

---

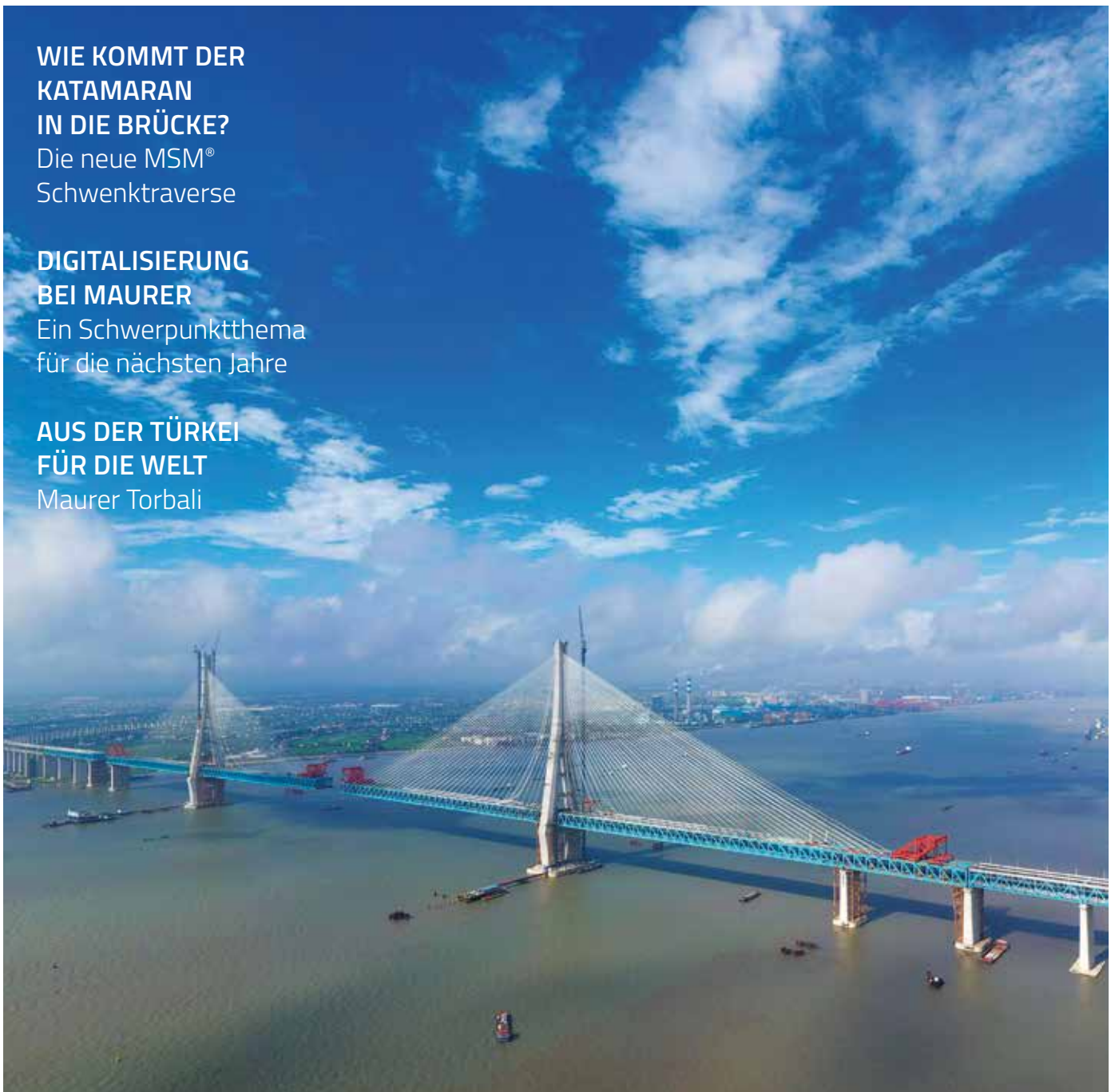
# MAURER || MAG

---

**WIE KOMMT DER  
KATAMARAN  
IN DIE BRÜCKE?**  
Die neue MSM®  
Schwenktraverse

**DIGITALISIERUNG  
BEI MAURER**  
Ein Schwerpunktthema  
für die nächsten Jahre

**AUS DER TÜRKEI  
FÜR DIE WELT**  
Maurer Torbali





# Der Katamaran – die Revolution im Brückenbau

INNOVATIVE MAURER MSM® SCHWENKTRAVERSEN-DEHNFUGEN

## Nachhaltige Dehnfugen für Brücken der Zukunft.

- Sehr hohe Wirtschaftlichkeit aufgrund niedrigster Lebenszykluskosten
- Gleichmäßige Fugenspalte durch zwängungsfreie Katamaran-Lagerung
- Nutzungsdauer von mindestens 50 Jahren durch Verwendung des Gleitwerkstoffs MSM®



## Liebe Leser\*innen,

wir freuen uns, Ihnen heute die 3. Ausgabe des MAURER MAGazins vorstellen zu dürfen.

Schwierige Monate liegen hinter uns allen und die COVID-19-Pandemie schien alle anderen Themen zu überdecken. Dennoch gab es viele wichtige Herausforderungen. Eine davon ist die fortschreitende Digitalisierung. Gerade in Deutschland gibt es bei diesem Thema für uns gesellschaftlich noch viel zu tun.

Für ein mittelständisches Unternehmen sind ein ERP-System und eine mehrsprachige Webseite längst Standard. Das gilt auch für uns. Wir nutzen zunehmend die digitale Vernetzung in einigen Unternehmensbereichen, um erhöhte Flexibilität, Interaktivität und eine sinnvolle Verknüpfung komplexer Informationen zu realisieren. Das erläutert anschaulich der Beitrag aus unserer IT-Abteilung.

Messen und Veranstaltungen haben seit einem Jahr nicht in gewohnter Präsenzform stattfinden können und wurden durch Online-Formate ersetzt. Diese Entwicklung hat uns veranlasst, einen virtuellen Showroom zu gestalten, damit wir auch in Zukunft die Nähe zu unseren Kunden weltweit sicherstellen können. Dazu mehr auf der Seite 38.

Unser Unternehmen lebt von Innovationen und wir präsentieren Ihnen auf den Seiten 18 bis 24 unsere neueste Produktentwicklung, die MSM® Schwenktraversen-Dehnfuge.

Mit herzlichen Grüßen aus München



Dr. Christian Braun



Max Meincke





## 6 MAURER AKTUELL

Das MarCom-Team von MAURER erstellt in Kooperation mit eigenen Produktexperten regelmäßig Pressemitteilungen zu interessanten Projekten oder Produktneuheiten.



## 10 UNSER IT-LEITER

Der binäre Gegensatz zwischen Friesland und Oberbayern ist vielleicht nicht ganz so groß wie zwischen 1 und 0, aber Kai Schittko schöpft aus beiden genug Spannung für seinen abwechslungsreichen Job.



## 14 ALLE FÜR EINEN

Unsere drei holländischen Musketiere nehmen jede Herausforderung an und sind auch vor Ort auf der Baustelle immer für eine optimale MAURER Lösung gut.



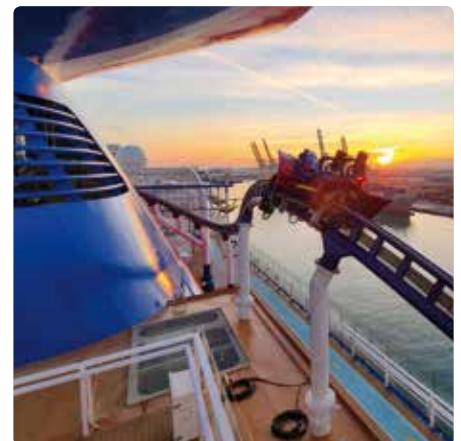
## 25 BODIES IN MOTION

Wenig Platz und unter hoher Belastung dehnbar? Was nach dem Lastenheft für unsere neue Schwenktraverse klingt, trifft auch auf unser MAURER Powerband zu.



## 26 WIR SIND MAURER

Rebecca Lujano // Projektkauffrau Vertragsabwicklung: Ein Plan ist gut – mit Kontrolle ist er besser.  
Ernst Huber // Sachbearbeiter Arbeitsvorbereitung: Jung gefreut hat nie gereut.



## 28 HOCHSEETAUGLICHE ACHTERBAHN

MAURER Rides hat einen neuen Coup gelandet: BOLT™ – die erste Achterbahn, die auf hoher See unterwegs sein wird. Basis für den innovativen Coaster ist die Mardi Gras, das neueste Flaggschiff des Kreuzfahrtanbieters Carnival Cruise Line.

# MAURER || THEMEN



## 18 WIE KOMMT DER KATAMARAN IN DIE BRÜCKE?

Oder: die neue MSM® Schwenktraverse. Es ist schon interessant, was einem beim Schwenken eines guten Glases Südtiroler Rotwein zur innovativen Neuentwicklung einer MAURER Schwenktraverse so einfällt. Vorausgesetzt, man ist Christian Braun und der Geschäftsführer eines ingenieurgetriebenen Unternehmens.



## 34 MAURER TORBALI

Aus der Türkei für die Welt: Binnen 20 Jahren wurde aus einem kleinen Fertigungsbetrieb ein regionaler Player mit weltweiten Aufträgen.

## 38 MAURER VIRTUELL

Wenn wir unsere Kunden nicht treffen können, bieten wir eine virtuelle Möglichkeit an.

## //IMPRESSUM

### Herausgeber:

MAURER SE · Frankfurter Ring 193  
80807 München · [www.maurer.eu](http://www.maurer.eu)

### Verantwortlich für den Inhalt:

MAURER SE, Judith Klein

### Gestaltung:

3 hoch K Werbeagentur AG  
Brecherspitzstr. 8 · 81541 München

### Redaktionelle Mitarbeit:

Georg Krause

### Fotos:

MAURER SE, MAURER Rides, Stiftung Maurer Söhne, Dr. Braun, Mi Kube, istockphoto, fotolia, Carnival Cruise Line

© MAURER SE. Irrtümer und Änderungen vorbehalten.

## ACHT-TONNEN-MASSE-DÄMPFER FÜR DIE // TENNISSELITE IN PARIS

*Neues Dach über dem Hauptplatz von Roland Garros darf nicht schwingen.*

**Paris.** Beim nächsten Grand Slam in Paris werden die Spitzenspiele ohne Regenspauzen stattfinden können, dank eines neuen fahrbaren Daches. MAURER stattete die schlanke Stahlkonstruktion mit Dämpfern aus, die auf Schwingungen sofort reagieren, damit das Dach ohne Geräusche schließt und öffnet und das Material nicht ermüdet und sich Risse bzw. Brüche bilden.

Das Dach besteht aus Stahlkastenträgern, von denen einer fest ist und die anderen ausgefahren werden können. Jeder trägt über die ganze Länge einen rund 3 m hohen, schräg stehenden und leicht gewölbten „Flügel“, der als Regenschutz dient. Diese Flügel machen den Tennisplatz in 15 Minuten regensicher.

Baustelle Roland Garros: Gut zu erkennen sind die rund 3 m hohen „Flügel“, im Montagezustand zu etwa drei Vierteln ausgefahren.



Deshalb wurden die 10 Stahlträger mit vertikalen Schwingungsdämpfern (TMDs – Tuned Mass Dampers) ausgestattet. Ihre Masse schwingt phasenverschoben den Bauwerksschwingungen vertikal entgegen. Das reduziert die Schwingungen um Faktor 2 – 8. Dafür brauchte jeder Stahlträger einen TMD mit 8 Tonnen schwingender Masse – angesichts der schlanken Stahlträgergeometrie eine Meisterleistung.

Die Dachträger liegen seitlich auf Kalottenlagern.



Die neue Hisingsbron in Göteborg. Dahinter sichtbar die bisherige Brücke.



