischen Leipzig und Dresden – wurde das kalzium- und magnesiumhaltige Mineral bis Mitte des vergangenen Jahrhunderts in gleich mehreren Betrieben abgebaut. Letzter verbliebener Produzent sind die Ostrauer Kalkwerke im gleichnamigen Ortsteil der Gemeinde Jahnatal, die nach der Privatisierung im Zuge der Wende Mitte 1991 von den heutigen Eigentümern um Geschäftsführer Ulrich Dürasch übernommen wurden.

Heute arbeiten insgesamt 35 Menschen im Unternehmen, das parallel zu umfangreichen Investitionen in Aufbereitungstechnik und Logistik über die vergangenen Jahre auch sein Lieferprogramm deutlich ausweitete. Dazu gehören Dolomitmalkprodukte für die Landwirtschaft, hochwertige Stallhygiene-Produkte, Tragschichten, Splitt- und Schottermischungen, Gabionenfüllun-

gen, Lehmbaustoffe sowie Gesteinskörnungen für den Straßen- und Wegebau.

### Förderkette neu aufgezo-gen

Mit Mächtigkeiten von 10 bis 20 m wird der Plattendolomit in Ostrau im Sprengverfahren selektiv abgebaut. Zuvor muss die bis zu 25 m hohe Überdeckung aus Oberboden und mergelhaltigem Material abgetragen und im Zuge der fortlaufenden Rekultivierung nach Plan verfüllt werden. Bei weiterlaufender Produktion der auf max. 300 t/h ausgelegten Aufbereitung sind dafür mehrere Monate in der absatzärmeren Wintersaison veranschlagt.

Rund 200.000 m<sup>3</sup> Abraum auf gut 1,5 ha Fläche fielen für die Kampagne 2025 von Januar bis Mitte April an. In Schichten bis 2 m trug dabei der 2022 übernommene 50-t-Großbagger Hitachi ZX490 LCH-7 mit 3,2-m<sup>3</sup>-Tieflöffel das Material direkt ab. Übernahmen in den vergangenen Jahren bis zu vier angemietete 30-t-Knicklenker den Transport auf den rund 1000 m langen und bei

widriger Witterung sehr anspruchsvollen Umläufen zur Halde, setzten die Ostrauer Kalkwerke diesmal erstmals auf den knickgelenkten Allrad-Zweiachser Bell B45E 4x4.

Der 41-Tonner kam im Zuge eines Feldtests Anfang Januar nach Ostrau, bei dem seine Eignung als Ganzjahres-Allrounder innerhalb einer Systemlösung des Bell-Vertriebspartners Kiesel auszuloten war. Gemeinsam mit einem bestehenden 35-t-Starrrahmenkipper als „Back-up“ soll er im Zusammenspiel mit dem Hitachi-Großbagger sowie einem 4,5-m<sup>3</sup>-Radlader Hitachi ZW310 die Versorgung der meist im Zweischichtbetrieb arbeitenden Aufbereitung übernehmen.

„Die Integration des Bell B45E 4x4 in die Ostrauer Produktionsabläufe verlief wie erwartet problemlos“, berichtet Walter Michels, Kiesel-Product-Manager Muldenkipper und beim Bell-Vertriebspartner mit verantwortlich für die Systemlösungen im Bereich Gewinnung. „Alle Parameter passten: Beginnend mit der Ladeleistung ab Haufwerk,

wo die mit Muldenerhöhung und Heckklappe gehäuft rund 28,5 m<sup>3</sup> fassende Gesteinsmulde einen sehr guten Füllgrad gewährleistet und damit die Chargeleistung immer bei den nominellen 41 t des Bell B45E 4x4 hält.“ Auch auf den rund 2000 m langen Umläufen mit Steigungen bis 20 % spielt der Bell-Zweiachser seine Stärken voll aus. „Der Allrad-Antrieb und die vollautomatische Retarder-Funktion an allen vier Rädern bieten auf der Strecke ein Sicherheitsplus, das sich gerade dort mit seinem ganzjährigen Mehrschichtbetrieb direkt in eine garantierte Verfügbarkeit übersetzen lässt.“

### „Extreme“ Bewährungsprobe

„Natürlich haben wir auch den Abraumeinsatz in unsere Berechnungen mit einbezogen“, erklärt Michels. „Auf dem Papier stimmte wiederum alles – unsere ersten Eindrücke vor Ort ließen jedoch durchaus Zweifel an der Eignung des Allrad-Zweiachsers aufkommen.“ Bei extrem feuchter Witterung gruben sich selbst 6x6-Dumper auf besonders lehmig-sandigen Passagen regelrecht ein. Auch bei ständigem Wechsel der Fahrspuren wurden diese Stellen oft so schwer passierbar, dass ein produktiver Transport kaum mehr möglich war.

Dennoch nahm das Ostrauer Team um Werkstattleiter Enrico Hoffmann die Herausforderung an. Mehr noch: Aufgrund des Nutzlast- und Volumen-Vorteils des Bell B45E 4x4 schickte man nicht

wie bisher vier Mulden ins Rennen, sondern stellte dem Zweiachser lediglich zwei angemietete 6x6-30-Tonner zur Seite. Durchschnittlich rund 44 t der stark bindigen Fracht wies die serienmäßige Onboard-Waage des Bell-Zweiachsers aus – mit 17,5-m<sup>3</sup>-Mulden kamen die eingesetzten Dreißigtonner auf Einzelchargen von knapp über 28 t.

Auch auf den im Abraumnapp 1000 m langen Umläufen mit Steigungen bis 20 % bewährte sich der Bell 4x4, der die 390 kW seines Mercedes-Benz-Sechszylinders über eine Allison-Siebengang-Automatik und ein Kessler-Verteilergetriebe mit automatischer Differenzialsperre an beide Achsen bringt. Dort sorgen Traktionskontrollen für den sicheren Vortrieb, an beiden Hinterrädern jeweils unterstützt durch Geschwindigkeitssensoren und dosierter Aktivierung der leistungsfähigen Ölbadbremsen.

„Die Standardbereifung mit breiten 775/65R29 vorne und 21.00R35-Zwillingssätzen hinten nimmt die auftretenden Lasten unter allen Ladezuständen gut auf und hat sich besonders bei Steinbruch-Einsätzen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten – Stichwort: Verschleiß – sehr gut bewährt“, sagt Walter Michels. „Unter Extrembedingungen wie im Ostrauer Abraumnapp kommt es allerdings auf niedrigen Bodendruck bei gleichzeitig maximaler Traktion an, und tatsächlich waren auch wir etwas gespannt, wie sich der Bell B45E 4x4 in der Praxis schlägt.“ Das Ergebnis überrasch-

te selbst den langjährigen Praktiker: Wo die 6x6-30-Tonner mit ihren 750er-Flotationsreifen in den eigenen, immer tiefer werdenden Fahrrinnen echte Schwierigkeiten bekamen, fuhr der Bell-Zweiachser mit seinen unterschiedlichen Achsspuren und Aufstandsflächen buchstäblich drüber hinweg. Und das auch nach mehreren Übergängen und ohne zwischenzeitliche Wegepflege.

### Gewohnt sparsam

„Natürlich verkaufen wir den Bell B45E 4x4 deshalb jetzt nicht als ultimative Offroad-Maschine“, sagt Michels. „Er ist und bleibt der Allrounder mit echten Stärken im Steinbruch und großen Möglichkeiten auf schwerem Terrain. Allerdings bewerten wir gerade letztere nach Ostrau deutlich höher, was unter dem Stichwort Verfügbarkeit auch unmittelbar in unsere spezifischen Einsatzberatungen und die daraus resultierenden Systemlösungen einfließen wird.“ Eher bestätigend wird sich darin ein anderer Messwert der Ostrauer Praxis niederschlagen: Durchschnittlich 20,6 l/h zeigte die Bordelektronik für den Bell B45E 4x4 nach knapp 1200 Bh großteils im Abraumnapp mit Maximallasten bis 44 t. Im direkten Vergleich lagen die beiden eingesetzten 30-Tonner mit Einzelchargen 28 bis 29 t bei 17 l – auf die t umgerechnet ein Vorteil von 25% für den Bell-Zweiachser.

■ [www.bellequipment.com](http://www.bellequipment.com)



**AM AUFGABEBUNKER DES VORBRECHERS:** der Bell B45E 4x4.

# Schwerlast-Lkw im Schutterverkehr

Beim Umbau und der Modernisierung eines Pumpspeicherkraftwerks im Schwarzwald kommen sechs 44-t-Schwerlastkipper zum Einsatz. Im Zweischichtbetrieb meistern sie an sechs Tagen pro Woche schlammige Fahrbahnverhältnisse und heftige Steigungen.



**VERLADUNG IM TUNNEL:** Dort wird das Schuttermaterial verladen und abtransportiert. Fotos: Tschann



**ZURÜCK AUF DER STRASSE:** Via Schuttertunnel geht es ans Tageslicht.



**HERAUSFORDERNDE FAHRBAHNVERHÄLTNISSE** auf der 16%-Steigung im Schutterstollen.

In Pumpspeicherkraftwerken fließt Wasser aus höher gelegenen Speicherseen in die Turbinen und erzeugt somit bedarfsgerecht elektrische Energie. Das Wasser bleibt dabei im System und wird in unterirdischen Kavernen oder tiefer liegenden Becken zwischengespeichert. Vor über 100 Jahren wurde in Forbach im nördlichen Schwarzwald das Murg- und das Raumünzachwerk errichtet. Im zweiten Bauabschnitt von 1922 bis 1926 entstanden die Schwarzenbachtalsperre und das Schwarzenbachwerk und damit das seinerzeit europaweit erste Wasserkraftwerk. Später wurde der gesamte

Komplex nach dem leitenden Bauingenieur Rudolf-Fettweis-Werk benannt. Die Anlagen gehören heute zur Energie Baden-Württemberg AG (EnBW).

2010 begannen Planungen für den Umbau in ein modernes Pumpspeicherkraftwerk. 2018 – im Jubiläumsjahr des Kraftwerks – wurde der Genehmigungsantrag eingereicht. 2023 erhielt die Porr AG den Auftrag für das Los 2 „Baugewerke“. Es umfasst u. a. den Hohlraumbau von Kavernen, Wasserspeicher und Stollen im bergmännischen Vortrieb, den Rohbau der Kraftwerkskaverne, die Herstellung zweier Druckschächte sowie

Spezialtiefbauarbeiten. Am 10. April 2024 starteten die Vortriebsarbeiten. Die Stollen und Kavernen werden im Sprengvortrieb errichtet. Das dabei anfallende Ausbruchsmaterial – bis zu 500.000 m<sup>3</sup> „Schuttermaterial“ – muss schnellstmöglich und effizient aus dem Baufeld entfernt werden. Der Abtransport erfolgt über einen eigens angelegten „Schutterstollen“, der mit 16 % Steigung zum Tunnelportal an der Bundesstraße 462 führt. Über die öffentliche Straße sind es 6 km zum VSG-Granitsteinbruch in Raumünzach, wo das Material deponiert wird.

---

# Einer der Massen bewegt

---

## Der Muldenkipper TA 230 Litronic

Eine Maschine, die nicht nur optisch ein Highlight ist. Im Dauereinsatz, unter Volllast, kommt der TA 230 erst so richtig in Schwung. Maximale Bodenfreiheit und ein großer Böschungswinkel sorgen dabei für stets hervorragende Geländegängigkeit, selbst in schwierigsten Bodenverhältnissen.

[www.liebherr.com](http://www.liebherr.com)

# LIEBHERR

**Knickgelenkter Muldenkipper**





**SAUBERE ARBEIT** dank Hochdruck-Waschanlage.

### Herausforderung bestanden

Wegen des Mischbetriebs und der herausfordernden, teils schlammigen Fahrbahnverhältnisse und Steigungen im Tunnelsystem fiel die Nfz-Wahl auf die straßenzulassungsfähigen 44-t-Schwerlastkipper Tatra Phoenix 8x8. Sechs von ihnen pendeln nun im Zweischichtbetrieb an sechs Tagen pro Woche.

Ihr Zentralrohrrahmen mit luftgefederter Einzelradaufhängung sorgt gegenüber einem klassischen Leiterraumfahrzeug für deutlich reduzierte Beschleunigungswerte in der Kabine. Das reduziert mess- und nachweisbar die physische Belastung der Fahrer, ermöglicht eine höhere Transportgeschwindigkeit und damit mehr Umläufe bzw. Transportvolumen pro Schicht.

Unter Tage werden die Kipper mit einem Radlader beladen, passieren vor Erreichen der Bundesstraße eine Hochdruck-Waschanlage und fahren dann knapp 6 km zur Deponie. Beim Verlassen der Deponie erfolgt erneut eine Hochdruckwäsche des Fahrwerks, um keine Verschmutzungen der Bundesstraße zu verursachen. Mit Rücksicht auf max. 32 t zGG auf öffentlichen Straßen fahren die Fahrzeuge nur teilbeladen, technisch wären 27 t Nutzlast möglich. Dazu sagt Tatra-Vertriebsleiter Robert Kersch vom Lieferanten Tschann Nutzfahrzeuge GmbH: „So gesehen sind die Tatra an der Stelle etwas unterfordert, aber das Schuttern ist der Engpassfaktor beim Sprengvortrieb, die Zuverlässigkeit des Materialtransports unter den herausfor-

dernden Bedingungen einer Tunnelbaustelle ist also entscheidend für den Baufortschritt. Es stellt daher für uns eine besondere Auszeichnung dar, dass Porr sich bei diesem Großprojekt erneut für Tatra entschieden hat.“ Da wesentliche Komponenten wie Fahrerhaus und Motoren von DAF/Paccar und das automatisierte 16-Gang-Schaltgetriebe von ZF – optional gibt es auch ein Allison-Wandlergetriebe – stammen, können Service und Reparatur von jedem offiziellen DAF-Partner durchgeführt werden. Ergänzend sei erwähnt, dass Tatra auch noch stärkere Versionen mit 32 t und 38 t Nutzlast bietet.

- [www.tatratrucks.com](http://www.tatratrucks.com)
- [www.tschann.biz](http://www.tschann.biz)



**BITTE ABLADEN:** Deponiert wird das Material auf der Schutterdeponie am Gelände des VSG-Granitsteinbruchs in Raumünzach.

## Online-Fahrzeughörse

### Mit wenigen Klicks zum Spezialfahrzeug

Specialtrailers24, die Online-Plattform für sofort verfügbare Spezialfahrzeuge, ist ab sofort live mit einem neuen Look und einer klaren Mission: den Kauf von Transportlösungen schneller, einfacher und zuverlässiger denn je zu machen. Ob Semi-Tieflader, Tieflader, Plateauauflieger, gezogener Anhänger, Selbstlenker, Innenlader, Modulfahrzeug, Intralogistikfahrzeug oder SPMT – wenige Klicks führen zum passenden Fahrzeug. Das umfangreiche Fahrzeugangebot umfasst Qualitätsmodelle der führenden Marken Max Trailer, Faymonville und Cometto. Das komplett überarbeitete Portal bietet eine moderne Benutzererfahrung und direkten Zugang zu einem laufend aktualisierten Angebot an lieferbereiten Spezialfahrzeugen. Rund um die Uhr weltweit verfügbar, beseitigt Specialtrailers24 lange Lieferzeiten und begrenzte lokale Lagerbestände. Entwickelt von Branchenexperten, steht die Plattform für Schnelligkeit, Qualität und volle Transparenz – vom ersten Klick bis zur finalen Lieferung. Die Plattform verbindet Käufer mit

dem umfassenden Servicenetzwerk der Faymonville-Gruppe. Das bedeutet: Professioneller After-Sales-Service, Ersatzteile, Wartung und technische Beratung sind jederzeit verfügbar – egal, wo das Fahrzeug im Einsatz ist. Diese Kombination aus sofortiger Verfügbarkeit und verlässlichem Support gibt Kunden Sicherheit bei jeder Transportaufgabe.

- [www.specialtrailers24.com](http://www.specialtrailers24.com)

**MAUSKLIK MIT MEHRWERT:** die überarbeitete Online-Plattform. Screenshot: tne



## STARRRAHMEN-MULDENKIPPER

# Gefragte Maschine seit der bauma

Komatsu Europe hat mit dem HD605-10-Starrrahmen-Muldenkipper in diesem Jahr eine neue Maschine vorgestellt, die laut Hersteller „neue Maßstäbe in Bezug auf Sicherheit, Produktivität, Haltbarkeit und Umweltbewusstsein“ setzt. Niedrige Betriebskosten realisieren die gesteigerte Motorleistung, das hohe Drehmoment sowie kraftstoffsparende Technologien. Die Produktentwickler antworteten damit auf die Forderung ihrer Kunden nach einer noch leistungsstärkeren Maschine. Das Ergebnis ist ein stärker motorisierter Starrrahmen-Muldenkipper mit reduziertem Betriebsgewicht bei erhöhter Nutzlast (von 43 m<sup>3</sup>-Mulde auf 64 t), der nach ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten konzipiert wurde. Angetrieben wird der HD605-10 von einem 610-kW-Motor mit den drei wählbaren Betriebsarten Economy, Economy Light und Power. Zu den Energiesparfunktionen zählen das neue Kühlsystem und eine optionale, extraleichte Mulde. Zuverlässigkeit und Haltbarkeit auch unter widrigsten Bedingungen garantieren verstärkte Komponenten im Getriebe, ein Drehmomentwandler, der Hauptrahmen sowie der Differential- und Endantrieb. Hinzu kommt das kostenlose Wartungsprogramm Komatsu Care. Sicherheit bieten u.a. ein LED-Beleuchtungssystem, beleuchtete Treppenstufen zur Kabine, Hochleistungs-Retarderbremsen und das Bremsenprüfsystem. Auch an Bord sind Berg-Anfahrhilfe und Tempomat.

■ [www.komatsu.eu](http://www.komatsu.eu)

## MULDENKIPPER

# Effizienter Rohgesteintransport

Zunächst ging es nur darum, einen Nachfolger für den bereits in die Jahre gekommenen Muldenkipper im Steinbruch Oberthulba zu finden. Doch im Zuge der Suche nach der geeigneten Maschine konnte Zeppelin seine Kompetenz als „Lösungsanbieter“ voll ausspielen. Unter der Devise „Alles aus einer Hand“ boten Christian Englert, Verkäufer der Zeppelin-Niederlassung Erlangen, und Matthias Sowada von der Zeppelin Einsatz- und Projektberatung ein Rundum-sorglos-Paket.

Die Schotterwerke Hochrein bauen in Oberthulba Muschelkalk ab und produzieren daraus Mineralgemische sowie Zuschlagstoffe für die Beton- und Asphaltindustrie. Die Wahl fiel auf einen Cat-Muldenkipper 775, der mit 68 t Nutzlast und 42,2 m<sup>3</sup> Muldevolumen rund 25 % mehr Kapazität als die zuvor eingesetzte Maschine besitzt. „Unsere weiter entfernten Vortriebsbereiche sind aktuell nur über steile Rampen zu erreichen. Da machen sich das größere Ladevolumen und der stärkere Motor unmittelbar bemerkbar“, sagt Hochrein-Betriebsleiter André Emmel. Besonders positiv: Das Produktivitätsplus geht mit einer deutlichen Verringerung des Kraftstoffverbrauchs einher – 6 l/h. Für ein deutliches Plus an Sicherheit sorgt der Automatik-Retarder, der sich insbesondere auf Gefällstrecken auszahlt. Auch der robuste Muldenkörper aus hochfestem Stahl überzeugt. Muldenfahrer Hubert Warmuth gefällt die komfortable, schallgedämmte Überdruckkabine mit Klimaanlage sowie die intuitive und einfache Bedienung der Maschine. Firmenchefin Nadine Hochrein bestellte zwischenzeitlich – als Ergebnis der Befahrung von Cat – den passenden Hydraulikbagger 390F über den Bereich Gebrauchsmaschinen, um die Beladung des neuen Muldenkippers zu verbessern.



