

UP

UP - das Magazin
für Kunden & Freunde
Ausgabe 1/2021





Sehr geehrte Leserinnen, sehr geehrte Leser!

Wir freuen uns sehr darüber, dass wir uns nach einer (viel zu langen) Pause wieder mit einer neuen Ausgabe von UP bei Ihnen melden können. Dies war für alle eine sehr belastende Zeit. Denn die Pandemie hat uns in den letzten 21 Monaten Situationen beschert, die wir uns hätten nie vorstellen können. Nach mehreren Phasen des Stillstandes und des fast totalen persönlichen Rückzuges konnten wir zwischendurch ein Stückchen mehr "Normalität" leben. Doch die Infektionszahlen steigen leider wieder und der nächste Lockdown ist beschlossen.

Nicht alle Menschen kamen und kommen mit den Einschränkungen im alltäglichen Leben gut zurecht. Auch waren Viele von der Krankheit direkt betroffen. Wir hoffen, dass Sie – unsere geschätzten Partner und Kunden – diese einschneidende Zeitspanne bis jetzt gut überstanden haben und trotz allem mit neuer Energie in die Zukunft schauen können. Auf jeden Fall stehen wir, so wie immer, als verlässlicher Mitsstreiter bereit, um Ihre Vorhaben zu verwirklichen.

Dass sich, gottseidank, wieder viel tut, ist ja nicht zu übersehen. Wir konnten in den letzten Monaten eine extrem starke Nachfrage feststellen. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben sich bemüht, alle Wünsche bestmöglich abzuarbeiten. Wir bitten um Verständnis, dass trotz unseres großen Fuhrparks die eine oder andere Gerätschaft nicht sofort verfügbar war.

Bei der Gelegenheit möchte ich mich noch einmal bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die Disziplin und den großartigen Zusammenhalt während der Pandemie bedanken. Sie halten durch ihren Einsatz – im Außendienst, im Homeoffice oder in den Büros der Niederlassungen – den Motor von Prangl stets am Laufen und tragen dazu bei, dass wir gut durch die Krise kommen. Danke!

Nach der anstrengenden Zeit freuen wir uns jetzt alle auf ein paar ruhige Tage – zum Runterkommen und Entspannen. Versuchen wir einfach, den Stress auszuschalten und unseren Fokus auf andere Dinge zu legen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen ein fröhliches und besinnliches Weihnachtsfest und alles Gute für 2022. Und welcher Wunsch auf keinen Fall fehlen darf: Bleiben Sie gesund!

Christian Prangl

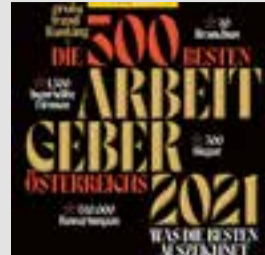
Ihr Christian Prangl

P.S. UP finden Sie auch wieder als PDF unter www.prangl.at.



Straße

Als Pionier der Branche und Geschäftsmann mit Handschlagqualität wurde der 2014 verstorbene Gründer der Unternehmensgruppe Prangl, Josef Prangl, bereits im steirischen Premstätten mit einem eigenen Straßennamen geehrt. Nun wurde ihm diese Wertschätzung auch in Wien entgegen gebracht. Der Kulturausschuss im Wiener Rathaus hat im Rahmen einer Um- bzw. Neubenennung von 16 Straßen beschlossen, den Firmengründer auf diese Weise "im öffentlichen Raum zu verankern und an ihn zu erinnern". Und so lautet die neue Anschrift der Firmenzentrale in Wien Liesing nun Josef-Prangl-Straße 8.



Arbeitgeber

Über 1.300 heimische Unternehmen aus 20 Branchen sind von eben diesen bewertet worden. Die über 220.000 Bewertungen hat das Magazin "trend" in Kooperation mit Statista, kununu und Xing in ein Ranking der 300 besten Arbeitgeber Österreichs des Jahres 2021 zusammengefasst. Prangl war das erste Mal mit dabei und schaffte es gleich in die Wertung der Kategorie "Verkehr und Logistik". Mit Platz 13 wurden die Top 10 nur knapp verpasst. Für das Unternehmen ist dies eine erfreuliche Bestätigung für das neue Personalentwicklungsprogramm "BePrangl".