## DER NEUBAU DER WICHTIGSTEN BRÜCKE IN GÖTEBORG // FORDERT KREATIVITÄT

*Geräuschgeminderte Dehnfugen mit spezieller „Unterführung“*

**Göteborg.** Die neue Hisingsbron-Hebebrücke in Göteborgs Mitte war eine echte Herausforderung für die Entwicklungs- und Montage-Teams bei MAURER. Zur Brücke führen lange Rampenbauwerke, zum Teil mit zwei Fahrbahnebenen. Die Querschnitte der Rampen bieten Platz für bis zu 5 Autospuren, 2 Straßenbahngleise, 4 Radwegspuren, 2 Fußwege und Aussichtsplattformen. Insgesamt ist die Brücke mit Zufahrtsbrücken 460 m lang. Die notwendigen Dehnfugen zwischen den Bauwerksabschnitten müssen wasserdicht und geräuschgemindert sein und zudem im Schienenbereich für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar.

MAURER entwickelte eine maßgeschneiderte Lösung für die bis zu 43 m langen Übergangskonstruktionen. 10 Dehnfugen von einprofiligen XL1 bis zu vierprofiligen XL400 überbrücken die Spalte zwischen den verschiedenen Brücken- und Rampenabschnitten. Die längste Übergangskonstruktion ist 43 m lang. Alle Fugen sind wegen der innerstädtisch-urbanen Nutzung mittels aufgeschweißter Rauten geräuschgemindert und sorgen dabei für Wasserdichtigkeit auch an den Stellen, wo Straßenbahnschienen die Trägerprofile durchschneiden.

Geplant ist die Fertigstellung bis zum 400-Jahr-Jubiläum der Stadt Göteborg 2021. Coronabedingt kam es zu Verzögerungen, z. B. weil Fachmonteure nicht ohne Quarantäne-Auszeiten nach Schweden reisen konnten. Die ersten Fahrbahnübergänge wurden deshalb im Juni 2020 eingebaut, weitere sollen bis 2021 folgen.



# REKORD-BRÜCKE IN SHANGHAI

## // MIT DEHNFUGEN AUS MÜNCHEN

Hutong-Brücke am Yangtze erfordert 36 m lange Dehnfugen mit Längsbewegungen von 1.800 mm.

**Shanghai; München.** China hat erneut eine Rekordbrücke errichtet: Seit dem 1. Juli 2020 verbindet die 11 km lange Hutong-Brücke Shanghai am Südufer des Yangtze-Deltas mit Nantong am Nordufer. Für die Hauptbrücke mit einer Spannweite von 1.092 m waren Schwenktraversen-Dehnfugen erforderlich, die nahezu 2 Meter Bewegung in Längsrichtung an beiden Brückenden erlauben. Die Dehnfugen wurden bei MAURER in München gefertigt.

Die „Hutong Yangtze River Bridge“ („Hu“ ist die Abkürzung für Shanghai, „Tong“ für Nantong) ist eine kombinierte Eisenbahn-Straßen-Brücke. Die Doppeldecker-Brücke über das Yangtze-Delta ist 11.076 m lang. Das Brückendeck besteht aus einem Stahlfachwerkträger. Im Träger liegen vier Eisenbahngleise, zwei davon für Geschwindigkeiten bis 250 km/h. Im Oberdeck fließt der Straßenverkehr mit je drei Spuren pro Richtung.

Zwei Abschnittsbrücken charakterisieren das Gesamtbauwerk: im Norden eine 336 m lange Stahlbogenbrücke, im Süden die weltweit „größte“ Schrägseilbrücke. Mit einer Hauptspannweite von 1.092 m ist sie nur 12 m kürzer als der bisherige Rekordhalter, die Russky-Brücke (Russland). Die beiden 325 m hohen Pylone sind nach dem Millau Viadukt (Frankreich) die zweithöchsten Brückenpfeiler der Welt. Da die Russky-Brücke eine nur 4-spurige Autostraße hat, wird die Hutong-Brücke in China nun als die größte Schrägseilbrücke weltweit bezeichnet. Alle soeben erwähnten Rekord-Brücken –

Russky, Millau und jetzt Hutong – sind mit Dehnfugen von MAURER ausgestattet.

### Dehnfuge mit großen Querbewegungen

Dehnfugen werden an den Brückenden eingebaut, um Längsbewegungen des Brückendecks und dynamische Bauwerksbewegungen auszugleichen. Lange Brücken erfordern naturgemäß große Dehnfugen, denn je größer das Bauwerk, desto größer die Ausdehnung. Dazu kommt in Shanghai die Breite für 6 Autospuren. Die beiden MAURER-Fugen, Typ DS1800, haben deshalb jeweils 18 Profile und sind 36,2 m lang.

Zur Größe des Bauwerks können am Yangtze-Delta starke Wind- und Regenbelastungen hinzukommen, weswegen die Fugen neben einer Querbewegung von  $\pm 50$  mm v. a. auch eine Längsbewegung von 1.800 mm zulassen.

Da die Fugen nicht in voller Länge transportiert werden konnten, wurden sie in München in je zwei Teilen hergestellt, im Herbst 2019 nach China verschifft und vor Ort eingebaut und verschweißt.

Von der Bauart her handelt es sich um sogenannte Schwenktraversen-Dehnfugen. Die Besonderheit dieser Fugen ist, dass sie in alle Dimensionen beweglich sind: quer und längs zur Fahrtrichtung sowie vertikal. Die namensgebenden parallelen Schwenktraversen tragen oben liegenden Profile. Sie verlaufen (mit Ausnahme der Randtraversen) leicht schräg zur Fahrbahnrichtung und sorgen so dafür, dass sich die



Rekordbrücke in China: die 11 km lange Hutongbrücke mit der zentralen Schrägseilbrücke mit 1.092 m Länge



Zug- und Schubbewegungen der Brücke gleichmäßig auf die Abstände zwischen den Lamellen verteilen.

### Brücke verbessert Infrastruktur

Die neue Hutong-Brücke wird die Verkehrsströme in den Regionen um Shanghai und Nantong erheblich verändern. Die nächsten Straßenbrücken sind 40 bzw. 45 km entfernt, die nächste Eisenbahnbrücke überquert den Yangtze erst über 200 km weiter flussaufwärts. Einige Regionen werden damit überhaupt erst ans Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Fahrtzeit von Nantong nach Shanghai soll sich von zwei auf eine Stunde verkürzen.

Der Bau der Brücke begann im Juni 2016. Die Fugen wurden Ende 2019 eingebaut. Die Eröffnung der Brücke war am 1. Juli 2020.

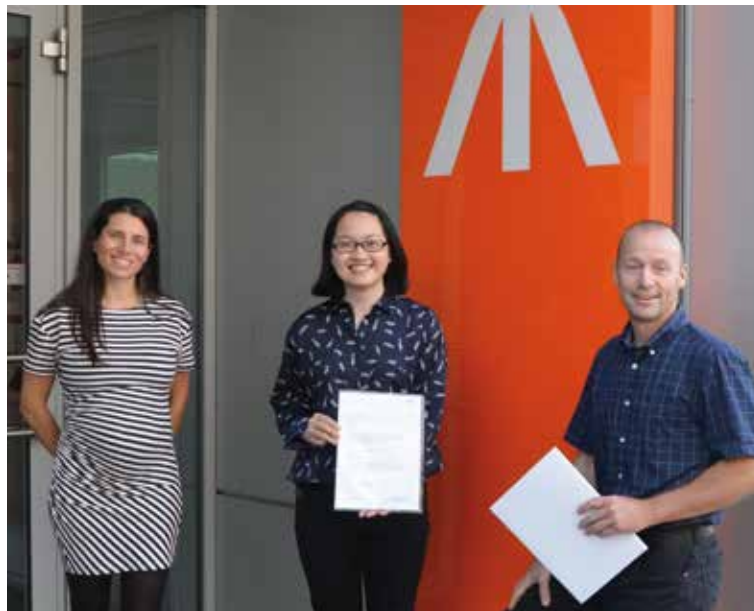
# STIFTUNG MAURER SÖHNE // ZEICHNET ZWEI MASTER-STUDENTEN AUS

*Förderpreise für effiziente Simulation von Boden-Struktur-Dynamik und Windanregung bei Hochhäusern an zwei Master-Studenten der Technischen Universität München vergeben*

**München.** Die Münchner „Stiftung Maurer Söhne“ vergab am 9. September 2020 den Förderpreis für hervorragende Forschungsarbeiten im Bereich der Baudynamik und Strukturmechanik an Thi Hoa Nguyen und Florian König. Die Stiftung zeichnet alljährlich herausragende wissenschaftliche Abschlussarbeiten auf dem Gebiet der technischen Dynamik aus.

Der mit 2.000,- € dotierte Maurer Söhne Stiftungspreis wurde 2020 für zwei herausragende Master-Arbeiten vergeben. Thi Hoa Nguyen erhielt ein Preisgeld von 1.000,- € für ihre Master-Arbeit „Effiziente hybride Zeit-Frequenz-Bereich-Methode für nichtlineare seismisch angeregte Boden-Bauwerk-Systeme“. Dabei wurde die Boden-Struktur-Dynamik 1- und 3-dimensional, linear und nicht-linear mittels effizienter Algorithmen untersucht. Prof. Dr.-Ing. Gerhard Müller und Dr.-Ing. Francesca Taddei von der Technischen Universität München (TUM) betreuten die Arbeit.

Florian König wurde mit dem gleichen Preisgeld für seine Master-Arbeit „Untersuchung der Effekte



Übergabe des Preises der Maurer Söhne Stiftung: Preisträgerin Thi Hoa Nguyen (Mitte) mit Betreuerin Dr.-Ing. Francesca Taddei (TUM) und Dr. Felix Weber (Stiftung)

von Struktur- und Lastmodellierung im Windingenieurwesen: Fallstudie eines generischen Hochhauses“ ausgezeichnet. Er befasste sich mit der dynamischen Simulation von windinduzierten Hochhaus-schwingungen im Modellmaßstab der Windkanalversuche und im Maßstab des echten Bauwerks. Prof. Dr.-Ing. Kai-Uwe Bletzinger und PD Dr.-Ing. Roland Wüchner von der TUM betreuten die Arbeit.

Die Preisträger wurden auf Vorschlag der Ingenieur fakultät Bau Geo Umwelt der Technischen Universität München bestimmt. Üblicherweise werden die Maurer Söhne Stiftungspreise anlässlich eines Festakts in der TUM überreicht, der jedoch coronabedingt ausfiel. MAURER ehrte die beiden Preisträger deshalb im Stammhaus in München anlässlich eines Seminars zu ihren Master-Arbeiten.



Übergabe des Preises der Maurer Söhne Stiftung: Preisträger Florian König (Mitte links) mit Betreuern PD Dr.-Ing. Roland Wüchner (links) und MSc Máté Péntek (rechts, beide TUM). Dr. Felix Weber (2. von rechts, Stiftung) überreichte den Preis.

Universitäten sind wegen geringer Haushaltsmittel auf Projektfor-schung angewiesen. Unternehmen forschen normalerweise nur auf Gebieten, die absehbar in Produkt-entwicklungen münden.

Grundlagenforschung ist dagegen vollkommen ergebnisoffen und unabhängig vom wirtschaftlichen Nutzen. Diese Grundlagenforschung kommt heute zu kurz, deshalb fördert die Stiftung Maurer Söhne diesen Bereich.



19 MN HORIZONTALKRÄFTE  
ERFORDERN

## // SENKRECHT EINGEBAUTE BRÜCKENSONDERLAGER

*Federn im Lagerkern und spezielle Werkstoffe sichern trotz extremer Belastungen lange Lebensdauer durch ständigen Kontakt der Gleitflächen.*

**Pelješac, München.** Die Pelješac-Brücke an der malerischen Küste von Kroatien wird eine der imposantesten Schrägseilbrücken, doch sie ist politisch umstritten. Sie soll ab 2022 Nordkroatien mit dem Süden des Landes, insbesondere der Region Dubrovnik verbinden. Beim Brückenbau interessieren allerdings nicht die politischen Verwerfungen, sondern die tektonischen: Die Region ist Erdbebengebiet, entsprechend müssen die Lager große Bewegungen und hohe Horizontalkräfte aufnehmen. Die Hälfte der Lager ist wegen dieser Kräfte senkrecht eingebaut. MAURER entwickelte hierfür eine Sonderlösung, um sicherzustellen, dass zwischen den Gleitflächen kein Spalt aufgehen kann. So wird der Verschleiß reduziert und eine Lebensdauer von mindestens 50 Jahren erreicht.

