

Management Review 2023



IN DIESER AUSGABE:

- SEITE 7** Teamarbeit an der "Violetten Brücke" in Duisburg
- SEITE 17** Transport von Transformatoren
- SEITE 23** Großprojekt im Zuge des Ausbaus der südlichen Umgehungsstraße in Groningen: ein Projekt von gigantischen Ausmaßen
- SEITE 35** Neu in der Nedliff-Flotte: Weltweit erster 60-Tonnen-Hybridkran
- SEITE 38** Langjährige Kundenbeziehungen
- SEITE 41** Der außergewöhnliche Transport zweier Tankcontainer



7



17



23



35

Inhalt

VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

1 2023 IN KÜRZE 4

ARTIKEL Teamarbeit an der "Violetten Brücke" in Duisburg 7

2 EINE SICHERE UND SAUBERE WELT FÜR ALLE 10

2.1 Sicherheitskampagne 11

2.2 Audits und Zertifizierungen 12

2.3 Unser „Fußabdruck“ 13

2.4 MoreApp 13

2.5 EcoVadis 13

ARTIKEL Transport von Transformatoren 17

3 UNSERE MITARBEITER: EIN GROSSES UND ENGAGIERTES TEAM 18

3.1 Investitionen in Mitarbeiter 19

3.2 Schulungen 19

3.3 Arbeitsausfall 20

3.4 Anwerbung und Auswahl 20

3.5 Investitionen in Gesundheit und Vitalität 21

ARTIKEL Großprojekt im Zuge des Ausbaus der südlichen Umgehungsstraße in Groningen: ein Projekt von gigantischen Ausmaßen 23

Über dieses Management Review

Dies ist der jährliche Managementbericht von Wagenborg Nedlift B.V. Dieser Rückblick bezieht sich auf Aktivitäten und Veranstaltungen, die im Jahr 2023 stattgefunden haben. Unser Ziel ist es, die Informationen so genau, pünktlich, klar und zuverlässig wie möglich zu übermitteln. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem MR die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform beinhaltet keine Wertung.

4 INNOVATIVE UND NACHHALTIGE NEUE GERÄTE 28

4.1 eCrafter 29

4.2 XCMG Testphase hybrider mobiler Teleskopkran 29

4.3 VOLVO FH mit 92TM Palfinger 30

4.4 Ökologisierung des Fuhrparks 30

4.5 Wichtigste Investitionen 30

ARTIKEL Neu in der Nedlift-Flotte: Weltweit erster 60-Tonnen-Hybridkran 35

5 LANGJÄHRIGE KUNDENBEZIEHUNGEN 38

5.1 Kundenzufriedenheit 38

5.2 Times 39

5.3 Beziehungsereignisse 39

ARTIKEL Der außergewöhnliche Transport zweier Tankcontainer 41



41

Vorwort der Geschäftsführung

Liebe Leser,

2023 war ein sehr gutes Jahr für Wagenborg Nedlift. Wir wachsen. Sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht. Vom ersten bis zum letzten Monat haben wir eine ganze Reihe technisch anspruchsvoller Aufträge für unsere Kunden erfolgreich abgeschlossen. Aufgrund der Menge und der Komplexität der Aufträge musste unser Team regelmäßig einen Gang höher schalten. Aber sowohl intern als extern arbeiten alle von Nedlift Hand in Hand. Gute Zusammenarbeit und gemeinsam Berge versetzen in einer guten Arbeitsatmosphäre sind ein typisches Kennzeichen unserer Mitarbeiter. Unsere Kunden wissen das zu schätzen, und wir bekommen viele Komplimente dafür.

Auch im Jahr 2023 lag der Schwerpunkt auf dem nächsten Schritt zur Professionalisierung unserer Organisation. Wir haben viel Wert auf die Einstellung, Ausbildung und Beförderung von Mitarbeitern gelegt. Damit haben wir gute Fortschritte gemacht. In der IT arbeiten wir mit unserem neuen Business Intelligence-Tool, das uns tiefere Einblicke in die Ergebnisse vermittelt. Darüber hinaus wurden die Audits auch diesmal wieder erfolgreich durchlaufen, ein Ergebnis, auf das wir stolz sein dürfen.

Was Innovation und Nachhaltigkeit betrifft, so haben wir bei der Realisierung unserer Nachhaltigkeitsziele einen großen Schritt nach vorn getan. Unsere Reise auf der Suche nach einem zukunftssicheren (nachhaltigen) mobilen Teleskopkran in der Unterklasse bis 60 Tonnen begann schon 2019. Es war eine Suche mit einem überraschenden Ergebnis. Die ganze Geschichte lesen Sie in dem Artikel auf Seite XX. Darüber hinaus wurde unser Fuhrpark um mehrere Kräne, Lastkraftwagen und Projektausrüstungen ergänzt, so dass wir der steigenden Nachfrage des Marktes nach nachhaltigem Material weiterhin gerecht werden können.

Wenn es im Jahr 2023 auch viele Höhepunkte gab, möchten wir in diesem Vorwort doch auch an den Tod unseres Kollegen Jan Holland erinnern. Den jahrelangen Kampf gegen seine Krankheit hat er im Juni aufgeben müssen. Wir vermissen ihn bei unserer Arbeit und als liebenswerten Menschen.

Wir schließen mit einem herzlichen Dankeschön an alle unsere Kolleginnen und Kollegen für ihre Tatkraft und ihr Engagement in diesem Jahr. Und natürlich danken wir auch unseren Kunden für ihr Vertrauen und ihre anspruchsvollen Aufträge!

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen!

Gerard Bastiaansen
Generaldirektor

Jos Megens
Finanzdirektor



KAPITEL 1

2023 in Kürze

Januar:
Transport einer innovativen CO2-Abscheidungsanlage



Februar:
Fünf nagelneue Lastkraftwagen von MAN



Juli:
Transport LNG-Tanks Geleen



August:
Erweiterung der Liebherr-Flotte



März:
Kundeninfo Nachhaltigkeit



April:
Herausheben der Euvelgunner-Brücke



September:
Ecovadis sustainability



Oktober:
Verlegung einer 125 Meter langen Brücke in Deutschland



Mai:
Transport von Trafos



Juni:
Transport Bestandteil Easy/Max



November:
Smarte Hebearbeit in Salzburg



Dezember:
Load testing services



Teamarbeit an der "Violetten Brücke" in Duisburg

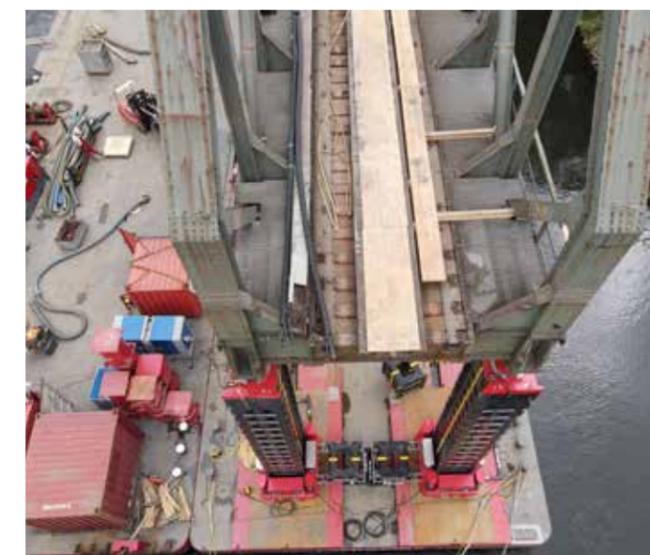
Unzählige Brücken verbinden die Ufer der Ruhr. So auch in Duisburg, wo vier nebeneinander liegende Eisenbahnbrücken über den Ruhrkanal mit farbigen Namen versehen wurden, um sie voneinander zu unterscheiden. Nachdem vor einigen Jahren die Gelbe Brücke ersetzt wurde, war nun die Violette Brücke, eine Fachwerk-Eisenbahnbrücke aus dem Jahr 1918, an der Reihe.

Alte Brücke

„Eine 106 Jahre alte Brücke zu bewegen, ist eine ziemliche Herausforderung“, sagt Arjan Bossers, Projektleiter bei Wagenborg Nedlift. „Die Brücke hatte das Ende ihrer Lebensdauer erreicht.“ Das bedeutet, dass die Konstruktion möglicherweise nicht mehr an allen Stellen zuverlässig ist. Deshalb war es wichtig, die richtige Methode anzuwenden, um den mittleren Teil der Brücke sicher zu entfernen. „Zu diesem Zweck bauten wir zwei große Containerstützen auf unsere SPMT-Trailer. Die SPMTs mit der Stützkonstruktion standen wiederum auf einem Koppelponton unserer Kollegen von Wagenborg Towage. So konnten wir unter dem Mittelteil der Brücke hindurchfahren. Vor dem Ausfahren hat unser Hebeteam außerdem mit den 500-Tonnen- und 700-Tonnen-Mobilkränen die Seitenteile der Brücke weggehoben.“

Spannender Moment

Dann kam der spannende Moment: das Abnehmen der Brücke von den Widerlagern. „Glücklicherweise hatten die Rückbauspezialisten bereits die notwendigen Vorbereitungen getroffen“, erzählt Kollege Alwin Schuitema, Bauführer und verantwortlich für die Betriebsführung bei diesem Projekt. „So konnten wir die Brücke mit Hilfe der Trailerhydraulik und einer Ballastierung mit dem Ponton problemlos von den Widerlagern heben und anschließend um 90 Grad drehen. Mit dem JS250 Stufenhubsystem wurde die Brücke dann um 10 Meter abgesenkt, so dass sie sich in Arbeitshöhe auf dem Ponton befand. Anschließend wurde die Brücke von dem Rückbauunternehmen demontiert.“





Hauseigenes Vershubsystem

Die neue Eisenbahnbrücke, ein 110 Meter langer und 900 Tonnen schwerer Koloss, stand bereits auf der Baustelle neben der Bahnstrecke bereit. „Nachdem die alte Brücke demontiert und abtransportiert war, richteten wir den Ponton für den Einschub der neuen Brücke ein. Eine ganz andere Methode als bei der Demontage“, sagt Alwin.