■ [www.zeppelin-cat.de](http://www.zeppelin-cat.de)

**RUNDUM-SORGLOS-MASCHINE:** Mit dem Cat-Muldenkipper 775 sind die Schotterwerke Hochrein sehr zufrieden. Foto: Zeppelin

# Achieve the Next

## Neue Generation der Serie 9



➤ **Intelligenter Maschinen**

➤ **Sicherere Baustellen**

➤ **Bessere Ergebnisse**

Die brandneuen Develon-Raupenbagger setzen neue Maßstäbe in Sachen Produktivität, Sicherheit, Bedienerkomfort und Vielseitigkeit dank modernstem Design und intelligenter Technologie.

Erfahren Sie mehr:  
[en.develon-ce.com/de](http://en.develon-ce.com/de)



# DEVELON

Powered by Innovation

# Harte Brocken

Die Niederberger Transport AG in Alpnach hat sich auf den Transport von Natursteinen spezialisiert. Ihre Kippsattelanhänger sind entscheidend, um die schweren Felsbrocken sicher ans Ziel zu bringen. Dank hydraulischer Rückwand können die Grandload-Sattelkipper schnell entladen werden.

Wenn die bis zu 6 t schweren Felsbrocken aus dem Meiller-Kippsattel bei der Niederberger Transport AG (NTA) rollen, spürt man die Vibrationen noch 100 m entfernt. Diese riesigen Natursteine werden vor allem im Wasserbau, zum Uferschutz und zur Hangsicherung verwendet. Auch Tiefbauunternehmen und Gartenbauer greifen auf die Steine zurück. Das Geschäft mit Natursteinen betreibt die NTA seit Jahren erfolgreich. Mit ihren fünf 40-Tonnern transportiert sie Natursteine aus dem Tessin in die Deutschschweiz. Auf dem Rückweg wird Kies und Sand in den Süden geliefert, der im Straßenbau benötigt wird. Diese Gegen Transporte vermeiden Leerfahrten.

## Mit Sanftmut gegen Beulen

„Für den Transport von Granitgestein brauche ich robuste Technik“, sagt René Limacher, Geschäftsführer der NTA. Seit der Übernahme des Betriebs 2012 hat er das Unternehmen stetig weiterentwickelt. Seine beiden Grandload-Kippsattel MHPS44.3-N haben sich bewährt. Sie sind mit widerstandsfähigem Hardox-450-Stahl ausgestattet und für bis zu 650.000 km Laufleistung ausgelegt. Beim Beladen ist jedoch Vorsicht geboten: Die Steine werden so sanft wie möglich in der Mulde arrangiert. Kleine Beulen zeugen jedoch von den Belastungen.



**GROSSEINSATZ:** Auf in die Schweiz! Fotos: Meiller

Die Kippsattel verfügen über eine automatische Rückwandöffnung und einen hydraulischen Unterfahrerschutz, der aus dem Fahrerhaus bedient wird. Auch das elektrische Planenverdeck lässt sich einfach steuern.

Limachers Team besteht aus fünf jungen Fahrern, auf die er sich verlassen kann. Unterstützt wird er von seiner Frau Patricia, die organisatorische Aufgaben

übernimmt. Die Fahrer schätzen die robuste Bauweise der Anhänger und deren einfache Handhabung. Etwa 10 % des Umsatzes werden im Ausland erzielt. Die Natursteine werden per Binnenschiff aus Antwerpen nach Weil am Rhein gebracht und von dort mit Lkw weitertransportiert. In ruhigeren Zeiten transportiert die Niederberger-Flotte Kies und Aushub.

Limacher ist stolz auf sein Team, das er aktiv in Entscheidungen zur Fahrzeugausstattung einbezieht. Diese Motivation kennt er aus eigener Erfahrung, da er selbst lange als Lkw-Fahrer tätig war. Heute setzt sein Fuhrpark vor allem auf Fünffachser, da die Topografie in der Schweiz oft keinen Platz für große Kippsattel bietet. Die Meiller-Anhänger kamen kürzlich bei einem Großprojekt zum Einsatz: Für den Hochwasserschutz der Kleinen Emme in Malters transportierte NTA etwa 60.000 t Natursteine. Beim Entladen geraten die Lkw mit den tonnenschweren Granitbrocken ins Wanken, und die Steine stürzen donnernd die Böschung hinab, was den Boden stark erschüttert – fast wie bei einem Erdbeben.



**ÜBER EINE ZUSTIEGSLEITER** koordiniert der Fahrer die Beladung des Kippsattels.

■ [www.meiller.com](http://www.meiller.com)

## DUMPER

## Der Erste seiner Art

Im Rahmen eines komplett emissionsfreien Messeportfolios zeigte Volvo CE auf der bauma im April dieses Jahres auch diesen knickgelenkten Dumper: Der A30 Electric ist der weltweit erste in Serie produzierte batteriebetriebene Dumper seiner Größenklasse und wird zusammen mit seinem größeren Bruder A40 Electric ab 2026 für ausgewählte Kunden zur Miete verfügbar sein. Die neuen Modelle verbinden Null-Emissionen mit erstklassigen Transportleistungen für Aufgaben im Steinbruch und im Bergbau. Volvo stellt für alle emissionsfreien Modelle entsprechende Optionen mit konventionellen Verbrennungsmotoren zur Verfügung, die für eine Kraftstoffeffizienz mit Verbesserungen von bis zu 15 % und eine sehr gute Produktivität ausgelegt sind. Dieser technologieübergreifende Ansatz stellt sicher, dass Volvo CE auch weiterhin vielseitige Lösungen für eine breite Palette von Kundenanforderungen anbietet. Zum emissionsfreien Messeportfolio passen die neuen Service-Lösungen, darunter digitale Tools, das neue Load-Ticket-

Tool für eine vereinfachte Abrechnung sowie zwei neue Services: Volvo Site Operations – eine markenunabhängige Flottenüberwachung – und Site Optimi-

zation, ein Beratungsdienst zur Effizienzsteigerung auf der Baustelle.

■ [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)



**EMISSIONSFREI PRODUKTIV:** der A30 Electric. Foto: Volvo CE

## FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

## Sieht so der Dumper von morgen aus?

Zu Liebheers bauma-Auftritt „Hands on the future“ gehörte das „Innovation Lab“, in dem zukunftsgerichtete Technologien zu sehen waren, die Liebherr erforscht und weiterentwickelt. Ein Exponat war der Prototyp des batterieelektrischen und autonomen S1 Vision. Diese einachsige Transportlösung ist skalierbar und trägt 220 kg bis 131 t Nutzlast. Ein Segway für den Steinbruch? – Darüber sprach GP mit Marco M. Müller,

der bei der Liebherr Group als Head of Strategy besonders Innovatives im Blick hat.

„Mit dem S1 Vision, den wir seit 2021 entwickeln und der auf der Mine Expo 2024 seine Messepremiere hatte, liefern wir den Beweis, dass dieses Konzept ohne Kabine auf nur einer Achse funktioniert“, sagt Müller mit Blick auf den Prototyp. Der Ansatz dahinter sah vor, das klassische Muldenkipper-Transportkonzept neu zu denken. Im Fokus standen die für den reinen Materialtransport notwendigen Kernkomponenten. Das selbstnivellierende S1-System reduziert das Risiko des Umkippen auch auf holprigem oder unebenem Gelände. Der Nullwenderadius des S1 Vision ermöglicht ein Wenden auf der Stelle. Dank Sensoren kann der Einachser selbstständig navigieren, Hindernissen ausweichen und den Verkehr effizient steuern. Vernetzung und Austausch von Echtzeitinformationen mehrerer S1-Vision-Trucks an einem Einsatzort im Einsatz schaffen Effizienz. Die Konstruktion mit leicht zugänglichen kritischen Komponenten ist zudem sehr wartungsfreundlich. Für Liebherr scheint diese Vision mehr als eine fixe Idee darzustellen – sogar eine eigene Webpräsenz hat der S1 Vision.

■ [www.liebherr.com](http://www.liebherr.com)

■ [www.s1-vision.com](http://www.s1-vision.com)



**VISION UND VISIONÄR:** Marco M. Müller mit dem S1 Vision. Foto: tne



**MASSIVER KLASSIKER:** Die spantenbewehrte Kastenmulde zählt zu den Allroundern für den Steinbrucheinsatz. Fotos: Kempf

## Sonderbau für den harten Einsatz

**Robuste 4-Achs-Kipper für den innerbetrieblichen Transport gehören heute in vielen Steinbrüchen bereits zur Standardausstattung. Zum Verfahren von aufbereiteten Produkten aus den Silos auf Zwischenhalden sind sie vielfach unersetzbar – spätestens seitdem andere Alternativen die engen Durchfahrten oft nicht mehr passieren können.**

Als ausgewiesenen Kipperspezialist hat die Fahrzeugbau Kempf GmbH mit Stammsitz Bad Marienberg im Westerwald neben einem Standardprogramm von Motorwagenaufbauten auch speziell für den harten sogenannten „Heavy-Duty“-Einsatz – bevorzugt – im innerbetrieblichen Steinbruchein-

satz auch Fahrzeuge nach Maß im Programm. Nicht umsonst ist „Fahrzeuge nach Maß“ auch bereits das langjährige Motto des mittelständischen Familienunternehmens.

Bei den schweren Hinterkippern kann der Kunde sogar zwischen mehreren Grundtypen wählen, wie die vorgestell-

ten Ausführungsvarianten eindrucksvoll belegen. Damit bedienen die Westerwälder nicht nur unterschiedliche Einsatzanforderungen im Detail. Die Wahlmöglichkeiten folgen auch den individuellen Vorstellungen und durchaus auch Gewohnheiten langjähriger Kunden.

### Individualauftrag auf Arocs-Basis

Bei dem werksinternen KAM 60 Sri genannten Typ handelt es sich um einen Individualauftrag auf Basis eines Mercedes Arocs 5 Typ 4142. Auf das Fahrgestell in 8x4-Konfiguration mit 4850 mm Radstand und geländetauglichem Blattfederfahrwerk baute Kempf eine verstärkte Stahl-Halbrundmulde aus HB400. Deren Grundaufbau besteht bei Kempf aus einer dreiteiligen Schale, wobei die Bodengruppe überlappend in die mehrfach gekanteten Seitenwände übergeht. Der Boden ist 15 mm stark, die schräge Stirnwand sowie die Seitenwände weisen 10 mm starke Bleche auf, ebenso die Rückwand. Eine dortige Besonderheit



**SIMPEL UND UNVERWÜSTLICH:** Als Muldenabschluss arbeitet eine Zwangsöffnung mit Visiersverschluss.

antwortet auf Tatsache, dass in der Praxis ständig harte Gesteinsbrocken geladen und transportiert werden: Die Rückwand ist konstruktiv in schräger Ausführung nach vorne geneigt, die aufliegende Klappe ist ohne Verschluss an den nach vorne gezogenen Lagern pendelnd aufgehängt. Sie wird über beidseitige Stahlseile beim Kippen automatisch hochgezogen. Alternativ wäre auch eine weitere Variante für das Modell in Gestalt einer hydraulischen Heckklappe möglich.

Bei den Grundmaßen der Mulde (LBH 6250 mm, 2200 mm, 1800 mm) ergibt sich ein effektives Ladevolumen von 23,5 m<sup>3</sup>. Auf Kundenwunsch wurde der Fahrerhausschutz über das komplette Fahrerhaus gezogen. Um den Muldenaufbau mit dem Mercedes-Arocs-Fahrgestell zu verbinden, baute Kempf einen angepassten Hilfsrahmen aus Spezialstahl der Güte QSTE 690 auf den Fahrzeugrahmen. Die Mulde liegt auf den Querträgern des Hilfsrahmens auf. Für den stabilen Betrieb unterstützt ein sogenannter Mulden-Einweiser das zentrierte Aufsetzen und die seitliche Sicherung. Besonders für das Hochkippen über die hydraulische Hochdruck-Fronthebepresse wurde zusätzlich eine fest montierte Kipperstütze als Stabilisator zwischen Hilfsrahmen und Kipperbrücke montiert.

### Hinterkipper mit kurzem Radstand

Neben den modernen Rundmulden werden für das Fahren schwerer Schüttgüter in Steinbrüchen auch Vierachser mit einer traditionellen Hinterkipperausführung als spantenbewehrte Kastenmulde nachgefragt. Kempf kommt diesen Kundenwünschen bspw. mit dem werksinter-

nen KAM 44 genannten Modell nach. Das beschriebene Fahrgestell vom Typ Mercedes Arocs K 4145 BG13 ist ein Vierachser in 8x4-Konfiguration mit 4550 mm kurzem Radstand. Beliebt ist dies gerade in Steinbrüchen, wo nicht selten eingeschränkte Platzverhältnisse im Bereich der Siloanlagen vorherrschen. Das Lastenheft des Individualauftrags umreißt eine Mulde mit 19,2 m<sup>3</sup> Gesamtvolumen. Realisiert wurde das mit einem maßgeschneiderten Aufbau (LBH 6000 mm, 2150 mm, 1500 mm). Das berücksichtigt zudem die Vorgaben, dass 3200 mm Gesamthöhe des Fahrzeugs nicht überschritten werden und dass die Mulde nicht höher als das Fahrerhaus – eine M-Compact-Space-Ausführung des Mercedes Arocs – ausfällt.

Dazu reichte dem Auftraggeber ein kurzes, nicht über die gesamte Kabine reichendes Abweisblech als Fahrerhauschutz. Die Hardoxmulde weist einen 15-mm-Boden mit verstärkt ausgeführten U-Profilen auf. Für Seiten- und Stirnwände reichen wegen der schräg aufgesetzten U-Profilverstärkungen – der sogenannten Spanten – 8-mm-Bleche. Ebenso verstärkt ist der als Obergurt bezeichnete umlaufende obere Abschluss der Mulde. Dieser wurde besonders für den harten Einsatz konzipiert, um Stöße durch Bagger oder Radlader während der Beladung abfangen zu können. Im Gegensatz zu den Rundmulden ist die Stirnwand gerade ausgeführt. Die Rückwand hingegen fällt leicht schräg aus und wird durch einen an Seilen geführten, automatischen Zwangsverschluss – einem sogenannten Visierverschluss – abgeschlossen. Auf Kundenwunsch wurde die Rückwand zusätzlich mit einer auswechselbaren Gummipufferauflage als Lärmschutz versehen. Zur Verbin-



**HALBRUND VERSTÄRKT:** Die klassische Halbrundmulde gibt es bei Kempf mit extra starken Blechen.



**SPEZIALAUFBAU FÜR DEN FAHRER:** Der Kabinenschutz kann über das gesamte Fahrerhaus gezogen werden.

dung von Fahrgestell und Mulde verbaut Kempf auch bei diesem Modell einen Hilfsrahmen aus Spezialstahl der Güte QSTE 690 auf dem Fahrzeugrahmen. Scherenstabilisator und Kipperstütze sorgen für eine erhöhte Torsionssteifigkeit der gesamten Konstruktion und eine sichere Kippstabilität.

(bwi)

■ [www.kempf.ag](http://www.kempf.ag)



### Betonanstelle

Frischbeton zum selber zapfen. Gewünschte Menge und eine Vielzahl von Betonsorten. Bis zu vier Kies- und Sandfraktionen. Volumen der Einzelbunker zwischen 4 und 5,5 m<sup>3</sup>.

Wir sind ein Teil davon.

**Fliegl**  
BAUKOM

[WWW.FLIEGL.COM](http://WWW.FLIEGL.COM)

## Der Letzte seiner Art

Als bei MAN im Jahr 1956 ein neuer Haubenwagen eingeführt wurde, ahnte aller Wahrscheinlichkeit nach niemand, dass die Modellreihe – zugegeben mit etlichen Überarbeitungen – an die vier Jahrzehnte im Programm bleiben sollte.



**GROSSE KLAPPE:** Der MAN gewährte durch eine komplett hochklappbare Frontpartie besten Zugang zur Technik. Fotos: Wistinghausen

Ihren langen Marktzuspruch bewahrten sich die robusten Laster in erster Linie bei den Baukippern und dabei häufig mit Allradantrieb. Schon von Beginn an waren die Fahrzeuge als sogenannte Kurzhauber konzipiert. Das bedeutet, dass der Motor nicht vollständig vor Fahrerhaus und Vorderachse verbaut wurde. Durch seine Position auf der Vorderachse ragte das Aggregat ein Stück in die Kabine. Als unmittelbare

Folge bauten die Konstruktionen etwas höher auf, ermöglichten aber eine kürzere und kompaktere Bauweise gegenüber den früheren Langhaubern.

Doch es waren nicht allein die robusten Qualitäten, was die wegen ihrer rundlichen Formen auch als Pontonhauber bezeichneten Modelle für die lange Bauzeit prädestinierte: Als im Jahr 1969 eine erste wesentliche Weiterentwicklung anstand, war die Zeit der Hauber eigentlich bereits fast abgelaufen. Auch und gerade bei den mittleren und schweren Lkw setzten sich mehr und mehr die Frontlenker durch. Gegenüber der Ursprungsversion übernahm das weiterentwickelte Modell das Grunddesign des namensgebenden Pontondesigns mit integrierten Kotflügeln. Dennoch brachte MAN mit dem Übergang der Generationen ein völlig neues Gesicht. Als augenfälligstes Merkmal wanderten die Scheinwerfer von den Kotflügeln in die vordere Stoßstange. Dem damaligen Zeitgeist der anbrechenden 1970er-Jahre entsprechend wurden aus runden Lampen rechteckige Leuchten. Beides lag durchaus im Trend – Ende der 1960er-Jahre gab es nur mehr wenige deutsche Modelle, die dem nicht entsprachen. Andere Merkmale blieben erhalten, wie etwa die Seitenansicht und die hintere Seite der Kabine zeigten. Die abgerundeten Ecken mit den kleinen Fenstern sowie das Rückfenster wurden vom Vorgänger mehr oder weniger unverändert übernommen und entsprechen daher der Formensprache der 1950er-Jahre. Zu Beginn der 1970er-Jahre wirkte das regelrecht altbacken.



**KLASSISCHE AUSFÜHRUNG:** Als zweiachsiger Baustellkipper gehörte der MAN seinerzeit zu den Marktführern in Deutschland.

## Lange Nase mit M-Verfahren

Die deutlich bulligere Optik war nicht ohne Grund: Die Leistung – und damit die Größe – der lieferbaren Motoren wuchs stetig und schuf einen erhöhten Platzbedarf. Nicht ohne Grund wird der Ponton-Kurzhauber der zweiten Generation heute in der Szene mitunter schon mal mit dem Zusatz „Long Nose“ bezeichnet. Eindrucksvoll auch, wie die Konstrukteure für einen guten Wartungszugang zum Motorraum sorgten, indem sie nun die komplette Haube samt Kotflügel zum Hochklappen auslegten. Zuletzt gab es noch drei Motorisierungen. Dabei handelte es sich um wassergekühlte Vier-Takt-Reihensechszylinder mit Leistungen von 240, 280 und 320 PS. Bei den beiden größeren Aggregaten arbeitete potenzialsteigernd ein Turbodiesel mit Ladeluftkühlung. Die Direkteinspritzer arbeiteten nach dem MAN-eigenen M-Verfahren. Damit wird ein Zylinderkopf mit sogenanntem Mittelkugelbrennraum bezeichnet. Mit den wenigen verfügbaren Motortypen deckte der Hersteller jetzt noch die schweren Klassen von 16 bis 32 t Gesamtgewicht ab.

Laut Eigenwerbung sollten die MAN-Kurzhauber überall dort ihr Einsatzgebiet finden, wo besonders robuste Fahrzeuge gefordert sind. Da standen eben die Baukipper im Vordergrund. Eine große Bodenfreiheit unterstützte die hervorragende Geländegängigkeit gemeinsam mit dem massiven Leiterraum, der biegesteif mit hoher Elastizität ausgelegt war. Das solide Fahrwerk durch die progressiv wirkenden Blattfedern bewährte sich besonders im rauen Einsatz abseits



**LANGER VORBAU:** Obwohl als Kurzhauber konzipiert, wurde der MAN auch als „Long Nose“ bezeichnet.

befestigter Straßen. Hinten schlossen die Federn mit dem Rahmen ab, sodass kein wesentlicher Überhang störte. Dazu konnte ein größtmöglicher Radstand realisiert werden, der wiederum einer stabilen Straßenlage zuträglich war. Durch den auf der Vorderachse stehenden Motor wurde die Hinterachse entlastet, bot somit viel Nutzlast. Einzig bei Leerfahrten hätte man sich mitunter mehr Lastanteil auf der Hinterachse gewünscht. Für den deftigen Einsatz abseits befestigter Straßen – also für ein Modell wie diesen Baukipper – war der MAN-Pontonhauber besonders mit zuschaltbarem Frontantrieb beliebt. In den Versionen der 1980er-Jahre erfolgte das

## Alle Wetter !

Der **Bell B45E 4x4** ist die Allrad-Transportlösung für Betriebe mit witterungskritischen und anspruchsvollen Förderstrecken.