MAURER baute 32 Kalottenlager ein. Technisch besonders anspruchsvoll waren dabei die 16 Lager zur Führung der Brücke in Längsrichtung. Sie müssen in Querrichtung hohe Horizontalkräfte von bis zu 19 MN aufnehmen und senkrecht eingebaut werden. MAURER entwickelte hierfür Sonderlager mit Tellerfedern im Kern.

Als Hochleistungswerkstoff auf allen Gleitflächen setzt MAURER grundsätzlich MSM® ein: MAURER Sliding Material. Es hält im Vergleich zum herkömmlichen Teflon (PTFE) mindestens doppelt so hohe Auflasten aus.



September 2020: Blick hinüber zur Halbinsel Pelješac. 2022 soll die Brücke eingeweiht werden.



Das Hospital de Tláhuac kurz vor Inbetriebnahme. Gut zu erkennen die drei Gebäude, die auf einer gemeinsamen Plattform stehen. Die Erdbebenisolatoren liegen unter der Plattform.

## ERSTES ERDBEBENISOLIERTES // KRANKENHAUS IN MEXIKO STADT

*243 Isolatoren aus Brasilien, der Türkei und Deutschland schützen das Hospital de Tláhuac.*

**Mexiko Stadt.** Wie einen riesigen Wackelpudding muss man sich den Untergrund von Mexiko Stadt vorstellen: Er verstärkt Erdbebenstöße. Deshalb wurde nun erstmals ein Krankenhaus in der 9-Millionen-Metropole mit einer speziellen Erdbebenisolierung aus Elastomerlagern ausgestattet. MAURER war mit seinem umfangreichen Know-how bereits in der Planungsphase eingebunden und lieferte 243 Isolatoren, überwiegend Bleikernelastomerlager.

Das Krankenhaus wurde in eine riesige starre Betonwanne eingesetzt, damit es nicht zu Setzungen der Struktur kommt. In die Wanne wurden 243 Erdbebenisolatoren platziert. Darüber wurde eine Plattform aus Beton aufgelegt, auf der das Krankenhaus mit seinen drei Teilgebäuden steht.

Unter Berücksichtigung der spezifizierten lokalen Erdbebenbeschleunigungen ergaben sich horizontale Verschiebungen von  $\pm 1$  bis 1,2 m innerhalb der Erdbebenisolatoren – zu viel für ein Gebäude.

Die Lösung lag in einer Kombination mehrerer Maßnahmen. Das Isolatorsystem nimmt den Großteil der Erdbebenenergie durch elastische Verschiebung der Isolatoren auf und einen weiteren Teil durch die plastische Verformung der inneren Lagerkerne. Einen ersten Test hat das Hospital de Tláhuac

bereits im Sommer 2020 bei einem Erdbeben der Stärke 7,5 bestanden, als die Struktur des Gebäudes bereits komplett fertiggestellt war. Bei der Inspektion nach dem Erdbeben zeigte sich, dass sich Isolatoren und Gebäude exakt wie vorausberechnet verhalten hatten. Es gab weder Schäden am Gebäude noch am Inhalt.

Eine zusätzliche Herausforderung war das enge dreimonatige Zeitfenster für die Produktion, Testung und Lieferung der Isolatoren. MAURER splittete deshalb die Produktion auf drei Werke auf und produzierte parallel. 162 Bleikernelager kamen aus Torbali in der Türkei, 70 aus São Paulo in Brasilien und die 11 Kalottenlager aus dem Stammwerk in München. Die Lager wurden von Oktober bis Dezember 2018 eingebaut.



Eines der 243 Bleikernelager zwischen der oberen Betonplattform und der unteren Betonwanne. Gut zu sehen die ringförmigen Verformungen des Elastomers aufgrund der Elastomer-Stahlblech-Schichtung.

# DER MANN, DER SICH BEI // MAURER BESTENS DIGITAL AUSKENNT

*Der binäre Gegensatz zwischen Friesland und Oberbayern ist vielleicht nicht ganz so groß wie zwischen 1 und 0, aber Kai Schittko, unser IT-Leiter, schöpft aus beiden genug Spannung für seinen abwechslungsreichen Job.*







## KAI SCHITTKO

### // LEITER IT

### DIPL.-ING. (FH) , MBA

- In Aurich (Ostfriesland) geboren, seit 2005 wohnhaft in Erding/Bayern
- Mittlere Reife, Berufsausbildung zum Maschinenschlosser und dann über den 2. Bildungsweg Studium der Systemanalyse/ Wirtschaftsinformatik an der Hochschule Bremerhaven und später MBA-Studium in England an der University of Gloucestershire
- Seit 1995 im In- und Ausland in verschiedenen IT-Leitungsfunktionen tätig mit den Schwerpunkten ERP-Einführungen, Prozessoptimierungen und Modernisierung komplexer internationaler IT Infrastrukturen
- 2016 Wechsel zur Firma MAURER SE als Leiter IT
- Gesamtprojektleitung Einführung neue konzernweite ERP-Lösung
- Modernisierung IT-Infrastruktur und Umbau der IT-Abteilung zu einer prozessorientierten IT-Serviceorganisation
- Mein persönliches Motto: Ich möchte durch clevere IT-Lösungen Unternehmen besser machen.

#### **Herr Schittko, wie lange sind Sie schon bei MAURER?**

Kai Schittko: „Ich bin jetzt seit knapp 5 Jahren als Leiter IT bei der MAURER SE in München. Eine meiner ersten großen Aufgaben war die Übernahme der Gesamtprojektleitung für die Einführung eines konzernweiten ERP-Systems.“

Aus strategischer Sicht, im Hinblick auf die zukünftige Digitalisierungsstrategie, war dieses Projekt ein idealer Einstieg für mich, das Unternehmen bis in die hinterste Ecke kennenzulernen. Seit meinem ersten Tag bei MAURER bin ich damit beschäftigt, den Modernisierungskurs der Konzern-IT hinsichtlich Applikationen, Prozessen und Infrastruktur voranzutreiben.“

#### **Beschreiben Sie bitte kurz Ihre Tätigkeit. Wie sieht ein typischer Arbeitstag aus?**

K. S.: „Der Arbeitstag beginnt mit routinemäßigen Aufgaben wie z. B. dem Prüfen der Monitoring- und Ticketsysteme auf etwaige systemkritische Ereignisse und dem Abarbeiten der internen und externen E-Mail-Anfragen bezüglich laufender Projekte und Problemen aus dem Tagesgeschäft der jeweiligen Unternehmensbereiche.“

Daraus ergeben sich natürlich Aufgaben, die ich dann gemein-

sam mit meinem Team oder ggf. mit externen Partnern koordiniere und priorisiere. Die Tage sind immer sehr gut ausgefüllt mit einer Vielzahl an Aufgaben und immer wieder neuen Fragestellungen, bei denen man als Sparringspartner und Experte mit Lösungsansätzen unterstützt.“

#### **Wie groß ist die IT-Abteilung bei MAURER, um welche Standorte und Aufgaben kümmert sich Ihr Team und was sind die Stärken Ihres Teams?**

K. S.: „Unsere IT ist zentral am Standort München organisiert und besteht aus einer kleinen schlagkräftigen Truppe mit 9 Mitarbeitern und einer Leitungsfunktion, die sich in zwei Teams aufteilen. Die eine Hälfte kümmert sich schwerpunktmäßig um unsere Konzern-ERP-Applikationslandschaft und die andere Hälfte um die klassischen technischen IT-Infrastrukturthemen wie z. B. Netzwerke, Server, Desktops, Telefonie und IT Sicherheit.“

Jeder Mitarbeiter im Team verfügt über ein gutes Allround-Wissen und ist somit in der Lage, die unterschiedlichsten IT-Systeme zu administrieren. Die IT unterstützt von München aus unsere Standorte in Lünen und Bernsdorf und auch unsere ausländischen Standorte bei bestimmten Aufgabenstellungen.“

*weiterlesen >*

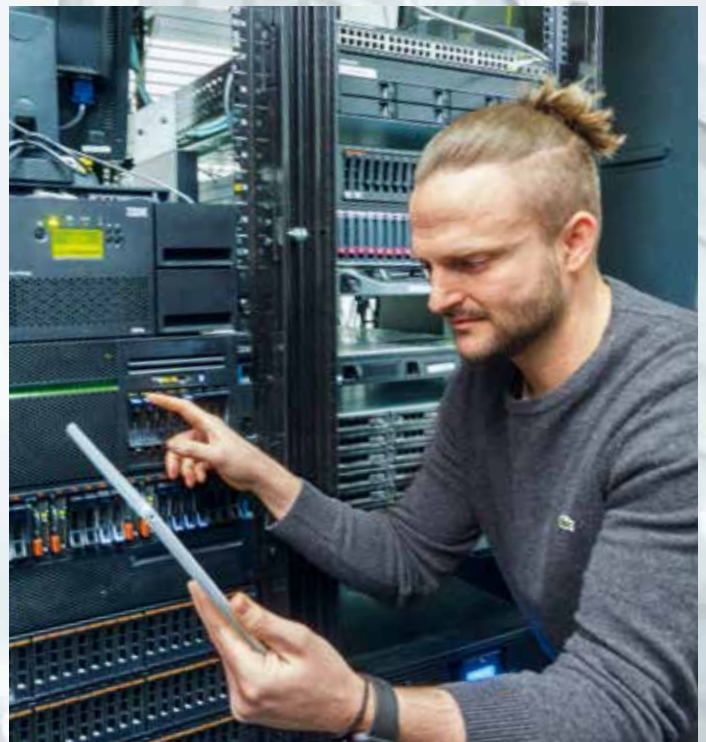


## Was begeistert Sie in Ihrem Beruf und bei MAURER?

K. S.: „Die IT-Komplettverantwortung in einem größeren Unternehmen wie MAURER zu haben, ist eine absolute Traumaufgabe. Die unendliche Themenvielfalt und der Drang nach Perfektion, die IT für so ein traditionelles Unternehmen neu auszurichten, ist sehr fordernd und verlangt ein ständiges Lernen und Überdenken der aktuellen Situation. Veränderungen hinsichtlich neuer IT-Applikationen und Arbeitsabläufe verlangen viel Geduld und Einfühlungsvermögen und ständigen Austausch mit den entsprechenden Abteilungen im Unternehmen. Dank der großartigen Rückendeckung von der Unternehmensführung und der guten Zusammenarbeit mit den Abteilungsverantwortlichen kann man hier sehr viel bewegen.“

## Was sind die größten Herausforderungen in Ihrem Arbeitsalltag?

K. S.: „Ich denke, die größte Herausforderung ist es, alles im Blick zu behalten, da sich in den letzten Jahren bei MAURER im IT-Umfeld so viel geändert hat. Gerade das Integrieren der Prozessketten in den unterschiedlichsten Business-Applikationen über viele Schnittstellen und komplexe ERP-Funktionen verlangt ständige Wachsamkeit und Kontrollen sowie Anpassungen an die Arbeitsabläufe.“



Auch das Zusammenspiel mit externen Partnern und ausgelagerten Cloud-Funktionen muss ständig betreut werden. Ich denke, die Masse an Aufgaben lähmt teilweise auch unsere IT und verzögert leider das eine oder andere Projekt. In jedem Fall sind die Anforderungen an einen Mitarbeiter in unserer IT sehr hoch, bedingt natürlich durch die überschaubare Größe der IT-Abteilung.

