

WWW.SCHOLPP.DE



# RedAktion

**22. Ausgabe • September 2006 • Das Aktuelle aus der SCHOLPP-Dienstleistungsgruppe für Kunden und Mitarbeiter****3** Einzug in das neue Mercedes-Benz Museum**4** Neues aus dem Fuhrpark: Neue Modelle für die SCHOLPP-Kranklassen**6** Architektur trifft Kranleistung - Das Interview mit Prof. Tobias Wulf (re) und Prof. Kai Bierich**8** Brückenschlag**EDITORIAL****SCHOLPP,  
DER SYSTEMDIENSTLEISTER**

von Wolfgang E. Müller

Der Begriff des Systemdienstleisters lässt sich am besten mit einem Beispiel aus der Automobilindustrie erläutern. Früher hat ein Zulieferer Tachos und Drehzahlmesser angeboten. Heute liefert er nicht nur komplette Armaturensysteme, sondern auch die gesamte Fahrzeugelektronik und das dann auch noch weltweit. Analog hierzu hat SCHOLPP vor 50 Jahren mit Kranarbeiten begonnen. Später kam dann noch der Transport und die Logistik hinzu. Anfang der 70er Jahre wollten die Druckmaschinenhersteller nicht mehr nur Einzelteile auf die Baustellen liefern, sondern die im Werk vormontierten Einheiten. Aus dieser Aufgabenstellung heraus haben wir unser Leistungsspektrum und den Schwertransport zügig ausgebaut. Die eigene Entwicklung spezieller Hubgerüste ermöglicht es uns, große Gewichte sowohl horizontal als auch vertikal innerhalb von Gebäuden zu positionieren und zu montieren. So ist aus dem vor 50 Jahren gegründeten Kranunternehmen SCHOLPP einerseits der bedeutendste Krananbieter in Baden-Württemberg geworden und andererseits ein weltweit tätiger Systemdienstleister für Industriemontagen. Heute liefern wir „just in time“ Dienstleistung rund um das Heben und Bewegen von Maschinen bis hin zur Komplettmontage von Anlagen. Entdecken Sie nun in der zum 50-jährigen Firmenjubiläum neu gestalteten RedAktion, wie sich die Systemdienstleistung entwickelte. Informieren Sie sich über spannende Projekte wie das Mercedes-Benz Museum und die neue Landesmesse Stuttgart. Gewinnen Sie im Dialog-Forum unter [www.scholpp.de](http://www.scholpp.de) mit Ihren ganz persönlichen SCHOLPP Geschichten. Viel Lesevergnügen wünscht Ihnen Ihr Wolfgang E. Müller

**SEIT 50 JAHREN LEISTET SCHOLPP EINEN WICHTIGEN BEITRAG ZU UNSERER GRUNDVERSORGUNG**

## Mitten im Leben

**UNTERWEGS IM  
AUFTRAG DES FORTSCHRITTS**

Egal, ob das Telefon klingelt, der Strom aus der Steckdose kommt, das Wasser aus dem Hahn fließt, die Zeitung morgens im Briefkasten liegt, der Computer Informationen ausspuckt oder das Auto fährt - dahinter stecken Unternehmen, die alles daransetzen, das moderne Leben in der gewohnten Art zu ermöglichen. Hinter den Kulissen werden dafür jährlich zig tausend Tonnen an Produktionsmaschinen gebaut und bewegt wie auch Gebäude errichtet. Vor 50 Jahren, als Alfred Scholpp damit angefangen hat, mit dem ersten Autokran Lasten zu transportieren, waren zwar die technischen Möglichkeiten noch nicht so weit ausgereift und die Ansprüche noch nicht so hoch, aber das Prinzip des

**SCHOLPP bewegt  
Produktionsanlagen für die Güter  
des täglichen Lebens.**



## &gt;&gt;&gt; SCHOLPP - DER GRUNDVERSORGER



## Fortschritt kennt keine Pause

Befriedigens des immer lauter werdenden Wunsches, ein weniger mühevolleres Leben zu führen, war dasselbe. Ebenso die Tatsache, dass das Leben rund um die Uhr versorgt sein will, keine Pause kennt und Logistiker unermüdliche Einsätze dafür leisten müssen.