Effizienter mit Tablets



Auf dem Dienstleistungssektor ist der Weg zum Erfolg von mehreren Aspekten abhängig. Professionelle, gut ausgebildete MitarbeiterInnen sind die Basis. Modernes, bestens gewartetes Equipment unterstützt die MitarbeiterInnen, Top-Leistung zu erbringen. Aber natürlich ist die Koordination aller Beteiligten ein ebenso entscheidender Faktor. Um auch hier einen weiteren Schritt in die Zukunft zu gehen, wurde bei Prangl heuer eine wichtige Digitalisierungsoffensive gestartet. Dabei ging es nicht nur darum, die Kommunikation zwischen Büro und FahrerInnen zu vereinfachen, sondern auch dem Papierkrieg den Kampf anzusagen. Denn bisher kommunizierten Disposition, FahrerInnen, Sachbearbeitung und Personalverrechnung über physische Briefkästen durch tausende, teils handschriftlich erfasste, Zettel. In den Briefkästen wurden die ausgedruckten Aufträge für die eingeteilten FahrerInnen deponiert, die den Zettel bei Dienstankunft abholten. Auf Leistungsscheinen wurden, nach erfolgreicher Erfüllung unserer Dienstleistung, alle wichtigen Daten hand-

schriftlich eingetragen, von den Kunden auf der Baustelle unterschrieben und am Ende – wieder zurück im Briefkasten – zur Abrechnung herangezogen. Ein System, das über Jahrzehnte gewachsen, aber nun in die Jahre gekommen ist. Wir suchten auch in diesem Bereich nach neuen Standards, denn jetzt läuft das anders: Die FahrerInnen wurden im Laufe des Jahres mit leistungsfähigen und besonders robusten Tablets für die Baustelle ausgestattet. Die Aufträge werden von der Disposition einfach per Knopfdruck übermittelt. Auch die Arbeitszeit wird am Tablet erfasst und die Kunden unterzeichnen ebenfalls direkt dort digital. Die so gesammelten Daten werden zentral im System hinterlegt, digital kontrolliert und automatisch verarbeitet. Die papierlose Abwicklung spart nicht nur viel Zeit, weil keine handschriftlichen Informationen mühsam per Hand abgetippt werden müssen, sondern auch, weil das viele Umsortieren und Einordnen der Zettel entfällt. Um all diese Schritte digital abbilden zu können, wurde eine eigene App entwickelt. Der Vorteil für Prangl-FahrerInnen: Nicht nur die Administration wird wesentlich vereinfacht und transparenter. Sie verfügen jetzt auch über moderne Kommunikationswege von E-Mail über Chats bis hin zur Videotelefonie. Die Fahrer können so zum Beispiel im Fall von Schäden am Equipment per Videotelefonie mit der Werkstatt Kontakt aufnehmen und das Problem möglicherweise direkt vor Ort beheben.

Natürlich haben auch alle Prangl-Kunden Vorteile durch die Umstellung: Der Leistungsschein wird direkt digital an die richtige Person gesendet und Abrechnungen noch schneller bereitgestellt. Und das Problem mit unleserlichen Schriften gehört damit sowieso der Vergangenheit an. Prangl, der als Pionier mit dieser Technik auf der Baustelle arbeitet, ist nun auch auf diesem Gebiet Vorreiter. Das neue System ist rascher, transparenter, übersichtlicher und wird kontinuierlich weiterentwickelt und auf alle Geschäftsfelder der Prangl-Gruppe ausgeweitet, um Kunden zukünftig noch mehr Vorteile zu bieten. Darüber hinaus gibt es einen zusätzlichen riesengroßen Vorteil in Sachen Umweltschutz: Es werden mehrere hunderttausend A4-Zettel pro Jahr eingespart!

Webseite-Relaunch



Als modernes, international tätiges Familienunternehmen hat Prangl den Anspruch, stets up-to-date zu sein. Und das nicht nur wenn es um den Fuhrpark, das Sicherheitsmanagement oder die Arbeitsbedingungen der so wichtigen MitarbeiterInnen geht. Auch der Internet-Auftritt soll diesen Richtlinien entsprechen. Deshalb wurde die Homepage des Unternehmens einem gründlichen Relaunch unterzogen.

Was auf den ersten Blick auffällt: Das Layout ist wesentlich übersichtlicher gestaltet. Das moderne, großzügige Design ist user-freundlicher und liefert alle wesentlichen Informationen. Schließlich ist ja das erklärte Ziel des Unternehmens, mit der neuen Website den bestmöglichen Einblick in die spannende Welt von Prangl zu bieten. Zum Beispiel mit dem völlig neu gestalteten Videobereich "Prangl-TV". Hier stehen Interessenten noch rascher und leichter alle Corporate-Videos zur Verfügung.

Der Bereich für Bewerber wurde mit mehr Platz aufgewertet. Denn 55 Jahre Prangl-Service mit umfassender Dienstleistung waren und sind nur mit Hilfe der hoch motivierten und bestens qualifizierten MitarbeiterInnen möglich. Der Bildungs- und Entwicklungscampus "BePrangl" wird nun online noch stärker hervorgehoben, um neue wertvolle Team-Mitglieder zu finden. Praktischen Nutzen bringen die internen Verlinkungen zwischen den einzelnen Bereichen, wodurch ein direktes Wechseln ermöglicht wird. Dass nun auch die Sozialen Medien vollumfänglich in die Website integriert worden sind, ist ebenfalls eine zweckmäßige Neuerung. Und um überall ohne Abschlüge verfügbar zu sein, wurde die Homepage auch für mobile Geräte und Smartphones optimiert.