Beste Traktion und Fahrkontrolle immer und überall machen unabhängig vom Wetter und garantieren hohe Auslastung auch im Abraum.

Extrem wendig im Laden und Abkippen passt der 41-Tonner mit 25-m<sup>3</sup>-Gesteinsmulde flexibel in jede Förderkette.

Mit einem Plus an Sicherheit reduziert das innovative 4x4-Konzept von Bell Equipment auch Ihre Betriebskosten durch:

- niedrigen Treibstoffverbrauch,
- geringeren Reifenverschleiß,
- weniger Fahrwegspflege.



**Starke Maschinen.  
Starker Service.  
Garantiert.**

| **BELL EQUIPMENT (Deutschland) GmbH**  
 | **D-36304 Alsfeld | Tel.:** 06631/911 3-0  
 | **E-Mail:** center@de.bellequipment.com

**BELL**  
www.bellequipment.com



**OFFROAD UNTERWEGS:** Die Allradvariante kam auch in steilem Gelände zuverlässig bestens zurecht.



**ROBUST UND BEWÄHRT:** Der klassische Kipper brachte es etwa mit dem Kabinendesign auf fast vierzig Jahre Bauzeit.



**ERFOLGSGARANT:** Mit Allradantrieb, robuster Federung und großer Bodenfreiheit war der MAN im wahrsten Sinne unverwundlich und überall einsetzbar.



**PRAXISNAH NOSTALGISCH:** Der simple Innenraum wirkt für heutige Verhältnisse erfrischend aufgeräumt. Erst das letzte Face-Lift zu Beginn der 1980er-Jahre führte zur Einführung von gepolsterten Innenverkleidungen der Türen.

Einlegen bereits recht komfortabel elektrisch über einen Wippschalter und war bis 50 km/h lastschaltbar. Vorne wie hinten waren Außenplanetenachsen verbaut. Sie ermöglichten die stärkere Untersetzung des Getriebes mit weiteren Gangabstufungen. Durch ein kleiner gebautes Differentialgehäuse konnte gleichzeitig die Bodenfreiheit erhöht werden. Wenn der Allradantrieb im Gelände nicht reichte, standen Differenzialsperren zur Verfügung. Das Allradmodell verfügte dabei nur über eine Quersperre, die Längssperre im Verteilergetriebe entfiel.

Zumindest ein kleiner Nachteil war allerdings offenkundig mit der geländetauglichen Fahrwerksauslegung verbunden, nämlich eine relativ große Aufbauhöhe und damit ein höherer Fahrzeugschwerpunkt. Wohl nicht ohne Grund riet MAN in der Bedienungsanleitung folgerichtig dazu, besonders im Gelände auf Gefällestrassen möglichst in Falllinie zu fahren – und natürlich die Fahrersitzfederung zu arretieren. Die serienmäßig verbaute Kugelmutter-Hydraulenkung von ZF rundete den Arbeitskomfort ab.

### Doppel-H-Schaltung erfordert Übung

Waren in den 1980er-Jahren die Motorisierungen schon etwas eingeschränkt, galt dies keineswegs für die – natürlich durchgehend synchronisierten – Getriebe. Schon ZF stellte mehrere Typen manueller Schaltgetriebe. Zur Option standen aber auch Fuller-Schaltgetriebe und eine Allison-Automatik. Besonders das verbaute ZF-16-Gang-Getriebe war für die damalige Zeit bemerkenswert. Durch eine Doppel-H-Schaltung wurde eine Vierganggruppe als langsame Gänge über eine nachgeschaltete schnelle Bereichsgruppe verdoppelt. Eine vorgegeschaltete Splittergruppe halbierte die Abstufung über Zwischengänge, die mittels einer sogenannten Steuerhülse unterhalb des Schaltknaufls geschaltet wurden. Die Bedienung erforderte ein wenig Erfahrung: Nach Durchtreten der Kupplung musste die Hülse am Schaltknüppel von „D“ auf „S“ bewegt werden. Beim Schalten in den nächsten Gang musste dann die Hülse zunächst wieder Richtung „D“ gedreht werden.

Angedacht war das System mit engeren Gangabstufungen u. a. zum besseren Beschleunigen an Steigungen unter Last. Als Anfahr erleichterung am Berg war eine Kupplungsbremse verbaut. Im Gegensatz zu den meisten anderen Typen hatten die großen Allradmodelle eine selbst nachstellende Zwei-Scheiben-Trockenkupplung, die hydraulisch mit Druckluftunterstützung arbeitete. Die Kombination mit den mächtigen turboaufgeladenen Sechszylindern war für bemerkenswerte Fahrleistungen gut. Damals war die Welt noch in Ordnung: Lange vor der heutigen abgeregelten Höchstgeschwindigkeit konnte der MAN 19.281 HAK nach Werksangaben mit bis zu 105 km/h bewegt werden.

Die Produktion der zweiten Generation endete nach 25-jähriger Bauzeit im Jahr 1994 – und damit für lange Zeit die Fertigung von Haubenwagen deutscher Hersteller. Über die 1980er-Jahre wurde allerdings auch der Exportanteil immer größer, während die Verbreitung in Deutschland doch spürbar zurückging. Die Entwicklung der gesetzlichen Bestimmungen zur Fahrzeuglänge bedeuteten in Europa aus wirtschaftlichen Gründen letztlich das endgültige Ende für Haubenfahrzeuge.

(bwi)

■ [www.man.eu](http://www.man.eu)

# Gut bewegt durch dick und dünn

Bei den knickgelenkten Muldenkippern – oder auch Dumpern – hat sich bis auf wenige Ausnahmen ein Design durchgesetzt, bei dem der lasttragende Hinterwagen zweiachsig ausgelegt ist. Insgesamt steht also ein Dreiaxser auf den Rädern. Das Antriebskonzept 6 x 6 erfüllen alle diese Knicklenker auf dem Markt. Die Fahrzeuge gelten gemeinhin als innovativer gegenüber den konservativen Muldenkippern auf Starrrahmenbasis (Skw), aber für wesentliche Teile gilt das nur bedingt.

Insbesondere der Konfiguration der beiden Hinterachsen kommt eine spezielle Bedeutung zu. Sie tragen im Einsatz mit der Mulde unmittelbar die Hauptlast des Fahrzeugs und sind mit ihrem Antrieb maßgeblich an der Geländegängigkeit des Gesamtzuges beteiligt. Jeder Hersteller hat Eigenheiten bezüglich der technischen Umsetzung. Die prinzipielle Varianz der Ausführung ist allerdings erstaunlich gering. Die meisten Hersteller setzen auf zwei separate, hinter-

einander verbaute Starrachsen an einer Zentralaufhängung in Gestalt eines drehbar aufgehängten Pendeltandemrahmens. Bei näherer Betrachtung fällt auf: Dieses Konzept ist nicht neu. Den Beweis liefert bspw. der O&K D25 mindestens aus Mitte der 1980er-Jahre. Der deutsche – noch von Faun entwickelte – Dumper verfügt hinten über ebensolche Tandempendelachsen. Sie sind in Verbindung mit separaten A-Rahmen an beiden Hinterachsen zum Hauptrahmen

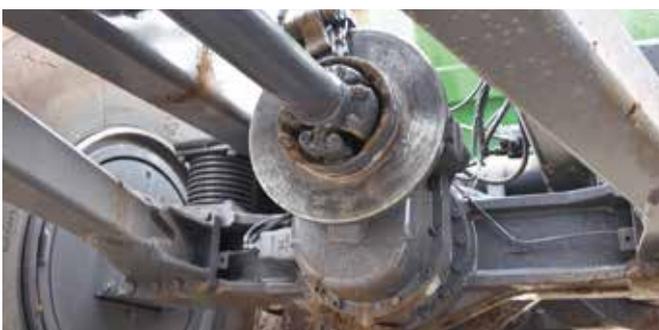
in einer Dreipunktaufhängung angesetzt. Dazu sind die Starrachsen über Panhardstäbe am Hauptrahmen stabilisiert.

## Fokus auf Federn und Panhardstäbe

Diese Gesamtkonstruktion ermöglicht eine Federung meist über Gummidämpfung oder Silentpuffer. Komatsu bietet eine hydropneumatische Federung, die laut Hersteller dem System der eigenen



**ZUR STABILISIERUNG** der Achsen gegen seitliche Kräfte ist unter anderem ein Panhardstab hinter der Starrachse am O&K D25 angesetzt.



**DER O&K D25** stützt seine Hinterachsen über separate A-Rahmen gegen den Hauptrahmen ab. Fotos, sofern nicht anders angegeben: Wistinghausen



**DIE HINTERACHSEN** des O&K D25 werden von einem Pendeltandemgelenk außen am Hauptrahmen getragen.



**SIMPEL UND EFFIZIENT:** Die Hinterachsaufhängung bei Rokbak verzichtet auf die A-Rahmen zugunsten von Längslenkern. Foto: Rokbak

Skw entstammen. Die Hinterachsen sind danach auf Schwingenelementen dynamisch gelagert und werden durch die hydropneumatische Federung unterstützt. Auch Volvo bietet zumindest für einige seiner Modelle eine Option.



**ÄHNLICH ROKBAK:** Bei den Dumpfern von Caterpillar übernehmen Panhardstab und Längslenker die stabilisierende Funktion.



**MERKMALE ÜBERNOMMEN:** Auch die Vierpunktaufhängung beim Liebherr wird über Gummidämpfer gefedert.



**BEQUEM UND KLASSISCH:** Die Hinterachsaufhängung von Komatsu ist gefedert und zeigt den Panhardstab.

Dabei arbeitet die Hinterachsaufhängung mit zwei Hochdruckspeichern für Arbeiten der beladenen Maschine sowie zwei Niederdruckspeichern für Arbeiten ohne Beladung.

Die Panhardstäbe wirken der Tatsache entgegen, dass gefederte Starrachsen eine sehr schlechte Seitenführung haben. So kann sich die Hinterachse in Kurvenfahrten seitlich bewegen. Eine arbeitende Hinterachse führt zu einem unkontrollierten Eigenlenkverhalten, worunter die Straßenlage spürbar leiden kann. Bei den Dumpfern, die dieses System verbauen, ist der Panhardstab parallel oder diagonal zur Hinterachse angebracht. Die Enden laufen in gummi-gelagerten, drehbaren Gelenken aus. So kann der in sich starre Stab das Einfedern der Achse mitmachen, wobei die Seitenbewegung der Achse minimal bleibt. Dieses Konzept ist heute noch zu finden, etwa bei den Dumpfern von Komatsu, Volvo und Caterpillar. Die Fahrzeuge von Bell und Rokbak wandeln das Prinzip ab und verzichten auf die A-Rahmen. Stattdessen stellen sie parallel der Fahrzeugachse entsprechende Panhardstäbe weitere, direkte gerade Verbindungen zwischen dem Fahrzeugrahmen und den Hinterachsen in Form von ähnlich aufgebauten Längslenkern her. Diese Fahrwerksbestandteile dienen dazu, die seitliche Bewegung der Räder zu kontrollieren und die Spur des Fahrzeugs zu stabilisieren. Die Räder bleiben in einer festen Position und die Bewegungen in seitlicher Richtung werden minimiert. Liebherr spricht bei den Hinterachsen von einer Vierpunktaufhängung. Auch dabei sind die Hinterachsen

der Maschine über pendelnd aufgehängte A-Lenker am Hinterwagenrahmen befestigt.

#### Seit Jahrzehnten bewährtes Konzept

Mit einem abweichenden Konzept hinsichtlich der Konfiguration fallen die Fahrzeuge von Develon und die baugleichen Hyundai aus dem Rahmen. Dort basieren die hinteren Räder auf einer sogenannten Bogieachse. Der Begriff kommt aus dem englischen und wurde ursprünglich als Bezeichnung für das Drehgestell bei Eisenbahnwagen verwendet. Daher werden die Konstruktionen auch als Drehgestellachsen bezeichnet. Kennzeichnend für eine Bogieachse sind beidseitig angebrachte, frei pendelnde Tandemschwingen. An diesem Körper sitzen jeweils zwei Räder, weshalb ein 6x6-Dumper mit einer solchen Bogieachse streng genommen gar kein Dreiaxser ist. Vielmehr ist am Hinterwagen nur eine Achse verbaut, die seitlich die Kraft über Zahn-räder (oder Ketten) auf die Räder verteilt. Für diese Technik ist aufgrund der Bauweise mitunter auch die Bezeichnung Doppelachsaggregat gebräuchlich. Dieses Prinzip ist bei Dumpfern ebenfalls bereits seit Jahrzehnten bewährt. Bei Develon/Hyundai geht die Konstruktion auf den norwegischen Hersteller Moxy zurück, den – damals noch als Doosan – die Koreaner 2008 übernommen hatten. In früheren Jahrzehnten gehörte Moxy zu den Marktführern im Segment und hatte die patentierte Bogieachse für den Dumper selbst entwickelt.

Was bei den Dumpfern eher exotisch anmutet, ist bei anderen Fahrzeuggruppen weit verbreitet: So haben die meisten der – oft ebenfalls aus Skandinavien kommenden – Forstfahrzeuge und dabei besonders die meist vierachsigen Harvesterzüge häufig Fahrgestelle mit Bogieachsen. Auch bei großen Flugzeugen sind am Hauptfahrwerk oft Bogieachsen verbaut. Ein Vorteil besteht in den so beweglich angebrachten freischwingenden Pendelaggregaten, dass die vier Hinterräder auch bei erheblichen Unebenheiten Bodenkontakt halten und dadurch im Gelände große Traktion ermöglichen. So bleibt weitgehend gewährleistet, dass die statische Achslast der beiden hintereinanderliegenden Räder stets ähnlich bis gleich groß ist. Im Gegenzug sind die Achsen – so auch beim Develon/Hyundai – ungefedert. Es soll zwar auch blattgedeferte Bogieachsen geben, diese sind bei Dumpfern aber nicht realisiert. Ein weiterer Vorteil: Unter dem Hinterwagen ist deutlich mehr Bodenfreiheit vorhanden, als wenn zwei separate Achsen verbaut sind. Aber die Konstruktion soll auch Nachteile aufweisen und gilt als vergleichsweise schwer. Dazu ist es konstruktionsbedingt nicht möglich, die Pendelaggregate am Rahmen zu stabilisieren. Daher muss das Drehgestell alle übermäßigen Belastungen von den Achsen aufnehmen, die besonders bei engen Kurven und Rangierfahrten unter Last auftreten – etwa wenn auch die Reifen des Hinterwagens radieren, verbunden mit hohen seitlichen Kräften. Das potenzielle Problem eines Aufstellens der vorderen Räder im Geländeeinsatz wurde durch einen Planetenrieb oder Untersetzungsgetriebe in den Naben gelöst. So

stellt der Hersteller eine optimale Lastverteilung und Traktion der Maschine hervor. Neben Develon/Hyundai baut auch Hydrema an seinem 6x6-Dumper eine Tandem-Boogieachse ein. Einen weiteren Hintergrundbericht zum Thema knickgelenkte Muldenkipper lesen Sie auf den folgenden Seiten. (bwi)

- [www.bellequipment.com](http://www.bellequipment.com)
- [www.develon-ce.de](http://www.develon-ce.de)
- [www.hydrema.de](http://www.hydrema.de)
- [www.hyundai-ce.eu](http://www.hyundai-ce.eu)
- [www.komatsu.eu](http://www.komatsu.eu)
- [www.liebherr.com](http://www.liebherr.com)
- [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)
- [www.zepplin-cat.de](http://www.zepplin-cat.de)



**TECHNIKTRANSFER:** Bei Forstfahrzeugen besonders aus skandinavischer Produktion gehören Bogieachsen zum alltäglichen Standard.



**BEWÄHRT MIT STÄRKEN UND SCHWÄCHEN:** Die Bogieachsen bei Develon/Hyundai bringen schon auf den ersten Blick eine größere Bodenfreiheit unter dem Hinterrahmen.

**PRAXISNAH.  
LEISTUNGSSTARK.  
UNGESCHMINKT.**

**2.-5.  
September 2026**

Homberg/Nieder-Ofleiden

**stein expo 2026**

Special  
QUARRY  
VISION

Werden Sie Aussteller auf der stein expo!

**ZANDTcargo**

SattelTiefflader ST 480

T 09631 6423 • info@zandt-cargo.de • 95643 Tirschenreuth

# Sicher ist sicher gedreht

Das Knickgelenk gibt knickgelenkten Muldenkippern ihren Namen. Es ist immer zwischen Muldenrahmen und Fahrerkabine angeordnet. Die Fahrzeuge sind auch als „Articulated Dump Trucks“ (ADT) bekannt. Diese Bezeichnung ist allerdings unzureichend, weil in Verbindung mit dem namensgebenden Knickgelenk auch ein Drehgelenk verbaut ist.



**ALTE VORBILDER:** Schon der O&K D25 hatte das Drehgelenk vor dem Knickgelenk. Fotos, sofern nicht anders angegeben: Wistinghausen



**NEUE UND ZEITGENÖSSISCHE VERTRETER:** Develon (Doosan) und Hyundai ...

... und im Detail.

Ersteres ist unabdingbar für die Lenkung da, während letzteres sicherstellt, dass sich Vorder- und Hinterwagen gegeneinander verschränken können. Das ist bei den großen Geschwindigkeiten von mitunter mehr als 50 km/h auch eminent, die ein ADT im Einsatz auch beladen erreichen kann. Das geschmeidige Fahrverhalten sichert dabei das Drehgelenk. Zusätzlich ist es eine Sicherheitseinrichtung für den Fahrer, falls die Last im Gelände außer Kontrolle und der Hinterwagen ins Wanken gerät. Bei den größten Vertretern können bisweilen allein die Hinterwagen beladen auf über 60 t Gewicht kommen. Im Idealfall kippt der Hinterwagen, während der Vorderwagen und damit die Fahrerkabine aufrecht stehen bleibt. Die Kombination aus Dreh- und Knickgelenk gehört daher zu den zentralen technischen Elementen eines ADT. Es

gibt bezüglich des Drehknickgelenks bei den Herstellern unterschiedliche technische Lösungen, zum Teil grundlegend, zum Teil in der Detailausführung. Es gibt zwei grundlegende Alternativvarianten bei der Lage des Drehgelenks gegenüber dem Knickgelenk. Beide sind stets unmittelbar hintereinander angeordnet. Jedoch: Bei einer Version ist das Drehgelenk vor dem Knickgelenk angesetzt, bei der anderen ist das Gegenteil der Fall. Ein wichtiges Kriterium jedoch tritt immer auf: Weil es beim ADT keinen mechanischen Anschlag im Drehgelenk gibt, muss der Antriebsstrang mit der Gelenkwelle im Zentrum des Rahmens zwischen Vorder- und Hinterwagen verlaufen. Darin unterscheidet sich ein ADT bspw. von einem knickgelenkten Radlader, dem das Drehgelenk fehlt. Dort ist die Antriebswelle meist unterhalb des Knickgelenks verbaut.