Im Jahr 2020 kam natürlich noch die allbekannte Corona-Pandemie hinzu, da sich komplett neue Aufgabenstellungen hinsichtlich Homeoffice-Anbindungen und Video-/

Telefonie-/Chat-Infrastrukturen aufgetan haben, die wir aber sehr gut schon zu Anfang der Pandemie erfolgreich aufgesetzt haben.“

## Wie sieht die Zusammenarbeit und die Kommunikation mit den einzelnen Standorten und Abteilungen aus?

K. S.: „Die IT-Abteilung ist regelmäßig mit den Anwendern an allen Standorten in Kontakt. Wir kommunizieren sehr viel über E-Mail und diverse Video- und Chat-Systeme. Cloud-Dienste, wie z. B. Online-Aufgabenlisten und Projektpläne unterstützen unsere abteilungsübergreifenden Projektteams, teilweise auch mit externen Geschäftspartnern.“

Es gibt bereits Überlegungen, viele dieser Online-Plattformen zu einer großen MAURER Kommunikationsplattform zu vereinheitlichen. Wir wollen damit auch zukünftig die Zusammenarbeit mit unseren ausländischen Standorten weiter verbessern.“

## Wie wichtig ist das Thema Digitalisierung bei MAURER, zum Beispiel Homeoffice und Video-Konferenzen, und wie wird sich





## die Firma in diesem Bereich aufstellen?

K. S.: „Das Thema Digitalisierung ist in aller Munde und sicherlich auch bei der MAURER Gruppe eines der prägenden Schwerpunktthemen für die nächsten Jahre. Unsere Digitalisierungs-Strategie hat vor fünf Jahren mit der Einführung einer neuen ERP-Konzernlösung begonnen.“

Wir haben es geschafft, viele Insel-lösungen und manuelle Datenerfassungen abzulösen durch eine einheitliche Systemlandschaft mit intelligenten Schnittstellen zu CAD- und PDM-Systemen. In der Fertigung wird jetzt online an BDE-Terminals zurückgemeldet, die Zeichnungen werden am Bildschirm betrachtet und die Lagerbewegungen werden, wie auch die Qualitätsprüfungsergebnisse, mit mobilen Endgeräten erfasst. Es wird mittlerweile sehr viel über Video-Telefonie und geteilte Bildschirm Inhalte kommuniziert, so dass wir auch eine deutliche Reduzierung aufwendiger Reisen und Meetings erzielen konnten.

Durch die Digitalisierung werden sich in den nächsten Jahren viele betriebliche Abläufe noch weiter verändern. Der Drang nach Digita-



lisierung und unbegrenzten Zugriffsmöglichkeiten auf die betrieblichen Daten birgt natürlich auch Risiken, denen wir uns stellen müssen. Das Thema Cybersicherheit gehört mittlerweile zur Tagesordnung.“

## Was sind aus Ihrer Sicht die Stärken von MAURER?

K. S.: „MAURER ist ein sehr traditionell geprägter mittelständischer Konzern und gehört heute in seinen Spezialgebieten zu den technologischen Weltmarktführern. Das traditionelle familiäre Miteinander und kurze Entscheidungswege sind ideale Bedingungen für innovative Produktentwicklungen und erfolgreiche Kundenprojekte. Die Zusammenarbeit und das Verständ-

nis füreinander sind natürlich bei größeren internen IT-Projekten ein großer Vorteil und ermöglichen schnellere Einführungen.“

## Was könnte MAURER besser machen?

K. S.: „Ich denke, in der nächsten Zeit ist es notwendig, international aus IT-Sicht eine Integration der Prozesse und Systeme voranzutreiben. Hier ist mit Sicherheit in der Vergangenheit zu wenig passiert und das gilt es in der nächsten Zeit aufzuholen. Mit Hilfe neuer Kommunikationsplattformen, bei denen Telefonie, Videokonferenzen, Termine und Projektdatienablagen einheitlich organisiert werden können, wird ein gemeinschaftliches Zusammenwachsen der internationalen Standorte mit der Firmenzentrale wesentlich schneller möglich sein.“

## Haben Sie Zeit für Hobbys, wenn ja, für welche?

K. S.: „Führungspositionen in der IT verlangen einem einiges ab, sodass ich über die Jahre hinweg immer wieder versuche, mir genügend Ausgleich und Entspannung neben der Arbeit zu gönnen. Neben meiner Familie und den gemeinsamen Familienurlaube versuche ich mich ständig sportlich zu betätigen, wie z. B. Gravel-Biken, Tennis, Laufen und Fitness. Ich habe gemerkt, dass Ausdauersport mir schon immer geholfen hat, neben dem hohen Arbeitspensum auch die Energiespeicher neu aufzuladen und Stress abzubauen.“









# EINER FÜR ALLE // ALLE FÜR EINEN

*Unsere drei holländischen Musketiere nehmen jede Herausforderung an und sind auch vor Ort auf der Baustelle immer für eine optimale MAURER Lösung gut.*



Sanierung Lager Galecopperbrücke



## JEROEN MELIEF // BETRIEBSLEITER MAURER NL

- Geboren in Tilburg, Besuch des Gymnasiums in Tilburg, in der Stadt aufgewachsen
- Ausbildung zum Architekten an der Technischen Universität Eindhoven
- Von 2008 – 2012 3-D-Zeichner und Bauleiter bei AaDee Stahlbau
- Seit 2012 Bauleiter bei MAURER NL
- Seit 2019 Betriebsleiter bei MAURER NL
- Fasziniert von MAURER Sonderlösungen für Übergänge und Lager. Standard ist Standard, aber für MAURER ist eine Sonderlösung der Standard.
- Motto: „Unser Mehrwert für den Kunden liegt in der hohen Qualität, dem Service und der Flexibilität. Damit punkten wir!“

### Herr Melief, wie lange sind Sie bei MAURER?

Jeroen Melief: „Ich arbeite schon seit dem 1. Juni 2012 bei MAURER.“

### Was machen Sie? Wie sieht ein Arbeitstag bei Ihnen normalerweise aus?

J. M.: „Seit dem 1. Juli 2019 bin ich Betriebsleiter von MAURER NL. Davor war ich Bauleiter. Bei meinen Arbeitstagen gleicht keiner dem

anderen. Eigentlich bin ich dafür da, Angebote zu schreiben und Aufträge in enger Zusammenarbeit mit MAURER in Lünen umzusetzen. Da wir hier bei MAURER NL nur ein kleines, aber wirklich sehr nettes Team sind, fahre ich oft und gerne mit den Kollegen zur Baustelle. Vor Ort lässt sich schneller entscheiden, was gemacht werden muss und außerdem sind unsere Auftraggeber meistens auch zur Stelle. Das ist für mich natürlich die beste Gelegenheit, mit den Kunden in Kontakt zu sein. Und weil wir diese Kontakte für so wichtig halten, ist mein Job auch keiner von der Stange mit einer Arbeitszeit von 7:00 bis 17:00 Uhr. Die eine oder andere Überstunde ist da die Regel.“

### Wie groß ist MAURER NL und was sind die Stärken Ihres Teams?

J. M.: „Wie gesagt, wir sind ein kleines Team hier in den Niederlanden. Sehr klein, wir sind nur zu dritt. Aber dafür arbeiten wir richtig gern zusammen. Jeder weiß, worum es geht und wo wir gerade stehen – bei jedem Projekt, für jeden Kunden. Gibt es Probleme, können meine Kollegen genauso gut wie ich Lösungen finden. Das verlangt

natürlich echte Flexibilität und volles Vertrauen. Wir sind füreinander da, wir wissen voneinander, was bei jedem von uns gerade passiert – auf der Arbeit und privat.“

### Was begeistert Sie in Ihrem Beruf und bei MAURER?

J. M.: „MAURER ist in den Niederlanden der Spezialist für Dehnungen und Lager. Im Vergleich zu unseren Mitbewerbern sind wir bei Standardprodukten einfach etwas teurer. Auf der anderen Seite wissen unsere Kunden ganz genau, worin unser Mehrwert liegt. Wir liefern Produkte und Lösungen, mit denen wir unsere Auftraggeber nicht allein lassen und mit denen wir den Kunden entlasten. Genau diese besonderen Anforderungen motivieren mich für meine Arbeit bei MAURER. Besonders, wenn es um die Kooperation mit Deutschland, unserer technischen Abteilung und Know-how geht, wissen wir, wie man punktet.“

### Was sind die größten Herausforderungen in Ihrem Arbeitsalltag?

J. M.: „Jede Arbeit ist eine Herausforderung für sich. Ob es um die



Bart Zieleman, Bauleiter MAURER NL und Elise Gijsberts-Bassa, Auftragsabwicklung und Sicherheitswesen (SCC-ISO) MAURER NL



Sicherheitsvorschriften für einen Arbeitsplatz geht, bei denen Deutschland wirklich hinter den Niederlanden steht, oder um neue Lösungen für spezielle Anforderungen – wir sind dafür bekannt, schnell und angemessen zu handeln und mit dem Kunden zusammen Lösungen zu finden.“

**Worin unterscheidet sich der holländische Markt vom deutschen, was ist speziell holländisch? Gibt es Unterschiede in der Unternehmenskultur und Arbeitsweise?**

J. M.: „Die Unterschiede sind erstaunlicherweise enorm. Wo der Prozess im Projekt in Deutschland oft eine Struktur annimmt, in der jeder seinen zugewiesenen Part übernimmt und dafür verantwortlich ist, sind wir in den Niederlanden bei der Montage der Übergangskonstruktionen für den gesamten Prozess und alle Aktivitäten verantwortlich. Wir installieren also nicht nur die Stahlkonstruktion, sondern sind auch für die Abbrucharbeiten, die Installation der Bewehrung, der Schalung und des Betons verantwortlich. Auch wenn wir dafür Subunternehmer beauftragen, bleibt MAURER verantwortlich und wir müssen die Arbeit überwachen.

Außerdem sind wir es gewohnt, bei Bedarf einzuspringen und, wenn nötig, Arbeiten zu verschieben oder anzupassen. Für uns ist es normal, dass wir mit mehreren Parteien gleichzeitig in der Projektsteuerung arbeiten. Alle Aktivitäten werden sowohl zeitlich als auch arbeitsmäßig so optimiert, dass zum Beispiel Verkehrsteilnehmer so wenig Unannehmlichkeiten wie möglich haben. Bei uns gibt es keine Straßensperrungen, bei denen

zig Kilometer lange Staus entstehen, weil nur eine Handvoll Menschen arbeiten. In den Niederlanden wäre so etwas unmöglich. Ganz einfach, weil man mit Geldstrafen belegt wird.“

**Was sind aus Ihrer Sicht die Stärken von MAURER?**

J. M.: „MAURER steht für Know-how und Erfahrung, für hohe Qualität auch bei Standardlagern und Dehnfugen, damit diese immer die hohen Anforderungen erfüllen können. Das zeigt sich auch in der Dokumentation und den After-Sales-Services. In dieser Hinsicht sind wir deutlich besser als die Konkurrenz und können das Vertrauen des Kunden gewinnen.“

**Was könnte MAURER besser machen?**

J. M.: „Unsere Mitbewerber schlafen nicht. Da, wo wir noch mit technischen Zeichnungen arbeiten, zeigen Konkurrenten ihre Lösungen bereits in 3-D-Animationen. Wir verlassen uns auf unsere Erfolge, während andere jeden Stein umdrehen und neue Wege gehen. Was ich damit sagen will, ist, dass wir viele gute Dinge entwickeln, aber wir müssen fortschrittlich und innovativ bleiben, wenn wir diesen besonderen Status beibehalten und unsere Kunden weiterhin binden wollen.

**Haben Sie bei so viel Engagement überhaupt noch Zeit für Hobbys?**

J. M.: „Doch, doch, wenn ich nach Hause komme, gehe ich gerne mit meiner Familie raus in die Natur, arbeite im Garten oder schaue auch mal einen Film. Aber, ganz ehrlich: Ich kann nicht still sitzen. Ich habe das nie geschafft und das wird sich wohl nie ändern.“



Sanierung Lager Galecopperbrücke



Niederlassung in Culemborg, MAURER in Holland heißt noch Maurer Söhne.