Firmenzugehörigkeit

HOCHSTRASSER Fritz	35 Jahre
EDLINGER Karin	30 Jahre
HOLZERBAUER Josef	30 Jahre
KAMPER Friedrich	30 Jahre
SCHAFFLER Wolfgang	30 Jahre
WIZANI Josef	30 Jahre
ARBEITER Josef	25 Jahre
HASLINGER Robert	25 Jahre
HUSCHAUER Heinz	25 Jahre
MARKTL Thomas	25 Jahre
MOSER Wolfgang	25 Jahre
NEUBAUER Claudia	25 Jahre
NOVAK Norbert	25 Jahre
OBERTSCHEIDER Klaus	25 Jahre
SCHARF Alfred	25 Jahre
WOLFSGRUBER Ewald	25 Jahre
BEICHLER Manfred	20 Jahre
DAURER Franz	20 Jahre
DOLEZAL Gerhard	20 Jahre
HINTERLEITNER Wolfgang	20 Jahre
HOFMEISTER Andreas	20 Jahre
MOIK Harald	20 Jahre
NEUBAUER Hermann	20 Jahre
OBERMAYR Norbert	20 Jahre
PREITLER Markus	20 Jahre
REINDL Andreas	20 Jahre
SAMEK Alfred	20 Jahre
SAMER Ewald	20 Jahre
SLANITZ Günther	20 Jahre
ALDRIAN Erich	15 Jahre
ANTAL Martin	15 Jahre
BRUCKNER Johann	15 Jahre
Dienstl Johann	15 Jahre
DORRER Katharina	15 Jahre
DROBITS Markus	15 Jahre
DULLER Jürgen	15 Jahre
FEICHTL Katrin	15 Jahre
HILLER Michael	15 Jahre
HOLZAPFEL Ernst	15 Jahre
HYDZIK Zbigniew	15 Jahre
JAHN Stefan	15 Jahre
JANDL Christian	15 Jahre
KOPPENSTEINER Gerhard	15 Jahre
MUHR Christian	15 Jahre
NAGL Roland	15 Jahre
PALTRAM Christian	15 Jahre
REINISCH Thorsten	15 Jahre
SCHEBESTA Andreas	15 Jahre
SCHNECK Josef	15 Jahre
SCHUSTER Thomas	15 Jahre
STADLER Andreas	15 Jahre
TOD Monika	15 Jahre
WAGNER Frank	15 Jahre
WURZER Mario	15 Jahre
BABEL Andras	10 Jahre
BRADL Daniel	10 Jahre
DISTEL Josef	10 Jahre
FOSCHUM Johann	10 Jahre
FRÜHAUF Heinz	10 Jahre
HAMMERSCHMIDT Manfred	10 Jahre
HEIDUM Zsolt	10 Jahre
HOHENUAUER Herbert	10 Jahre
KIRA Zsolt	10 Jahre
KNIRSCH Andreas	10 Jahre
KRAMBERGER Branko	10 Jahre
MACEK Mario	10 Jahre
MAYER Michael	10 Jahre
MAZNIKOLLA Zirafet	10 Jahre
MICHELIC Albert	10 Jahre
PASSEGGGER Markus	10 Jahre
POSPISIL Andreas	10 Jahre
PRODERUTTI Karl Junior	10 Jahre
SEIDL Martin	10 Jahre
SIMBRUNNER Norbert	10 Jahre
SOLYMOS Laszlo	10 Jahre
STRASSER Achim	10 Jahre
ZIERHOFER Simone	10 Jahre

A close-up portrait of Hermann Maier, a middle-aged man with a beard and blue eyes, smiling warmly. He is wearing a blue button-down shirt. The background is a soft, out-of-focus grey.

Erfolgs- MENSCH

Hermann Maier über seinen Ausstieg aus dem Weltcup, seine Vorliebe für die Natur und wie er das Unternehmen Prangl sieht.

UP: Was gab 2009 letztendlich den Anstoß zum Ausstieg aus dem Weltcup?

Hermann Maier: Der Abschied war wohlüberlegt und ist im Rückblick betrachtet zum genau richtigen Zeitpunkt erfolgt. Ich war damals im Vollbesitz meiner Kräfte, lag auch in der Super-G-Weltrangliste auf einem Spitzenplatz, hätte also ohne Weiteres die Olympiasaison in Angriff nehmen können. Allerdings stand dann die Tatsache im Vordergrund, fit und gesund ein neues Kapitel aufzuschlagen zu können. Und das gab schließlich den Ausschlag zum Rücktritt.

UP: Das ist jetzt ziemlich genau 12 Jahre her. Trotzdem sind Sie nach wie vor populär. Woran liegt das Ihrer Meinung nach?

Maier: Es fällt mir persönlich schwer, das zu beurteilen oder zu bewerten. Man ist einfach bemüht, ein halbwegs normales Leben zu führen und sich auch weiterhin nicht zu verbiegen oder verbiegen zu lassen.

UP: Hat sich der Skizirkus seit Ihrem Ausstieg verändert? Ist der Sport noch spezialisierter, noch schwieriger geworden?