### Vorteile und Schwachstellen im Blick

Beim Betrachten des Drehknickgelenks empfiehlt sich ein Blick auf den bereits angesprochenen O&K D25. Bei ihm ist das Dreh- vor dem Knickgelenk verbaut. Wegen des nahe gelegenen folgenden Knickbereichs und der Gelenkwelle werden dafür große Lager mit 400 mm Innendurchmesser oder mehr gefordert. Verbaut sind dabei in der Regel Kugel- oder Kegelrollenlager. Diese Anwendung macht eine passgenaue Bearbeitung von Rahmen und Lager erforderlich. Eine Schwachstelle liegt eventuell darin, dass punktuelle Belastungen von vielen kleinen Lagerpunkten Schäden verursachen können. Ein Vorteil besteht darin, dass durch den Einbau solcher Lager eine kürzere Bauweise und damit eine geringere Länge der Gesamtmaschine realisiert werden kann.

Die ADT von Develon/Hyundai sind nach diesem Prinzip aufgebaut. Mit dem kürzeren Vorderwagen und dem dicht bei der Vorderachse montierten Gelenk begründet auch Develon/Hyundai u. a. eine gleichmäßige Gewichtsverteilung von vorne nach hinten und über die Vorderachse selbst bei maximalem Lenkeinschlag. Das kompakte Chassis bedingt einen sehr kleinen Wenderadius und gute Stabilität, versichern die Verantwortlichen. In der Tat ist das Pendelgelenk zum Verdrehen des Rahmens von Vor- und Hinterwagen nicht am Rahmen des Hinterwagens angeordnet, sondern direkt am Vorderwagen. Dieses Prinzip ist bewährt und geht auf den norwegischen Hersteller Moxy zurück, der von Doosan übernommen worden war.

Die meisten der gegenwärtig am Markt vertretenen Hersteller verbauen heute allerdings ein hinter dem Knickgelenk angesetztes Drehgelenk. Der letzte in Europa verfügbare klassische 6x6-ADT, der ebenfalls das Dreh- vor dem Knickgelenk hatte, ging 2018 mit der italienischen Marke Astra aus dem Markt. Bei Dumpfern, bei denen die Wendigkeit ganz oben im Lastenheft steht, wird das Prinzip auch weiterhin verwendet. Das zeigen die Beispiele der Miningdumper von GHH-Komatsu oder der große Bergmann-25-Tonner, die für enge Bergwerke oder Tunnelbaustellen vorgesehen sind. Dabei handelt es sich allerdings um zweiachsige 4x4-Konstellationen. Der Premium-Mittelständler Bergmann verbaut einen groß dimensionierten Kreuzrollenlagerring.

### Favorisierte Bauweise und ein Sonderweg

Die meisten Hersteller favorisieren heute aber die Bauweise mit einem vor dem Drehgelenk angesetzten Knickgelenk. Aufgrund des zentralen Antriebsstrangs haben sich die meisten Hersteller schon aus Kostengründen, Haltbarkeit und Wartungsaufwand auf eine Variante des Drehgelenks in Form eines Drehzapfens festgelegt. Der Aufbau besteht aus einem groß dimensionierten Zapfen, der eine Länge von über 500 mm aufweisen kann sowie bis zu 250 mm Durchmesser und zwei breiten Buchsen bis 100 mm. Diese bestehen aus Messing oder verschleißfestem Industriekunststoff. Im Zwischenraum ist eine einfache Schmierung durch Fett oder Öl möglich. Das System ist relativ einfach in der Herstellung von Zapfen, Buchsen und Lagerung sowie kostengünstig in der Wartung, meist sogar gänzlich wartungsfrei. Parallel kann im Zapfen eine Zwischenwelle für die Anbindung der Gelenkwellen ohne großen Aufwand integriert werden. Bei einigen Herstellern wie



GHH-MININGDUMPER – also Komatsu ...



... und genauer betrachtet.



VERGANGENER VERTRETER: Astra.



**FÜR DIE WENDIGE NICHE:** Bergmann c828s (5025 HK) 4x4-Tunneldumper mit erkennbar groß dimensioniertem Drehkranz. Foto: Bergmann



**NICHT VON AUSSEN ERKENNBAR:** Der Aufbau des Liebherr-Drehgelenks ist kraftschlüssig aufgebaut ...



... und gekapselt wie beim Komatsu und anderen klassischen ADT.

Volvo, Liebherr oder Bell werden modellweise auch unterstützende Kegelrollenlager eingesetzt. Die stabilen und formschlüssigen Drehgelenke fangen die im Einsatz entstehenden Scherbelastungen auf und gewährleisten den erforderlichen Kraftfluss.

Einen Sonderweg geht Hydrema bei seinem 6x6-ADT mit einem sogenannten teilstarren Knickgelenk. Dabei ist keine vollständige Längsverdrehung wie bei den anderen ADT möglich, sondern nur ein begrenztes Wanken. Diese Bewegungsmöglichkeit wird über zwei quer angeordnete Zylinder hydraulisch abgestützt. Konstruktiv wird das über zwei Gelenke gelöst, bestehend aus einem Gleitlager oben und einem liegenden Pendelstab unten. Die Konstruktion ist vom Bauaufwand deutlich einfacher gestaltet als eine voll durchdrehende

Verbindung. Dazu hat sie den Vorteil der hydraulischen Stützung, die die konventionelle Dreh-Knicklenkung nicht bietet. In manchen Einsatzsituationen kann das von Vorteil sein, da das Fahrzeug sich auf drei Rädern abstützen kann und eben nicht vollständig durchdrehend umkippt. (bwi)

- [www.bellequipment.com](http://www.bellequipment.com)
- [www.develon-ce.de](http://www.develon-ce.de)
- [www.hydrema.de](http://www.hydrema.de)
- [www.hyundai-ce.eu](http://www.hyundai-ce.eu)
- [www.komatsu.eu](http://www.komatsu.eu)
- [www.liebherr.com](http://www.liebherr.com)
- [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)
- [www.zepelin-cat.de](http://www.zepelin-cat.de)

## SIEBLÖFFEL

## Kompetenz aus Korschenbroich

Die Dappen Werkzeug & Maschinenbau GmbH aus Korschenbroich (NRW) ist ein familiengeführter Mittelständler mit Wurzeln im Maschinenbau- und Abbruchsektor. Die Kernkompetenz des Unternehmens liegt in seinem patentierten hydraulisch angetriebenen Sieblöffel, der sich für ein breites Spektrum an Trägergeräten – Bagger und Radlader – von 1,5 t bis 60 t anbietet. Der integrierte hydraulische Antrieb ermöglicht einen schonenden Siebvorgang, minimiert Verschleiß und somit Folgeschäden am Trägergerät. Ein entscheidender Vorteil liegt in der Arbeitsergonomie durch die vibrationsarme Bedienung selbst bei längerer Nutzung. Ferner sichert der hydraulische Sieblöffel eine materialschonende Behandlung, sodass Gesteinsmaterial und andere Materialien zerstörungsfrei von Feinanteilen befreit werden.

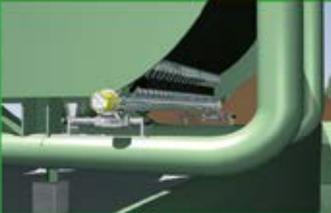
Der wartungsarme, robuste Sieblöffel aus hochwertigen, verschleißarmen Materialien bietet zwei Optionen zur Anpassung der Maschenweite: Einerseits können Verstellstangen mittels Distanzstücken an die vorhandenen Stangen angeschraubt werden, was die Maschenweite quasi halbiert. Andererseits kann ein Wechselsieb auf das vorhandene Sieb geschraubt werden. Das Wechselsieb wird neben vieler Standardvarianten auch auf Kundenwunsch für besondere Anforderungen (Spielsandreinigung, Absiebung hochabrasiver Materialien) gefertigt. Auch kombinierte Nutzung als Grabenräumlöffel oder Ladeschaufel („Graben-Sieben-Laden“) ist ohne Anbaugerätewechsel möglich. Mobiles Sieben direkt vor Ort reduziert den Materialtransport, indem Baustoffe unmittelbar klassifiziert und sortenrein der Weiterverarbeitung zugeführt werden.

Dappens hoher Serviceanspruch inkludiert sachkundige Beratung und Vorführungen direkt beim Kunden, wobei technische Daten wie Maschenweite, Hydraulikanschlüsse und Trägermaschinenparameter gezielt abgestimmt werden.



**CLEVER BAGGERN** leicht gemacht dank Dappen. Foto: Dappen

■ [www.cleverbaggern.de](http://www.cleverbaggern.de)

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
|   | <b>NALTEC®</b><br>Geruchsbekämpfung<br>Befeuchtung/Verkrustung  |  | <b>MATAKT®</b><br>Luftkanonen   |
|   | <b>NALTEC®</b><br>Staubbekämpfung<br>Kühlung/Luftreinigung  |  | <b>FLAER®</b><br>Förderband-<br>abstreifer  |
|  | <b>B+W Gesellschaft für Innovative Produkte mbH</b><br>Boschstraße 12a • D-46244 Bottrop<br>Telefon-Nr.: +49 (0) 20 45 / 4 12 12-0 • Fax-Nr.: +49 (0) 20 45 / 4 12 12-29<br>E-Mail: <a href="mailto:info@buwip.de">info@buwip.de</a> • Internet: <a href="http://www.buwip.de">www.buwip.de</a> |  |  |



**DYNAMISCHES DUO:** Volvo-Kettenbagger plus Hydraulikhammer. Vielfältige Einsätze ermöglicht ein Schnellwechsler. Fotos: Volvo CE

## Volle Kraft voraus

**Sebald Zement setzt erstmals auf Baggerpower – in Kombination mit einem passenden Hydraulikhammer. Damit gewinnt das Familienunternehmen aus dem mittelfränkischen Hartmannshof deutlich an Tempo, Flexibilität und Ruhe.**

Seit sechs Generationen ist Sebald Zement fest in der Region verwurzelt. Am Hauptstandort in Hartmannshof, idyllisch in der Hersbrucker Alb gelegen, arbeiten rund 100 Mitarbeiter in Verwaltung, Technik und Produktion Hand in Hand. Das Unternehmen steht nicht nur für hochwertige Zementprodukte, sondern verarbeitet auch Schotter, Kalkstein und Dolomit – etwa zu hochwertigem Düngegranulat. Mit dem neuen Volvo EC530E ist nun ein echter Leistungsträger in den Fuhrpark eingezogen: ein 50-t-Kettenbagger mit Schnellwechselsystem und Hydraulikhammer – und gleichzeitig der erste Bagger überhaupt im Bestand von Sebald Zement. Die Anschaffung markiert einen wichtigen Meilenstein im Abbauprozess.

Florian Forster, Verkaufsberater bei Robert Aebi, erinnert sich an die Anfänge der Zusammenarbeit: „Ursprünglich hatten wir einen Radlader zur Vorführung im Einsatz – aber im Gespräch mit dem Kunden wurde schnell klar, dass ein Bagger für die Anforderungen im Steinbruch die deutlich bessere Ergänzung wäre. Der EC530E passte sowohl von der Leistung als auch vom Handling. Auf das positive Feedback folgte die Kaufentscheidung.“

### Effizienter, flexibler, wirtschaftlicher

Mit der Einführung des Volvo-Baggers hat sich die tägliche Arbeit im Steinbruch grundlegend verändert. Wo zuvor große Steinbrocken nach der Sprengung mühsam

per Radlader aussortiert und wochenlang zwischengelagert werden mussten, um später durch einen externen Dienstleister zerkleinert zu werden, übernimmt heute der EC530E diese Aufgabe direkt vor Ort – schneller und effizienter. Der technische Betriebsleiter Maximilian Spieß beschreibt die Vorteile aus Sicht des Betriebs: „Mit dem neuen Bagger können wir nicht nur den gesamten Sprengschuss direkt verarbeiten, sondern gleichzeitig auch unsere Anlagen optimal beschicken. Der Oilquick-Schnellwechsler ermöglicht es, schnell zwischen Löffel und Hammer zu wechseln.“

Besonders beeindruckt hat das Team der werkseigene Volvo-Hammer, der mit dem EC530E im perfekten Zusammenspiel arbeitet. Trotz seiner immensen Schlagkraft arbeitet er erstaunlich leise – ein echter Pluspunkt angesichts der Nähe zur Ortslage. „Der Hammer ist nicht nur leistungsstark, sondern auch überraschend geräuscharm. Gerade im Außenbereich ist das ein wichtiges Argument für uns, denn wir wollen unsere Nachbarn so wenig wie möglich belasten“, erklärt Spieß.

### Investition mit Blick nach vorn

Die Anschaffung des Volvo-Baggers EC530E ist Teil eines umfassenden Veränderungsprozesses bei Sebald Zement. Mit dem Generationenwechsel in der Unternehmensführung und der neuen Besetzung der Steinbruchleitung

durch Jochen Pohl wurde intern vieles neu gedacht. Arbeitsabläufe wurden analysiert, Verbesserungspotenziale identifiziert und das Team aktiv in die Weiterentwicklung eingebunden.

„Wir haben uns bewusst Zeit genommen, um bestehende Prozesse zu hinterfragen und gemeinsam mit den Mitarbeitern zu überlegen, wie wir effizienter und zukunftsfähiger arbeiten können“, erklärt Maximilian Spieß.

Ein wesentlicher Faktor für die Entscheidung war auch die enge und verlässliche Zusammenarbeit mit dem Vertriebspartner Robert Aebi. Vom ersten Gespräch bis zur Inbetriebnahme überzeugte nicht nur die Technik, sondern vor allem auch das Miteinander.

„Beratung, Service, Betreuung – das hat einfach gepasst“, so Spieß. „Wir hatten immer einen Ansprechpartner, egal, ob es um technische Details, Sonderumbauten oder Servicefragen ging. Auch der Austausch mit unserem festen Servicetechniker lief reibungslos – fachlich wie menschlich eine wirklich gute Zusammenarbeit.“ Maschinenführer Hans Renner, Stammfahrer auf dem neuen Bagger, bringt es auf den Punkt: „Der EC530E fährt sich super. Die Bedienung ist intuitiv, das Display gut ablesbar, die Wartung einfach. Beim Meißeln merkt man in der Kabine deutlich, wie gut der Sitz abfedert. Man sitzt bequem – das macht den Unterschied im Alltag.“

■ [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)

## NEUER VERTRIEBSPARTNER

## Mehr Auswahl für die Eifel

Thoma Baumaschinentechnik ist neuer Vertriebspartner für LIS-Löffel, Gummiketten, Laufwerke und Hydraulikwerkzeuge. Der Betrieb aus Mayen verfügt über langjährige Erfahrung mit Anbaugeräten, hat eine eigene Werkstatt und einen Werkstattwagen. „Wir konnten ein kompetentes Unternehmen als LIS-Vertriebspartner gewinnen. Den Kunden steht damit ein wirklicher Fachbetrieb für Beratung, Geräte und Service zur Verfügung“, sagt Yannik Steil, Vertriebsleiter West bei der Linser Industrie Service GmbH.

Zum Thema „Qualität“ sagt Daniel Hagedorn, Produktmanager Anbau- und Verschleißteile bei LIS: „Die bieten wir bei allen Geräten und Teilen aus dem Lieferprogramm: Baggerketten, Laufwerke, einfache wie hydraulische Baggerlöffel. Auch die neuen LIS-Hydraulikhämmer unterliegen der LIS-Qualitätskontrolle. Wir verwenden besten Stahl, unsere Produkte sind hervorragend haltbar.“

Baumaschinentechnik-Chef Michael Thoma bietet seinen Kunden klar und praxisorientiert die Möglichkeit, das richtige Teil schnell zu finden, wie es beim LIS-Löffelkonfigurator der Fall ist. Der gelernte Metallbauer und ausgebildete Maschinenbau-Techniker gründete 2012 seine Firma, spezialisiert auf Reparatur, Service und Handel. Letzteren betreibt er überregional mit Fokus auf Baumaschinen von 1 bis 40 t. Zur umfangreichen LIS-Palette gehören Gummi- und Stahlketten sowie Laufwerke. Individuell gestaltbare LIS-Löffel werden in drei Tagen nach der Bestellung gefertigt und ausgeliefert. Standardlöffel, Zähne und Zahnsysteme, Messer und Profile, Ersatzteile sowie LIS-Hydraulikhämmer gehören auch dazu.

Persönliche Beratung ist bei allen elektronischen Möglichkeiten nach wie vor ein wichtiges Kriterium. „Wir haben viel Erfahrung. Deshalb können wir genau die zu den Einsatzanforderungen notwendigen Teile benennen und liefern. Das wissen die Kunden zu schätzen“, berichtet Thoma. Ein großer

Vorteil ist die gute Zusammenarbeit mit LIS. „Wir haben LIS als Firma kennengelernt, mit der schnell, zuverlässig und unkompliziert zusammenzuarbeiten ist. Das passt und kommt den Kunden zugute“, sagt er.

■ [www.linser.eu](http://www.linser.eu)



**NEUER SERVICEPARTNER:** Michael Thoma (l.), hier mit Yannik Steil (M.) und Daniel Hagedorn. Foto: Linser Industrieservice GmbH.

ERFAHRUNGS-  
MITBRINGER

Jahrzehntelange Praxis in der Kies- und Sandgewinnung sind die Grundlage für unsere Planung und effiziente Produktion.



**HÜLSKENS Industrienservice**  
Hafenstraße 5 | 46483 Wesel  
T 0281 204 - 0  
[industrieservice@huelskens.de](mailto:industrieservice@huelskens.de)  
[www.industrieservice.huelskens.de](http://www.industrieservice.huelskens.de)



**HÜLSKENS**  
INDUSTRIESERVICE

Integrierte Aufbereitungsanlage

Vollautomatischer Saugbagger

Effizientes Energiemanagement

## SEPARATOREN

## Der Joker im Spiel

Dieser Schaufelseparator passt sich jeder Aufgabe an, dient bei der täglichen Arbeit also als universell einsetzbare Anbaulösung. Unter anderem in einem Kaolin-Steinbruch in Spanien ist diese Lösung im Einsatz: ein wellenbasierter Schaufelseparator von MB Crusher. Er hilft dem Betreiber täglich dabei, Zeit und Geld zu sparen. Das italienische Anbaugerät bearbeitet nicht nur verschiedenste Materialien, sondern erledigt auch diverse Arbeitsschritte. Das erhöht die Effizienz und die Unabhängigkeit im Einsatz. In dem spanischen Steinbruch wurde Kaolin – das weiße Gestein, das zu Porzellan wird, Bücherseiten füllt, aber auch in der Landwirtschaft und im Bauwesen zum Einsatz kommt – lange mit veralteten, wenig produktiven Methoden verarbeitet: Es wurde mit den Baggerketten zerdrückt oder mit einem Tieflöffel gebrochen. Heute wird das Material abgebaut, gelagert, getrocknet und dann mit einem Schaufelseparator MB-HDS323 verarbeitet. Das Ergebnis ist ein gleichmäßiger, getrennter und einsatzbereiter Rohstoff in hoher Qualität bei weniger



**ZEITGEMÄSSE VERARBEITUNG:** Ein wellenbasierter MB-Crusher-Schauelseparator übernimmt in einem spanischen Gewinnungsbetrieb das Zerkleinern von Kaolin. Foto: MB Crusher

Zeitverlust. Die MB-HDS-Serie verfügt über ein patentiertes System, das den Wellenwechsel in kürzester Zeit ermöglicht. Keine Werkstattfahrten, keine Stillstände. Der Bedienende tauscht die Welle direkt auf der Baustelle und wechselt von einem Materialtyp zum anderen. Die MB-HDS-Reihe passt sich der Baustelle an. Von feuchtem bis trockenem Material, von weichem bis schwierig zu verarbeitendem Material, in Städten oder Steinbrüchen, an Kom-

paktladern oder Großbaggern: Die in wenigen Minuten austauschbaren Wellen sind wahre Tausendsassa. Zur Serie gehören 13 Modelle, wovon zwei neu sind: Der MB-HDS407 ist ein ultrakompaktes Modell für Bagger und Lader von 3,5 bis 9 t. Der MB-HDS533 ist für Bagger von 50 bis 80 t konzipiert. Er ist 3,40 m breit und damit der größte Sieblöffel im Sortiment von MB Crusher.