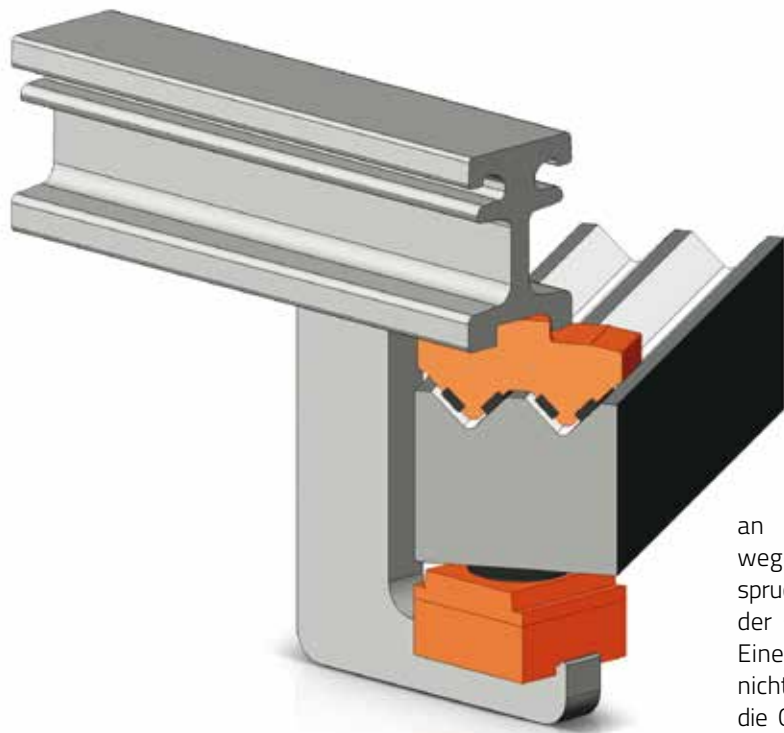
DIE NEUE MSM<sup>®</sup> SCHWENKTRAVERSE, ODER

# // WIE KOMMT DER KATAMARAN IN DIE BRÜCKE?

*Es ist schon interessant, was einem beim Schwenken eines guten Glases Südtiroler Rotwein zur innovativen Neuentwicklung einer MAURER Schwenktraverse so einfällt. Vorausgesetzt, man ist Christian Braun und der Geschäftsführer eines ingenieurgetriebenen Unternehmens.*







**Herr Dr. Braun, unser Thema ist die Neuentwicklung der MSM® Schwenktraverse – was ist das Besondere an diesem Produkt?**

Christian Braun: „MAURER Schwenktraversen-Dehnfugen sind das internationale Flaggschiff des Unternehmens und seit fast vier Jahrzehnten als Fahrbahnübergänge in Lamellenbauweise in Straßenbrücken im Einsatz. Sie zeichnen sich durch ihre Bewegungsfreiheitsgrade sowie die universellen Einsatzmöglichkeiten aus. Diese Bauart ist bei mittleren Bewegungsgrößen im Wettbewerbsvergleich bisher vergleichsweise teuer. Kennzeichnend ist die Lagerung der Lamellen über geführte Elastomergleitlager, bei denen horizontale und vertikale Einwirkungen wie bei einem geführten Brückenlager voneinander getrennt über die Tragkonstruktion abgetragen werden. Allerdings sind bei einem Brückenlager die ständigen vertikalen Auflasten sehr hoch, die ständigen horizontalen Kräfte in den Führungen aber gering.

Bei den Lagern in Fahrbahnübergängen ist es genau umgekehrt. Deshalb müssen gerade die Führungen von Fahrbahnübergängen besonders gleitfähig sein. Dabei stößt man aber aus Platzgründen

an geometrische Grenzen und wegen der wechselnden Beanspruchungen lässt sich ein Abheben der Gleitflächen nicht vermeiden. Eine dauerhafte Schmierung ist nicht möglich und deshalb sind die Gleitwiderstände entsprechend hoch. Die Folgen sind bei den bisher bekannten Systemen eine schlechtere Steuerung, der Verschleiß in den Gleitflächen und höhere Reaktionskräfte im Bauwerk. Man kennt den „Schubladeneffekt“: leicht verkantet, lässt sich eine Schublade kaum bewegen. Deshalb lagert sie häufig auf Führungsschienen, die die Nutzung erleichtern.

2019 haben wir für Schwenktraversen alternativ zur bisherigen Lagerung die kombinierte Abtragung von Vertikal- und Horizontal-lasten über dachförmige Gleitelemente erforscht. Der Vorteil dieser Lösung ist, dass die Gleitflächen wie bei einem Brückenlager ständig unter Druck stehen, also kein Klaffen in den Gleitfugen entsteht. Dies ist die Voraussetzung für den Einsatz unseres inzwischen bewährten MSM®-Gleitwerkstoffs mit Langzeitschmierung.

Das Ergebnis der Entwicklung ist die MAURER MSM® Schwenktraverse mit folgenden wesentlichen Vorteilen:

- verbesserte Steuerung durch den Einsatz von dauerhaft vorgespannten MSM®-Gleitflächen;
- dadurch auch höhere Lebensdauer;
- vereinfachter Zusammenbau durch Federn ohne Führungen;

- geringerer Platzbedarf durch veränderte Traversenlage und Konstruktionsdetails;
- verbesserter Korrosionsschutz durch Umstellung der Traversenherstellung;
- bis zu 20 % Kostenreduktion durch veränderte Herstellungsprozesse, Einsatz anderer Werkstoffe, größere zulässige Kastenabstände;
- verkürzte Herstellungszeiten.“

**Gibt es ähnliche Produkte auf dem Markt?**

Ch. B.: „Bisher ist eine derartige Lagerungsart von Lamellen an Dehnfugen nicht bekannt. Wir haben deshalb die neue Bauart zum Patent angemeldet. Im Unterschied zu den MAURER Schwenktraversen-Dehnfugen sind alle anderen am Markt befindlichen Fahrbahnübergänge in Lamellenbauweise mittels hintereinandergeschalteter Kunststofffedern gesteuert. Diese haben den Nachteil, dass sich die Steuerung mit Zunahme der Anzahl von Dichtprofilen und durch die Alterung der Federn verschlechtert.“

**Was hat ein Katamaran mit dieser Übergangskonstruktion zu tun?**

Ch. B.: „Die Katamaran-Lagerung ist das Ergebnis einer Metamorphose. Ausgehend von der bestehenden Lagerung in Form eines auf den Kopf gestellten U entstand die Idee, dieses durch ein Dach, also ein auf den Kopf gestelltes V, zu ersetzen.





---

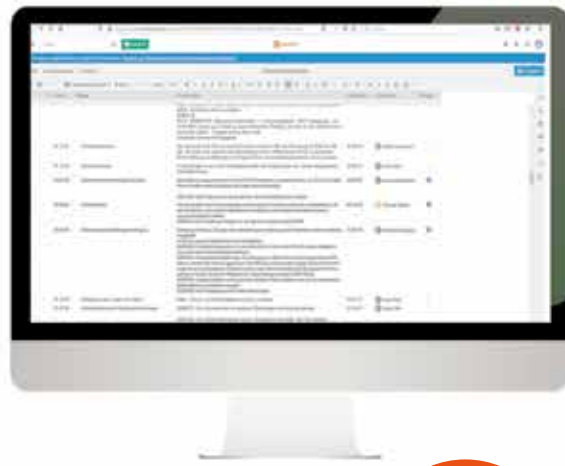
## DR. CHRISTIAN BRAUN // **GESCHÄFTSFÜHRER** **MAURER SE**

---

- 30.6.1959** in Brixen (Südtirol) geboren und in Brixen, Bruneck und Meran aufgewachsen
  - 1978 bis 1987** in Innsbruck
  - seit 1987** in Deutschland, zuerst in München, seit 1989 in Holzkirchen
  - seit 1986** verheiratet, 2 Kinder
  - 1978** Studium des Bauingenieurwesens an der Universität Innsbruck – darauffolgend Doktorat der Technischen Wissenschaften an derselben Fakultät
  - 1984 bis 1987** Universitätsassistent am Institut für Stahl- und Holzbau der Fakultät für Bauingenieurwesen an der Universität Innsbruck
  - seit 1987** leitender Angestellter der Firma MAURER SE, vormals Maurer Söhne GmbH & Co. KG
  - bis 1991** Leiter des Technischen Büros, danach Vertriebsleiter
  - seit Ende 2001** Geschäftsführer
- 



Rechts der Hirzer im Passeiertal. 1970 war ich das erste Mal oben, seit vielen Jahren ist es Pflicht um Allerheiligen. 1995 begannen dort die jährlichen Braun Alpin Tours mit einigen MAURER Kollegen und auch Geschäftsfreunden, z. B. zum Similaun im Schnalstal (links) auf den Spuren von Ötzi.



Das Smartsheet-Projektplanungs-tool war im gesamten Prozess sehr hilfreich.



22.01.2020

Erste skizzenhafte Darstellung der MSM® Prismenführung



Die Metamorphose

Wegen des besseren Kraftflusses wurde daraus ein reguläres V und dann wegen der besseren Stabilität sowie Einbaubarkeit ein doppeltes V, also ein W. Diese Lagerungsart kennt man aus dem Maschinenbau als Prismenführung. Viel ausdrucksvoller werden die perfekten Eigenschaften dieser Lagerung durch die bildliche Analogie zum Kataran beschrieben, der ebenso äußerst stabil geführt, kippsicher und nahezu widerstandsfrei über die Oberfläche gleitet.“

#### **Wo ist der Vorteil für den Kunden bzw. für das Bauvorhaben?**

Ch. B.: „Der Kunde erhält einen Fahrbahnübergang, der alle Bewegungen des Bauwerks zwängungsfrei ermöglicht, mit höherer Lebensdauer, zum besseren Preis bei geringerem Platzbedarf und geringeren Reaktionskräften am Bauwerk.“

#### **Wie hoch sind die Kosten für eine solche Konstruktion für eine mittelgroße Autobahnbrücke?**

Ch. B.: „Eine Straßenbrücke kostet ca. 2.000 Euro je Quadratmeter ihrer befahrenen Oberfläche. Die Kosten einer MAURER MSM® Schwenktraversen-Dehnfuge liegen bei ca. 1 % der Anschaffungskosten für das gesamte Bauwerk. Wesentlich ist, dass im Laufe der angenommenen Lebensdauer einer Brücke von 100 Jahren bei Fahrbahnübergängen minderer Qualität Erhaltungskosten von bis zu 20 % der genannten Anschaffungskosten des Bauwerks entstehen können, und dies nur, weil man bei der Anschaffung vielleicht 0,3 % gespart hat. Wir gehen davon aus, dass die Instandhaltungskosten einer MAURER MSM® Schwenktraversen-Dehnfuge bei ca. 3 % statt der 20 % vorgenannter konventioneller Fahrbahnübergänge liegen.“

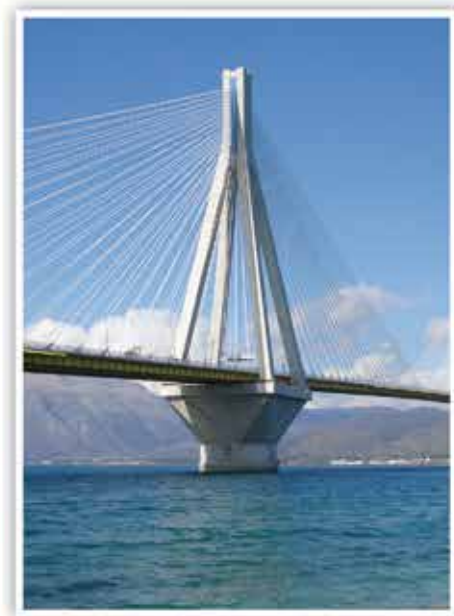
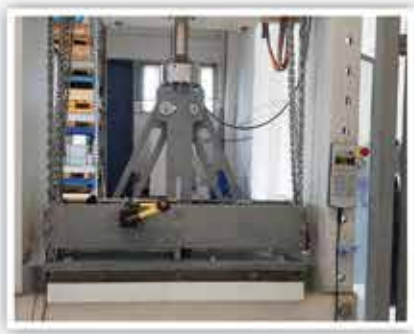
#### **Wie sieht generell der Entwicklungsprozess bei MAURER aus, wie lange dauert es von der ersten Idee bis zum Produkt?**