Maier: Da haben sich natürlich einige Entwicklungen fortgesetzt, die zu meiner aktiven Zeit begonnen haben. Wie zum Beispiel beim Material. Da spielt das Set-Up, das für mich bereits stark im Vordergrund stand und wofür ich mitunter gescholten wurde, mittlerweile eine ganz entscheidende Rolle, auf das jeder Athlet großen Wert legen muss. Andererseits glaube ich nicht, dass der Skirennsport schwieriger geworden ist, weil die Konkurrenzsituation und die Leistungsdichte an der Spitze seinerzeit schon sehr herausfordernd waren.

UP: Alles muss noch schneller, noch gefährlicher, noch spektakulärer werden. Gehen Entscheidungen der Verbände auf Kosten der Athleten?

Maier: Das würde ich so nicht bestätigen, da Überlegungen in Bezug auf die Sicherheit der Sportler sehr stark und immer mehr im Vordergrund stehen und – ob mit der Pistenpräparierung, der Streckenführung, der Kurssetzung oder wetterbedingten Verschiebungen und Absagen – alles getan wird, um sicherzustellen, dass alle sicher und gesund ins Ziel kommen.

UP: Sie stehen eigentlich gar nicht so gern in der Öffentlichkeit. Wie machen Sie das, wenn es doch einmal sein muss?

Maier: Das sehe ich anders: Ich habe die Öffentlichkeit ja nie bewusst gesucht. Die Erfolge und auch Misserfolge bei den Skirennen brachten diese große Aufmerksamkeit mit sich. Man lernt im Laufe der Jahre, damit umzugehen. Und es kann daher auch nicht die Rede davon sein, dass ich danach trachte, die Öffentlichkeit zu meiden – nur weil man kein gesteigertes Interesse daran hat, sich bei jeder Gelegenheit ins Rampenlicht zu schieben.

UP: Welchen Stellenwert hat das Skifahren noch für Sie?

Maier: Einen sehr hohen. Heutzutage stehen da freilich Spaß und Bewegung in der Natur im Vordergrund.

UP: Wir haben gehört, dass Sie gerne Skitouren unternehmen. Lieber allein oder doch in Gesellschaft?

Maier: Am liebsten allein und auf Routen, die nicht überlaufen sind.

UP: Welche anderen Hobbies haben Sie sich nach Ihrem Karriereende als Profisportler gesucht?

Maier: Das sind großteils Beschäftigungen, denen ich eigentlich seit je her nachgehe. Dabei dreht es sich fast ausschließlich um die Bewegung in der Natur und an der frischen Luft.

UP: Sie hatten schon eine kleine Filmrolle bei Kommissar Rex. Wäre der Job Schauspieler etwas für Sie? Welches Genre würde Sie da interessieren?

Maier: Die kleine Gastrolle war ein einmaliger Ausflug und ein interessantes Erlebnis, bei dem man kennenlernen durfte, was sich hinter den Kulissen so einer Produktion abspielt. Wiederholung ist keine geplant.

UP: Wenn Ihre beeindruckende Lebensgeschichte verfilmt werden würde, wer sollte Sie spielen?

Maier: Am besten ein Mann. Wenn er dazu noch gewisse sportliche Ambitionen mitbringt, würde das nicht schaden.

UP: Vor Kurzem waren Sie bei einem Filmdreh in der Wiener Prangl-Zentrale. Welche Eindrücke haben Sie von diesem Tag mitgenommen?

Maier: Eine ganze Menge. Zum einen war es spannend, etwas über die erstaunliche Geschichte und die erfolgreiche Entwicklung dieses Familienunternehmens zu erfahren. Und natürlich übt auch der unglaublich vielfältige Maschinenpark eine gewisse Faszination aus. Zudem waren alle beteiligten Personen sehr freundlich und hilfsbereit. Man konnte den Familiengeist spüren.

UP: Wenn Sie jemandem Prangl beschreiben müssten, was würden Sie erzählen?

Maier: Ich denke, dass allein der Firmenname sehr vielen Menschen ein Begriff ist – schließlich begegnet man ihm ja fast täglich auf den Straßen und Baustellen. Was vielleicht noch weniger wissen, ist die Beschäftigung bei der Montage von Windkraftwerken.

UP: Sie haben sich bei dieser Gelegenheit auch als Kranfahrer betätigt. Wie schätzen Sie diesen Job und seine Herausforderungen ein?

Maier: Da ist jede Menge Erfahrung, räumliche Vorstellungskraft, Koordination und vor allem Fingerspitzengefühl gefragt. Und es ist auch kein Fehler, wenn man für diesen Job auch die notwendige Ruhe mitbringt.

UP: Ein Spezial-Equipment von Prangl ist die PFTV, die selbst entwickelte Flügeltransportvorrichtung. Auch diese konnten Sie bedienen. Wie war das für Sie? Wäre das vielleicht ein zweiter Karriereweg für Sie?