■ [www.mbc crusher.com](http://www.mbc crusher.com)



**FÜR HÄRTESTE EINSÄTZE KONZIPIERT:** der neueste symmetrische Schnellwechsler SQ70-55V von Lehnhoff. Foto: Lehnhoff

## SCHNELLWECHSELSYSTEME

## Technik erleben, die mehr kann

Live, praxisnah und überzeugend war der Messeauftritt von Lehnhoff Hartstahl auf der RATL 2025 in Karlsruhe. Dort ausgestellt wurden smarte Lösungen für Bagger, mit denen Baustellenprozesse spürbar effizienter, sicherer und zukunftsfähiger werden. Der Spezialist für Schnellwechselsysteme und Anbaugeräte präsentierte „die neuen SQ-Schnellwechsler und Anbaugeräte als Teil unserer geballten Innovationskraft“,

wie Sebastian Denniston, Vertriebsleiter OEM bei Lehnhoff Hartstahl, sagte.

Wie ein Bagger zukunftssicher gemacht wird, beantwortet Lehnhoff mit den Sicherheitssystemen seiner neuesten Schnellwechsler-Generation und dem Retrofit-Programm für bestehende Flotten. Im Rahmen dieses Programms rüstet Lehnhoff bestehende Schnellwechsler in weniger als einem Arbeitstag von mechanisch auf hydraulisch bzw. vollhydraulisch um. Für Arbeitssicherheit sorgt etwa der Double-Lock für hydraulische Schnellwechsler und die Lehnhoff Safety Control (LSC) für vollhydraulische Schnellwechsler. Beide Systeme genügen auch heute noch den aktuellen strengen Sicherheitsanforderungen der BG Bau.

Neben neuen SQ-Schnellwechselsystemen waren auf der RATL erstmals neue Rotator- und Tiltrotator-Lösungen zu sehen, ebenso der Powertilt, vielseitige Anbaugeräte und Baggerlöffel und dergleichen mehr. Mit der gut durchdachten Kombination aus vollhydraulischem Schnellwechsler und hydraulischen Anbaugeräten werden Bagger mit Lehnhoff zum Universalgeräteträger. Ab sofort können Lehnhoff-Kunden beim Kauf neuer Anbaugeräte und Maschinen bis zu 30 % Sofortabschreibung im ersten Jahr geltend machen – so wird rund ein Drittel der Kosten direkt steuerlich geltend gemacht.

■ [www.lehnhoff.de](http://www.lehnhoff.de)

# Kompakte Kleinmengen-Revolution

Mit diesen selbstbewussten Worten beschreibt der Hersteller seine leistungsstarke und gut zugängliche Lösung, die auf die wachsende Nachfrage nach präzisen, effizienten und bedienerfreundlichen Anlagen für die Lieferung kleiner Betonmengen antwortet.

Die Ammann-Elba-CFS-Betonmischanlage setzt laut Hersteller neue Maßstäbe in der Kleinmengen-Betonproduktion. In diesem Jahr war sie auf der bauma zu sehen. Dort sorgte die Anlage mit ihrem Konzept und praxisnahen Ansatz für großes Interesse. Die Elba CFS wurde mit Blick auf sehr gute Alltagstauglichkeit entwickelt. Im Gegensatz zu herkömmlichen Anlagen für Großmengen ist sie speziell auf kleine Chargen ausgelegt – ideal für Pick-ups, Kleinlaster und Anhänger. Ihr kompaktes und benutzerfreundliches Design ermöglicht eine schnelle, kosteneffiziente Versorgung mit Beton für kleinere Baustellen, Reparaturarbeiten oder private Bauprojekte.

## Vollständig automatisiert

Ein herausragendes Merkmal der CFS ist der vollständig automatisierte Betrieb. Die Anlage kann weitgehend autonom vor Ort betrieben werden – die Steuerung erfolgt über einen Barcode- oder QR-Code-Scanner. Optional ist auch die Bezahlung

per Kredit- oder EC-Karte möglich – ideal für den Einsatz in Städten, Mietparks oder Baumärkten. Dieses moderne Konzept erleichtert den Zugang erheblich und reduziert den Personalaufwand auf ein Minimum. Trotz ihrer kompakten Bauweise steht die Elba CFS größeren Anlagen in nichts nach. Sie basiert auf der bewährten Technologie, dem Know-how und den hochwertigen Komponenten der größeren Ammann-Elba-Baureihen. Das garantiert Langlebigkeit, Zuverlässigkeit und höchste Leistungsfähigkeit – nur eben im kleineren Maßstab. Ein Alleinstellungsmerkmal der CFS ist die direkte Entladung des Betons auf das Fahrzeug – ganz ohne Förderband. Dieses durchdachte Design vereinfacht nicht nur den Anlagenaufbau, sondern reduziert auch den Reinigungsaufwand erheblich – ein großer Vorteil, insbesondere bei häufigem Betrieb oder in städtischen Umgebungen.

## Separate Wägetechnik

Für eine hohe Mischgenauigkeit ist die Elba CFS mit separaten Wiegebehäl-

tern ausgestattet. Im Gegensatz zu Systemen, bei denen direkt im Mischer gewogen wird – was oft zu Ungenauigkeiten führt –, werden hier alle Komponenten exakt vor dem Mischvorgang dosiert. Das Ergebnis: bessere Mischqualität, konstante Rezepttreue und eine insgesamt höhere Leistungsfähigkeit. Auch in puncto Konfiguration zeigt sich die CFS äußerst flexibel. Sie ist in verschiedenen Layouts erhältlich, so dass die Lagerung von Zuschlagstoffen und Zement individuell an Standort, Durchsatz oder Kundennutzung angepasst werden kann. Diese Modularität schätzen u. a. Bauhöfe, Baustoffhändler oder Mietstationen.

Die Ammann Elba CFS vereint die Vorteile automatisierten Betriebs mit der Qualität bewährter Mischtechnik. Dank ihres geringen Platzbedarfs, der direkten Entladung und dem bedienerlosen Konzept definiert sie die Betonversorgung im Kleinmengenbereich neu – effizient, sauber und zuverlässig.

■ [www.ammann.com](http://www.ammann.com)



VEREINTE VORTEILE bietet die Ammann Elba CFS. Foto: Ammann

# „Wir wollen noch internationaler werden“

Eine „Tankstelle für Beton“ klang vor 16 Jahren zunächst nach einer verrückten Idee. Schnell wurde daraus aber eine Erfolgsgeschichte. Diese begann im Westerwald und sprach sich schnell herum. GP hat mit den Machern gesprochen und einen Kunden besucht.



**STANDORTVORTEIL:** Für Beton2Go-Kunden bedeutet eine BTS ein lukrativer Mehrwert. Fotos, sofern nicht anders angegeben: tne

**GP:** Wie fühlt es sich an, auf Hunderte gebaute Anlagen innerhalb von 16 Jahren zurückzublicken?

**Udo Massfeller:** Als damals ein befreundeter Bauunternehmer an meinen Bruder Patrik und mich herantrat, hatten wir keine Vorstellung davon, was aus dieser Idee einmal werden würde. Wir lieferten ihm regelmäßig Beton für sein Fertigteilwerk und er suchte eine kleine Mischanlage für sein Gelände, um den Beton selbst vor Ort herzustellen. Mein Bruder übernahm die Entwicklung eines Prototyps, etwa ein Jahr später stand die erste Betontankstelle. Die Entwicklung von Beton2Go macht mich stolz und ist vor allem meinem Sohn Lukas und meinem Neffen Peter zu verdanken.

**Peter Massfeller:** Als persönliches „Bastelprojekt“ meines Vaters liegt mir die BTS sehr am Herzen. Er selbst hat in langen Nächten die Programme für die Anlage geschrieben und tagsüber die passenden Teile zusammengesucht. Es freut mich, dass ich seine Erfindung bis heute weiterentwickeln darf.

War es schon immer Ihr Plan, das Familienunternehmen weiterzuführen bzw. in der Familie weiterzugeben?

**Peter Massfeller:** Typisch „Familienbetrieb“ sind wir als Kinder im Unternehmen groß geworden. Trotzdem habe ich mich zunächst für eine Ausbildung im Kfz-Handwerk entschieden, bin dann aber schnell wieder in den Betrieb zurückgekehrt und habe fast zwei Jahre mit meinem Vater in der Technik bei Beton2Go gearbeitet. Er war es auch, der mir zu einer zweiten Ausbildung als Elektroniker geraten hat. Diese habe ich 2017 abgeschlossen und bin seitdem Vollzeit in der Entwicklung bei Beton2Go tätig.

**Lukas Massfeller:** Ich habe in Kaiserslautern BWL mit technischer Qualifikation im Bereich Maschinenbau studiert. Zu der Zeit unterstützte ich meinen Vater bereits an den Wochenenden bei Vertriebsaufgaben. Nach meinem Master im April 2017 stieg auch ich in Vollzeit ein. Im Frühjahr 2018 haben wir die Nachfolge dann offiziell gemacht und das Ge-

schäft von unseren Vätern übernommen.

**Udo Massfeller:** Mein Bruder und ich haben es unseren Söhnen immer freigestellt, ob sie in unser Unternehmen einsteigen oder einer anderen Leidenschaft nachgehen wollen. Das Interesse der beiden für den jeweiligen Bereich des Vaters zeichnete sich aber schon früh ab. Wir waren nicht überrascht, als Lukas und Peter signalisierten, Beton2Go übernehmen zu wollen. Wir haben uns sehr darüber gefreut.

Wie ist die Geschäftsführung von Beton2Go nach dem Generationenwechsel strukturiert?

**Lukas Massfeller:** Die Aufteilung der Unternehmensbereiche und Zuständigkeiten ist bei Peter und mir analog zu der bei unseren Vätern vor uns. Peter ist für die Geschäftsführung im Bereich Technik zuständig, während ich den kaufmännischen Bereich verantworte. Außerdem freue ich mich über die tatkräftige Unterstützung meines Vaters im Vertrieb und seine beratende Funktion.

**Udo Massfeller:** Entscheidungen treffe ich zwar schon seit einigen Jahren nicht mehr, gebe aber Ratschläge, wenn ich darum gebeten werde. Der direkte Austausch mit Kunden macht mir nach wie vor Spaß, daher unterstütze ich auch gern noch bei Vertriebsgesprächen, solange es gewünscht ist. So ganz ohne Beton2Go geht es dann doch nicht, auch wenn ich die seit meinem Austritt aus der Geschäftsführung gewonnene freie Zeit genieße.

Welche Herausforderungen gab es auf dem Weg von der ersten BTS bis heute und welche Erfolge machen Sie besonders stolz?

**Lukas Massfeller:** Als unsere Väter die ersten BTS entwickelten, war das Konzept noch ein anderes. Die Maschinen wurden von Hand bedient. Es gab weder Kartenzahlung noch Magnetkartensteuerung. Mit dem Einstieg von Peter und mir haben wir uns auf die Weiterentwicklung konzentriert und damit das Produkt zu unserem Kerngeschäft gemacht. Dabei gab es so manche Herausforderung, etwa das Sicherheitskonzept für die Dekra-Zertifizierung.

**Peter Massfeller:** Herausforderungen begegnen wir fast täglich. Gerade in der Anfangsphase der technischen Entwicklung neuer Projekte kann es mal knifflig werden. Wenn ich an die BTS denke, war eine der größten Veränderungen die Umrüstung auf den Planetenmischer. Auch die Umstellung von lackierten auf verzinkte Bunker war ein Meilenstein, der uns einen großen Vorteil gebracht hat, da der Gesamtprozess deutlich vereinfacht wurde.

#### Welche Themen beschäftigen Sie aktuell bei Beton2Go? Was ist für die Zukunft geplant?

**Lukas Massfeller:** 2023 haben wir uns intensiv mit der US-Zertifizierung unserer Anlage beschäftigt. Dazu mussten alle Anlagenteile, die nicht aus Stahl sind, auf ihre Zulassung für den amerikanischen Markt geprüft werden. Wir sprechen hier vom gesamten Schaltschrankinhalt sowie von allen Motoren der Anlage. Wir sind stolz, dass unsere BTS nun alle Ansprüche in den USA erfüllt.

**Peter Massfeller:** Für die Entwicklung von Prototypen muss man wirklich Spaß an Details haben. Wir sprechen von insgesamt 4000 Einzelteilen, die ich für den Einsatz auf dem amerikanischen Markt

schrittweise überprüfen und gegebenenfalls austauschen musste. Über ein Jahr hat es gedauert, eine Version unserer Anlage zu konstruieren, die allen US-Richtlinien entspricht.

**Lukas Massfeller:** Noch während die US-Projekte auf die Zulassung der letzten Komponenten warteten, habe ich eine Infrastruktur für den Support und die kontinuierliche Verfügbarkeit der Komponenten am US-Markt vorbereitet. Wir wollen keinesfalls von unserem Qualitäts- und Serviceversprechen abweichen, wie es unsere europäischen Kunden genießen.

**Udo Massfeller:** Da kann ich Lukas nur beipflichten – bis heute zeichnet Beton2Go der schnelle und zuverlässige Support aus. In der Regel erledigen wir Kleinigkeiten sofort mit unserem Kunden am Telefon oder per Remote Control. Sollte es dennoch einmal nötig sein, sind wir am nächsten Tag beim Kunden vor Ort. Diesen Standard wollen wir selbstverständlich auch bei unseren internationalen Aufträgen halten.

**Wie haben sich das Unternehmen Beton2Go und auch die Branche seit der Konzeption der ersten BTS verändert? Wo könnte Beton2Go in 15 Jahren stehen?**

**Lukas Massfeller:** Der BTS-Markt ist gerade durch die kontaktlosen Bezahlungsmöglichkeiten deutlich gewachsen. Während der Baustoffkiosk den Verkauf völlig autark abwickelt, kann das Personal Aufgaben in anderen Bereichen übernehmen. Ein Konzept, das angesichts des Fachkräftemangels in der Branche immer attraktiver wird. Auch künftig wollen wir mit Spaß an der Arbeit das Unternehmen weiterentwickeln.

**Peter Massfeller:** Dank der Technikaffinität meines Vaters hat Beton2Go mit der BTS den Markt verändert. Für kleine Betonmengen sind BTS-Betreiber und -Kunden nicht mehr auf große Mischwerke angewiesen. Daran wird sich nach meiner Einschätzung in den nächsten 15 Jahren nichts ändern. Vielmehr wird sich der Markt noch stärker in Richtung personalentlastender Lösungen entwickeln. Somit sind wir mit unserem Produkt bestens für die Zukunft aufgestellt.

**Udo Massfeller:** Auch ich sehe Beton2Go in 15 Jahren noch internationaler. Ein erster Schritt in diese Richtung ist mit der anstehenden Zertifizierung unserer Anlage für den US-amerikanischen Markt bald geschafft.

■ [www.beton2go.com](http://www.beton2go.com)



**GENERATIONENWECHSEL VOLLZOGEN:** Die Nachfolge von Udo Massfeller (r.) trat die mittlerweile dritte Generation mit Peter (l.) und Lukas Massfeller an. Foto: Beton2Go



**SCHÜTTGÜTER** dafür lagern direkt gegenüber der BTS.



**WARTEN AUF KARTEN:** Die Steuereinheit weiß, was welcher Kunde bestellt hat.



**BEFÜLLT** wird die BTS per Radlader.

## DAS SAGEN BETREIBER

### Ein Beispiel aus der Praxis

Die BTS-Anwendervielfalt von Beton2Go erschließt sich beim Ortstermin, denn nicht nur gewinnende Betriebe setzen auf BTS, sondern auch der Baustoffhandel. Seit September 2023 offeriert das Baustoffzentrum Oude Hengel aus Brüggen (NRW) „frisch Gezapftes“ aus der BTS. „Wir hätten noch früher investiert, wenn der Erfolg vorhersehbar gewesen wäre“, sagt Geschäftsführer Hermann-Josef Roosen. Damals befürchtete er, das nahe gelegene Betonwerk vermiese das Geschäft. Doch im Gegenteil: Seither versorgt die Beton2Go-Anlage überwiegend Galabauer, aber

auch andere Handwerker und Privatleute mit Beton und ist bei der Abgabe von Klein(st)mengen sehr gefragt.

„An nur einem Tag war die BTS aufgestellt“, erinnert sich Roosen. Sie verfügt über vier Container für bis zu drei verschiedene Schüttgüter, das notwendige Wasser liefert ein IBC-Tank. Einzig ein Stromanschluss musste für den täglichen Gebrauch her. Kunden wählen aus 15 Rezepturen die passende Mischung im Baustoffzentrum aus, wo sie eine Karte erhalten, mit der die BTS „gefüttert“ wird. Reicht einem Anwender das mögliche

Zeitfenster zum Einbringen des Betons (2 bis 3 h) nicht aus, können sogenannte Verzögerer für zusätzliche 1,5 h der Mischung optional hinzugefügt werden. Die manuelle Wasserzufuhr regelt verlässlich die gewünschte Konsistenz. Mengen ab 0,25 m<sup>3</sup> sind darstellbar, besonders nachgefragt werden 0,5 bis 1 m<sup>3</sup>. „Eine gute Pflege der BTS ist entscheidend“, weiß Roosen, weshalb sie täglich vor Feierabend gereinigt wird. „Mit der Qualität sowohl der Anlage als auch ihrer Endprodukte sind wir froh und glücklich“, bilanziert Roosen zufrieden.

# Die clevere Lösung

Die Vorteile einer Betontankstelle (BTS) liegen auf der Hand: Während Betreiber eine geschlossene Wertschöpfungskette in ihrem Betrieb realisieren können, profitieren externe Abnehmer von schnell und unkompliziert abgeholten Kleinmengen Beton.

Recyclingbetriebe setzen verstärkt auf BTS, um aus Recyclingmaterial (RC-Material) neuen Beton herzustellen. Fliegl Baukom bietet hier mit der Betontankstelle BTS eine überzeugende Lösung. Sie funktioniert wie eine klassische Tankstelle, nur für Beton. Kunden wählen die gewünschte Menge und Sorte, positionieren ihr Transportfahrzeug unter das Beladeband und erhalten innerhalb kürzester Zeit perfekt gemischten Beton.

## Drei intuitive Bedienoptionen

Zur Auswahl stehen gleich drei intuitive Bedienoptionen. So können Kunden mit einer RFID-Chipkarte aus zehn Betonsorten wählen und erhalten eine personalisierte Chipkarte. Beim Einlesen der Karte startet die Anlage automatisch die Mischung in der gewünschten Menge. Die zweite Option ist ein QR-Code-Paket mit Kundenkarte. Diese Lösung bietet maximale Flexibilität: Es können unbegrenzte Betonsorten und Mischungsverhältnisse definiert werden. Der generierte QR-Code lässt sich auf einer Kundenkarte speichern oder digital versenden. Nach dem Scannen startet die Betonproduktion automatisch. Gleichzeitig ermöglicht das System die Verwal-



**MODULAR AUFGEBAUT** bietet die Fliegl-BTS für jede Gegebenheit die passende Lösung.  
Fotos: Fliegl Baukom

lung von Stammdaten, Maschinenanalysen und den digitalen Versand von Lieferscheinen. Die dritte Möglichkeit ist ein QR-Code-Paket XL mit EC-Karten-Terminal. Neben QR-Code und Kundenkarte besteht so die Möglichkeit, Beton direkt per EC-Karte zu beziehen. Ein in-

tegrierter Belegdrucker sorgt für eine unkomplizierte Abwicklung.

## Mehr Effizienz dank Technik

Die BTS verfügt über eine Netzwerkanbindung, wodurch Betreiber die Anlage

**OTTO MAURER**  
ASSEKURANZMAKLER GMBH

# MIT SICHERHEIT VERSICHERT.

Ihr Spezialversicherungsmakler  
für die Baustoffindustrie.