Ch. B.: „Das können Monate bis zu vielen Jahren sein. Teilweise ist dies

eine Folge der Komplexität des Problems, aber hauptsächlich liegt es an der nicht immer konsequenten Abarbeitung. Diese ist häufig der zum Glück hohen Auslastung im Tagesgeschäft geschuldet. Das Projekt MSM® Schwenktraverse ist in meinen 34 Jahren Betriebszugehörigkeit mit prognostizierten Kosten von 1,5 Mio. Euro das umfangreichste und gleichzeitig am schnellsten umgesetzte Entwicklungsprojekt.“

#### **Wie lange hat der Entwicklungsprozess bei dieser Konstruktion gedauert?**

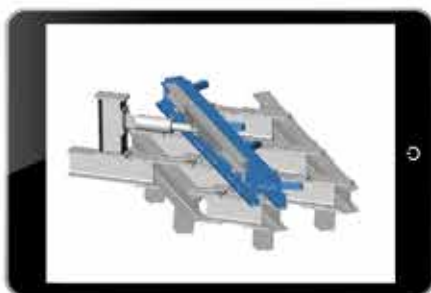
Ch. B.: „Da die einfach erscheinende Umstellung der Gleitlagerung Auswirkungen auf sämtliche Bauteile hat, gerade Umstellungen zur Verbesserung der Arbeitssicherheit bei der Endmontage der Konstruktion liefen sowie der Preisdruck am Markt Rationalisierungen zwingend erforderlich machte, wurde ein unternehmensweites Projektteam gegründet, welches auf Basis der Idee der Dachlagerung



Die Rio-Andirrio-Brücke, oder offiziell Charilaos-Trikoupis-Brücke, ist eine Straßenbrücke in Griechenland über die Meerenge von Rio-Andirrio und eine MAURER Referenz.



SolidWorks-Darstellung der Dehnfugenkonstruktion in 3 D



sämtliche Bauteile der MAURER Schwenktraverse unter die Lupe genommen und optimiert hat.

In der Regel 15 Experten aller Disziplinen haben über ein ganzes Jahr in jeder zweiten Woche Ergebnisse vorgestellt, diskutiert und verbessert. Dem Projekt wurde der Name „Soliman“ gegeben, hoffentlich noch lange der Inbegriff für ein zukunftsweisendes, erfolgreiches Projekt, welches von allen Beteiligten von MAURER mit großer Begeisterung mitgetragen wurde.

Das 2. Halbjahr 2019 wurde der Grundlagendiskussion gewidmet. Unser Entwicklungsleiter Herr Distl und ich mussten zuerst ein detailliertes Verständnis für das Systemverhalten der Schwenktraverse finden. Dabei kam es zu überraschenden Erkenntnissen durch das unvoreingenommene Hinterfragen dessen, was seit 40 Jahren gelebt wird. Das ganze Jahr 2020 über hat die Projektgruppe zielgerichtet gearbeitet und

die wesentlichen Festlegungen für die daraus folgenden Umstellungen getroffen. Beginnend mit Musteraufträgen, erfolgt im Jahr 2021 die Feinarbeit, Normung, Einführung im Unternehmen, das Marketing sowie der sehr aufwendige Prozess bauaufsichtlicher Zulassungen. Noch sind wir also nicht am Ziel!

**Und erlauben Sie bitte die Frage: Wie kommt es, dass der Geschäftsführende Direktor Entwicklungstätigkeiten übernimmt? Ist es möglicherweise Ihr Hobby?**

Ch. B.: „Ich habe mich bereits an der Universität mit der Ermüdungsfestigkeit von Fahrbahnübergängen von MAURER befasst, das Produkt begleitet somit mein ganzes Arbeitsleben.“

Man kann sagen, die Technik und Entwicklung ist meine Schwäche im Sinne der Leidenschaft, aber sicher ist sie auch Stärke im Sinne der Kompetenz. Die Größe unseres Unternehmens lässt es zum Glück zu, dass sich auch die Führungs-

kräfte den Fachthemen widmen können, statt nur zu verwalten. Aber ja, Produkte entwickeln ist wirklich mein Hobby, der Katamaran ist an einem Sonntagabend im Januar 2020 bei einem Glas Rotwein entstanden.“

**Wurden Tests durchgeführt und wenn ja, wo und welche Arten von Tests?**

Ch. B.: „Es ist eine Vielzahl von Versuchen zur Legitimation eines Fahrbahnübergangs notwendig, z. B.:

- Ermüdungsversuche an allen Verbindungen der Stahlkonstruktion
- Last-/Verformungsversuche an den Lagerungselementen
- Gleit- und Verschleißversuche an den Gleitelementen
- Überrollversuche an eingebauten Testfugen
- Laborversuche zum Systemverhalten
- Dichtigkeitsversuche



Testversuche werden im eigenen Hause durchgeführt, die Eignungsversuche an verschiedenen Universitäten, z. B. in München, Stuttgart und Karlsruhe.“

**Gibt es einen harten Wettbewerb für diese Produkte und hat „made in Germany“ Einfluss auf Kaufentscheidungen weltweit?**

Ch. B.: „Der Wettbewerb ist zwar überschaubar, ist aber dennoch sehr hart. In der Regel ist MAURER im Vergleich teuer, wir sind die sogenannten Apotheker. Da die Kaufentscheidung meist von einer Baufirma getroffen wird, ist wesentlich, was der in der Regel öffentliche Bauherr in seiner Spezifikation vorschreibt.“

Wichtiger als „made in Germany“ ist deshalb die Einforderung deutscher oder europäischer Bemessungsregeln. Deshalb ist eine Regelprüfung des deutschen Verkehrsministeriums „TL/TP FÜ“ oder eine Europäische Technische Bewertung „ETA“ von großer Bedeutung. Wir sind dann wettbewerbsfähig, wenn der Kunde unser technisches Niveau verlangt und dieses durch ein Zertifikat einer unabhängigen Institution belegt werden muss.“

**Hatten die letzten Monate mit dem Corona-Virus spürbare Auswirkungen auf Ihr Unternehmen und Ihre Branche?**

Ch. B.: „Wenn man unser Riesenrad „umadam“ mal außer Acht lässt, sind wir bisher recht gut durch die Krise gekommen. In Deutschland macht uns der Ausschreibungsstau bei der neu gegründeten Autobahngesellschaft viel mehr Sorgen als Corona. In manchen Ländern, z. B. in Asien, fehlt der persönliche Kontakt zum Generieren neuer Aufträge. Insgesamt leben wir bei den Geschäftsbeziehungen derzeit von der Substanz, auf Dauer richten die fehlenden Kontaktmöglichkeiten sicher Schaden an. Andererseits haben wir auch dazugelernt. Die Online-Meetings beim Projekt „Soliman“ waren z. B. effizienter als die Treffen im großen Konferenzraum. Und so manche Reise werden wir uns in Zukunft zum Wohle der eigenen Gesundheit wie auch der Umwelt sparen.“

**Was begeistert Sie in Ihrem Beruf und bei MAURER?**

Ch. B.: „Ich bin gerne Ingenieur, bin dabei vorzugsweise kreativ und selbstständig tätig und ich ar-

beite auch sehr gerne mit Menschen im und außerhalb des Unternehmens zusammen.“

Auch die Tätigkeit in den internationalen Normungsgremien macht mir Spaß. MAURER ist dafür eine ideale Voraussetzung. Als Familienunternehmen bietet MAURER kurze Entscheidungswege und flache Hierarchien. Es sind alle Disziplinen von der Entwicklung, der Konstruktion, der Fertigung bis hin zur Montage im eigenen Hause vorhanden. Man kann sich als Ingenieur etwas überlegen, sieht das Ergebnis im praktischen Einsatz und kann es propagieren. Die eigentlich unscheinbaren Produkte tragen unseren Namen, sind unglaublich vielseitig und spannend. Sie sind in weltweit herausragenden Bauwerken im Einsatz. Und MAURER hat einen ausgezeichneten Ruf.“

Zum Start meines Berufslebens hatte ich Angst vor der Nische. Nach 34 Jahren mit MAURER weiß ich, dass ich beruflich die richtige Wahl getroffen habe.“

**Davon sind nach diesem Gespräch auch wir überzeugt.**



Das Viadukt von Millau führt in Südfrankreich die Autoroute A75 über den Tarn, von Michel Virlogeux entworfen und von Norman Foster gestalterisch ausgearbeitet.



# BODIES // IN MOTION

*Nur was sich dehnt, kann unter Belastung nicht brechen*

Wenig Platz und unter hoher Belastung dehnbar? Was nach dem Lastenheft für unsere neue Schwenktraverse klingt, trifft auch auf unser MAURER Powerband zu. Ganz im Ernst – man könnte es auch das kleinste Fitnessstudio der Welt nennen. Es passt in jede Tasche und ist also immer dabei, wenn man etwas für

seine Fitness machen will. **Übrigens: Das Powerband ist nicht der einzige Artikel aus unserer MAURER Aktiv-Kollektion.** Wir haben schon in der Vergangenheit Artikel aus dem Sport- und Freizeitbereich aufgelegt – wie zum Beispiel den MSM®-Anti-streßball.



**KOFFER HEBEN**

**Ausgangsstellung:** Nehmen Sie einen schulterbreiten Stand mit leicht gebeugten Beinen ein. Ein Fuß steht auf dem Band. Die seitengleiche Hand hält das andere Ende des Bandes. Der Oberkörper ist zur Bandseite geneigt und das Band wird gespannt.

**Übung:** Richten Sie den Oberkörper gegen den Bandzug auf. Die Brust zeigt hierbei nach vorne (nicht den Oberkörper verdrehen!).



**VENENPUMPE**

**Ausgangsstellung:** Setzen Sie sich aufrecht auf einen Stuhl und treten Sie mit einem Fuß auf das Band. Die beiden Enden halten Sie in den Händen.

**Übung:** Heben und senken Sie nun die Fußspitze gegen den Widerstand des Bandes (Vorsicht, dass das Band nicht vom Fuß abrutscht!).



**BLASEBALG**

**Ausgangsstellung:** Treten Sie im Einbeinstand mit einem Fuß in das Band. Wenn Sie unsicher stehen, können Sie sich mit dem Rücken an einer Wand abstützen.

**Übung:** Beugen und strecken Sie das im Band stehende Bein, als ob Sie auf einen Blasebalg treten. Halten Sie das Band die ganze Zeit unter Spannung!



**STEP**

**Ausgangsstellung:** Knoten Sie das Band zusammen und legen Sie die entstandene Schlinge um die Fußgelenke. Stellen Sie sich aufrecht mit leicht geöffneten und gebeugten Beinen an einen Tisch, Stuhl oder die Wand, um sich während der Übung abstützen zu können.

**Übung:** Führen Sie ein Bein zur Seite, nach vorne, nach hinten, und lassen Sie es knapp über dem Boden langsam wieder zur Ausgangsstellung zurückgleiten. Das Körpergewicht ruht auf dem Standbein.



**HEBETRAINING**

**Ausgangsstellung:** Stehen Sie in Schrittstellung mit vorgeneigtem, geradem Oberkörper. Der vordere Fuß steht auf dem Band. Halten Sie das Band mit beiden Händen.

**Übung:** Richten Sie sich mit geradem Oberkörper auf und führen Sie dabei die Hände zum Brustkorb.



**BOGENSCHIESSEN**

**Ausgangsstellung:** Nehmen Sie eine leichte Schrittstellung ein und halten Sie jeweils ein Ende des Bandes in der Hand. Strecken Sie auf der Seite des vorderen Beins den Arm in Schulterhöhe nach vorne! Halten Sie den anderen Arm gebeugt in Schulterhöhe.