**PRO JAHR: 1,2 MILLIONEN  
MANNSTUNDEN, 20.000 EINSÄTZE**

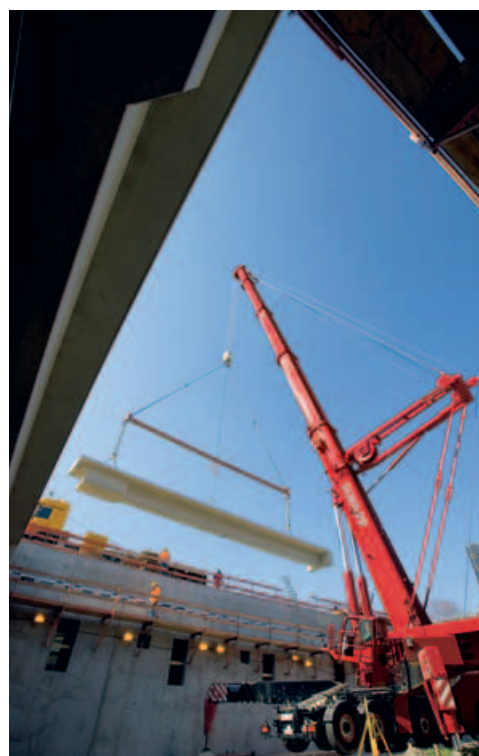
SCHOLPP hat im Jahr 2005 rund 1,2 Millionen Mannstunden geleistet bei insgesamt 20.000 Einsätzen der Montage-Technik sowie im Kran- und Transportbereich und damit wesentlich dazu beigetragen, dass das Leben in der heutigen Form funktioniert. In vielen Fällen ist SCHOLPP bereits der Partner bei der Entstehung einer Maschine und wenn diese nach der Herstellung zum Bestimmungsort transportiert werden soll, dort montiert wird, irgendwann wieder umzieht oder in den Rückbau kommt. Auch das gehört zum Leben, dass der Lebenszyklus immer wieder Bewegung verlangt.

Zurück zu den Einsätzen: Die Einsatzorte lagen in insgesamt 50 Ländern der Erde. Ein gewöhnlicher Achtstundentag war und ist dabei eher die Seltenheit. Viel häufiger müssen die Zeitfenster in der Produktion, am Bau oder auf den Straßen genutzt werden, wo nicht produziert, nicht gebaut wird oder kaum Verkehr herrscht. Zu groß wäre das Chaos, zu teuer der Produktionsausfall. Deshalb sind SCHOLPP-Fahrzeuge und -Teams auch dann unterwegs, wenn die Welt

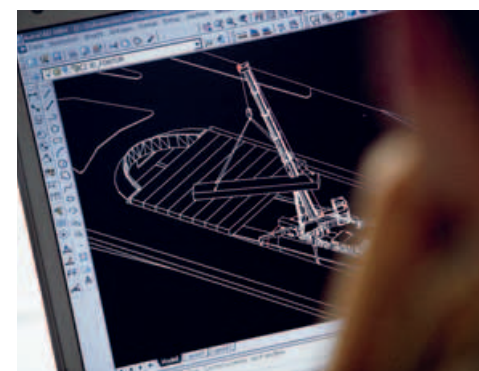


*Jemals dran gedacht? Damit Menschen telefonieren können, stellt SCHOLPP Sendemasten auf.*

schläft. Martin Scholpp weiß, dass hier eine enorme Flexibilität gefragt ist. Auf der anderen Seite ist SCHOLPP dafür bekannt, wirklich alles möglich zu machen: „Das Unternehmen ist extrem flexibel, vor allem hinsichtlich der zeitlichen Anforderungen, egal, ob das an Weihnachten ist oder



nachts oder zeitversetzt im Ausland. Wir sind zu allem bereit. Wir richten uns ganz nach dem Auftraggeber, stimmen alle Abläufe auf die gewünschte Zeit ab, um alle Einsätze im Auftrag des Fortschritts betriebsverträglich und just in time durchzuführen.“