[www.maurer-assekuranz.de](http://www.maurer-assekuranz.de)

August-Hirsch-Straße 10  
47119 Duisburg  
[duisburg@maurer-assekuranz.de](mailto:duisburg@maurer-assekuranz.de)

Am Borsigturm 15  
13507 Berlin  
[berlin@maurer-assekuranz.de](mailto:berlin@maurer-assekuranz.de)



**AUCH IN ÖSTERREICH** sind Fliegl-BTS gefragt, wie dieses Beispiel zeigt.

zentral verwalten und warten können. Ein Touchbedienmodul gehört zur Serienausstattung und sorgt für eine einfache Handhabung. Die Tellermischer sind in zwei Füllmengen (0,5 m<sup>3</sup> und 1 m<sup>3</sup>) verfügbar und mit langlebigen Stahlverschleißauskleidungen ausgestattet. Neun Rührwerkzeuge mit Polyurethanschaukeln sorgen für eine besonders effiziente und gleichmäßige Durchmischung. Gleichzeitig reduziert das Material den Verschleiß und minimiert die Geräusentwicklung. Die automatische Trockenreinigung mit Kies entfernt Rückstände ohne Wasserzugabe, so-

das das Reinigungsmaterial weiterverwendet werden kann.

#### Stets individuell angepasst

Durch ihre modulare Bauweise kann die BTS an unterschiedliche Platzverhältnisse angepasst und bei Bedarf erweitert werden. Optional lässt sie sich auf einem Fahrgestell montieren, um flexibel an verschiedenen Standorten eingesetzt zu werden. Dank ihrer sternförmigen Bauweise können bis zu vier verschiedene Materialien gleichzeitig gelagert werden. Betreiber können zwischen Einzel-

oder Doppelbunkern wählen: Einzelbunker erhöhen die Vorratskapazität und erleichtern die Befüllung mit breiten Schaufeln, ohne eine Vermischung der Komponenten zu riskieren. Die niedrige Beladehöhe von nur 2,60 m vereinfacht den Nachfüllprozess zusätzlich.

Ein weiteres Highlight ist das verstellbare Beladeband, das sich an die Höhe des Transportfahrzeugs anpassen lässt. Dies ermöglicht auch die Ausgabe von flüssigem Beton in F3/F4-Konsistenz, ideal für die Herstellung von Beton-Legosteinen.

Die Produktion der Fliegl BTS erfolgt am Standort Mühlendorf in Oberbayern. Neben der Praxistauglichkeit steht Sicherheit an erster Stelle. Durch die robuste Bauweise erfüllt die BTS hohe Sicherheitsstandards, was zusätzliche Schutzmaßnahmen unnötig macht. Mit 40 Jahren Erfahrung im Bereich Betonmischer und deutscher Qualitätsfertigung bietet die Fliegl-Betontankstelle BTS nach Herstellerangabe eine zukunftsweisende Lösung für Recyclingbetriebe und Kleinabnehmer weltweit.

■ [www.fliegl-baukom.de](http://www.fliegl-baukom.de)



**SMARTE KARTE:** Sie erleichtert Fliegl-Kunden den BTS-Besuch.



**PER KLICK ZUM FILM:**  
einfach den QR-Code  
scannen.

# Kompakter Leistungsträger

Auch wenn es keine teure Sonderlösung sein muss, sollte die Qualität stimmen. Das hat ein dänischer Betontankstellenhersteller erkannt und bietet nun eine smarte Lösung, die auf den deutschen Markt zugeschnitten ist.

Die Nordbau bot im September die perfekte Gelegenheit, um sich über spannende Neuheiten der Branche zu informieren und auszutauschen. Die Vorteile des Messestandorts Neumünster, gerade einmal 120 km von der Landesgrenze entfernt, liegen auf der Hand: Auch dänische Aussteller präsentieren dort gerne ihre Lösungen. Einer von ihnen heißt fibo intercon und stellt u. a. Betontankstellen her. Das Unternehmen blickt auf 90 Jahre Erfahrung zurück und vereint mit seinen Produkten hohe Qualität, Langlebigkeit und Innovation.

„Unsere Bekanntheit verdanken wir vor allem Sonderlösungen. Da kommen wir her, und das können wir“, erklärt Jan Feddersen, bei fibo intercom der Verkaufsleiter für Deutschland. Auf dem deutschen Markt starteten die Dänen bereits vor Jahrzehnten und nahmen auch schon 2024 an der Nordbau teil. „Schnell haben wir erkannt, dass unsere Anlagen für den hiesigen Markt oftmals zu hochwertig ausfallen“, sagt Feddersen. Was paradox klingt, liegt in der Preisgestaltung begründet. Um also auf dem deutschen Markt erfolgreich Fuß zu fassen, wurde eine qualitativ hochwertige Alternative für preisempfindliche Kunden entwickelt. Ihr Name lautet fibo



**NORDBAU-AUSSTELLUNGSTÜCK:** Die kompakte und doch leistungsstarke fibo Smart FS. Fotos: tne



Massfeller Beton2Go GmbH • Kurt-Massfeller-Straße 1 • 56249 Herschbach • beton2go@massfeller.de • www.beton2go.com

Smart. Die Betontankstelle verzichtet auf kostspielige Optionen wie eine automatische Reinigungsfunktion oder ein hydraulisch verstellbares Förderband und konzentriert sich auf das Wesentliche: eine günstige Anlage für guten Beton.

Die smarte, effiziente Lösung produziert genau die Betonmenge, die benötigt wird – ohne Materialverlust oder Zeitverschwendung. Für den professionellen Alltag entwickelt, bietet fibo Smart nach Herstellerangaben maximale Flexibilität, Zuverlässigkeit und höhere Pro-



**DETAILS IM BLICK:** die BTS-Steuerungseinheit und das Bedienterminal.



**KOMPETENTER ANSPRECHPARTNER:** Verkaufsleiter Jan Feddersen.



**MIT DER NORDBAU ZUFRIEDEN:** Teufelsmoor-Baumaschinen-Chef Sönke Strehl.

duktivität für jedes Projekt. Leistung ist – auch bei dieser günstigeren Möglichkeit – der wichtigste Parameter. Die Dänen punkten hierbei mit einer durchschnittlichen Anlagenlebensdauer von 20 Jahren – genügend Zeit für eine schnelle Amortisation. Für „einen marktgerechten Preis“, wie Feddersen sagt, bietet die fibo Smart mit nur 67 m<sup>2</sup> bei minimalem Platzbedarf große Möglichkeiten. Je nachdem, ob eine große oder eine noch größere Kapazität benötigt wird, kommt das passende der zwei Modelle zum Zuge. Die F1200 verfügt über vier Silokammern. Alle, denen dies zu viel ist, entscheiden sich mit der FS1200 für die passende Anlage. Diese zählt zwei Silokammern, fällt besonders kompakt und dennoch leistungsstark aus. Das „F“ im Produktnamen steht für „Füße“, da die Anlage auf solchen steht. Das „S“ wiederum steht für „Single“, also für einen vorhandenen Behälter (mit zwei Silokammern).

„Natürlich bieten wir neben dieser günstigen, betriebsfertigen Lösung auch weiterhin unsere Sonderlösungen an“, bemerkt Feddersen und verweist auf erfolgreiche Projekte etwa unter Tage in Salzgitter oder als Gleisbau-Waggon bei einem Tunnelneubauprojekt. Das Plus an Leistung, Automatisierung und Nachhaltigkeit realisieren dann erweiterte Features. Dazu zählen automatisierte Prozesse, aber auch eine automatische Hochdruckreinigung oder die Wiederverwendung von Waschwasser.

In Neumünster stellte fibo intercon am Stand mit der Teufelsmoor Baumaschinen GmbH aus. Deren Geschäftsführer Sönke Strehl arbeitet seit 17 Jahren mit den Dänen zusammen und ist davon überzeugt: „Wir sind starke Partner und kümmern uns mit um den Vertrieb. Auch auf Inseln in Nord- und Ostsee sind wir mit mobilen Anlagen vertreten.“

■ [www.fibointercon.com](http://www.fibointercon.com)

# GP **GESTEINS** Perspektiven **PLUS**

Offizielles Organ des Bundesverbandes  
Mineralische Rohstoffe und seiner Landesverbände



## **GESTEINS**Perspektiven PLUS – Technik aktuell

Aktuelle Nachrichten aus der Roh- und Baustoffindustrie, neue Maschinen und Aufbereitungstechniken – und wichtige Informationen zu Messen und Veranstaltungen – das sind die Themen-Schwerpunkte

bei **GESTEINS**Perspektiven PLUS. Ihre redaktionelle Präsentation können Sie durch eine Anzeigen-Insertion werbewirksam unterstützen. Frau Grimm-Fasching steht Ihnen hierzu gerne beratend zur Verfügung.

### **Kontakt**daten

Susanne Grimm-Fasching | Tel.: +49 8364 9860-79 | [susanne.grimm@stein-verlaggmbh.de](mailto:susanne.grimm@stein-verlaggmbh.de)

### **Jetzt zum Newsticker anmelden:**

[anmeldung.gp@stein-verlaggmbh.de](mailto:anmeldung.gp@stein-verlaggmbh.de)



### **Zur News-Seite:**

[gp.stein-verlaggmbh.de](http://gp.stein-verlaggmbh.de)



**GUT BESUCHT** war am zweiten Messe-Vormittag nicht nur das Außengelände. Fotos, sofern nicht anders angegeben: tne

## 70 Jahre jung und kein bisschen leise

Die 70. Ausgabe der Nordbau hielt Partnerschaften und Austausch ebenso wie auch Neuheiten und Zukunftsthemen auf gewohnt hohem Niveau bereit. 50.300 Besucherinnen und Besucher nutzten die ausgebuchte Kompaktmesse nach Kräften, um möglichst viele der 701 Aussteller aus 16 Ländern zu besuchen. Dänemark stand dabei im Mittelpunkt – bereits seit fünf Jahrzehnten besteht die Partnerstadt mit dem Nachbarland.

Die fünftägige und laut Veranstalter zudem größte Kompaktmesse des Bauens im nördlichen Europa wurde ihrem Superlativ gerecht – man betrachte nur die Zahlen. Im Vergleich zum Vorjahr kamen zur diesjährigen Nordbau rund 4000 Besucher mehr. Zudem punktete die „runde“ Ausgabe mit einem weiteren Jubiläum, denn gefeiert wurde auch die 50-jährige Partnerschaft mit

Dänemark, bei der der dänische Gemeinschaftsstand und seine Aussteller im Mittelpunkt standen. Schon bei der Eröffnung würdigten Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Claus Ruhe Madsen und der dänische Botschafter Thomas Ostrup Moller die wirtschaftliche Strahlkraft, die aus dem grenzüberschreitenden Austausch und der Plattform Nordbau mit ihren Ausstellern für

die Baubranche hervorgeht. Dirk Iwersen, Geschäftsführer der Holstenhallen Neumünster, sprach in seinen Eröffnungsworten von einer „einmaligen Partnerschaft“ beider Länder. Ham-

**DIE WIRTSCHAFTLICHE STRAHLKRAFT** der Nordbau resultiert aus dem grenzüberschreitenden Austausch, wie Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Claus Ruhe Madsen anerkannte. Foto: Holstenhallen Neumünster – NordBau – SixConcept



**ZUFRIEDENER HOLSTENHALLEN-CHEF:** Dirk Iwersen weiß, dass die Nordbau verbindet, inspiriert und gestaltet. Foto: Holstenhallen Neumünster – NordBau – SixConcept



burgs Staatsrätin für Stadtentwicklung und Wohnen, Jacqueline Charlier, bekräftigte die Wichtigkeit von Miteinander und Weiterentwicklung auch beim Bau dringend benötigten Wohnraums und stellte den Hamburger Standard vor.

Passend zum runden Messegeburtstag blickte Dirk Iwersen in seiner Ansprache auch zurück: „Damals, vor 70 Jahren, startete die Veranstaltung als ‚Norddeutscher Baumarkt‘ – ein Name, der bis heute auf lokaler Ebene Bestand hat. Die Nordbau hat sich als Ort für den direkten Austausch auf Augenhöhe etabliert und ihre Bedeutung stetig ausgebaut. Corona hat uns gezeigt, dass die digitale Kontaktaufnahme allein nicht für erfolgreiche Geschäfte ausreicht. Eine Messe verbindet, inspiriert und gestaltet eben.“ Auf der Nordbau ausgestellte Innovationen und Lösungen aller Couleur antworten laut Iwersen auf aktuelle Herausforderungen wie Fachkräftemangel, Lieferkettenproblematik oder Zinsschwankungen. Als besonderen Pluspunkt rückte der Holstenhallen-Chef das kommunikative Element dieser Messe in den Fokus: „Hier redet man miteinander.“ Es sei wichtig, gemeinsam Verantwortung zu übernehmen, so Iwersen abschließend.

Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Claus Ruhe Madsen goutierte die ausverkaufte 70. Auflage der Messe, weil deren Erfolg – ähnlich wie der der Landespolitik – auf guter Kommunikation fußt. „Einfach mal machen“, riet er, auf die Umsetzung komme es an. Und weiter: „Pläne zu verschieben mag Gründe haben. Es gibt aber auch gemeinsame Wege, dies zu umgehen. Wir können und wollen es uns nicht leisten, Menschen zu verlieren, sondern sind bestrebt, Neugier zu wecken und Aufschwung voranzubringen.“ Die Nordbau sei dazu „ein großartiges Signal“, so der Landesminister.

### Neuigkeiten austauschen und netzwerken

Zugegeben: Im bauma-Jahr blieben in Neumünster die wirklich großen Neuigkeiten aus, was der Qualität der Schau aber nicht schadete. So freute sich das Swecon-Team, zum 63. Mal dabei zu sein und präsentierte mit dem neuen Volvo-Radlader L220 der K-Serie sogar eine Deutschland-Premiere. Auch die Bagger der F-Serie – konventionell oder elektrisch angetrieben – gab es statisch und



**WAS HÄNSCHEN LERNT:** In Zeiten des Fachkräftemangels hilft es, den eigenen Nachwuchs für die eigene Branche zu begeistern.



**STATION BEI CHRISTOPHEL:** Der Fachpresserundgang machte es möglich.



**REGIONALE NOTE:** Dieses Messeelement hob Zeppelin-Geschäftsführer Holger Schulz (2. v. r.) hervor und nannte die Nordbau „einen wichtigen Meilenstein im Messejahr“.

bewegt zu sehen. Die Kollegen der Ammann-Gruppe, die das ABG-Fertiger-Geschäft von Volvo CE übernommen hatten, waren ebenfalls vertreten. Man sei als Team gewachsen, hieß es dazu. Swecon-Geschäftsführer Falk Bösche, von GP auf die derzeitige wirtschaftliche

Situation angesprochen, sieht „ein Licht am Horizont“ und zeigt sich „verhalten positiv“ – es gelte, sein Potenzial voll auszuschöpfen und die Marktentwicklung weiterhin genau zu beobachten.

Dr. Dirk Sträter von der XCMG European Sales and Services GmbH mit Sitz



**DAUMEN HOCH:** gute Laune bei Oppermann & Fuss.



**NICE TO „MIET“ YOU:** Ulf Böge von HKL am Messestand beim Fachpresserundgang am ersten Messetag.



**ALS EINER VON FÜNF DEUTSCHEN HÄNDLERN** zeigte die Bauma Vermiet- und Handels GmbH batterieelektrische Baumaschinen von Liugong, was dessen Deutschland-Chef Matthias Mähler freute.

in Krefeld und Zentrallager in Oberhausen erklärte den „Händler-Schulterchluss“ zum zentralen Nordbau-Fokus. Seit fünf Jahren ist der chinesische Baumaschinenhersteller in Europa vertreten, wobei es bundesweit aktuell 25 Händler gibt, die u. a. in Neumünster präsentierte Kettenbagger sowie Radlader bis 35 t anbieten. Für den Kiesumschlag empfiehlt sich bspw. ein Radlader mit 4,5-m<sup>3</sup>-Schaufel und 360°-Kamera als Sicherheitsfeature.

Es kommt der Tag, da fehlt etwas in Steinbruch oder Kiesgrube – dann ist guter Rat teuer! Bezahlbare Lösungen bietet HKL Baumaschinen mit seinen Leihgeräten, -Maschinen und -Zubehör. „Wir wollen das Handelsgeschäft voranbringen und hoffen auf ein besseres 2026“, sagt Ulf Böge, bei HKL der Leiter der Unternehmenskommunikation. Der Baubranche attestiert er „einen stabilen Magen“ auch in unsicheren Zeiten, Böge bleibt positiv. Getreu dem HKL-Dreisatz

„Mieten – Kaufen – Service“ stehe heutzutage vor allem der Außendienst nah am Kunden im Fokus – einfache Lösungen seien gefragt, sagt Böge.

Als einer von bundesweit fünf Händlern verkauft die Bauma Vermiet- und Handels GmbH aus dem schleswig-holsteinischen Großenaspe die Baumaschinen des chinesischen Herstellers Liugong. Dessen Deutschland-Chef Matthias Mähler teilte mit, dass aktuell bundesweit mehr als 800 Liugong-Maschinen im Einsatz sind, und warb insbesondere für die batterieelektrischen Radlader: „Darin stecken 2 Mio. Arbeitsstunden Erfahrung.“

Dass das Handwerk im weitesten Sinne die digitale Dienstleistung für sich



**SIEBTECHNIK** im Fokus gab es bei Wirtgen.

entdeckt hat, weiß Thomas Schlüter jr. vom Komatsu-Händler Schlüter Baumaschinen genau. Nicht mehr das eigentliche Produkt macht den Unterschied, oft sind es digitale Helferlein wie Steuerungen, Vermessungssoftware und dergleichen mehr. Um „Digitale Lösungen für Ihre Baustelle“ noch besser anbieten zu können, gründete Schlüter die Firma „dxbau solutions“. Zwei Tage vor Erscheinen dieser GP-Ausgabe gab es dazu einen Technologietag, den wir redaktionell begleitet haben. Der Bericht folgt in einer späteren Ausgabe.

Zeppelin-Geschäftsführer Holger Schulz nannte die Nordbau „einen wichtigen Meilenstein im Messejahr mit regionaler Note“. Nicht nur gelbes Eisen hatten die dänischen und deutschen Kollegen dabei, sondern auch streng limitierte, grau-sonderlackierte Exponate im Farbton „Centenial Grey“ zu Ehren des 100-jährigen Bestehens des Konzerns. Die Wichtigkeit des Kundenservices ist heute größer denn je – und eine der Zeppelin-Stärken. Mietlösungen der „Rental“-Schwester bieten zudem verlässliche Sicherheit. Durchweg positiv fiel das Messerfazit aus, die Erwartungen von Oliver Worch, Zeppelin-Vertriebsdirektor Nord, und Lars Käselau, Leiter der Niederlassung Hamburg und Messe-

standleiter, seien laut Zeppelin weit übertroffen worden.

Für den Aufbereitungstechnik-Spezialisten Christophel aus Lübeck ist die Nordbau ein Heimspiel. Rüdiger Christophel fokussierte beim Standrundgang zwei Exponate: das Pronar-Trommelsieb MPB 20.55GH ex und den Hazemag-Prallbrecher Dynarox I-120. Letzterer läuft gerade in Dülmen im Testbetrieb, zwei weitere Maschinen befinden sich in Auslieferung. Eine Roadshow ist geplant. Der Big Player Wirtgen wiederum setzte mit seiner Marke Kleemann ein deutliches Zeichen in Sachen Siebtechnik. Firmenvertreter sprachen von einem bislang „extrem guten Rekordjahr in Deutschland“, nannten jedoch keine konkreten Zahlen.



**ZWECKENTFREMDET:** Diesen Zusatznutzen nahm so manch einer am Liebherr-Stand gerne in Anspruch.



**STARKE PRÄSENZ** zeigte der chinesische Hersteller XCMG auf der Nordbau.

**Begehrte: Sonderthemen und Kongressprogramm**

Auf viel Zuspruch stießen auch die beiden Sonderthemen der diesjährigen Messe. Dazu zählten die Sonderschau Temperaturabgesenkter Asphalt, Fassadenbegrünung sowie Informationen rund ums zukunftsfähige Dämmen und Beheizen. Personalgewinnung ist bei vielen Unternehmen das Topthema. Lösungen bot die 13. Ausgabe der nordjob Bau, wo sich Fachkräfte und Quereinsteiger aus allen Bereichen der Bauindustrie trafen. Netzwerken, Austauschen, Wissenstransfer standen auch im Mittelpunkt der 48 Kongresse, Fortbildungen und Verbandstreffen mit rund 4000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Im Herbst 2026 steht die 71. Ausgabe der Nordbau an: vom 9.-13. September ist es so weit. (tne)



**GEWOHNT BUNT** kam die Tibatek-Ausstellungsfläche daher.



**NACH GETANER ARBEIT** schloss der Nordbau-Abend gewohnt gesellig den ersten Messetag ab.

■ [www.nordbau.de](http://www.nordbau.de)

Das Original  
seit 1931.