**Übung:** Führen Sie den Ellenbogen des gebeugten Armes in Schulterhöhe nach hinten. Nehmen Sie dabei die Schulter etwas mit (wie beim Spannen eines Bogens).

---

REBECCA LUJANO  
//**PROJEKTKAUFFRAU**  
**VERTRAGSABWICKLUNG**

---



**Ein Plan ist gut – mit Kontrolle ist er besser.** MAURER ist nicht nur ein weltweit aktives Unternehmen, wir freuen uns auch, neue Mitarbeiter, wie Rebecca Lujano aus Mexiko-Stadt, für unseren Firmensitz in Deutschland begeistern zu können.

**Frau Lujano, wie lange sind Sie bei MAURER?**

Rebecca Lujano: „Ich bin noch nicht so lange hier, erst seit September 2020.“

**In welchem Bereich arbeiten Sie, was ist Ihre Aufgabe?**

R. L.: „In der Vertragsabwicklung sorgen wir dafür, dass die Produkte zeitgerecht und korrekt beim Kunden ankommen. Nachdem mir der Vertrieb einen Auftrag zugestellt hat, überprüfe ich alle Bedingungen und Dokumentationen, die vor der Projektentwicklung erstellt werden müssen, wie Vorauszahlungsrechnungen, Akkreditive und Garantien. Parallel dazu erstelle ich, je nach den Bedingungen und Normierungen des Vertrags oder Angebots, den Plan entsprechend den Fristen der einzelnen Prozesse in den Standard-Durchlaufzeiten (Technisches Büro, Arbeitsvorbereitung, Fertigung und Versand). Und danach kontrolliere ich Tag für Tag, ob jede einzelne Projektstufe termingerecht den Prozessablauf erreicht. Bei Abweichungen suche ich eine Lösung zu finden, damit die Ware pünktlich geliefert werden kann.“

**Was begeistert Sie an Ihrem Beruf und was bei MAURER?**

R. L.: „Seit meinem Studium war ich in meiner beruflichen Laufbahn in der Projektsteuerung tätig. Neu und spannend für mich hier bei MAURER ist das große Thema Regulierungen und Dokumentationen für das Exportgeschäft. Es ist deshalb so interessant, weil es mich seit meiner Diplomarbeit zum Thema Export – Import fasziniert, in dem ich auch für mich eine Zukunft, eventuell sogar eine eigene Geschäftsidee sehe.“

**Was sind die größten Herausforderungen in Ihrem Arbeitsalltag?**

R. L.: „Es passiert in einem Projekt auch bei aller Routine, trotz aller eingeübten Abläufe und Qualitätsstandards so viel Unplanbares, dass man die Prozesse Tag für Tag überprüfen muss, um Liefertermine einzuhalten.“

**Was sind die wichtigsten Eigenschaften, die man in Ihrem Aufgabenbereich unbedingt mitbringen sollte?**

R. L.: „Die Fähigkeit, über Checklisten und gemachte Erfahrungen hinauszugehen, nach Lösungen statt nach Schuldzuweisungen zu suchen.

Dass man gerne im Team arbeitet, weil wir letztlich alle MAURER sind und wir das gleiche Ziel verfolgen. Und dafür braucht jeder jeden.“

**Gibt es lustige Situationen in Ihrer Tätigkeit in Ihrem Arbeitsalltag?**

R. L.: „Oh ja, viele, ich habe mir gleich angewöhnt, meine E-Mails auf Deutsch mit einem Smiley zu beginnen, um die Empfänger vorzuwarnen.“

»Weil wir alle das gleiche Ziel verfolgen, arbeitet hier auch jeder für jeden.«

**Was sind aus Ihrer Sicht die Stärken von MAURER?**

R. L.: „Einmal ganz abgesehen von der Qualität der Produkte habe ich festgestellt, dass viele Mitarbeiter schon so lange hier arbeiten. Was mich beeindruckt, weil es doch zeigt, wie sicher hier ein Arbeitsplatz ist.“

**Haben Sie Zeit für Hobbys, wenn ja, für welche?**

R. L.: „Ja, aktuell nur Biken und Deutsch lernen. Auch wenn es nicht so klingt, aber Sprachen lernen mache ich schon gerne. Wer weiß, vielleicht versuche ich es in fünf Jahren mit Italienisch.“





---

## ERNST HUBER //**SACHBEARBEITER** **ARBEITSVORBEREITUNG**

---

**Jung gefreit hat nie gereut.** Seit über 140 Jahren gibt es MAURER in München und seit 40 Jahren Ernst Huber bei uns. Über einen Kollegen, der alles kennen dürfte, aber noch immer mehr wissen will.

**Herr Huber, wie lange sind Sie schon bei MAURER?**

Ernst Huber: „Hm, mal überlegen ... am 1. September 2021 werden es genau 40 Jahre sein.“

**Respekt, das ist lang. Da werden Sie viel bei MAURER erlebt und gemacht haben. Was ist denn mittlerweile Ihre Hauptaufgabe?**

E. H.: „Na, nur eine gibt es nicht und Interviews geben gehört schon gar nicht dazu. Zu meinen Aufgaben zählt gleich ein ganzes Bündel der Planung und Umsetzung ineinandergreifender Prozesse.“

Steht ein neues Projekt an, ein neuer Auftrag, die Fertigung eines neuen MAURER Produktes, dann beginnt das für mich mit dem Erstellen von Arbeitsunterlagen. Ich muss die Arbeitsabläufe in der Werkstatt festlegen, Plan- und Vorgabezeiten ermitteln und die verschiedenen Maschinen im Werk programmieren. Das mache ich natürlich nicht allein nach Gut-

dünken, sondern in Abstimmung mit den Kollegen, die das letztlich auch umsetzen müssen.

Ich bin auch verantwortlich für die Kalkulationen der Herstellkosten für Sonderprojekte, die Zeitaufnahmen (REFA), letztlich die Optimierung unserer Arbeitsabläufe sowie das Programmieren im ORTIMplan.

Und weil wir ein recht innovatives Unternehmen sind, in dem häufig Produkte neu entwickelt oder individualisiert werden, bin ich dann auch zuständig für das Konstruieren der dafür nötigen Fertigungsvorrichtungen im Werk und die Enterprise Resource Planning (ERP)-Pflege.“

»Am 1. September 2021  
bin ich seit 40 Jahren  
bei MAURER.«

**Kann Sie denn noch etwas so richtig begeistern?**

E. H.: „Ganz ehrlich, es ist exakt das, was ich aktuell mache: der Umgang mit komplexen Arbeiten und Bauteilen in der Werkstatt!“

**Was ist die größte Herausforderungen im Alltag für Sie?**

E. H.: „Stressfrei zu bleiben und zu versuchen, es jedem irgendwie passend zu machen.“

**Gibt es denn auch besondere Anforderungen, die für Ihren Job unverzichtbar sind?**

E. H.: „Technisches Verständnis, Lust, große Dinge zu bewegen, mit komplizierten Abläufen umzugehen und natürlich eigene Ideen einzubringen, kreativ zu sein!“

**Mal ehrlich, hatten Sie in den 40 Jahren nie den Wunsch, mal wegzugehen?**

E. H.: „Ja, vor ca. 25 Jahren, mein damaliger Vorarbeiter sah die Dinge anders als ich. Bin dann doch geblieben und gut ist’s.“

**Was sind für Sie die Stärken von MAURER?**

E. H.: „Das Umsetzen von zum Teil unmöglichen Terminen und Konstruktionen.“

**Haben Sie denn Zeit für Hobbys?**

E. H.: „Nie genug. Zurzeit bin ich dabei, einen Camper komplett selbst auszubauen, um damit hoffentlich bald Europa mal anders bereisen und erleben zu können.“

# // DIE WELTWEIT ERSTE HOCHSEETAUGLICHE ACHTERBAHN KOMMT AUS MÜNCHEN

„BOLT™“ bietet auf 220 m Schiene aufregende Kurven, wobei die Fahrer Geschwindigkeiten von fast 60 km/h erreichen.



*MAURER Rides hat einen neuen Coup gelandet: BOLT™ – die erste Achterbahn, die auf hoher See unterwegs sein wird. Basis für den innovativen Coaster ist die Mardi Gras, das neueste Flaggsschiff des amerikanischen Kreuzfahrtanbieters Carnival Cruise Line. Christine Duffy, Präsidentin von Carnival, macht deutlich: „Mardi Gras ist unser innovativstes Schiff mit einigen wirklich besonderen Attraktionen. Aber die Krönung von allem ist BOLT™, die erste Achterbahn auf See.“*







Man stelle sich das einfach mal vor: Auf dem obersten Deck des Luxusliners steigt man ein – genauer gesagt – setzt man sich aufs Motorrad, denn BOLT™ ist ein Zweisitzer. Der Fahrer gibt Gas und erreicht mit einer Beschleunigung von 1,2 g innerhalb kürzester Zeit 60 km/h. Damit rast er über die Bahn, mit Drops, Dips, Kurven und einem Blick auf den unendlichen Horizont – und muss dann doch wohl irgendwann bremsen, weil er über eine Haarnadelkurve um den legendären Carnival-Trichter wieder zurück zum Start kommt.

Dann liegen nicht nur 220 m Strecke hinter ihm, sondern eine spektakuläre 360°-Rundumsicht aufs Meer, karibische Trauminseln oder Schiffe und Häfen. Ein einzigartiges Achterbahnerlebnis 57 m über dem Meeresspiegel.

#### Patentierter Spike®-Antrieb

Technisch basiert das Ganze auf dem innovativen Spike®-Antrieb, mit dem MAURER Rides der Konkurrenz gerade etwas voraus hat. Spike® ist, vereinfacht ausgedrückt, ein weiterentwickelter Zahnradantrieb. Der extrem leistungsstarke Spike®-Antrieb wurde von MAURER Rides patentiert. Seine Besonderheit ist, dass er Achterbahnpassagiere zu echten Fahrern macht. Sie können überall auf der Strecke selbst bremsen oder beschleunigen, mit

#### ► ZAHLEN UND FAKTEN

STAPELLAUF:	.....2021
COASTERTYP:	.....Spike® Racing
SCHIENENLÄNGE:	.....220 m
GRUNDFLÄCHE:	.....84 X 33 m
HÖHE ÜBER DEM MEER:	.....57 m
ANTRIEB:	.....Elektroantrieb
VORTRIEBS-BESCHLEUNIGUNG:	.....1,2 g (11,7 m/s <sup>2</sup> )
DREHMOMENT:	.....1.050 Nm
KRAFTÜBERTRAGUNG:	.....100 % Traktion
MAX. GESCHWINDIGKEIT:	.....60 km/h
FAHRZEUG:	.....2-Sitzer im Motorradesign
FAHRZEUGANZAHL:	.....2
KAPAZITÄT:	.....190 pph

100 % Traktion und 1,2 g Vortrieb. „Egal, ob die Passagiere einen Adrenalinschub wünschen oder es langsam angehen lassen und die atemberaubende Aussicht genießen möchten, BOLT™ hat einfach alles“, freut sich Kreuzfahrtchefin Duffy. Jeder gestaltet sein eigenes individuelles Fahrerlebnis selbst.



Einen atemberaubenden Blick verspricht schon der Einstieg 57 m über dem Meeresspiegel.



Die Fahrt entlang der  
Schiffskante garantiert  
ein unvergessliches und  
einmaliges Erlebnis.





Die Geschwindigkeiten der Fahrer werden nach dem Rennen ausgegeben. Entlang der Strecke sind Kameras montiert, sodass die Gäste auf Wunsch ein Andenken erhalten. Die Bikes mit zwei hintereinander liegenden Sitzen sind metallisch rot und blau designt, mit einem grellen gelben Blitz. Ein digitales Tachodisplay und Lautsprecher mit innovativen Soundeffekten versprechen ein Erlebnis jenseits bisheriger Kreuzfahrt- und Achterbahndimensionen.