Maier: Es war spannend. Eine gute Erfahrung, die zeigte, dass das Unternehmen da sehr gut aufgestellt ist und man diese sehr anspruchsvollen Aufgaben besser in die Hände von Experten legen sollte...

UP: Herr Maier, wir danken für das Gespräch.

Zur Person

Hermann Maier wurde am 7. Dezember 1972 in Altmarmarkt im Pongau geboren. Sein erstes Weltcuprennen im Februar 1996 beendete er mit dem 26. Rang, der erste Weltcup-Sieg im Februar 1997 brachte den endgültigen Durchbruch. Mit seinem Sturz bei den Olympischen Winterspielen 1998 in Nagano nach nur 18 Sekunden Abfahrtszeit und die nur ein paar Tage später errungenen Goldmedaillen in Super-G und Riesenslalom machten weltweit Schlagzeilen. In der Saison 1999/2000 gewann Maier nicht nur den Gesamtweltcup, sondern auch die kleinen Kristallkugeln für Abfahrt, Super-G und Riesenslalom. Auch in der nächsten Saison holte er sich wieder vier Weltcup-Kugeln.

Nach einem Motorradunfall im Sommer 2001 schwebte Maier in Lebensgefahr, die Amputation des rechten Unterschenkels stand im Raum. Aber er schaffte es, sich im Jänner 2003 wieder zurück in den Weltcup zu kämpfen. Schon das fünfte Rennen – den Super-G in Kitzbühel – konnte er für sich entscheiden. Die Saison 2003/2004 beendete Maier mit dem Sieg des Gesamtweltcup und der Super-G-Kristallkugel. Nach weiteren erfolgreichen Jahren verkündete Hermann Maier am 14. Oktober 2009 seinen Rücktritt vom Ski-Sport. Bis dahin absolvierte er insgesamt beeindruckende 268 Weltcuprennen und gewann 54 davon: 24 Super-Gs, 15 Abfahrten, 14 Riesenslalom und eine Kombination. Er wurde zweimal Olympiasieger, dreimal Weltmeister und entschied viermal den Gesamtweltcup für sich. Heute ist Hermann Maier ein gefragtes Werbe-Testimonial und Markenbotschafter.

#erfolgswege



In der aktuellen Firmenkundenkampagne begleitet Hermann Maier Unternehmen auf ihren Erfolgswegen. Er besucht verschiedene Betriebe aus den unterschiedlichsten Branchen in ganz Österreich. Dabei geht er gemeinsam

mit den Firmengründern nicht nur den Geheimnissen ihres Erfolgs auf den Grund, sondern packt auch gleich selbst mit an. Wie hier bei Prangl.



Bilder: JCB

ECO

PTS 25.6 E

Ein neues, rein strombetriebenes Schmuckstück zielt den Fuhrpark von Prangl. Der elektrische Kompakt-Teleskopstapler PTS 25.6 E – eine 24-kWh-Batterie verleiht der Maschine einen ganzen Arbeitstag lang die nötige Energie – ist genau so groß wie das Dieselmotormodell und steht diesem auch im Leistungsvergleich um nichts nach. Der Außenwenderadius beträgt 3,7 Meter. Die maximale Hubkapazität liegt bei 2.500 kg mit einer Maximallast von 2.000 kg bei der höchst möglichen Hubhöhe von sechs Meter. Und der Stapler kann auch mit unterschiedlichen Gabeln, verschiedenen Schaufeln und vielen anderen Anbaugeräten des Herstellers eingesetzt werden.

Seine Kraft bezieht der innovative Teleskopstapler aus zwei Elektromotoren. Ein Motor mit 17 kW treibt über ein permanentes Allrad-Getriebe die Antriebs- bzw. Lenkachsen an. Damit ist sowohl im Vorwärts- als auch im Rückwärtsgang eine Geschwindigkeit von 15 km/h möglich. Das Hydrauliksystem wird von einem 22 kW-Motor betrieben. Mit einem Wirkungsgrad von 85 Prozent haben die Elektromotoren eine wesentlich bessere Effizienz als jene eines Dieselmotors mit nur 45 Prozent Wirkungsgrad. So wie bei PKWs mit Elektromotor auch, wird beim Bremsen durch Rekuperation der 96 V Lithium-Ionen-Batterie Energie rückgeführt. Sogar das Hydrauliksystem kann auf diese Weise Energie zurückgewinnen, und zwar beim Absenken des Auslegers. Ist die Batterie leer, kann sie in acht Stunden mit einer Standardstromversorgung von 230 V/16 A wieder aufgeladen werden.

Die Kabine des Elektro-Teleskopstaplers entspricht mit den Zertifizierungen ISO 3471 (ROPS) und ISO 3449 (FOPS) den höchsten Sicherheitsanforderungen. Größtmögliche Kontrolle bringt zum Beispiel das Ladekontrollsystem. Dazu befindet sich in der Augenhöhe des Fahrers das "automatische audiovisuelle Warnsystem der Lastmomentanzeige". Ein Signal von einem Lastsensor an der Hinterachse überwacht dabei kontinuierlich die Vorwärtsstabilität der Maschine.