„Zuerst haben wir das JS250-Stufenhubsystem wieder auf dem Ponton montiert“, ergänzt Montagearbeiter Jordy Batema. „Dieses praktische und ergonomische System ist sehr stabil und ein Glücksfall für diese Brücke, die wir auf eine Höhe von 10 Metern gehoben haben.“ Warre te Riet Scholten, Ingenieur bei diesem Projekt: „Zusätzlich zu dem Stufenhubsystem wurde das neue Vershubsystem installiert. Dieses Vershubsystem haben wir mit unserem eigenen Ingenieurteam entwickelt, um Brücken wie diese exakt und sicher einschieben zu können.“

„Gemeinsam haben sie sich voll eingesetzt und dafür gesorgt, dass dieser anspruchsvolle Auftrag reibungslos über die Bühne ging. Eine Leistung, auf die ich stolz bin!“

Arjan Bossers, Projektleiter

„Das neue Vershubsystem ist eine gute Ergänzung zu unseren anderen Brückeneinschubtechniken und ein echter Glücksfall für dieses Projekt!“

Warre te Riet Scholten, Ingenieur



In der Zwischenzeit wurde auch auf der Landseite auf Hochtouren gearbeitet. Henrie van den Berg, Supervisor Transport: „Die SPMTs wurden auf der Landseite eingesetzt, um die Brücke zu manövrieren. Auf den SPMTs bauten wir das modulare Stützsystem auf. Und darauf wiederum wurde unser Vershubsystem, oder 'Verschubwippe', wie es auf Deutsch so schön heißt, installiert.“

Übergeben

„Wir waren mehrere Tage damit beschäftigt, die neue Brücke einzufahren. Und zwar in mehreren Phasen“, erklärt Arjan. „Dabei musste die Brücke mehrmals 'übergeben' werden. Das Wagenborg-Vershubsystem in Kombination mit einem Satz Strandjacks war dabei unverzichtbar: Damit wurde die Brücke über den Kanal geschoben. Schließlich setzten wir die Brücke auf den Widerlagern ab, und unsere Arbeit war fertig.“

Der Wagenborg-Ansatz

„Bei einer so vielseitigen und komplexen Aufgabe wie dieser beziehen wir das gesamte Team schon frühzeitig

in das Projekt ein“, sagt Arjan. „So nahmen Alwin und Warre an den Besprechungen mit dem Kunden teil und besichtigten die Baustelle. Und Henrie äußerte seine Sichtweise zu der entwickelten Transportlösung. Wir berücksichtigen die Erfahrungen und den Input unserer Fachleute bereits in der Vorbereitungsphase, so dass das Team schon vor Beginn der Arbeiten gut aufeinander eingespielt ist. Das macht sich dann bei der Ausführung bemerkbar. Und nach Abschluss eines Projekts findet immer eine interne Projektevaluierung statt. Die Verbesserungspunkte, die sich daraus ergeben, fließen in Folgeprojekte ein. So entwickeln wir uns als Team und als Unternehmen weiter.“

Gute Teamarbeit

Arjan: „Wenn ich an dieses Projekt zurückdenke, muss ich sagen, es war wieder eine großartige Teamleistung unserer Fachleute. Die Umstände waren bei dem extrem heißen und sonnigen Wetter der letzten Wochen alles andere als einfach.“



KAPITEL 2

Eine sichere und saubere Welt für alle

Das Ziel von Wagenborg Nedlift im Bereich Sicherheit lautet: keine Unfälle. Jeder Unfall ist einer zu viel.

Das Jahr 2023 verlief nicht ganz ohne Zwischenfälle. Wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht, ging die Zahl der Zwischenfälle von 6 im Jahr 2022 auf 4 im Jahr 2023 zurück. Im Jahr 2023 sank die Zahl der Unfälle mit eingeschränkter Arbeitsfähigkeit (RWC) von 2 auf 0, die Zahl der Unfälle mit medizinischer Behandlung (MTC) stieg jedoch von 2 auf 3. Die Zahl der Personenschäden mit Arbeitszeitausfall (LTI) ist mit 1 LTI wieder auf dem gleichen Niveau wie 2021.

Im weiteren Verlauf dieses Kapitels zeigen wir Ihnen, wie wir an der Realisierung unseres Sicherheitsziels arbeiten. Dass die aktive Einbindung unserer Mitarbeiter dabei sehr wichtig ist, zeigen wir in Paragraph 2.1 Sicherheitskampagne und 2.4 Die MoreApp.

Bei Fragen über unsere Meldung von Zwischenfällen und andere HSEQ-bezogenen Angelegenheiten wenden Sie sich bitte an unsere HSEQ-Abteilung: nedlift.hseq@wagenborg.com.

Meldung von Zwischenfällen

Beschreibung Kennzahl	2020	2021	2022	2023
Anzahl Todesfälle	0	0	0	0
Personenschäden mit Arbeitszeitausfall (LTI)	2	1	2	1
Unfälle mit eingeschränkter Arbeitsfähigkeit (RWC)	4	4	2	0
Unfälle mit medizinischer Behandlung (MTC)	0	1	2	3
Meldepflichtige Fälle insgesamt (TRC)	6	6	6	4



2.1 Sicherheitskampagne

Im Jahr 2023 haben wir mit der Entwicklung der neuen Sicherheitskampagne begonnen. Das Thema der Kampagne lautet: „Sicherheit an erster Stelle. Bei Zweifel stopp - auf alle Fälle!“ Ziel der Kampagne ist es, das Sicherheitsbewusstsein zu schärfen, die Zahl der Unfälle zu verringern und vor allem ein proaktives Sicherheitsverhalten zu fördern: Zögern Sie nicht, die Arbeit zu unterbrechen, wenn Sie es für nötig halten.

Die Kampagne ist 2023 zwar noch nicht offiziell angelaufen, aber ihre Vorankündigung hatte bereits eine positive Resonanz. Unter dem Motto „Bei Zweifel stopp“ drückten die Nedlift-Mitarbeiter mehrmals die fiktive Not-Stopp-Taste. Dies führte zu einer kurzen Unterbrechung der Arbeiten, damit die Abweichungen beurteilt werden konnten. So konnten wir rechtzeitig eingreifen, bevor es zu einem Zwischenfall kam.

Im Jahr 2024 werden wir die neue Kampagne implementieren. Wir werden folgende Kommunikationsmedien nutzen: unseren internen Newsletter, Videos, Narrowcasting, Plakate, Roll-up-Banner und Toolbox-Meeting(s).

2023 haben wir wieder mehrere Sicherheitstreffen (Sicherheits-Snacks) organisiert. In allen Abteilungen wurden mehrere lehrreiche Zwischenfälle besprochen.

Diese Treffen dienten der Sensibilisierung für Situationen, die scheinbar sicher waren, aber unerwartet zu einem Zwischenfall geführt haben. Auf diese Weise ließ sich das Thema Sicherheit einer informellen und niederschweligen Form besprechen.

Da wir den Verbesserungsvorschlägen besondere Aufmerksamkeit gewidmet haben, wurden mehr Vorschläge eingesendet als 2022. Mitdenken über Sicherheit wird geschätzt und belohnt. Gute Verbesserungsvorschläge setzen wir nach Möglichkeit um und der Einsender erhält eine kleine Aufmerksamkeit. Am Ende des Jahres haben die Geschäftsleitung und der Betriebsrat die beiden besten Verbesserungsvorschläge ausgewählt. Die Einsender dieser Vorschläge erhielten einen Preis.

Übersicht Anzahl Verbesserungsvorschläge:

2019	9
2020	21
2021	70
2022	43
2023	55





2.2 Audits und Zertifizierungen

Anfang März fand ein Audit für die folgenden Zertifizierungen statt:

- ISO 9001:2015** (Qualitätsmanagement)
- ISO 14001:2015** (Umweltmanagement)
- ISO 45001:2018** (HSE-Management)
- VCA-P 2017/6.0** (SCC-Checkliste Petrochemie)

Aufmerksame Auditoren entdeckten bei den Prüfungen 2 Schwachstellen. Glücklicherweise konnten wir diese Punkte schnell korrigieren.

VVT-Anerkennung

2023 erhielt Wagenborg Nedliff erneut die VVT-Anerkennung des Verbands für Vertikaltransport.

Safety Culture Ladder

Wir arbeiten kontinuierlich an der Verbesserung des Sicherheitsbewusstseins und unserer Sicherheitskultur. Im Dezember wurde ein Zwischenaudit der SCL-3 (Sicherheitsleiter Stufe 3) durchgeführt. Die Auditoren stellten fest, dass Wagenborg Nedliff innerhalb der Grenzwerte von Stufe 3 deutlich ausreichende Leistungen erbringt.

In dem Bericht wurde unter anderem das gute Verbesserungsverfahren, das wir nach einem Zwischenfall bei Wagenborg Nedliff durchlaufen, gelobt. Management-Treffen, Arbeitsgruppen, die Einführung des Mehraugenprinzips, Übersetzungskarten, Toolbox-Frühstückstreffen während der Arbeitszeit: all dies trägt zu der kontinuierlichen Verbesserung bei, die wir im Bereich der Sicherheit erreichen wollen.

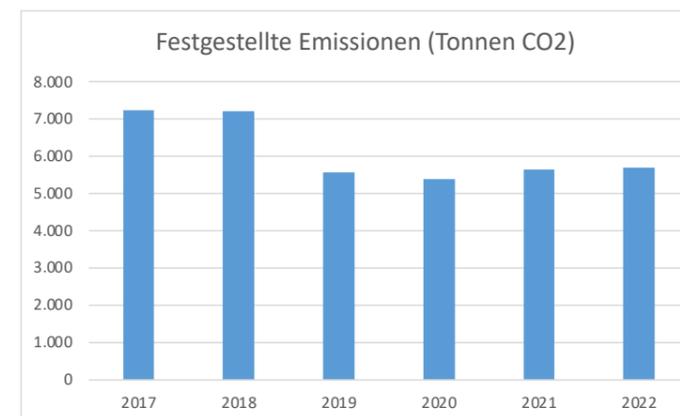
Wie schon im letzten Jahr hat sich auch diesmal gezeigt, dass die Mitarbeiter ein großes Engagement für das Unternehmen zeigen. Positiv ist auch, dass die Mitarbeiter nicht nur als Arbeitnehmer, sondern als individuelle Menschen gesehen und beachtet werden. Bei Nedliff zum Beispiel führen wir "das gute Gespräch" anstelle eines Beurteilungsgesprächs. Und die Kommunikationswege innerhalb der Organisation sind kurz.

Wir haben Tipps erhalten, mit denen wir unsere Sicherheitsrichtlinien noch weiter verbessern können, damit wir in den kommenden Jahren auf die Zertifizierung für Stufe 4 der Safety Culture Ladder hinarbeiten können.



2.3 Unser „Fußabdruck“

Der CO2-Fußabdruck von Wagenborg Nedliff für das Jahr 2023 wird im April 2024 von einer unabhängigen Stelle gemäß NENISO-14064-1 überprüft. Unsere neuen Rahmenverträge bieten auch die Möglichkeit des Kohlenstoffausgleichs.



2.4 MoreApp

Die MoreApp ist inzwischen weitgehend in unsere Systeme und unsere täglichen Arbeitsabläufe integriert. Toolboxes, Arbeitsplatzinspektionen, Verbesserungsvorschläge und Meldungen von Zwischenfällen werden über die MoreApp eingereicht.

2.5 EcoVadis

Bei der EcoVadis Nachhaltigkeitsbewertung hat Wagenborg Nedliff mit 54 Punkten besser abgeschnitten als im Vorjahr. Damit gehört Wagenborg Nedliff zu den besten 35 % aller bewerteten Unternehmen und zu den besten seiner Branche. Und darauf sind wir stolz!