Baukastensysteme  
Komplettförderer  
Sonder- und Anlagenbau  
Zubehör und  
Ersatzteilservice

BERTRAM®

Förderanlagen | conveyor-systems

[bertram-gruppe.de](http://bertram-gruppe.de)

STEINBRUCHVERKAUF

DAS PORTAL FÜR D/A/CH .DE

SAND & KIESGRUBEN - WERKSTEIN & SCHOTTER  
STEINBRÜCHE - METALL & NICHTMETALL MINERALIEN

GESTEINE & INDUSTRIEMINERALE

für alle Industrien

BEST OF  
INDUSTRY  
AWARD

BALKE & PARTNERS®

★ ★ ★ THE STONE EXPERTS ALLIANCE ★ ★ ★

GREEN

BEST OF  
BUSINESS  
AWARD

DER WELTWEIT GRÖSSTE HANDELSPLATZ FÜR NATÜRLICHE RESSOURCEN

Foto: Holstenhallen Neumünster - NordBau - SixConcept



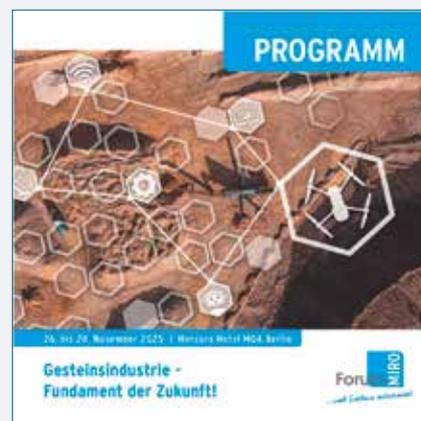
Foto: Holstenhallen Neumünster - NordBau - SixConcept

**GESAMMELTE EINDRÜCKE** aus Neumünster.



## ForumMIRO 2025 im November in Berlin

Das ForumMIRO ist der Treffpunkt der Steine- und Erden-Industrie in Berlin. Vom **26.–28. November 2025** ist es in diesem Jahr so weit. Austragungsort ist wie gewohnt das Mercure Hotel MOA Berlin. Unter dem Motto „Gesteinsindustrie – Fundament der Zukunft!“ kommt die Branche zusammen, um sich zu informieren und auszutauschen. Junge Führungskräfte und Unternehmensnachfolgerinnen treffen sich am Vorabend zum „NextGen-Austausch“, bevor sich die Beteiligten aller Altersgruppen inmitten der Fachausstellung kommunikativ „warmlaufen“. Bei der politischen Podiumsdiskussion zum Thema „Infrastruktur-Offensive und Bau-Turbo – aber woher kommen die Rohstoffe?“ kommen neben MIRO-Präsident Christian Strunk namhafte Bundespolitiker zu Wort. Die Festansprache im Rahmen der offiziellen Eröffnung der Veranstaltung am 27. November mit dem Titel „Genehmigungsverfahren müssen schneller werden!“ hält Boris Palmer, der parteilose Oberbürgermeister der Stadt Tübingen. Das politische Grußwort steuert der Parlamentarische Staatssekretär aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie Stefan Rouenhoff MdB bei. Das bewährte zweigleisige Fachprogramm bietet wie gewohnt eine Fülle an spannenden Themen. Hinzu kommt ein attraktives Begleitprogramm mit dem Ziel Abhörstation Teufelsberg. Der MIRO-Abend findet diesmal in der Eventlocation „BeachMitte“ statt. Eine Anmeldung zum ForumMIRO 2025 ist möglich unter:



Grafik: Geoplan GmbH

■ [www.forummiro.de](http://www.forummiro.de)

## Steine- und Erdenseminar im Stuttgarter Geno-Haus

Der Industrieverband Steine und Erden Baden-Württemberg (ISTE) veranstaltet sein 28. Steine- und Erdenseminar, dessen Motto „Genehmigungsverfahren für die Betriebe der Steine- und Erdenindustrie“ lautet. Das Seminar findet am **18. November 2025** von 9 bis 17 Uhr im Geno-Haus in Stuttgart statt. Das gewohnt informative und abwechslungsreiche Programm haben der ISTE und seine Kooperationspartner, die Anwaltskanzlei Dolde Mayen und Partner sowie die Arbeitsgemeinschaft Bayerischer Bergbau- und Mineralgewinnungsbetriebe (ABBM), zusammengestellt. Es gibt wieder ein informatives und abwechslungsreiches Programm. Die Themenschwerpunkte in diesem Jahr sind der Bürokratieabbau in der Rohstoffgewinnung, Aktuelles aus der Landesentwicklungsplanung, Praxisbeispiele Genehmigungsverfahren sowie aktuelle Entwicklungen im Naturschutzrecht. Zu den Referenten zählen u. a. Dr. Claudio Filomena (Referatsleiter beim Landesamt für Geologie in Freiburg), Prof. Dr. jur. Walter Frenz (RWTH Aachen) und Dr.-Ing. Bernhard Kling, Geschäftsführer Bayerischer Industrieverband Baustoffe, Steine und Erden (BIV). Eine Anmeldung ist online möglich:

■ [www.iste.de](http://www.iste.de)

## Ton und mehr: auf nach Gera

Der UVMB-Arbeitskreis (AK) „Technik“ sowie der „Juniorenkreis“ unternehmen am **6.–7. November 2025** eine Exkursion, die sie nach Gera führt. Eine Anmeldung dazu ist noch möglich. Auf dem Programm steht zuerst eine Befahrung des Tontagebaus Aga/Schellbach. Anschließend findet die Sitzung des AK Technik statt – samt Erfahrungsaustausch. Passend zum Ton, dem Gestein des Jahres 2025, wird u. a. der Frage „Ton – Dreck oder Superheld?“ nachgegangen. Auf die Sitzung folgt das Preisschießen zum AK-Technik-Schützenkönig, bevor es auf Abendspaziergang durch die Unterwelt von Gera geht und die Einkehr im Köstritzer Bierhaus ansteht.

Der zweite Exkursionstag beginnt mit einer Werksbesichtigung der Firma Kaeser Kompressoren, gefolgt von einer Besichtigung der Wasseraufbereitungsanlage der Wismut in Ronneburg. Dort endet die Veranstaltung gegen 13 Uhr. Eine verbindliche Anmeldung ist online ([www.se-veranstaltungen.de](http://www.se-veranstaltungen.de)) möglich.

■ [www.uvmb.de](http://www.uvmb.de)

Die Top-5plus5-Beiträge in der Gunst unserer Online-Leser in GP 5/2025  
<http://webkiosk.stein-verlaggbmh.de/>

**MITGLIEDERVERSAMMLUNGEN  
MIRO-MITGLIEDSVERBÄNDE**
**27. November 2025 in Berlin**

Bundesverband Mineralische Rohstoffe, MIRO

■ [www.bv-miro.org](http://www.bv-miro.org)

**20.–22. Mai 2026 in München**

Bayerischer Industrieverband Baustoffe, Steine und Erden, BIV

■ [www.biv.bayern](http://www.biv.bayern)

**10.–12. Juni 2026 in Frankfurt**

Verband der Bau- und Rohstoffindustrie, vero

■ [www.vero-baustoffe.de](http://www.vero-baustoffe.de)

**11.–12. Juni 2026 in Radebeul**

Unternehmerverband Mineralische Baustoffe, UVMB

■ [www.uvmb.de](http://www.uvmb.de)

**25.–26. Juni 2026 in Konstanz**

Industrieverband Steine und Erden Baden-Württemberg, ISTE

■ [www.iste.de](http://www.iste.de)

(Die Terminübersicht erscheint in jeder Ausgabe und wird regelmäßig ergänzt.)



**Ab sofort  
für 29,99 €  
erhältlich!**

Das Adressbuch

## baustoffe

Adressmaterial mit mehr als 10.000 Adressen

**Die Steine- und Erden-Industrie**

- Adressverzeichnis aller baustoffproduzierenden Unternehmen, getrennt nach Branchen
- einem detaillierten Einkaufsführer/ Zuliefererverzeichnis, ebenfalls getrennt nach Branchen
- Behörden- und Institutionsverzeichnissen


**Koreanische Köstlichkeiten**

Der neue Davelon-Hauptsitz in Mannheim ist ein klares Bekenntnis zum Standort Deutschland und zur D-A-CH-Region. Die so geschaffene Kundennähe inklusive Rundum-Service eröffnet beste Voraussetzungen.

(Seite 36)

**1**

**Von der Idee bis zum Einsatz**

Für den Einstieg in die Wiederaufbereitung mineralischer Baustoffe investierte eine Firma in zwei Anlagen. Ein erfahrener Profi stand von der Ideenfindung bis zur Inbetriebnahme beratend zur Seite.

(Seite 22)

**2**

**Autonome Nassbaggerung ...**

... auf einem Trinkwasserbecken – das gelingt einem belgischen Kieswerk vorschriftskonform ganz ohne Verunreinigungen. Eine Herausforderung dabei: Alle Antriebe müssen elektrisch sein.

(Seite 58)

**3**

**Der Liugong-CEO im Interview**

GP hat auf der bauma mit dem Firmenchef des chinesischen Baumaschinenherstellers Liugong gesprochen: über die globale Strategie, die führende Position im BEV-Bereich und über viele Innovationen.

(Seite 32)

**4**

**Alles, was Recht ist**

Aktuelle Entwicklungen im Recht der Rohstoffwirtschaft – darüber referierten zwei Fachanwälte bei einem Verbandsforum. In GP erläutern die Bonner Juristen weitere rechtliche Zusammenhänge.

(Seite 6)

**5**


Nachdem unsere Recherchen zeigten, dass nicht nur zwischen den TOP FÜNF, sondern zwischen den ersten zehn meistgelesenen Beiträgen innerhalb kurzer Zeitspannen eine hohe Volatilität herrscht, die durchaus Verschiebungen im Ranking verursachen kann, nennen wir nun auch regelmäßig die „Verfolger“ bis Rang 10:

- 6** **Erstklassiges aus zweiter Hand (S. 20)**
- 7** **Gemischtes Doppel (S. 24)**
- 8** **Investitionen vs. Sanierungsstau (S. 10)**
- 9** **Jetzt um Förderpreis bewerben (S. 13)**
- 10** **Multitalent in Sand und Kies (S. 28)**

**Abbaukontrollanlagen**

[www.spe-ds.de](http://www.spe-ds.de)

- Abbaukontrollanlage
- Erkundung & Vermessung
- Retrofit von Baggern
- Automatisierung & vollautomatisches Baggern
- Winden & Unterwassermotoren
- Echtzeitvisualisierung Unterwasser

**SPE Dredging Solutions GmbH**  
Klopstockstraße 13  
22765 Hamburg  
Tel. +49 (0) 40 3906355  
info@spe-ds.de

**Aufbereitung**

[www.akwauv.com](http://www.akwauv.com)

**Verfahrenstechnik | Engineering  
Apparate | Anlagenbau  
Nassmechanische Aufbereitung von  
mineralischen Rohstoffen und Umwelttechnik.**

- AKA-DRUM Waschtrommeln
- AKA-SCREEN Nassklassiersiebe
- AKA-VORTEX Hydrozyklone
- AKA-SPIDER Ringverteiler
- AKA-TRIT Hochleistungsattritionszellen
- AKA-SIZER Aufstromklassierer/-sortierer
- AKA-SPIN Wendelscheider
- AKA-SET Hochleistungskläreindicker
- AKOREL Freifall-Klassierer
- AKA-SILT Sandaufbereitungseinheit (Ultrafeinsand)

**AKW Apparate + Verfahren GmbH**

**Aufbereitung**

[www.august-mueller.com](http://www.august-mueller.com)

**MASCHINEN FÜR DEN STEINBRUCH**

Mit über 130 Jahren Erfahrung entwickeln wir gemeinsam mit Ihnen die wirtschaftlich sinnvollste Lösung für Ihr Schotterwerk – für eine nachhaltige und ressourcenschonende Rohstoffaufbereitung.

**Anlagenbau:** • Vorbrechanlage  
• Sieb-/Siloanlage • Mobilanlage

**Maschinenbau:** • Kettenförderer • Schub-  
aufgeber • Plattenband • Gurtförderer  
• Rollenrost • Fingerrollenrost • Backen-  
brecher • Pickelwalzenbrecher

**AMR GmbH | Berner Feld 15  
78628 Rottweil | Tel. +49 (0) 741 2802-0  
service@august-mueller.com**

**Aufbereitung**

[www.bd-process.com](http://www.bd-process.com)

B&D liefert maßgeschneiderte Anlagen zur nassmechanischen Aufbereitung von Sand & Kies, Bauschutt, Hafenschlamm, kontaminierter Böden & für die Recyclingindustrie.

**Service & Produkte:** Verfahrenstechnik, Gummierungsservice, Inbetriebnahmen, Pumpen-Reparaturen, Wartung, Klassierer, Zyklone, Sortierer, Linatex-Kreiselpumpen, Linatex-Verschleißschutz, Schläuche, Siebmaschinen und Schwertwäschen.

**B & D Process Equipment BV**  
Weseler Straße 48/50e  
45478 Mülheim an der Ruhr  
Tel. +49 208 65634840 | info@bd-process.de



**Ihre Ansprechpartnerin  
für Ihren Eintrag im  
Einkaufsführer**

**Rufen Sie uns an,  
wir beraten Sie gerne:**

**Susanne Grimm-Fasching**

**+49 8364 986079**

**+49 162 9094328**

**susanne.grimm@  
stein-verlagGmbH.de**

**Aufbereitung**

[www.einfach-aufbereiten.de](http://www.einfach-aufbereiten.de)

**Aus der Praxis entwickelt, haben sich unsere  
Grobstücksiebmaschinen hundertfach im  
Einsatz bewährt. Die Baustoff-Recycling-  
siebe SBR3 & SBR5 sind:**

- einfach – robust – wartungsfrei
- flexibel im Einsatz
- für Radladerbeschickung bis 6 m<sup>3</sup>
- Made in Germany
- Vorsieb/Ergänzungsmaschine/Stand-alone
- elektrifiziert

Wenn Sie diese Eigenschaften suchen,  
sprechen Sie uns an:

**EAG Einfach Aufbereiten GmbH**  
Karl-Marx-Straße 11 | 01109 Dresden  
Tel. +49 (0) 351 8845740  
einfach-aufbereiten@bhs-dresden.de

**Aufbereitung**

**FTK  
Förderband  
Technik Kilian GmbH**  
[www.foerderbandtechnik.eu](http://www.foerderbandtechnik.eu)



Die Firma FTK ist Ihr verlässlicher Partner, wenn ein Höchstmaß an Qualität & Flexibilität bei der Förderbandreinigung gefragt ist. Wir bieten eine sehr breite Produktpalette rund ums Förderband:

- Trommel-Abstreifer, Hartmetall-Abstreifer, Untergurt-Abstreifer, PU-Abstreifer und viele mehr
- Prallstationen, Prallbalken
- Rollen, Trommeln und vieles mehr

Bitte sprechen Sie uns an.

**FTK Förderband Technik Kilian GmbH**  
Aegidistraße 144a-146a | 46240 Bottrop  
Tel. +49 (0) 2041 7715390  
info@foerderbandtechnik.eu

**Aufbereitung**

Die GIPO-Anlagen zeichnen sich generell durch die hohe Zuverlässigkeit, grosse Leistung, robuste Bauweise und ihre erwiesene Langlebigkeit aus.

- Raupenmobile Brech- und Siebanlagen
- Raupenmobile Haldenbänder
- Stationäre Brech- und Siebanlagen
- Nassaufbereitungsanlagen
- Schlacken- Entschrottungsanlagen
- Windsichtungsanlagen
- Prall- und Backenbrecher
- Siebmaschinen
- Rollenroste und Plattenbänder

**GIPO AG | CH - 6462 Seedorf UR**  
Tel. +41 41 8748110 | info@gipo.ch

**Aufbereitung**

- Sieben (Vorabscheider, Sieb- und Klassiermaschinen, Fremdkörpersiebe)
- Pelletieren (HAVER NIAGARA SCARABAEUS)
- Fördern
- Engineering
- NIAflow professionelle Prozess-Simulation
- Siebbeläge/Verschleißschutz
- Aufbereitungsanlagen
- Vorbrechanlagen
- Service (PULSE Condition Monitoring)
- Service: Original-Ersatzteile, Siebmedien, Verschleißschutz

**HAVER NIAGARA GmbH | Robert Bosch Str. 6  
48153 Münster | Tel. +49 (0) 251 9793-0  
info@haverniagara.com  
www.haverniagara.com**

**Aufbereitung**

Sofort Lieferbar:

Gebrauchte und  
ungebrauchte **AUFBEREITUNGS-  
UND RECYCLINGMASCHINEN**

J. G. M. N. Hensen Maschinenhandel B. V.

't Winkel 17a  
NL-6027 NT Soerendonk  
(80 km Entfernung zum Ruhrgebiet)

Tel. 00-31-495-592388,  
Fax 00-31-495-592315  
info@hensen.com, www.hensen.com

± 50St. BRECHER  
± 100St. SIEBMASCHINEN  
± 90St. FÖRDERINNEN  
± 90St. ÜBERBANDMAGNETE, MAGNET-  
ROLLEN, HEBEMAGNETE

Hunderte ELEKTROMOTORE  
Hunderte GETRIEBEMOTORE  
und GETRIEBE  
FÖRDERBÄNDER komplett und in Teile

**Aufbereitung**

KW-Generator produziert Synchron Gene-  
ratoren im Leistungsbereich von 7-500kVA.

Unsere Generatoren sind für harten Ein-  
satz, starke Vibrationen und schmutzige  
Umgebung ausgelegt. Für den Schrottm-  
schlag bieten unsere Magnetanlagen eine  
schnelle Magnetisierung sowie eine gere-  
gelte Abmagnetisierung. Ebenso verfügen  
wir über Schutzmaßnahmen wie Kurz-  
schluss, Temperatur oder Unterbrechung.

KW-Generator GmbH & Co.KG  
73527 Schwäbisch Gmünd – Lindach  
Tel. +49 7171 104170  
info@kw-generator.com

**Aufbereitung**

**Sandvik Rock Processing  
ROCKPROCESSING.SANDVIK**

Der Geschäftsbereich Sandvik Rock Pro-  
cessing Solutions ist ein führender Anbieter  
von Maschinen, Werkzeugen, Ersatzteilen,  
Dienstleistungen, digitalen Anwendungen  
und nachhaltigkeitsfördernden Technolo-  
gien für die Aufbereitung von Gestein und  
Mineralien in der Bau- und Bergbauindus-  
trie. Zu den Anwendungsbereichen gehö-  
ren Brech- und Siebtechnik, sowie Abbruch  
und Abriss.

Sandvik Mining and Construction Central  
Europe GmbH | Gladbecker Straße 427  
45329 Essen | Tel. +49 201 1785-300

**ERP-Software**

**Branchensoftware -  
made in Germany**

OGSiD® 10 ist ein durchgängiges und tief  
integriertes ERP Software System für die Schüt-  
tgutindustrie- mit den Lösungen für morgen.  
Industrie 4.0 ist für uns mehr als nur ein Begriff.  
Gemeinsam mit unseren Kunden entwickeln  
wir passgenaue Lösungen und modernste  
Infrastrukturen für ein digitales Zeitalter. Wir  
vernetzen Werke und Arbeitsgebiete und  
schaffen so echten Mehrwert. OGSiD® integ-  
riert nicht nur Ihre kompletten kaufmännischen  
Prozesse, sondern optimiert auch Ihre branchen-  
spezifischen Prozesskomponenten. Effektiv und  
zuverlässig.