Aber ein Arbeitsgerät sollte nicht nur sicher, sondern auch über eine gute Übersicht verfügen und darüber hinaus komfortabel sein. Zur Ausstattung des JCB Elektro-Staplers zählen rundum getönte Scheiben, beheizte Windschutz-, Heck- und rechte Seitenscheibe sowie Dachfenster aus Verbundglas. Windschutzscheibe und Dachfenster sind mit Wischern und Heizung bzw. Scheibendefroster ausgestattet. Auch das ausstellbare Heckfenster ist mit einer Wasch-/Wischanlage versehen. Der einstellbare und beheizbare Sitz mit Luftfederung und die Neigelenksäule sorgen für den persönlichen Komfort des Fahrers. Der vergleichsweise geringe Geräuschpegel von 66,7 dB in der Kabine trägt ebenfalls zum Wohlbefinden des Fahrers bei. Draußen hält sich die Lärmbelastung übrigens auch in Grenzen, der Außenpegel beträgt 92,2 dB. Der Rückfahralarm zur Warnung der Kollegen auf der Baustelle ist als Option erhältlich.

Der PTS 25.6 E ist der erste rein elektrische Teleskopstapler im Prangl Fuhrpark und sorgt dafür, dass die gelben Spezialisten nicht nur für Indoor-Einsätze, sondern auch für Einsätze in Emissions-Beschränkungs-zonen und sensiblen Umgebungen perfekt gerüstet sind – mit null Emissionen, niedrigem Geräuschpegel und innovativen Funktionen.

TV-Produktion



Dass Prangl ein äußerst erfahrener Partner für Filmproduktionen ist, hat sich schon längst herumgesprochen.

In Wien fanden wieder einmal Dreharbeiten statt. Worum es sich genau handelt, wird noch geheim gehalten. Nur so viel kann verraten werden: Es ist eine internationale Fernsehproduktion mit Star-Besetzung. Da konnte man natürlich auch nicht bei den Partnern zurückstecken. Prangl erhielt den Auftrag, das Produktions-Team fast zwei Monate lang an sechs verschiedenen Locations mit Arbeitsbühnen und Hubstaplern zu unterstützen. Einer der schönsten Schauplätze war das luxuriöse Hotel Park Hyatt Wien in der City. Davor wurden drei typengleiche Teleskop-Arbeitsbühnen mit 43 Meter Arbeitshöhe aufgebaut. Sie hatten die Aufgabe, Scheinwerfer zu positionieren, um von außen das passende Licht in ganz oben gelegenen Räumlichkeiten zu bringen. Mit einem Eigengewicht von je 20 Tonnen und einer möglichen Belastung von 450 Kilogramm pro Arbeitskorb genau die richtigen Geräte für diesen Job. Dabei durften weder der Verkehr, noch die Hotelgäste behindert werden. Wie gewohnt, meisterte das Prangl-Team auch diese Anforderung bravourös.



Windpark, Teil 1



Erster Teil des Exklusiv-Vertrages: Schiffsentladung, Zwischenlagerung und Sondertransport zum Windpark in Bosnien-Herzegowina.

Auf einer Hochebene in der Nähe der Stadt Mostar entstand ein Windpark mit 15 Windkraftanlagen. Weil Bosnien-Herzegowina nicht zur EU gehört, war die Planung eine besondere Herausforderung. Ein triftiger Grund, warum Prangl sämtliche Logistikaufgaben exklusiv übertragen wurde. Durch die frühzeitige Einbindung des Prangl-Teams – bestehend aus Mitarbeitern aus Österreich, Slowenien und Kroatien – war es möglich, zeitgerecht eine länderübergreifende Expertise zu erstellen. Sogar notwendige Konzeptänderungen während der laufenden Arbeiten konnten das sich ergänzende, internationale Team nicht aus der Ruhe bringen und es löste jede Herausforderung mit großer Professionalität. Die Komponenten der Windkraftwerke wurden im Hafen Ploce in Kroatien mit Hochseeschiffen angeliefert und zwischengelagert. Alle Teile wurden dann in einer ganz bestimmten Reihenfolge mit Spezial-equipment zum Windpark transportiert, wobei hier wieder Prangls Flügeltransportvorrichtung PFTV zum Einsatz kam. Die Transporte erreichten dabei Längen von bis zu 74 Meter.

Windpark, Teil 2



Teil zwei des Exklusiv-Vertrages: Vorentladung, Vormontage und Hauptmontage aller Windkraftwerk-Komponenten.