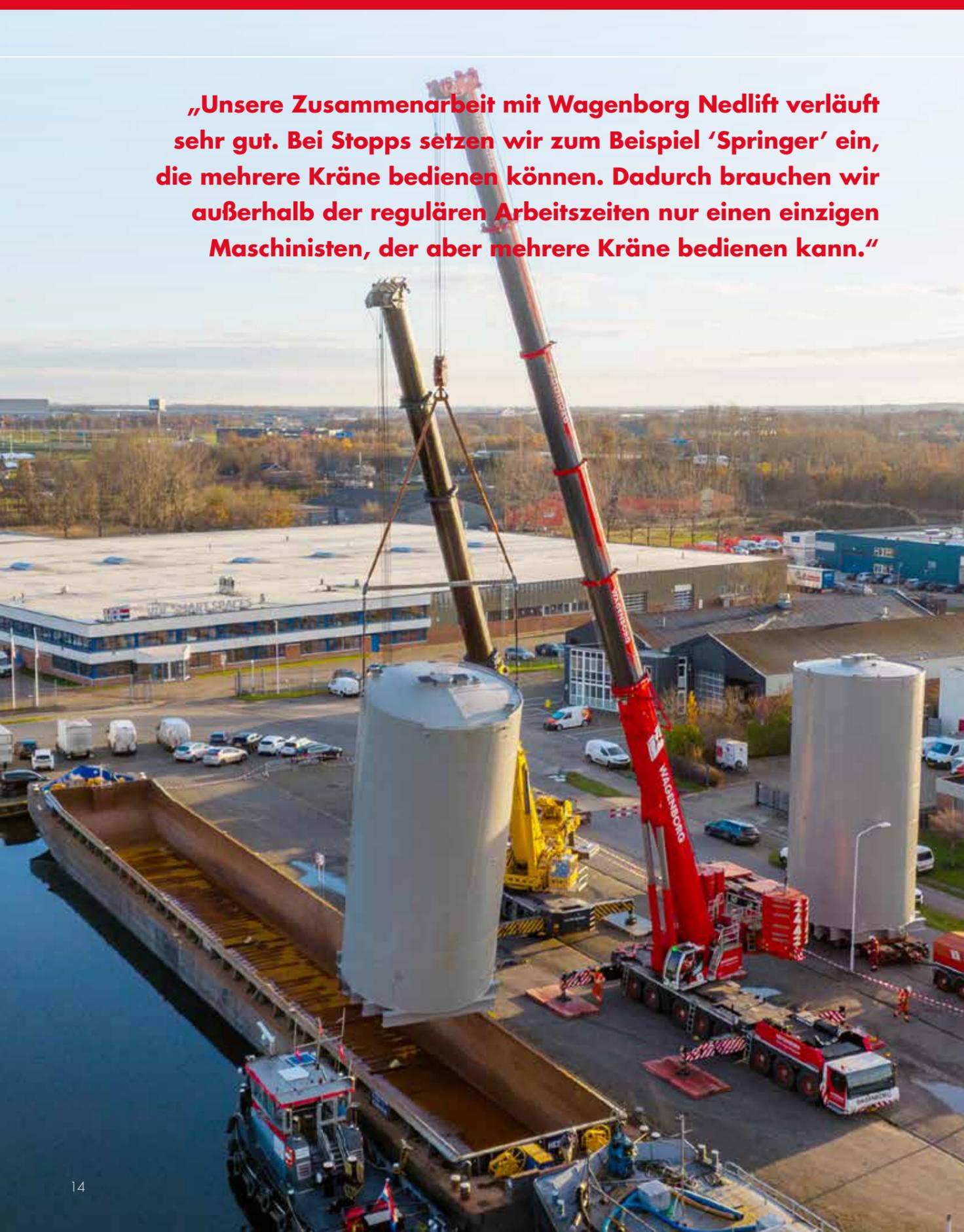
Bei der EcoVadis Nachhaltigkeitsbewertung wird beurteilt, inwieweit die Grundsätze der sozialen Verantwortung von Unternehmen in das Geschäfts- und Managementsystem integriert sind. Die EcoVadis Sustainability Scorecard veranschaulicht die Leistung anhand von 21 Indikatoren in vier Themenbereichen: Umwelt, Arbeits- und Menschenrechte, Ethik und nachhaltige Beschaffung.

Mehr über EcoVadis erfahren Sie unter www.ecovadis.com.





„Unsere Zusammenarbeit mit Wagenborg Nedlift verläuft sehr gut. Bei Stopps setzen wir zum Beispiel ‘Springer’ ein, die mehrere Kräne bedienen können. Dadurch brauchen wir außerhalb der regulären Arbeitszeiten nur einen einzigen Maschinisten, der aber mehrere Kräne bedienen kann.“



„Wir waren alle sehr beeindruckt, wie professionell das Team von Wagenborg die Arbeiten ausgeführt hat. Großes Kompliment für ihre souveräne Arbeitsweise. Es war offensichtlich, dass die Sicherheit bei der Durchführung der Arbeiten an erster Stelle stand.“



Transport von Transformatoren

In Deutschland, wie auch in den Niederlanden, wird der Ausbau des Stromnetzes vorangetrieben. Grund dafür ist die steigende Nachfrage nach Strom in Verbindung mit einem wachsenden Angebot an nachhaltig erzeugter Energie aus (Offshore-)Wind und Sonne. Diese Ausbauprojekte erfordern zum Teil schwere Transformatoren.

Steigung 9 %

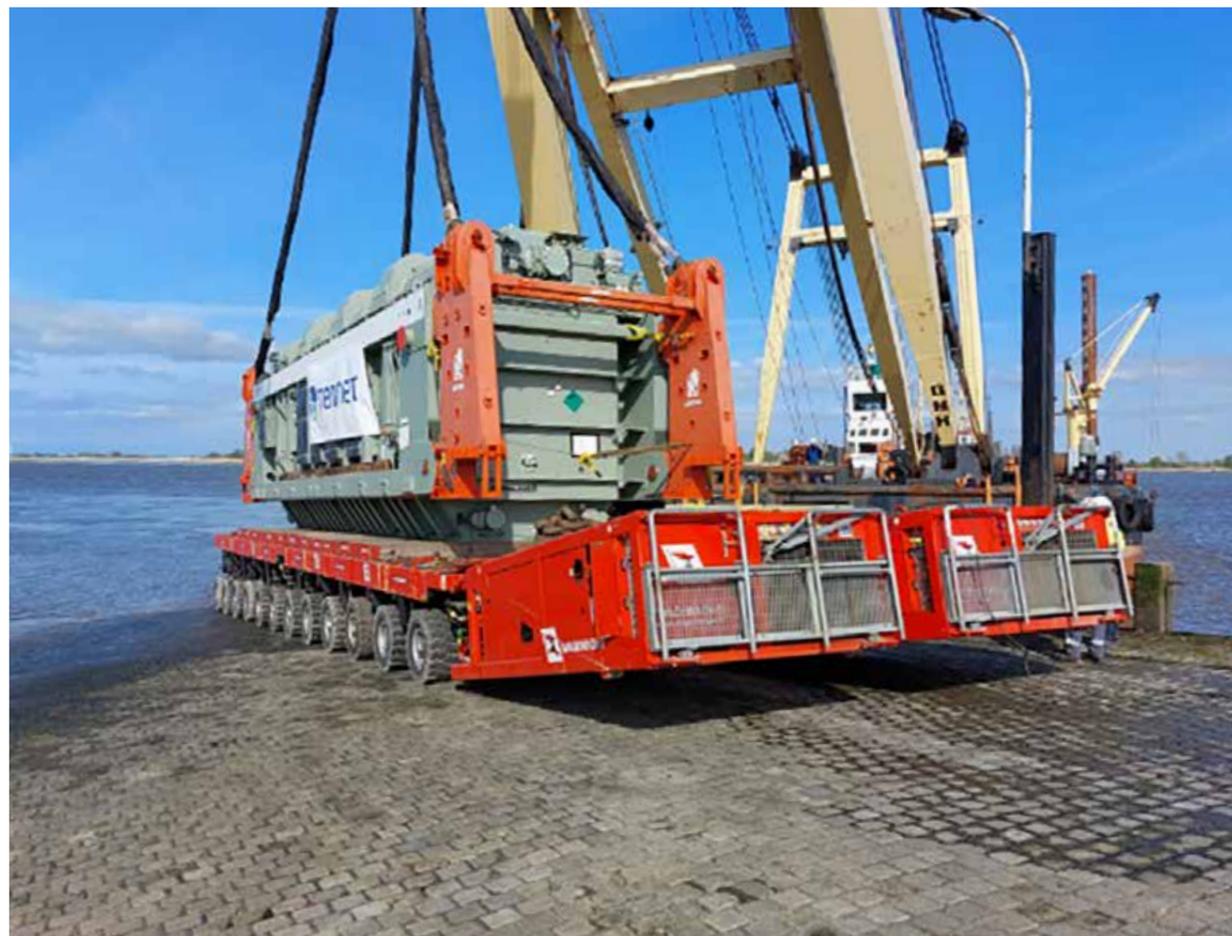
In Norddeutschland hat das Team einen stolzen 395 Tonnen schweren Transformator an seinen Bestimmungsort transportiert. Mit Hilfe des „Enak“, einem großen Schwimmkran, wurde dieser Koloss am Fährhafen in Kleinensiel auf SPMTs verladen. Dann musste die Transportkombination „nur noch“ eine Steigung von ganzen 9 % überwinden, um auf den Deich zu kommen. Keine leichte Aufgabe für Maschine und Fahrer!

Auf der Hauptstrecke zur Umspannstation konnte der Riesentransport ungehindert weiterfahren. Am endgültigen Standort stand das 500-Tonnen-Hubgerüst bereit, um den Transformator abzuladen und auf den Fundamenten abzusetzen. Auftrag erfüllt!

Multimodal

Mehr als 100 Kilometer entfernt kamen zwei große Mobilkräne zum Einsatz, um eine Serie von sechs Transformatoren mit einem Gewicht von jeweils 320 Tonnen vom Lastkahn abzuladen. Jeder Transformator wurde im Tandemhubverfahren von den 700- und 800-Tonnen-Kraftpaketen von Liebherr auf einen 14-achsigen konventionellen Trailer geladen. Damit wurde der Transformator vorübergehend ein Stück weiter „geparkt“.

Diese Transformatoren werden nämlich mit dem Zug an ihren endgültigen Bestimmungsort transportiert. Dies geschieht mit einem speziellen zweiteiligen Schwertransportzug, zwischen dem der Transformator aufgehängt ist. Dazu stellt das Team von Wagenborg Nedlift jeden Transformator mit einer Hebeaktion auf dem Gleis bereit. Im Laufe der nächsten Wochen bringt das spezielle Schienenfahrzeug die Transformatoren nacheinander an ihren Bestimmungsort. Multimodaler Transport in seiner besten Form!