### Made in Munich

Der BOLT Ultimate Sea Coaster™ wurde von MAURER 2019 in München gefertigt und 2020 auf dem Schiff in der Meyer Turku-Werft in Finnland aufgebaut. Die Jungfernfahrt war schon 2020 geplant, aber wegen Corona liegt das Schiff startklar im Heimathafen in Port Canaveral (Orlando, Florida). Bei Redaktionsschluss unseres Magazins war geplant, dass es im Juli zum ersten Mal Passagiere für eine Kreuzfahrt in die Karibik aufnimmt.

Wann auch immer: Die Achterbahn aus Kirchheim ist das Highlight der Amusement Area auf dem neuen Kreuzfahrtschiff. „BOLT™ wird die Carnival-Tradition fortsetzen und unseren Gästen aufregende neue Möglichkeiten bieten. Wir sind so

begeistert von dieser einzigartigen, bahnbrechenden, aufregenden Attraktion – und unsere Gäste werden sie lieben“, ist Christine Duffy überzeugt.

Die Mardi Gras ist das 24. und bisher größte Schiff der Carnival-Flotte und für 5.200 Passagiere ausgelegt. Sie wird als erstes US-Kreuzfahrtschiff komplett mit Flüssiggas angetrieben (LNG). Wie ihre Schwestern bietet auch dieses Fun-Ship

vielfältige Bordaktivitäten. Von Wasser-rutschen und Spritzwasserzonen über Minigolf, Joggingstrecke, Basketball- und Hängeseilplatz bis hin zum „Loft 19“: einem abgeschiedenen Rückzugsort nach dem Vorbild der besten Resorts der Welt, mit Bar-Service, privatem Pool, Sonnenliegen und geräumigen Cabanas, in die man sich diskret zurückziehen kann.

#### ► FEATURES DER BAHN

- Attraktives Motorrad-Design
- Interaktive Geschwindigkeits- und Beschleunigungskontrolle
- Beschleunigung aus der Kurve heraus
- Keine potenziellen oder kinetischen Energie-Restriktionen
- Sound, Display und Licht an Bord mit automatischer Energieeinspeisung
- Leichtes Fahrzeug ermöglicht einfachen Stahlbau
- Maximaler Energieverbrauch von 130 kW beim Beschleunigen
- Energierückspeisung beim Bremsen und Nutzung für das nächste Fahrzeug
- IAAPA – Best New Product Award 2017





# MAURER TORBALI // AUS DER TÜRKEI FÜR DIE WELT

*Binnen 20 Jahren wurde aus einem kleinen Fertigungsbetrieb ein regionaler Player mit weltweiten Aufträgen.*



Gegen Ende der 1990er-Jahre startete die Türkei mit einem ambitionierten Programm zur Entwicklung und Stärkung der eigenen Wirtschaft. Die Türkei wollte Anschluss halten an die EU. Mehr und mehr Unternehmen aus Europa ließen in der Türkei produzieren, gingen Joint Ventures ein oder gründeten eigene Niederlassungen. Für den steigenden Warenaustausch waren eine Erneuerung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zwingend erforderlich. Straßen und Brücken sollten fast immer für höhere Belastungen ertüchtigt oder gleich neu konstruiert werden.

Bei MAURER in München erkannte man rasch die Chancen. Bis dahin arbeitete man eng zusammen mit einem Betrieb, der ein zuverlässiger Partner zur Fertigung von Elastomerlagern für den türkischen Markt war. Mit dem zu erwartenden Auf-

tragswachstum entschieden die Verantwortlichen in München 1999, diesen Betrieb zu übernehmen und eine eigene Fertigung in der Türkei aufzubauen.

Nachgefragt waren zu Anfang vor allem Dehnfugen von einem bis zu vier Profilen. Die MAURER Dehnfugen D80/D100 bis hin zur D320 waren perfekt geeignet für die Anforderungen vor Ort. Hinzu kam die Fertigung von Ersatzteilen zur Ertüchtigung bereits vorhandener Straßen und Brücken.

*weiterlesen >*



*Osman-Gazi-Brücke, Türkei*



Elastomerlager  
beim Verpacken  
für den Versand

Elastomerlager  
beim Zusammenbau



Mit den Aufträgen wuchs auch MAURER in der Türkei. Inzwischen arbeiten rund 100 Kollegen in Torbali. Und längst wird hier an der wunderschönen Westküste der Türkei, knapp 60 Kilometer von Izmir entfernt, nicht mehr nur noch für den nationalen Markt gefertigt. Stand 2020 liegt der Exportanteil bei bis zu 85%. Beliefert werden die Märkte in Deutschland und Europa. Aber auch die Länder des Nahen Ostens und Asiens ordern in Torbali gefertigte MAURER Produkte.

Für dieses kontinuierliche Wachstum sorgt nicht allein die hohe Fertigungs- und Servicequalität unserer Kollegen. Mittlerweile wurde die Palette der in Torbali gefertigten Produkte deutlich erweitert. Außer den immer noch stark nachgefragten Dehnfugen produziert MAURER in der Türkei auch Topf- und Kalottenlager für den Bauwerkschutz. Bekanntermaßen ist die Türkei weltweit eine der am stärksten durch Erdbeben bedrohten Regionen.

MAURER Pendelisolatoren, Bleikern- und Elastomerlager aus Torbali schützen inzwischen Gebäude und Infrastrukturen vor erwartbaren tektonischen Ereignissen.

Damit nicht genug, setzt man bei MAURER auch zukünftig auf weiteres Wachstum. Nicht nur quantitativ, auch qualitativ. Um in der Region der führende Hersteller zu werden, hat man in Torbali begonnen, ein eigenes Testzentrum aufzubauen. Künftig will man selbst statische und dynamische Tests der eigenen, auf spezifische Anforderungen angepassten MAURER Produkte durchführen.

Dass dazu eine enge Zusammenarbeit der MAURER Forschungs- und Entwicklungsabteilung mit namhaften Instituten und Fachhochschulen in der Türkei gehört, ist für uns selbstverständlich.

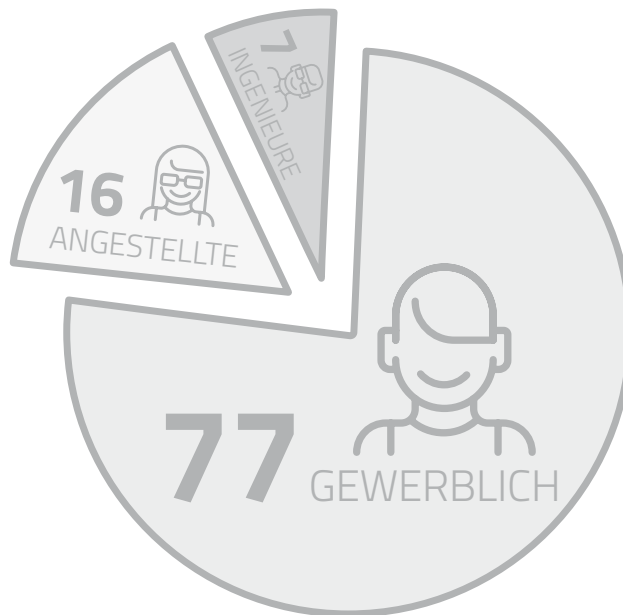
Denn wirtschaftliches Wachstum ohne einen Zugewinn an Wissen und Fähigkeiten ist kein bleibender Wert.

**8** JAHRESUMSATZ  
2020:  
**MIO. €**

FERTIGUNG PRO JAHR

**10.000 M**  
**DEHNFUGEN**

**350.000 KG**  
**ELASTOMERLAGER**



**100 MITARBEITER**

**PRODUKTION & MONTAGE VON:**

- ELASTOMERLAGERN
- KALOTTENLAGERN
- FESTHALTEKONSTRUKTIONEN
- FAHRBAHNÜBERGÄNGEN
- TOPFLAGERN
- SIP ISOLATOREN
- FORMSTÜCKEN AUS ELASTOMERPROFILIEN
- DÄMPFERN
- DEHNFUGEN
- ANKERN

### Herr Öztimur, seit wann arbeiten Sie für Maurer Söhne Torbali?

Ferit Öztimur: „Hier in Torbali bin ich seit Ende 2016, hatte aber davor schon über mehrere Jahre hinweg sehr gute Kontakte innerhalb der MAURER SE.“

### Dann kennen Sie bestimmt die deutsche Firmenkultur recht gut. Gibt es große Unterschiede zur türkischen und wie ist Ihre eigene?

F. Ö.: „Ich sage mal und hoffe, meine Mitarbeiter werden es bestätigen, dass ich eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe bevorzuge. Ich will überzeugen und andere mitnehmen. Dieser kooperative Führungsstil, der eher in Europa üblich ist, wird auch verstärkt in türkischen Firmen praktiziert. Auch wenn es noch immer ein wenig mehr Energie braucht für mich als Chef. Denn in Deutschland ist Eigenmotivation, Effizienz und ja, auch Disziplin für die Kollegen eher selbstverständlich.“

### Was waren die wichtigsten Innovationen und Investitionen bei Maurer Söhne Torbali?

F. Ö.: „Das war gleich ein ganzes Bündel. Angefangen bei der neuen Halle, die uns erst mal die Voraussetzung gibt, zu wachsen.“

Mit der neuen Senkrecht-Drehbank, der Oxy-Plasma-Schneidmaschine und der CNC-Fräsmaschine können wir nun weitere eigene Produkte fertigen.

Und die neue Mischerei hilft uns künftig, unsere Rohstoffkosten um bis zu 50 % zu reduzieren.“

### Wo sind Ihre wichtigsten Absatzmärkte?

F. Ö.: „Zu rund 15–20 % produzieren wir für den heimischen Markt in der Türkei, der große Rest geht nach West- und Osteuropa, in den Nahen Osten, nach Afrika, Asien, Lateinamerika und Australien.“

### Also fast alle Kontinente?

F. Ö.: „Ja, aus der Türkei für die ganze Welt.“



## FERIT ÖZTIMUR // MANAGING DIRECTOR MAURER SÖHNE TORBALI

- 21.11.1961** in Hagen, Deutschland, geboren
- 1982** zum Studium nach Triest, Italien
- 1983 – 1984** zum Studium nach London, England
- 1984 – 1988** Studium an der London Metropolitan University, Fachbereich Polymer Science
- 1988 – 2003** verschiedene Abteilungen bei Arsan Kaucuk (Familienunternehmen)
- 2003 – 2016** Geschäftsführer bei Jefleks AS (Gruppenunternehmen Walraven, Mijdrecht, Holland)
- seit 2016** Geschäftsführer bei Maurer Söhne Torbali, Unternehmen der MAURER Gruppe, München



Seit 1999 Produktionsstandort in Torbali, 60 km von Izmir entfernt



Unterschiedliche Ausführungen von Fahrbahnüberhängen vor der Auslieferung



# LET'S MEET AGAIN // OB ANALOG ODER DIGITAL



Digital ist wohl das neue Normal: So gern wir mit Ihnen, unseren Partnern und Kunden, den direkten Kontakt suchen, in Zeiten der Pandemie ist das leider nicht mehr so einfach. Umso mehr freuen wir uns, Sie in unserem virtuellen MAURER Showroom begrüßen zu dürfen.

Unsere virtuelle Produktausstellung wird in regelmäßigen Abständen um Neuheiten bzw. weiterführende Informationen ergänzt und bietet eine Vielzahl spannender, interaktiver Optionen.

**Gerne halten wir Sie auf dem Laufenden und laden Sie zu unseren digitalen Präsentationen und Veranstaltungen ein.**

**[www.maurer.eu](http://www.maurer.eu)**





**MAURER SE**

Frankfurter Ring 193  
80807 München  
Deutschland

Postfach 440145  
80750 München  
Deutschland

Tel. +49 89 323 94-0

Fax +49 89 323 94-306

[info@maurer.eu](mailto:info@maurer.eu)

[www.maurer.eu](http://www.maurer.eu)

---

German Engineering since 1876