Den Aufbau der Windkraftwerke (48 MW Gesamtleistung nach Fertigstellung) übernahmen vor allem drei Großkrane: Mit zwei Teleskopkranen, einem 500 Tonnen und einem 200 Tonnen, wurde die Vormontage der jeweils ersten beiden Turmschüssen mit einem Gewicht von je 68,5 Tonnen durchgeführt. Ein 600 Tonnen Gittermastkran mit einer Systemlänge von 124 Meter und einem Gesamtgewicht von 524 Tonnen sorgte für das Aufstellen der restlichen Windkraftanlagen. Dabei zählten die Maschinenhäuser mit je 80,5 Tonnen und die zusammengebauten Rotoren mit je 77 Tonnen zu den schwersten zu absolvierenden Hüben. Die Hauptkrane wurden zusätzlich von einem 130 Tonnen und einem 95 Tonnen Teleskopkran sowie von einem 7,2 Tonnen Teleskopstapler unterstützt. Das umfassende Prangl Gesamtkonzept inklusive Transporte und Hübe gab den Ausschlag für einen stimmigen Ablauf. Damit wurde einmal mehr bewiesen, welchen Stellenwert ein verlässlicher Exklusiv-Partner hat.



Straßenbahn



Mindestens 70 Straßenbahnen sind vom Werk in Wien in die Schweiz nach Zürich zu transportieren.

Die Auswahl des richtigen Equipments fiel den Experten von Prangl nicht schwer. Denn genau für diese spezielle Aufgabe hat Prangl die passende Kombination: eine Zugmaschine mit vier Achsen und einem Schienen-Trailer mit zwei plus sieben Achsen. Die geeignete Transportstrecke herauszufinden war bei den Abmessungen und dem Gewicht der Transportzüge (52,5 Meter lang, 3 Meter breit, 4,4 Meter hoch und 120 Tonnen schwer) dagegen komplizierter. Mehrere Streckenbesichtigungen vor Ort sowie Streckenstudien und Erstellung von Schleppkurven nahmen vorab Monate in Anspruch. Wegen immer wieder neuer Baustellen auf der Strecke mussten Alternativen gefunden und Genehmigungen laufend angepasst werden. Zuvor miteingeplant werden mussten für die nur in der Nacht möglichen Fahrten auch geeignete Rastanlagen, wo die Transportzüge tagsüber abgestellt werden konnten. Nach Klärung all dieser wichtigen Punkte geht nun eine Straßenbahn nach der anderen auf die Reise in die Schweiz ...

Fliegender Bagger



Ein Bagger am Haken: Ein Teil eines Möbelhauses wurde mit Prangl-Technik unüblicherweise von oben nach unten abgebaut.

Ein Abriss auf der Wiener Mariahilfer Straße hat auch Prangl auf den Plan gerufen: Das Gebäude eines Möbelhauses muss einem Hotel inklusive einem neuen Shopping-Tempel Platz machen. Wegen der Größe des Komplexes – in dem dazu noch dicht verbauten innerstädtischen Gebiet – eine echte Herausforderung. Die auf der Baustelle stationierten mächtigen Bagger waren mit ihren über 30 Meter langen Greifarmen ohne weiteres in der Lage, vom Boden aus Stück für Stück abzutragen. Doch im Bereich der Tiefgarage wäre es notwendig gewesen, für die bis zu 80 Tonnen schwere Geräte kostspielige Stützen zu errichten. Die Alternative: Prangl ließ mit Hilfe eines 400 Tonnen Raupenkranes mit Gitterausleger einen Bagger mit einer Ausladung von 80 Meter in die Luft gehen. Ständig auf einem Stahlseil am Raupenkran hängend, ging der 16 Tonnen schwere Bagger von oben an die Arbeit – stets mit nur einem Viertel seines Gewichtes auf dem abzureißenden Gebäudeteil lastend. Auf diese Weise konnten insgesamt 180.000 m³ abtransportiert werden, was 50.000 Tonnen Bauschutt und 2.200 Tonnen Stahl entspricht.



Stadion Linz



Auf der Linzer Gugl war Prangl mit einer großen Teleskop-Arbeitsbühne am Abriss des alten Stadions beteiligt.

Ein Großprojekt in Linz findet derzeit große Beachtung: der Neubau des LASK-Stadions. Bevor die Arbeiten am neuen Stadion begonnen werden konnten, musste zunächst das alte abgerissen werden. Um die bestehenden, 50 Meter hohen Fluchtmasten entfernen zu können, wurde die Hilfe von Prangl benötigt. Zuerst sollte die Demontage der Scheinwerfer erfolgen. Danach musste in der Höhe von 35 Meter eine Vorrichtung für die Seilbefestigung geschaffen werden, um dann die Masten mit einem Bagger zu Fall zu bringen. Für diesen Job kam nur eine Teleskop-Arbeitsbühne in Frage. Durch ihr hohes Eigengewicht benötigt sie keine Abstützungen, was dieses Gerät wiederum sehr mobil macht. Durch den hydraulischen Teleskopausleger lässt sich zudem schnell arbeiten. In Linz kam eine 20,6 Tonnen schwere Teleskop-Arbeitsbühne mit einer maximalen Arbeitshöhe von knapp 43 Meter und einer Reichweite von fast 20 Meter vier Tage lang zum Einsatz. Die Fluchtmasten gingen genau nach Plan zu Boden.