KAPITEL 3

Unsere Mitarbeiter: ein großes und engagiertes Team

Im Jahr 2023 ging es darum, die Talente unserer Mitarbeiter zu erkennen, wertzuschätzen und zu nutzen. Wir haben wieder viel in ihre Entwicklung investiert. Sowohl bei der beruflichen Weiterbildung als auch bei der persönlichen Entwicklung. Wir sind davon überzeugt, dass wir durch Investitionen in unsere Mitarbeiter die Qualität unserer Dienstleistungen auf einem hohen Niveau halten können.

Wir sind der Ansicht, dass ein guter Arbeitgeber in seine Mitarbeiter investiert, für ein gutes „Onboarding“ (Ausbildung und Einweisung) neuer Mitarbeiter sorgt und die immer wichtiger werdende Balance zwischen Arbeit und Privatleben berücksichtigt.



3.1 Investitionen in Mitarbeiter

Wir glauben, dass es wichtig ist, in unsere Mitarbeiter zu investieren, und wir tun dies auf unterschiedliche Arten. Im Jahr 2023 lag der Schwerpunkt zum Beispiel auf der Optimierung unseres Onboarding-Verfahrens. Ein gutes Onboarding ist ausschlaggebend. Es trägt nicht nur dazu bei, neuen Mitarbeitern eine solide Grundlage für einen erfolgreichen Start in ihrer neuen Rolle zu geben, sondern es steigert auch ihr Engagement und ihre Zufriedenheit. Ein herzlicher Empfang wirkt sich positiv auf die Leistung und Effektivität der Organisation aus. Von den ersten Eindrücken bis hin zu einem strukturierten Einarbeitungsprogramm haben wir alles unter die Lupe genommen und falls erforderlich angepasst. 2024 ist eine weitere Feinabstimmung des Onboarding-Verfahrens vorgesehen.

3.2 Schulungen

In diesem Jahr haben wir wieder stark in die Entwicklung unserer Mitarbeiter investiert. Neben allen fachlich und funktionsbedingt vorgeschriebenen Schulungen gehen wir auch auf die Wünsche und Bedürfnisse der einzelnen Mitarbeiter ein. Wir halten diese Schulungen für wichtig, um unseren Mitarbeitern Karrieremöglichkeiten zu bieten, aber auch um die Motivation und die Freude an der Arbeit zu steigern. Wie notwendig dies ist, zeigt die Zahl der Mitarbeiter, die eine Unterstützung der STL (niederl. Stiftung für Transport und Logistik) beantragt haben. Die STL stellte im Jahr 2023 persönliche Fördermittel von 3.000 € pro Mitarbeiter für Schulungen zur Verfügung. Ein paar Beispiele für Schulungen, die unsere Mitarbeiter 2023 absolviert haben: Coaching on the job, Coaching für Führungskräfte, Verständnis von Einflussnahme und Schulungen in den Bereichen Kommunikation und technische Fähigkeiten.

Unser hauseigener Meister konnte mehrere Gruppen neuer Mitarbeiter zu Montagearbeitern oder Kranführern ausbilden. Es ist wichtig, die Qualität dieser Schulungen auch weiterhin zu gewährleisten. Eine Projektgruppe beschäftigt sich 2023 aktiv mit der (Weiter-)Entwicklung dieser Schulungen. Der neue Ausbildungsplan für Kranführer gewährleistet, dass die Qualität unserer Dienstleistung auf einem hohen Niveau bleibt.



Darüber hinaus haben wir 2023 mit der Entwicklung von Incompany-Schulungen begonnen, um eine umfassende Wissensvermittlung von unseren 'alten' zu unseren 'neuen' Mitarbeitern zu gewährleisten. Diese Schulungen sind genau auf unseren Bereich zugeschnitten, der so spezialistisch ist, dass wir sie nur intern entwickeln können. Dabei geht es zum Beispiel um eine Schulung im sicheren Umgang mit unseren eigenen Geräten. Beispiele dafür sind eine Hubzylinderschulung, eine SPMT-Schulung oder eine Brückenkranschulung.



3.3 Arbeitsausfall

Die bekannten Grippemonate waren im Jahr 2023 gut erkennbar. Der kurzfristige Arbeitsausfall war in den Wintermonaten deutlich höher als im Frühjahr und Sommer. Insbesondere die Intensität der durchschnittlichen Grippe war schwerer als in den Vorjahren, was eine längere Erholungsphase zur Folge hatte. Im Durchschnitt meldete sich ein Arbeitnehmer im Jahr 2023 0,7 Mal krank (genauso häufig wie 2022).

Die Fehlzeitenquote sank im Vergleich zu 2022 von 5,5 % auf 4,7 %. Dies liegt vor allem daran, dass 2023 weniger Leute langfristig krank waren. Mit betrieblicher Sozialarbeit, individuellem Coaching und persönlicher Betreuung versuchen wir, die betreffenden Mitarbeiter wieder aufzubauen und gesund zu erhalten. Heute, aber sicher auch in Zukunft!



3.4 Anwerbung und Auswahl

Der angespannte Arbeitsmarkt von heute verlangt von uns als Arbeitgeber, dass wir uns auf dem Markt unterscheiden. Employer Branding, Social Media und Veranstaltungen zur Anwerbung neuer Mitarbeiter sind auch bei Nedliff nicht mehr wegzudenken.

Daher haben wir im Jahr 2023 der Sichtbarkeit auf dem Arbeitsmarkt auch große Aufmerksamkeit

gewidmet. An Sekundar-, Berufs- und Hochschulen haben wir unser Gesicht gezeigt. Ein ideales Werkzeug war dabei unser Virtual-Reality-Simulator. Die Schüler, Auszubildenden oder Studenten nehmen in unserer umgebauten Krankabine den Platz eines Kranführers ein und setzen eine VR-Brille auf. Auf spielerische Weise erfahren sie hier, was der Beruf des Kranführers mit sich bringt.



3.5 Investitionen in Gesundheit und Vitalität

Wir glauben, dass es wichtig ist, in unsere Mitarbeiter zu investieren, und dies tun wir auf unterschiedliche Arten. Jährlich bieten wir unseren Mitarbeitern Gesundheitsvorsorgeuntersuchungen an. Diese Untersuchung bewertet die langfristige Einsatzfähigkeit der Arbeitnehmer. Dabei geht es nicht nur um körperliche Gesundheit, Lebensstil und Freude an der Arbeit, sondern auch um Themen wie Aggression und Gewalt, Mobilität und Arbeitsfähigkeit.

Auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse können unsere Mitarbeiter eine voll subventionierte persönliche Beratung zu körperlicher und geistiger

Fitness, Lebensstil oder Karriere in Anspruch nehmen. Als Arbeitgeber erhalten wir am Ende der Untersuchungen einen "Gruppenbericht", der die durchschnittlichen Ergebnisse enthält. Je nach den Ergebnissen können wir dann eventuell entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Darüber hinaus bieten wir unseren Mitarbeitern einen finanziellen Anreiz für Aktivitäten, die die (körperliche und geistige) Gesundheit und Vitalität fördern. Dazu gehören beispielsweise Mitgliedsbeiträge für Sportvereine, Programme zur Raucherentwöhnung oder persönliches Coaching. Ein Fahrradfinanzierungsplan ist Teil unseres Paketes an Zusatzleistungen.





ARTIKEL

Großprojekt im Zuge des Ausbaus der südlichen Umgehungsstraße in Groningen: ein Projekt von gigantischen Ausmaßen

Combinatie Herepoort ist die Bauunternehmensgemeinschaft, die den Ausbau der südlichen Umgehungsstraße durchführt. Wagenborg Nedlift war seit dem Start 2018 an den Arbeiten beteiligt. Harry Oudman (Senior Projektleiter), Rick Kleiverda (Arbeitsvorbereiter) und Jan Dinkla (Bauführer) sprechen über fünf Jahre Arbeit an diesem Großprojekt.

„Wenn Not am Mann ist, dann fahre ich als erster los. Hinfahren, nachsehen, was los ist und das Problem beheben.“ Eine typische Aussage für den Arbeitsplaner Rick Kleiverda. „Das ist auch das Schöne an der Arbeit an der Umgehungsstraße. Die Baustelle befindet sich ganz in der Nähe, wirklich gleich um die Ecke von unserem Büro. Im Zweifelsfall oder wenn ich etwas genauer wissen möchte, gehe ich einfach schnell hin und messe nach. Das Tolle an Wagenborg ist, dass man so viel Freiheit hat, sich zu entwickeln. Rick spricht aus Erfahrung. Vor einigen Jahren begann er eine Lehre als Kranmaschinist und später wurde er Springer bei den großen und kleinen Kränen. Und diese Arbeit hat er immer mit viel Freude gemacht, auch wegen der Abwechslung.“

Lösungsorientiert

Im Jahr 2021 wechselte Rick zur Arbeitsvorbereitung. Als Arbeitsvorbereiter ist er für die separate Vermietung von Kränen zuständig. Er wurde bei den Arbeiten an der Umgehungsstraße eingewiesen. Die meisten

Aufträge bezogen sich auf den tieferen Verlauf der Umgehungsstraße und des Julianaplein. Auch als er noch Kranführer war, war Rick bereits regelmäßig dort zu finden. Das erwies sich als Vorteil, denn so hatte er bereits Kontakte geknüpft. „Aber in dieser Funktion muss man schon Einiges aushalten können. Ich musste mich wegen meines Alters schon erst beweisen. Aber inzwischen habe ich mich bewiesen und die Leute, mit denen ich dort arbeite, sind eine nette Gruppe. Wenn etwas erledigt werden muss, heißt es schon oft: „Ruf einfach Rick an“.“

„In meinem Beruf ist kein Tag wie der andere, und das macht ihn zu einer Herausforderung. Da ist technisches Verständnis gefragt, man muss gut rechnen können und auch mit Menschen umzugehen wissen“, fasst Rick seine Arbeit zusammen. „Viele meiner Aufträge kommen von Combinatie Herepoort. Ich glaube, am besten gefällt mir die Arbeit mit den Hilfsbrücken von Retro Bridge über das Julianaplein.“