OGS Gesellschaft für Datenverarbeitung  
und Systemberatung mbH  
Hohenfelder Straße 17-19 | 56068 Koblenz  
www.ogs.de



**Ihre Ansprechpartnerin  
für Ihren Eintrag im  
Einkaufsführer**

**Rufen Sie uns an,  
wir beraten Sie gerne:**

**Susanne Grimm-Fasching**  
+49 8364 986079  
+49 162 9094328  
susanne.grimm@  
stein-verlagGmbH.de

**Gewinnung**

[www.achenbach-siegen.de](http://www.achenbach-siegen.de)

**Achenbach-Hauben für Förderbänder**

Achenbach produziert Schutzhauben in  
vier unterschiedlichen Wellprofilen für  
nahezu jede Bandbreite. Das bedeutet für  
den Betreiber die optimale und preis-  
günstige Lösung.

Einfache Öffnungsmöglichkeiten, un-  
terschiedliche Haubenbefestigungen und der  
Vertrieb von Organit-Hauben aus Hart-PVC  
kompletieren das interessante Produkt-  
programm des Hauben-Spezialisten.  
Zudem verfügt Achenbach über ein Hau-  
ben-Spannband-System und ist zertifiziert  
nach DIN EN ISO 9001:

Tel. +49 2737 98630

**Software**

Mit der WDV2024 TEAM erhalten Sie das  
derzeit komplexeste Branchen- ERP für  
mittelständische Unternehmen der Schüt-  
tgut- und Veredelungsindustrie. Von Prozess-  
Consulting über firmApps und Cloud-  
lösungen, bis hin zur vollständigen Digitali-  
sierung, wir sind für Sie da.

Ob Voll- oder Teilautomatisierung- PRAXIS  
hat die passenden Lösungen für Ihr Unter-  
nehmen. Kompetenz und Branchen-Know-  
how seit über 30 Jahren.

PRAXIS EDV-Betriebswirtschaft- und  
Software- Entwicklung AG  
Lange Straße 35 | 99869 Pferdingsleben  
Tel. +49 36258 5660 | info@praxis-edv.de

**Verschleißschutz**

FTK  
Förderband

Technik Kilian GmbH  
[www.foerderbandtechnik.eu](http://www.foerderbandtechnik.eu)



Die Firma FTK ist Ihr verlässlicher Partner,  
wenn ein Höchstmaß an Qualität & Flexibili-  
tät bei der Förderbandreinigung gefragt  
ist. Wir bieten eine sehr breite  
Produktpalette rund ums Förderband:

- Trommel-Abstreifer, Hartmetall-  
Abstreifer, Untergurt-Abstreifer,  
PU-Abstreifer und viele mehr
- Prallstationen, Prallbalken
- Rollen, Trommeln und vieles mehr

Bitte sprechen Sie uns an.

FTK Förderband Technik Kilian GmbH  
Aegidistraße 144a-146a | 46240 Bottrop  
Tel. +49 2041 7715390  
info@foerderbandtechnik.eu

**Verschleißschutz**

**Sandvik Rock Processing  
ROCKPROCESSING.SANDVIK**

Der Geschäftsbereich Sandvik Rock Pro-  
cessing Solutions ist ein führender Anbieter  
von Maschinen, Werkzeugen, Ersatzteilen,  
Dienstleistungen, digitalen Anwendungen  
und nachhaltigkeitsfördernden Technolo-  
gien für die Aufbereitung von Gestein und  
Mineralien in der Bau- und Bergbauindus-  
trie. Zu den Anwendungsbereichen gehö-  
ren Brech- und Siebtechnik, sowie Abbruch  
und Abriss.

Sandvik Mining and Construction Central  
Europe GmbH | Gladbecker Straße 427  
45329 Essen | Tel. +49 201 1785-300

**Automatisierung**



[www.woehwa.com](http://www.woehwa.com)

WÖHWA ist innovativer Systemspezialist und Lifecycle-Partner von Anlagen, vorwiegend im Bereich der Steine- und Erden-Industrie. Ganze Kies- und Schotterwerke werden von uns mit Produkten/Komponenten und Software zur Dosier-, Wiege- und Automatisierungstechnik ausgestattet. Der Rund-um-Service für jede Phase des Anlagen-Lebenszyklus, von der Verkabelung, über die verfahrenstechnische Inbetriebnahme bis hin zur langjährigen betrieblichen Nutzung, Ersatzteilversorgung und Neuinvestition, vervollständigt das Angebot der WÖHWA.

**WÖHWA GmbH | Öhringer Str. 6  
74629 Pfedelbach | Tel. +49 7941 91310  
info@woehwa.com**

**Bohr- und Sprengtechnik**



**Sandvik Mining and Rock Solutions  
ROCKTECHNOLOGY.SANDVIK**

Sandvik Mining and Rock Solutions ist ein Geschäftsbereich innerhalb der Sandvik-Gruppe und ein weltweit führender Anbieter von Maschinen und Werkzeugen, Ersatzteilen, Dienstleistungen, digitalen Anwendungen und nachhaltigen Technologien für die Bau- und Bergbauindustrie. Zu den Anwendungsbereichen gehören Gesteinsbohren, Gesteinsschneiden, Laden und Fördern, Tunnelbau und Gesteinsabbau.

**Sandvik Mining and Construction Central Europe GmbH | Gladbecker Straße 427  
45329 Essen | Tel. +49 201 1785-300**

**Dienstleistungen**



**AN- UND VERKAUF**  
STEINBRÜCHE - SAND/TONGRUBEN  
aktiv - ruhend - stillgelegt  
GESTEINE & INDUSTRIEMINERALE  
für alle Industrien



**BALKE & PARTNER LLC  
The Stone Experts  
info@steinbruchverkauf.de**

**Gewinnung**

**FTK  
Förderband  
Technik Kilian GmbH  
www.foerderbandtechnik.eu**



Die Firma FTK ist Ihr verlässlicher Partner, wenn ein Höchstmaß an Qualität & Flexibilität bei der Förderbandreinigung gefragt ist. Wir bieten eine sehr breite Produktpalette rund ums Förderband:

- Trommel-Abstreifer, Hartmetall-Abstreifer, Untergurt-Abstreifer, PU-Abstreifer und viele mehr
- Prallstationen, Prallbalken
- Rollen, Trommeln und vieles mehr

Bitte sprechen Sie uns an.

**FTK Förderband Technik Kilian GmbH  
Aegidistraße 144a-146a | 46240 Bottrop  
Tel. +49 2041 7715390  
info@foerderbandtechnik.eu**

**Labor-Software**

**Helge Beyer GmbH**  
Software für Erd- und Straßenbau

Seit 1997 entwickeln wir u.a. für Bau-firmen, Ingenieurbüros, Prüfinstitute und -labore für Erdbau, Straßenbauverwaltungen sowie auch für Produktionsstätten der Gesteinsindustrie **intuitiv zu bedienende, anwenderorientierte, praxisnahe Software.**

**Kwüp**, unser Programm für die **WPK und Eigenüberwachung** wird seit über 20 Jahren in **Steinbrüchen bzw. Sand- und Kieswerken** erfolgreich eingesetzt.

Sprechen Sie uns an für eine Demo-Version!

**Tel. +49 511 3885182  
kontakt@helgebeyergmbh.de  
www.helgebeyergmbh.de**

**Nassgewinnung**



[world-dredgers.de](http://world-dredgers.de)

Ihr Experte für Saugbagger „Made in Germany“. Weltweite Erfahrung & Referenzen für effiziente Kies- und Sandgewinnung. Bau moderner Saugbagger, Modernisierung, Reparatur und Fernwartung, Ersatzteile und Service. Alles aus einer Hand – von der Planung bis zur Inbetriebnahme und Integration in Ihr Steuerungssystem. Mehr Effizienz? Mit Re-Fit für leistungsstärkere Motoren, Pumpen und Booster sowie Erneuerung von Steuerungssystemen für autonome Bewegungssteuerung.

**World Dredgers GmbH & Co. KG  
Hafenstrasse 4-6 | 46483 Wesel  
Tel. +49 281 2040 | info@world-dredgers.de**

**WPK und Eigenüberwachung**

**Helge Beyer GmbH**  
Software für Erd- und Straßenbau

Seit 1997 entwickeln wir u.a. für Bau-firmen, Ingenieurbüros, Prüfinstitute und -labore für Erdbau, Straßenbauverwaltungen sowie auch für Produktionsstätten der Gesteinsindustrie **intuitiv zu bedienende, anwenderorientierte, praxisnahe Software.**

**Kwüp**, unser Programm für die **WPK und Eigenüberwachung** wird seit über 20 Jahren in **Steinbrüchen bzw. Sand- und Kieswerken** erfolgreich eingesetzt.

Sprechen Sie uns an für eine Demo-Version!

**Tel. +49 511 3885182  
kontakt@helgebeyergmbh.de  
www.helgebeyergmbh.de**

**STEIN-VERLAG  
BADEN-BADEN GMBH**

**Mit Sonderdrucken  
zielgenau werben**

**Nutzen Sie die redaktionelle Berichterstattung für Ihr Marketing**

Sonderdrucke von redaktionellen Beiträgen sind auch im Zeitalter der elektronischen Medien weiterhin ein beliebtes und wirkungsvolles Mittel, Kompetenz zu zeigen – ob als Auslage bei Messen, Veranstaltungen und im Betrieb oder als Kundeninformation in einem Mailing.

**Ihre Vorteile:**

- Nachdruck der redaktionellen Berichterstattung
- Individuelle Gestaltung durch unsere Grafik
- Druck auf hochwertigem Papier

**Stein-Verlag Baden-Baden GmbH | Josef-Herrmann-Str. 1-3 | 76473 Iffezheim  
Tel.: +49 7229 606-0 | www.stein-verlaggmbh.de**

**asphalt**

**recycling**

**Jetzt bestellen!**

**Anke Schmale | Tel.: +49 7229 606-24  
anke.schmale@stein-verlaggmbh.de**

**Iris Merkel | Tel.: +49 7229 606-26  
iris.merkel@stein-verlaggmbh.de**

## TERMINE 2025

21. Oktober in Augsburg

### 16. ROHSTOFFSEMINAR

[www.biv.bayern](http://www.biv.bayern)

28.–29. Oktober in Willingen

### GENEHMIGUNGSVERFAHREN IN ROHSTOFFBETRIEBEN

[www.bv-miro.org](http://www.bv-miro.org)

6.–7. November in Gera

### ARBEITSKREIS „TECHNIK“ UND „JUNIORENKREIS“

[www.uvmb.de](http://www.uvmb.de)

18. November in Stuttgart

### 18. STEINE- UND ERDEN-SEMINAR

[www.iste.de](http://www.iste.de)

26.–28. November in Berlin

### FORUM MIRO 2025

[www.bv-miro.org](http://www.bv-miro.org)

## TERMINE 2026

11.–14. Januar in Telfs (AT)

### 72. WINTERARBEITSTAGUNG

[www.iste.de](http://www.iste.de)

[www.biv.bayern](http://www.biv.bayern)

20.–21. Januar in Leipzig

### WERK- UND PRÜFSTELLENLEITER-SCHULUNG

[www.uvmb.de](http://www.uvmb.de)

23.–26. Februar

(Ort wird noch bekanntgegeben)

### 48. MIRO-BETRIEBSLEITERSEMINAR

[www.bv-miro.org](http://www.bv-miro.org)

14. April in Baden-Baden

### KIWI-FORUM

[www.iste.de](http://www.iste.de)

## IMPRESSUM

### Chefredaktion

Tobias Neumann (tne)  
Mobil: +49 151 18403788  
tobias.neumann@stein-verlagGmbH.de  
www.stein-verlagGmbH.de

### Redaktion

Bodo Wistinghausen (bwi)  
Mobil: +49 173 4424859  
bodo.wistinghausen@stein-verlagGmbH.de

Jenni Isabel Schulz (jis)  
jenni.schulz@stein-verlagGmbH.de

### Herstellung/Layout

Michel Drexel  
michel.drexel@stein-verlagGmbH.de

### Anzeigenverkauf

Susanne Grimm-Fasching  
Tel. +49 8364 9860-79  
Mobil: +49 162 9094328  
susanne.grimm@stein-verlagGmbH.de

### Anzeigen und Vertriebskoordination

Ilona Peter  
Tel. +49 7229 606-24  
ilona.peter@stein-verlagGmbH.de

### Anzeigenpreise

Preisliste Nr. 29 vom 01.01.2025

### Herausgeber

Geschäftsführung  
Bundesverband Mineralische  
Rohstoffe e. V.  
info@bv-miro.org  
www.bv-miro.org

### Verlagsanschrift

Stein-Verlag Baden-Baden GmbH  
Josef-Herrmann-Straße 1-3  
76473 Iffezheim  
Tel. +49 7229 606-0  
info@stein-verlagGmbH.de  
www.stein-verlagGmbH.de

### Geschäftsleitung

Dominik Rese  
Dr.-Ing. Friedhelm Rese

### Technische Herstellung

W. Kohlhammer  
Druckerei GmbH + Co. KG  
70329 Stuttgart

### Bezugspreise

Jahres-Abonnement Inland 69,00 Euro  
(inkl. Versandkosten, zzgl. ges. MwSt.)  
Jahres-Abonnement Ausland 79,00 Euro  
(inkl. Versandkosten)

### Erscheinungsweise

8 Ausgaben im Jahr 2025:  
1 (Februar), 2 (April), 3 (Mai),  
4 (Juni), 5 (August), 6 (Oktober),  
7 (November), 8 (Dezember)

Mit Namen des Verfassers gekennzeichnete Beiträge sind nicht unbedingt die Meinung der Redaktion.

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte. Sie behält sich die redaktionelle Bearbeitung eingesandter Manuskripte und Leserbriefe ausdrücklich vor.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verlages.

Alle Rechte ©Stein-Verlag Baden-Baden GmbH, Iffezheim  
2025 (29. Jahrgang)  
ISSN 1864-9505

**STEIN-VERLAG**   
BADEN-BADEN GMBH

### Gendergerechte Sprache

Wir streben an, gut lesbare Texte zu veröffentlichen und dennoch alle Geschlechter abzubilden. Das kann durch Nennung des gängigen generischen Maskulinums, Nennung beider Formen (Unternehmerinnen und Unternehmer) oder die Nutzung von neutralen Formulierungen geschehen. Bei allen Formen sind selbstverständlich immer alle Geschlechtergruppen gemeint – ohne jede Einschränkung. Von sprachlichen Sonderformen und -zeichen sehen wir ab.

## INSERENTENVERZEICHNIS GP 6/2025

|   |                     |
|---|---------------------|
| B + W Gesellschaft für Innovative Produkte mbH, 46244 Bottrop .....         | S. 57               |
| Balke & Partner LLC, 50678 Köln. ....                                       | S. 73               |
| BDL Bölling Dienstleistungs GmbH, 45721 Haltern am See .....                | S. 13               |
| Bell Equipment GmbH, 36304 Alsfeld. ....                                    | S. 49               |
| Bertram Förderanlagen und Arbeitsbühnen GmbH, 30179 Hannover .....          | S. 73               |
| Fliegl Bau- und Kommunaltechnik, 48149 Münster. ....                        | S. 47               |
| FRUTIGER Company AG, 8409 Winterthur, Schweiz. ....                         | S. 23               |
| Gipo AG, 6462 Seedorf, Schweiz .....  | Titelseite und S. 4 |
| HD Hyundai Infracore Europe s.r.o., 18600 Prag .....                        | S. 43               |
| Hülskens GmbH & Co. KG, 46483 Wesel .....                                   | S. 59               |
| Jachmann GmbH Fördertechnik, 53567 Buchholz .....                           | S. 83               |
| Katherl Software GmbH, 4873 Frankenburg, Österreich .....                   | S. 27               |
| Liebherr-International Deutschland GmbH, 88400 Biberach an der Riß. ....    | S. 41               |
| MARANGONI RETREADING SYSTEMS DEUTSCHLAND GMBH, 24558 Henstedt-Ulzburg. .... | S. 25               |
| Massfeller Beton2Go GmbH, 56249 Herschbach .....                            | S. 67               |
| Otto Maurer Assekuranzmakler GmbH, 47119 Duisburg .....                     | S. 65               |
| Paul Hedfeld GmbH, 58285 Gevelsberg .....                                   | S. 13               |
| Sandvik Mining and Construction Central Europe GmbH, 45329 Essen .....      | S. 19               |
| ScrapeTec International GmbH, 47475 Kamp-Lintfort. ....                     | S. 9                |
| SIT Powerteam, 50933 Köln. ....   | S. 35               |
| SKG Aufbereitungstechnik GmbH, 31785 Hameln .....                           | S. 31               |
| SMT Stichweh Maschinen & Service GmbH, 31020 Salzhemmendorf/Thüste .....    | S. 37               |
| Team Technology, Engineering and Marketing GmbH, 45701 Herten .....         | S. 29               |
| Tepe GmbH & Co. KG, 48249 Dülmen. ....                                      | S. 23               |
| Zandt cargo, 95643 Tirschenreuth. ....                                      | S. 53               |

### Beilagen:

Bundesverband Mineralische Rohstoffe e. V., Berlin/Duisburg

fibo intercon a/s, 6920 Videbaek, Dänemark



**HELDENHAFT:**  
Videodreh im  
Steinbruch.  
Fotos: @misskim\_events

**VOLLER EINSATZ**  
bei mehr als 30°C.

**KOMMT EIN SUPERHELD  
GEFAHREN:** Szene vom bmk-  
Gelände Ilsfeld.

## Die Superhelden des Steinbruchs

Was viele schon ahnten, ist nun Gewissheit: Wahre Helden arbeiten im Steinbruch. Das gilt aber nicht nur für Maschinenführer, Betriebsleiter und Co., wie uns die Hannoveraner Power-Metalband Grailknights nun wissen lässt. Sie drehte im Steinbruch Ilsfeld der bmk Steinbruchbetriebe kürzlich ihr neuestes Musikvideo. Für den Titel „Forever“ fand das Quintett dort die passende Kulisse. Was ans Szenenbild aus einem Fantasy-Film erinnert, war der Drehbeginn: Ein Mann im schwarzen Spandex-Anzug mit goldgelbem Cape steht auf einer Mulde, der Blick in die Ferne gerichtet.

Das Gesamtergebnis kann sich sehen lassen: Der Clip kombiniert hautenge Heldenkostüme, staubige Schwergewichte und kraftvollen Power Metal zu einem bunten Gesamtkunstwerk. Gedreht wurde nach der Sicherheitseinweisung bei über 30° C im August – mit vollem Körpereinsatz, viel Kreativität und klarem künstlerischem Konzept. Die industrielle Umgebung mit Muldenkippern, Gestein und Anlagen bildete den Kontrast zur inszenierten Superheldenwelt – ein Spannungsfeld, das dem Video seinen ganz eigenen Reiz verleiht. Es funkelt also, wenn Comic-Ästhetik auf Industriecharme trifft ...

Nun aber bitte weitersagen: Wahre Superhelden arbeiten in der Steine- und Erden-Industrie!

- [bmk-steinbruchbetriebe.com](http://bmk-steinbruchbetriebe.com)
- [www.grailknights.de](http://www.grailknights.de)

## Gp Vorschau Ausgabe 7/2025

(Änderungen aus aktuellem Anlass vorbehalten)

### ZERKLEINERN, KLASSIEREN, MISCHEN

Gesteinsrohstoff durchläuft verschiedene Stufen hin zum Qualitätsprodukt. Damit normgerechte Produktfraktionen entstehen, sind mobile und stationäre Einheiten im Einsatz.



Foto: tne



Foto: tne

### SIMULATOREN, REMOTE MONITORING, AI

Die Menge datengeschützter Möglichkeiten nimmt stetig zu. In Summe bilden sie die Basis für wichtige Analysen und dergleichen mehr. Das verschlankt Prozesse und hilft auf dem Weg zu mehr Effizienz.

### FORUMMIRO 2025

Wenn sich führende Vertreter der Steine-Erden-Industrie Ende November in Berlin zum ForumMIRO 2025 treffen, ist ein Erkenntnisgewinn garantiert. Eine Vorschau.



Foto: Sven Hobbiesiefken



**PRAXISNAH.  
LEISTUNGSSTARK.  
UNGESCHMINKT.**



**2.-5.**

**September 2026**

**Homberg/Nieder-Ofleiden**