Murtalbahn



Für einen entgleisten Triebwagen der Murtalbahn hatte Prangl das richtige Bergekonzept.

Die Entgleisung zwischen Predlitz und Kendlbruck ging im Sommer durch alle Medien. Die Bergung des seitwärts in der Mur liegenden Waggons warf angesichts seiner Position viele Fragen auf. Aber Prangl hatte mit einem überzeugenden Hebekonzept alle Antworten parat. Zunächst wurde von der B95 aus eine rund 90 Meter lange Straße Richtung Mur gebaut und eine 600 Quadratmeter große Stellfläche befestigt. Auf dieser wurde ein 600 Tonnen Raupenkran mit Hilfe eines 250 Tonnen Teleskopkranes und einem 6 Tonnen Teleskopstapler aufgebaut. Der Raupenkran hob im Beisein der Presse und vieler Schaulustiger vorsichtig den 32 Tonnen schweren Waggon am gegenüberliegenden Ufer mit einer Ausladung von 68 Meter aus dem Wasser, schwenkte ihn langsam über die Mur, die Böschung und über eine neun Meter hohe Geländekante auf die andere Seite. Im Tandemhub wurde er aufgerichtet, auf einen Prangl-Plateau-/Teleskopsattel verladen und abtransportiert.

Rohradapter



Um Turmsegmente für die Windkraft nach Österreich zu transportieren, setzte Prangl Spezial-Equipment ein.

Das aufwändige Repowering des Windparks "Pannonia Gols" kam in die Zielgerade. Alte Windkraftwerke wurden abgebaut und durch neue ersetzt. Ab Ende 2021 sollen 26 neue Anlagen 100.000 Haushalte mit grünem Strom versorgen. Prangl, der Transport- und Hebespezialist auf dem Gebiet der Windkraft, wurde als Logistikpartner verpflichtet. Nicht nur Groß- und Hilfskrane waren dabei im Einsatz. 4-Achs-Zugmaschinen in Kombination mit Schwerlastmodulen und Rohradaptern sorgten für die Anlieferung der 24 Meter langen und 70 Tonnen schweren Turmsegmente aus Deutschland und Tschechien. Dieses spezielle Equipment wurde gewählt, weil der integrierte Drehschemel und die Möglichkeit eines zwei Meter hohen Freihubes für einige besonders schwierige Stellen der Transportroute ein großer Vorteil waren. Mit einer Länge von 51 Meter, einer Höhe von 5 Meter und einem Gewicht bis zu 135 Tonnen waren die Transportgarituren auch keine Kleinigkeit ...



Kraftwerk



Perfekte länderübergreifende Kooperation von Prangl-Teams bei Umschlag, Transport und Einbringung von Kraftwerks-Teilen.

Per Schiff wurden je zwei Generatoren und Gasturbinen im Hafen Koper für das Kraftwerk Ljubljana angeliefert. Die bis zu 92,5 Tonnen schweren und bis zu 13,5 Meter langen Komponenten wurden abgeladen, zwischengelagert und mit bis zu 46 Meter langen Transporteinheiten auf den Weg geschickt. Die ausgewählte Strecke war zuvor genau unter die Lupe genommen worden, damit die bis zu 186 Tonnen schweren Kolosse auch jeden Abschnitt – inklusive Brücken und Viadukte – ohne Gefahr passieren konnten. An der beengten Baustelle mussten die Lasten außerhalb des Geländes mit dem hydraulischen Hubportal PHP 63 einzeln auf selbstfahrende Schwerlastmodule umgeladen und dann nacheinander per Fernsteuerung mit höchster Präzision zum Entladeort gebracht werden. Zuletzt wurden die Einzelteile mit dem auf speziellen Fahrschienen aufgebauten hydraulischen Hubportal PHP 534 48 Meter verfahren und millimetergenau in ihre Endposition gebracht.



A-1230 Wien Josef-Prangl-Straße 8 T: +43 (0)5 0995 F: +43 (0)5 0995-11033 E: wien@prangl.at	A-8141 Premstätten Josef Prangl Straße 1 T: +43 (0)5 0995 F: +43 (0)5 0995-12018 E: premstaetten@prangl.at	A-4490 St. Florian Tagerbachstraße 1 T: +43 (0)5 0995 F: +43 (0)5 0995-13020 E: stflorian@prangl.at	A-9130 Poggersdorf Landesstraße 12 T: +43 (0)5 0995 F: +43 (0)5 0995-15050 E: poggersdorf@prangl.at	A-3100 St. Pölten Keilweg 5 T: +43 (0)5 0995 F: +43 (0)5 0995-14010 E: stpoelten@prangl.at
---	--	---	---	--

A-6220 Buch/Tirol St. Margarethen 152 d T: +43 (0)5 0995 F: +43 (0)5 0995-16010 E: buch@prangl.at	Ungarn Slowenien Kroatien Bosnien-Herzegowina Schweden
---	--