Nachhaltiges Bauen

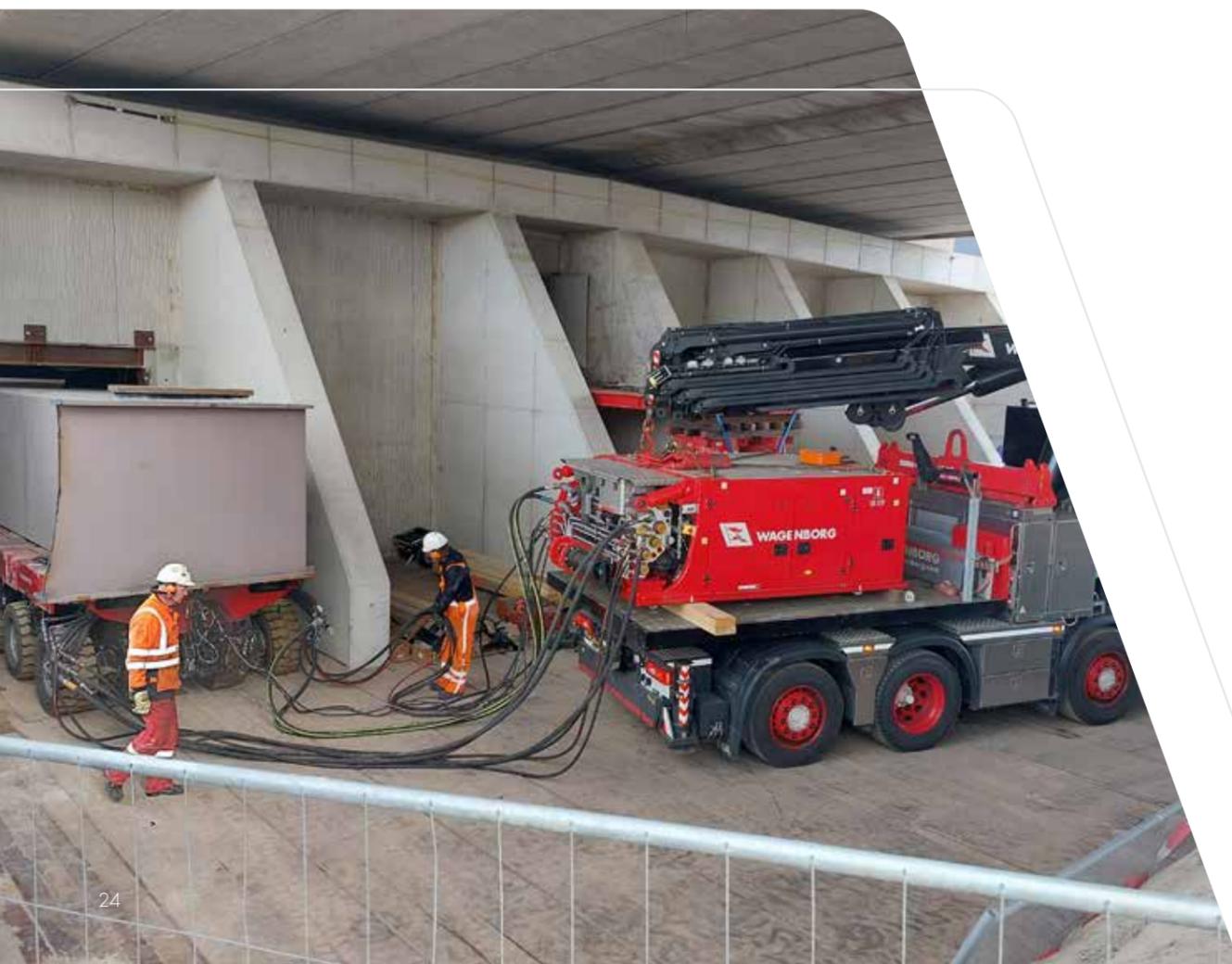
Rick blickt auf einige Aufträge zurück: „Das Herausheben der Betonträger für den Austausch des alten Viadukts und die Entfernung der Widerlager am Paterswoldseweg waren großartige Arbeiten. Was viele nicht wissen, ist, dass die Betonträger der alten Umgehungsstraße in Groningen in recycelter Form in einem Viadukt in Hoenderloo wiederverwendet wurden.“

Bei den Arbeiten an der südlichen Umgehungsstraße hat nachhaltiges Bauen einen hohen Stellenwert. Viele der alten Baumaterialien, wie Lärmschutzwände, Leitplanken oder Brückenteile, werden einer neuen Verwendung zugeführt. Materialien, die nicht eins zu eins wiederverwendet werden können, werden recycelt. Und im Idealfall findet dabei Upcycling statt. Hierbei handelt es sich um ein Verfahren, bei dem Altmaterialien zu einem neuen Produkt verarbeitet werden, wobei die Qualität des Materials mindestens gleich bleibt oder aufgewertet wird. „Und das Witzige dabei ist... alles, was wir hier bis jetzt entfernt und ausgetauscht haben, hat Harry damals beim Bau mit verarbeitet“, schließt Rick seine Geschichte.

Der Kreis schließt sich

Harry und die Umgehungsstraße sind untrennbar miteinander verbunden. Harrys Karriere bei Wagenborg (damals noch Lommerts) begann vor mehr

als 40 Jahren. Er begann als Aushilfskraft in den Ferien und als Praktikant und ist dann mit dem Unternehmen gewachsen. Bei seinem Praktikum hat er mit am Bau der Umgehungsstraße in Groningen gearbeitet. Das ist wirklich etwas Besonderes, dass er jetzt, 40 Jahre später wieder an dieser Umgehungsstraße arbeitet. Als Business Unit Manager Projects kehrte er 2018 zum Großprojekt „Aanpak Ring Zuid“ zurück. In den dazwischen liegenden Jahren hat er an vielen Projekten gearbeitet. Er hat sein Herz an Montagearbeiten verloren. „Die Zusammenarbeit finde ich toll. In meiner Zeit an der Technischen Berufsschule machte ich ein Praktikum bei dem Bauunternehmen, das damals einen Teil der Umgehungsstraße baute. Und Lommerts hatten den Auftrag zum Einsatz der Betonträger bekommen. Wir waren an der Arbeit vom Europaweg bis zur Brücke über den Eemskanal.“ „Zuerst haben wir an der südlichen Umgehungsstraße mit der separaten Vermietung von Kränen begonnen. Später kamen weitere projektbezogene Aufträge dazu. Dazu gehörte zum Beispiel die Logistik der Spundwände für den tiefer gelegenen Verlauf. Von Haitsma Beton erhielten wir den Auftrag, alle vorgefertigten Betonträger einzusetzen. Und so kamen wir auch an den Auftrag für den Austausch der Euvelgunner-Brücke“, blickt Harry zurück.



Match mit den Auftraggebern

„Der rote Draht bei all unseren Aufträgen ist meiner Meinung nach, dass wir alle Projekte, die wir übernehmen, von A bis Z betreuen. So haben wir ein komplettes Viadukt in Nähe des Gasunie-Gebäudes mit unseren SPMTs eingefahren. Was mir so gut an dieser Arbeit gefällt, ist die Verbundenheit und Zusammenarbeit mit dem Kunden, den Bauführern und den Projektleitern. Bei Combinatie Herepoort fühlt man sich willkommen. Deshalb rufen sie uns auch nie vergeblich an: Für sie tun wir alles. Das ist das Schöne an einer langjährigen Zusammenarbeit. Es macht nichts, wenn man einen Tag lang im Regen arbeiten muss, denn man gehört zu dem Bauteam dazu. Das geht nur, wenn man diese Leute auf Schritt und Tritt begleitet, dann baut man eine Beziehung auf. Das wir uns so gut verstehen, liegt daran, dass die Leute von Combinatie Herepoort Anpacker sind. Und wir sind das auch. Das Bauen in der Innenstadt unter Zeitdruck ist manchmal sehr anspruchsvoll. Aber gerade diese Herausforderung ist es, was die Arbeit so interessant macht“, sagt Harry.

2021 schaltete Harry einen Gang zurück und übernahm die Rolle des Projektleiters. Jetzt sind die jüngeren Kollegen an der Reihe. „Der menschliche Faktor und das Zusammengehörigkeitsgefühl, das ist typisch für Wagenborg. Ich fühle mich auch bei den Schwesterunternehmen wie Wagenborg Stevedoring zu Hause. Wir sind ein echtes Familienunternehmen. Ich habe alle Möglichkeiten gehabt, und mir wurde damals die Chance gegeben, mich weiterzuentwickeln. Diese Entwicklung gönne ich auch anderen. Wenn ich einmal in den Ruhestand gehe, sollte die Nachfolge natürlich bereitstehen. Man begleitet die jungen Kollegen, lässt sie aber selbstständig arbeiten und bei Bedarf hilft man ein bisschen aus. Es ist wichtig, ihnen Freiraum zu geben, dann kann man sie mehr und mehr loslassen. Dann kann man sehen, wie sie alle wachsen.“



Projekt Euvelgunner-Brücke

Jan Dinkla bestätigt die Ausführungen von Harry. Auch er ist auf der Umgehungsstraße aktiv dabei. Er entwickelte sich vom Bauführer zum Arbeitsvorbereiter und strebt den Aufstieg zum Projektleiter an. Harry und Jan arbeiteten gemeinsam an der Erneuerung der Euvelgunner-Brücke.

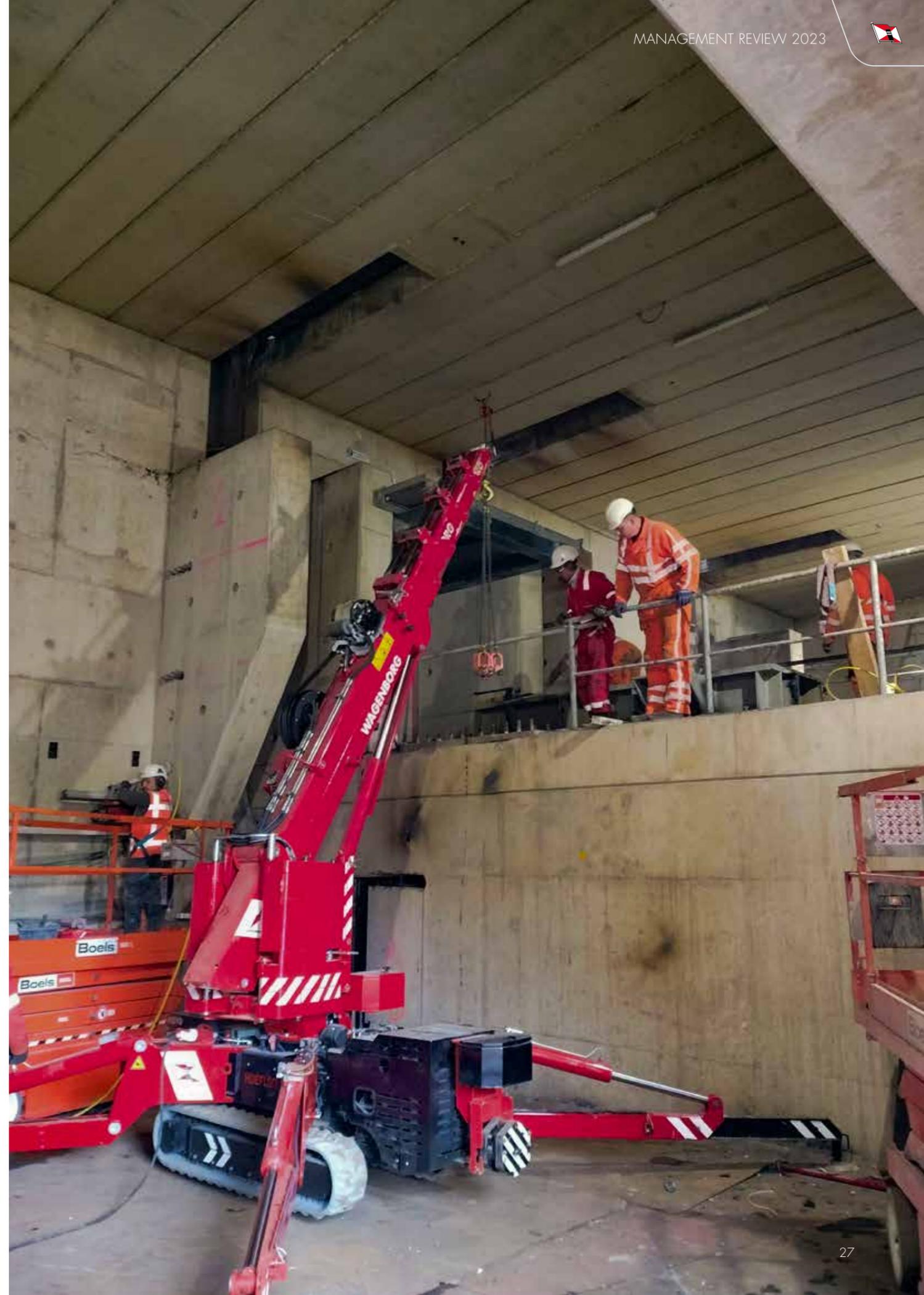
Jan ist sehr zufrieden mit Harrys Anleitung. „Die Chancen, die Harry mir bietet, sind unheimlich wichtig für meine Entwicklung. Er lässt mich alles selber machen, behält aber alles aufmerksam im Blick. Und bevor ich mich wirklich festfahre, ist er da, um mich zu retten. Ich lerne wahnsinnig viel von der Zusammenarbeit mit Harry, er ist ein wandelndes Lexikon. Und von seiner vorausschauenden Art kann man eine Menge lernen. Ebenso wie von seiner Denkweise. Das beginnt schon im Büro bei der Erstellung von Angeboten und der Arbeitsvorbereitung. Er schaut immer voraus, weil er dadurch einige Sachen verhindern kann.“

„Die Euvelgunner-Brücke war ein anspruchsvolles Projekt“, erzählt Jan. „Die Vorbereitungen dauerten etwa ein Jahr. Wir haben die Brückenklappen, den Antriebsmechanismus und die Ballastkästen ausgetauscht. Vor allem der Austausch des schweren Bewegungsmechanismus der Brücke war eine große Herausforderung. Der Arbeitsplatz in den beiden Betonkellern betrug nur ein paar Dutzend Quadratmeter und bot keinerlei Platz für Kräne oder sonstige Ausrüstung. Der alte Bewegungsmechanismus der Brücke besteht aus einer Reihe von Stahlkonstruktionen, Schaltgetrieben und Gegengewichten, dank derer die Brückenklappen angehoben werden können, wenn Schiffe die Brücke passieren müssen. Manche Teile sind mehrere Meter lang und zehntausende Kilogramm schwer, darunter die Ballastkästen mit einem Gewicht von 140 Tonnen pro Stück. Sie befinden sich in zwei Brückenkellern an der Brücke, einer für jede Brückenklappe.“



Vereinbarungen sorgen für eine angenehme Zusammenarbeit

Rick, Harry und Jan bewerten die Zusammenarbeit mit Combinatie Herepoort und den Unternehmen, mit denen sie an der Umgehungsstraße arbeiten, als angenehm. Wie gesagt - die zusammenarbeitenden Parteien haben viele Gemeinsamkeiten. Die wichtigste ist wohl Sicherheit. „Das ist auch gleich die größte Veränderung im Vergleich zur Situation vor 40 Jahren. Die Arbeit ist im Wesentlichen die gleiche geblieben. Nur bei der Sicherheit, den Arbeitsbedingungen und der Ausrüstung hat sich Einiges geändert. Die Arbeit ist viel sicherer geworden, und heute sind jede Menge Zertifikate erforderlich, um die Arbeit überhaupt ausführen zu dürfen. Bei Combinatie Herepoort steht Sicherheit ganz oben auf der Tagesordnung und wir passen sehr gut zu dieser Unternehmenspolitik“, schließt Harry seine Ausführungen.





KAPITEL 4

Innovative und nachhaltige neue Geräte

Nachhaltigkeit ist für Wagenborg von strategischer und ausschlaggebender Bedeutung. Als Familienunternehmen nehmen wir unsere Verantwortung gegenüber der Gesellschaft und der Umwelt, in der wir agieren, sehr ernst. Wir bemühen uns daher, die negativen Auswirkungen unserer Aktivitäten, einschließlich der CO₂-Emissionen, zu minimieren. Nicht nur auf See, sondern auch an Land.

Wir sehen es als unsere Pflicht gegenüber der Gesellschaft und künftigen Generationen, einen größtmöglichen Beitrag zur Lebensqualität in unserer Welt zu leisten. Investitionen in innovative, nachhaltige Geräte ist ein logischer Schritt, um dies zu erreichen. Wir streben immer danach, stets die höchsten derzeit verfügbaren Nachhaltigkeitsstandards zu erfüllen. Auf diese Weise leisten wir einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigeren Bauweise im In- und Ausland.

In den letzten Jahren haben wir im Rahmen unserer mehrjährigen Nachhaltigkeitsstrategie viel investiert. Unsere neuen Liebherr-Krane sind zum Beispiel alle mit sauberen Stage-V-Motoren ausgestattet, die deutlich weniger Emissionen erzeugen. Und mit dem ECOmode und ECOdrive werden Lärm und Kraftstoffverbrauch deutlich reduziert. Darüber hinaus haben wir unter anderem in elektrische Minikrane und Gelenkteleskopkrane investiert.

Nachstehend finden Sie einen Überblick über die jüngsten Investitionen und Entwicklungen.



4.1 eCrafter

Für unseren Standort im Chemiepark in Delfzijl suchten wir ein Fahrzeug für die relativ kurzen Strecken, die wir auf dem Parkgelände zurücklegen. Der VW eCrafter, den wir gekauft haben, fährt zu 100 % elektrisch und passt daher ideal zu unserem Nachhaltigkeitsprogramm.

4.2 XXCMG Testphase hybrider mobiler Teleskopkran

Der Markt, in dem wir tätig sind, verlangt zunehmend nachhaltige Maschinen. Vor Jahren begann daher unsere Suche nach einem mobilen Teleskopkran in der

Klasse bis 60 Tonnen, der vollständig emissionsfrei arbeitet. Über unser Netzwerk kamen wir mit dem chinesischen Hersteller XCMG in Kontakt. Gemeinsam haben wir den allerersten hybriden Kran entwickelt. Im Jahr 2022 haben wir diesen Kran sechs Monate lang ausgiebig testen können. Diese Testphase haben wir erfolgreich und zu unserer vollen Zufriedenheit abgeschlossen. Dank dieser erfolgreichen Zusammenarbeit werden XCMG und Wagenborg Nedliff in Sachen Nachhaltigkeit einen großen Schritt nach vorne machen. Unser Ziel ist es, diesen Krantyp nach der Konstruktions- und Einführungsphase um Krane der 80-, 120- und 300-Tonnen-Klassen zu erweitern. Je nach Bedarf und Nachfrage auf dem Markt.





4.3 VOLVO FH mit 92TM Palfinger

Der Gelenkteleskopkran ist mit einem elektrohydraulischen Powerpack ausgestattet, das einen emissionsfreien und nahezu geräuschlosen Betrieb ermöglicht.

4.4 Ökologisierung des Fuhrparks

Seit mehreren Jahren setzt sich Wagenborg Nedliff dafür ein, seinen Fuhrpark umweltfreundlicher zu gestalten und zu verjüngen. Die von uns aufgestellte Nachhaltigkeitsstrategie enthält konkrete Ziele bis 2050. Eines der Ziele ist die Verringerung der CO₂-Emissionen um 95 % in den Niederlanden und um 50 % in Europa. Wir haben in diesem Jahr viel in neue Maschinen investiert. Nachhaltigkeit bleibt dabei ein wichtiger Ausgangspunkt. 2023 haben wir unsere Flotte um 6 kleine Poolfahrzeuge erweitert. Anstelle von Mietwagen, die weniger wirtschaftlich und/oder umweltfreundlich sein können, nutzen unsere Mitarbeiter nun diese Autos, um die Standorte zu

4.5 Wichtigste Investitionen

- Liebherr LTM1090
- 2 x Liebherr LTM1150
- SPMT Modul 4-Achsen
- 5 x MAN 6x4 Ballastzugmaschine
- Gelenkteleskopkran
- Anschaffung von Pkw- und Trailer-Fahrplatten
- Trailer für 150-Tonnen-Kran
- Hubgerüst
- Stapler
- VW eCrafter
- Hubzylinder, HS-Hubzylinder, 150 Tonnen, Alu
- 2 Stapler
- 16-Tonnen-Stapler
- Faymonville 3as Multimax





„Dieses glänzende Beispiel von erstklassigem Teamwork ist im wahrsten Sinne des Wortes ein Meilenstein für den Bau unserer großen CO2-Abscheidungsanlage. Handwerkliches Können und Freude an der Arbeit sind kennzeichnend für die Art und Weise, wie diese Männer die Arbeiten ausgeführt haben.“

Dafür wurden wir vom Auftraggeber mit dem Safety and Excellence Award ausgezeichnet.





ARTIKEL

Neu in der Nedlift-Flotte: Weltweit erster 60-Tonnen-Hybridkran

Die Flotte von Wagenborg Nedlift umfasst 100 Krane verschiedener europäischer Marken. 2023 wurde der erste Hybrid-Teleskopkran in der Klasse bis 60 Tonnen aus China an Wagenborg Nedlift geliefert. Kommt die Entscheidung für einen Kran des chinesischen Herstellers XCMG von unerwarteter Seite? Nicht, wenn man sich die Vorgeschichte dieses Projekts ansieht, der sich gut vier Jahre lang hinter den Kulissen abgespielt hat. Dann sieht man, dass dieser fortschrittliche und zukunftsbeständige Kran das Ergebnis einer sehr erfolgreichen Zusammenarbeit zwischen XCMG und Wagenborg Nedlift ist.

Ende 2019 startete Jan-Ebe Boerema, damals Leiter des technischen Dienstes bei Wagenborg Nedlift, eine Ausschreibung mit der spezifischen Frage nach einer Lösung für einen zukunftsbeständigen, nachhaltigen Kran in der Klasse bis 60 Tonnen Hubkapazität. Boerema blickt auf diese Phase zurück: „Es wurden mir nur konventionelle Lösungen angeboten, die meine Frage nicht beantworteten. Immer mehr unserer Kunden verlangten nachhaltige Hebe-Lösungen für ihre Bauprojekte. Aber es gab keine Möglichkeiten. Und so haben wir uns aktiv auf die Suche gemacht. Zufälligerweise lernte ich im selben Zeitraum eine chinesisch-niederländische Mitinhaberin eines Unternehmens für hochwertige Hydraulikkomponenten in Groningen kennen. Dieses Unternehmen unterhält eine enge Beziehung zu XCMG. Und so kam der Ball ins Rollen.“

Sporthalle

Anfang 2020 plante Boerema einen Besuch zwecks Kennenlernens in China, aber COVID-19 machte einen Strich durch die Rechnung. Die ersten Kontakte verliefen daher per E-Mail. Es stellte sich heraus, dass XCMG nach einem Partner suchte, der ihnen den Weg auf dem westeuropäischen Markt weisen konnte. Nachdem Boerema seine Anforderungen dargelegt hatte, kam es zu einem Online-Treffen über Teams. Auf der Seite von Nedlift waren auch der Geschäftsführer Gerard Bastiaansen, Sander Wolters (leitender Monteur) und Brian Geerdink (Kranführer) dabei. Als die Verbindung hergestellt wurde, sahen die Nedlift-Kollegen auf dem Bildschirm eine Sporthalle vor sich, in der 50 chinesische Mitarbeiter von XCMG saßen und wirklich alles mitschrieben, was gesagt wurde.





Europäische Normen

„XCMG hatte bereits einen kleinen, vollständig hybriden 25-Tonnen-Kran hergestellt. Ich erklärte, dass wir genau so einen Kran suchten, nur in einer 60-Tonnen-Variante, die alle Anforderungen des europäischen Markts erfüllt“, erklärt Bastiaansen.

„2015 baute Nedliff den ersten elektrischen Kompaktkran, allerdings nicht in Serie. Daraus haben wir viel gelernt und können nun sehr detailliert erklären, was wir von einer Maschine erwarten.“

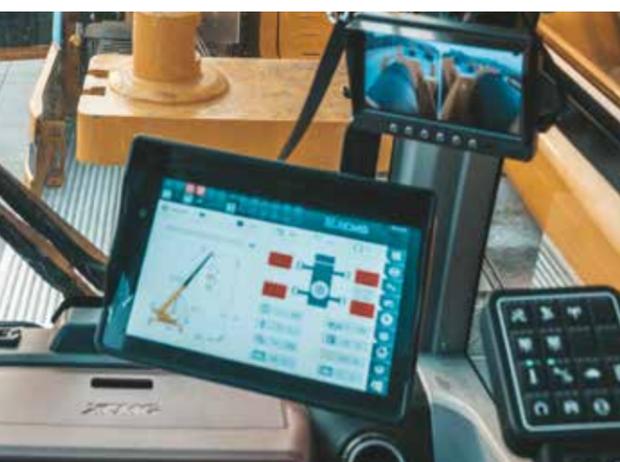
„Ich hatte die Idee vorgeschlagen, die Akkus im Gegengewicht einzuarbeiten, und genau damit hat sich XCMG an die Arbeit gemacht.“

Gerard Bastiaansen, Geschäftsführer Wagenborg Nedliff



„Die Arbeit mit diesem Kran ist total leise. Auch von den Bauarbeitern habe ich viele Komplimente über den geräuscharmen Betrieb erhalten.“

Brian Geerdink, Kranführer bei Wagenborg Nedliff



Das Ergebnis ist eine serienmäßig hergestellte, CE- und TCVT-zertifizierte hybride Maschine. Es ist uns wichtig, dass wir uns nicht ausschließlich auf den Betrieb mit Strom beschränken. Unsere Arbeiten finden manchmal auch weit ab von allem statt, und wenn der Akku leer ist, muss der Kranführer trotzdem weitermachen können. Ein Kran mit einer größeren Hubkapazität braucht natürlich auch mehr Akkus, aber dafür gab es noch keine vorgefertigte Lösung.“

BAUMA 2022

Die Kulturunterschiede schienen ein Problem darzustellen, dadurch wurden die Kontakte vorläufig eingestellt. „Und dann bekamen wir plötzlich einen Anruf, kurz vor der Bauma 2022, der Weltleitmesse für Baumaschinen. Der Hybridkran, von dem wir gesprochen hatten, würde dort auf der Messe stehen. Mit einem Dieselmotor aus Deutschland und Hydraulik aus den Nordniederlanden“, erzählt Bastiaansen.

Testphase

Der hybride XCA60_EV wurde für eine Testphase in die Flotte von Nedliff integriert. Wolters: „In all diesen Monaten gab es nicht eine einzige Störung oder ein Problem. Ja, es gab noch vieles zu verbessern, denn wir stellen hohe Ansprüche. Aber wir sind von dieser Maschine wirklich begeistert. Wir haben sie beim Neubau der CO2-Anlage von Twence in Hengelo eingehend getestet. Dabei waren auch Techniker von XCMG und Mitarbeiter der Prüfstelle Aboma.“

„Verbesserungswürdig waren vor allem der Bedienerkomfort und die Maschinenbedienung. Niederländische Kranführer führen mehrere Arbeitsgänge gleichzeitig aus, was in China sehr unüblich ist. Der XCA60_EV wurde deshalb an die 'niederländische' Arbeitsweise angepasst. Auch die Arbeiten in der Werkstatt verändern sich durch die Einführung von Hybridkränen. Wir werden in Zukunft mit Akkupaketen und Hochspannung arbeiten und müssen Schulungen absolvieren, um mit dieser Entwicklung Schritt zu halten. Darüber hinaus bedeutet die Arbeit mit Hochspannung, dass es keinen Spielraum für Fehler gibt. Wirklich gar keinen.“

Version 2.0

Der Kranführer Brian Geerdink hat die Maschine ausgiebig getestet und alle Ergebnisse direkt mit China geteilt. Am Ende der Testphase hatte XCMG bereits eine 2.0-Version hergestellt.

Geerdink ist begeistert: „Das ist wirklich ein absoluter Luxuskrane, der überall einsetzbar ist. Ich kann auf der Baustelle den ganzen Tag damit arbeiten und auf dem Rückweg noch einen kleineren Auftrag erledigen. Das ist wirklich ein großer Unterschied zu konventionellen Krantypen, die auf einen Elektroantrieb umgebaut werden. Die können das nicht.“

Ein Kran der Spitzenklasse

Auch Boerema ist begeistert: „Ich bin selbst recht konservativ eingestellt, wenn es um Maschinenbau geht, aber ich war wirklich verblüfft, was dieser Kran alles kann. Unser Ausgangspunkt war, dass wir nicht einen herkömmlichen Kran umbauen oder andere damit beauftragen wollten. Wir wollten einen Kran, der in Serie gebaut werden kann, sodass wir schnell reagieren können, wenn die Marktnachfrage steigt. Und nur XCMG konnte diesen Wunsch erfüllen.“

Die Krane erfüllen alle Anforderungen des westeuropäischen Marktes. Sie haben eine EN13000-Zertifizierung für den Oberwagen, den oberen Teil des Krans. Und der Unterwagen, das Fahrgestell, ist für den Straßenverkehr zugelassen.“

„Dank der Zusammenarbeit mit XCMG verfügen wir jetzt über einen Kran der Spitzenklasse, der alle Gesetze und Vorschriften sowie unsere eigenen Anforderungen erfüllt.“

Jan-Ebe Boerema, Regionalleiter Wagenborg Nedliff Nord



KAPITEL 5

Langjährige Kundenbeziehungen



5.1 Kundenzufriedenheit

Wir möchten gerne wissen, ob unsere Kunden mit unseren Dienstleistungen zufrieden sind. Es ist wichtig, den Finger am Puls zu haben, um zu sehen, ob unsere Arbeit mit den Wünschen und Erwartungen des Kunden übereinstimmt. Komplimente und eventuelle Beschwerden werden konsequent registriert und bei Bedarf wird darauf eingegangen. Alle 2 Jahre wurde

eine digitale Umfrage zur Kundenzufriedenheit erstellt und an unsere 100 wichtigsten Kunden verschickt. Die letzte Erhebung stammt aus dem Jahr 2022. Ab 2024 werden wir jährlich eine Umfrage durchführen und wir untersuchen, wie wir die wertvollsten Informationen von unseren Kunden sammeln können.

5.2 Times

Möchten Sie über Neuigkeiten und Hintergründe zu Aktivitäten und Projekten von Wagenborg informiert werden und bleiben? Unser Firmenmagazin Times erscheint einmal im Jahr (in englischer und niederländischer Sprache) und ist vollgepackt mit spektakulären Interviews, Reportagen und interessanten Fakten. Darin werden die neuesten Innovationen und Entwicklungen hervorgehoben. Ein hochinteressantes Magazin für Kunden, Geschäftspartner und Mitarbeiter.

In der Times geht es nicht nur um Wagenborg-Projekte und Entwicklungen in der Welt, sondern auch um unsere Kunden und Kooperationsprojekte. Mit unserem Magazin möchten wir unseren Kunden auch eine Bühne bieten.

Wenn Sie unser Firmenmagazin "Times" regelmäßig erhalten möchten, senden Sie bitte eine E-Mail an nedlift.communicatie@wagenborg.com.



5.3 Veranstaltungen für Geschäftspartner und Kunden

Kundeninfo Thema Nachmittag

Nachhaltigkeit: Chance oder Krise? Das war das Thema unseres ersten Kundeninfo-Nachmittags in der Energy Barn in Groningen. An diesem Nachmittag sprachen wir darüber, wie wir (schnellere) Schritte auf dem Weg in eine grüne(re) Zukunft machen können. Die Gastredner Jan Rotmans und Theo Klimp führten uns durch ihre klaren, inspirierenden und vor allem motivierenden Vorträge.

Military Boekelo

Jedes Jahr sind wir mit einem Stand auf der größten Reitsportveranstaltung der Niederlande vertreten: dem Military in Boekelo. Die Wetterbedingungen waren großartig, der Sport fantastisch und unser Stand wurde von unseren Kunden und Geschäftspartnern rege besucht.





ARTIKEL

Der außergewöhnliche Transport zweier Tankcontainer

Die Herausforderung ist größer. Es gibt mehr Auswahl. Also macht es mehr Spaß.

Wagenborg Nedliff hat eine Niederlassung im Chemiepark Chemelot. Dort ging eine Anfrage für den Transport zweier riesiger Lagertanks ein, die für ein Infrastrukturprojekt quer durch Urmond zum Industriepark transportiert werden sollten. Die kolossalen Tankcontainer messen 53 x 8 x 8,5 Meter (LxBxH) und wiegen jeweils 460 Tonnen. Der Regionalleiter Süd, Pedro Gonzalez Serrano, bat seinen Kollegen Arjan Bossers, Projektleiter bei Nedliff, um Hilfe. Eine willkommene Herausforderung. Nicht nur wegen der Kombination aus Technik und Maschinen, sondern auch wegen Arjans Leidenschaft für Transport, Achslinien und SPMTs. Rob Reefman, der in der Engineering-Abteilung von Wagenborg Nedliff arbeitet, war eng an allen Vorstudien und Plänen beteiligt. Für diesen Transport wurden am Wochenende des 7. Juli Straßen gesperrt, Kreisverkehre geräumt, Schilder versetzt und Neugierige mit rot-weißem Absperrband in sicherem Abstand gehalten.

Empfehlung Wagenborg-Ingenieure bestimmt Format der Tankcontainer

„Unsere Untersuchung sollte ausweisen, wie groß die herzustellenden Tankcontainer maximal werden durften. Einfach gesagt: länger und schmaler oder kürzer und breiter“, sagt Rob Reefman, Ingenieur bei Wagenborg Nedliff. Keine Kurve, kein Kreisverkehr, kein Baum, kein Bordstein, keine Ampel und kein Laternenpfahl auf der Strecke fehlte, als er mit der Arbeit in AutoCAD begann. „Indem wir Kurven simulierten und dabei prüften, wie weit das Material jeweils hervorstand, konnten wir berechnen, wie groß die Lagertanks maximal sein durften. Auf Grundlage dieser Informationen entwickelte der Hersteller die Tankcontainer. Und mit diesen Informationen bestimmten wir die richtige Transportkonfiguration: eine Dolly-Kombination aus 2 x 20 Achslinien SPMT.“

Bis 2050 ist der Chemiepark Chemelot in Geleen Europas führender „Standort für zirkuläre Chemie“ und vollständig klimaneutral. Um dieses Ziel zu erreichen, hat der Chemiepark in den letzten Jahrzehnten eine regelrechte Transformation durchlaufen. Bei Chemelot werden auch 2050 noch Halbfabrikate und Produkte für alltägliche (Haushalts-)Gegenstände wie innovative Kunststoffe für Autos, Teppiche, Lebensmittel oder Windkraftanlagen hergestellt. Der große Unterschied ist, dass es dann auf der Grundlage wiederverwendbarer Rohstoffe und nachhaltiger Prozesse geschieht. Dem liegen große Innovationen, Anstrengungen und Investitionen zugrunde. Außerdem sind Anpassungen der Infrastruktur und der Fabriken erforderlich.



Vorbereitung und Feinabstimmung

Für Arjan begann eine Phase der Besprechungen und Koordinierung mit den zuständigen Stellen, darunter die Provinz, Rijkswaterstaat und die Gemeinde. „Die Strecke war zwar nur 4 Kilometer lang, sie führte jedoch mitten durch bebauten Gebiet und der Konvoi musste außerdem die Autobahn A2 überqueren. Um die Zufahrt und Ausfahrt dieser stark befahrenen Autobahn nutzen zu können, musste eine kurze Straßensperrung durch die Provinz Limburg eingerichtet werden“, erklärt Arjan. Auf anderen Abschnitten der Strecke wurden Straßenmobiliar und Laternenmasten entfernt. Der gesamte Plan war darauf ausgerichtet, (Verkehrs-)Störungen zu begrenzen und Schäden an der öffentlichen Infrastruktur zu vermeiden. Die Verkehrsregler sorgten für einen reibungslosen Ablauf, die Rettungsdienste wurden informiert und die Polizei hatte ein wachsames Auge auf die Situation.

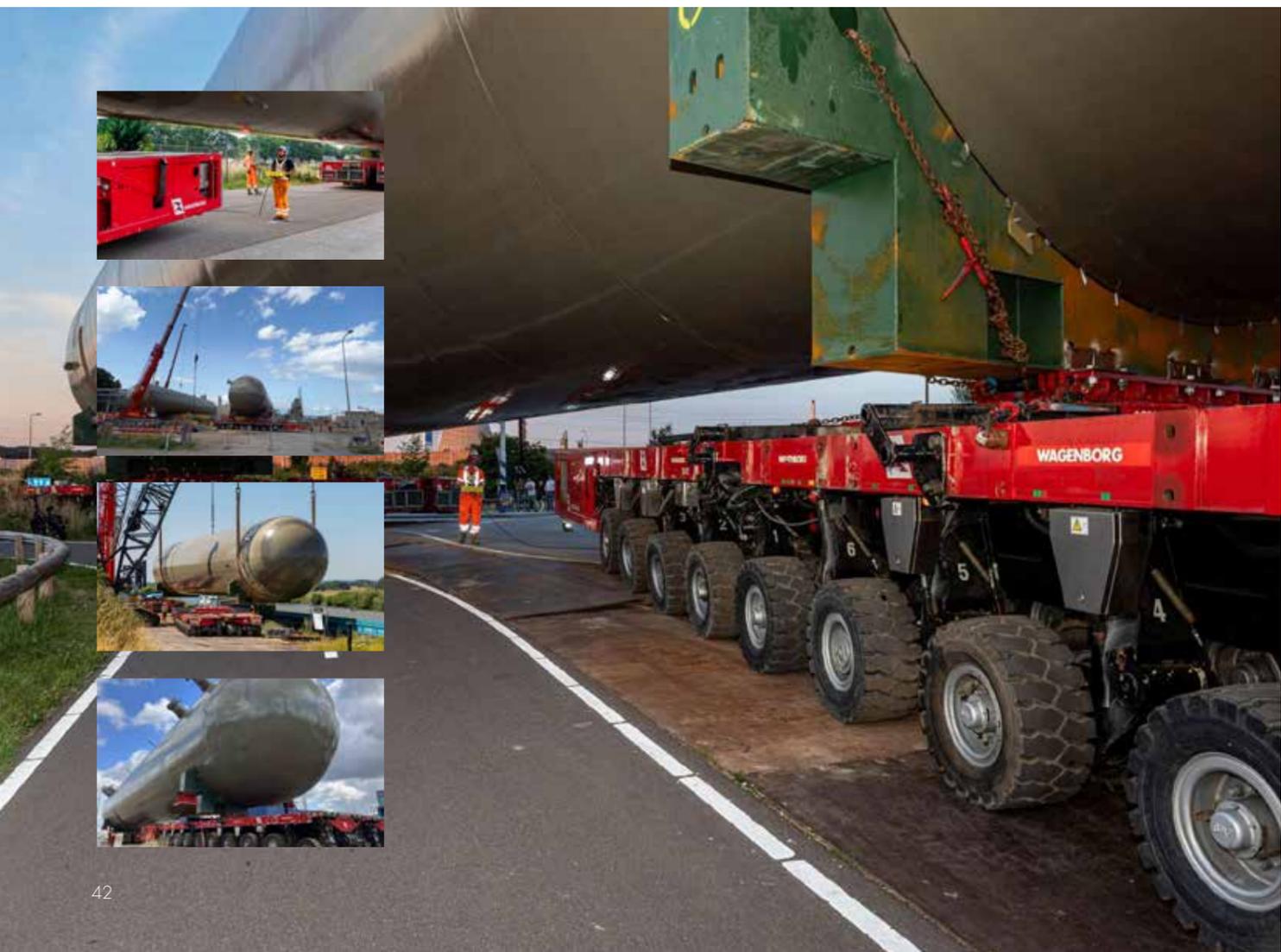
Abladen vom Schiff

Auf dem ersten Teil der Strecke, von Genk nach Urmond in Limburg, wurden die Tanks per Schiff transportiert. Nach der Ankunft in Limburg begann die Wagenborg-Arbeit mit dem Abladen der Tanks.

„Zuerst haben wir untersucht, ob es Häfen oder Kais gibt, die wir nutzen können. Vor einigen Jahren wurde an der Stelle, an der das Schiff anlegen sollte, alles verändert. Und das bedeutete, dass eine RoRo-Operation (Roll on Roll off) nicht mehr möglich war“, so Arjan. Und so wurde an der vorgesehenen Entladestelle ein großes Stück Boden abgegraben und mit Schutt befestigt. Nach den (Bodendruck-)Berechnungen von Rob konnten nun zwei große 600-Tonnen-Raupenkräne die Tanks sicher entladen und auf die SPMTs umsetzen.

Quer durch das Dorf

Gegen 20 Uhr begann der Transport des ersten Tankcontainers durch Urmond. Wie erwartet standen überall Zuschauer entlang der Strecke. Während die Maschinenführer die SPMTs im Schrittempo durch das Dorf manövierten, standen Hunderte von Anwohnern am Straßenrand. Gegen Mitternacht fand die Überquerung der A2 statt. Nach einem reibungslosen Transport erreichte der erste Tankcontainer das Industriegebiet Chemelot. Der zweite Tankcontainer legte die Strecke einen Tag später auf genau die gleiche Weise zurück.



Fahrplatten

Ein Tankcontainer von dieser Größe und diesem Gewicht kann nicht ohne weiteres auf bestehenden Straßen transportiert werden. Es galt also die Gefahr einer Beschädigung der Fahrbahn zu vermeiden. Die Fahrplatten-Abteilung von Nedliff spielte dabei eine wichtige Rolle. Aufgrund der Berechnungen der Ingenieure wurde bestimmt, wo Fahrplatten aus Stahl, Isotrackplatten, Dragline-Balken oder Kombinationen davon ausgelegt werden mussten. Sobald der Transport beendet war, wurden die Platten wieder eingesammelt. Einen Tag später wurden sie erneut ausgelegt. Und unmittelbar nach dem Transport des zweiten Tankcontainers wurden sie wieder entfernt.

Ein Hindernis auf der Strecke

Bevor die Tankcontainer an ihrem endgültigen Standort in ihr Sandbett gelegt werden konnten, mussten sie unter einer der vielen Rohrbrücken auf der Baustelle hindurch. „Durch die geringe Höhe dieser Rohrbrücke war es nicht möglich, die Tanks auf den SPMTs darunter durchfahren zu lassen“, erklärt Rob. „Wir wollten die Tankcontainer möglichst effizient in dem Sandbett abstellen. Wo früher eher die Wahl auf einen Kran gefallen wäre, haben wir heute mehrere Möglichkeiten. Ein Darüberheben war in diesem Fall außerdem auch keine Möglichkeit. Also haben wir Schliitten- und Hubzylindertechniken eingesetzt. Diese Phase hat viel Zeit gekostet. Vom Kunden erhielten wir Informationen über den maximalen Bodendruck, mit dem wir rechnen konnten. Wir haben aber auch die

Witterungsbedingungen, die Steigung, einen eventuellen Notstopp, die Stabilität der Tankcontainer und die Qualität der Straße in unsere Berechnungen einbezogen. Auf der Grundlage dieser Berechnungen wurde die oberste Schicht des Straßenbelags abgefräst und dadurch gerade genug Platz geschaffen, um die Tanks unter der Rohrbrücke hindurchzuschieben.“

Ganz nach dem Plan der Engineering Abteilung wurde der Tankcontainer zunächst abgesenkt. Und dann mit einem Schliitten unter die Rohrbrücke hindurch manövriert. Anschließend wurde er wieder angehoben und auf den SPMT geladen. Um den Tankcontainer auf dem Sandbett zu positionieren, dreht sich die Räder des SPMT um 90 Grad, woraufhin es mit Hubzylindern in Kombination mit Rollen genau in die richtige Position auf dem Sandbett gebracht wurde.

Die Herausforderung ist größer. Und macht damit mehr Spaß.

„Das Besondere an diesem Projekt ist die Größe der Tankcontainer und die Kombination verschiedener Techniken. Wenn man dann noch all die Umstände bedenkt, die wir zu berücksichtigen hatten, und die Anzahl der beteiligten Parteien, dann spricht man von einem Großprojekt. Unglaublich, wie perfekt alles zusammengepasst hat. Das war wirklich ein echtes Vorzeigeprojekt“, sagt Arjan abschließend.

Fotografie: Peter van der Geest und „eigene“ Fotos.