*Zeitlich und räumlich eine Herausforderung: minuziöser Einsatz bei der Überdeckelung der B 14 in Stuttgart.*

## DAS SCHOLPP-TECHNIKLEXIKON

# S

*Begriffe aus der Kran- und Hebetchnik werden in dieser Kolumne in freier Abfolge erklärt.*

**Faktor S** \_ Gibt's nur bei SCHOLPP. Die Garantie, dass auch komplizierte und komplexe Aufgaben im Bewegen von schweren Lasten zu einem herausragenden Ergebnis geführt werden.

**Schwenkradius** \_ Gibt das Maß an zwischen Drehkranzmitte und hinterem Abschluss des Oberwagens. Muss so kompakt wie möglich sein, um auch bei beengten Platzverhältnissen (z.B. wenn der Kran zwischen 2 Häusern aufgebaut ist) mit dem Oberwagen 360 Grad schwenken zu können.

**Seitlicher Superlift (SSL- oder Y-Abspannung)** \_ Seitliche Abspannung des Teleskopauslegers bei größeren Kranen, die zu einer deutlichen Erhöhung der Traglasten führt und bei starkem Wind und Sonneneinstrahlung eine seitliche Bewegung des Kranauslegers verhindert.

**Schrägzug** \_ Ist in jedem Fall zu vermeiden! Das Hubseil und die Unterflasche des Krans muss immer genau senkrecht über der Last stehen. Schrägzug bedeutet eine unzulässige Belastung auf die Bauteile des Krans.

**Sternabstützung** \_ Bei großen Kranen werden die Abstützungen sternförmig vom Unterwagen weggeschwenkt.

**Stützdruck** \_ Über die Abstützungen werden erhebliche Kräfte in den Boden eingeleitet und somit entsteht ein hoher Druck auf den Boden. Dieser Druck wird Stützdruck genannt; die Bodenbeschaffenheiten sind unbedingt zu prüfen, um sicherzustellen, dass der Boden den aufgebrachtten Druck auch aushält.

Fortsetzung folgt in der nächsten RedAktion



**SCHOLPP  
INTERVIEW****MAX-GERRIT VON PEIN  
DAIMLERCHRYSLER HERITAGE**

**Herr von Pein, Sie haben die Mercedes-Benz Museum GmbH bis zur Fertigstellung des Museums geleitet und das Bauprojekt maßgeblich mitgestaltet. Nach welchen Kriterien wurde das Dienstleistungsunternehmen zum Einbringen der Exponate ausgewählt?**

Es ging nicht alleine darum, dass hier Autos von A nach B transportiert und in einem Gebäude untergebracht werden sollten, sondern auch dass für das Museum eine Transportmöglichkeit erstmals erarbeitet werden musste. Der Schwerpunkt lag also in der Ausarbeitung der einzelnen notwendigen Prozesse, um Fahrzeuge unterschiedlicher Größenordnungen in ein nicht einfach zu bestückendes Gebäude hineinzubringen. Und da die Firma SCHOLPP mit unserem Hause seit Jahrzehnten zusammenarbeitet, bot sich diese an.

**Wo lag der gemeinsame Startpunkt?**

Es gab im Gebäude keine technische Einrichtung. Dieses System, mit dem wir heute arbeiten, wurde mit der Firma SCHOLPP entwickelt, die es seither einsetzt und betreut. Es waren von Anfang an komplizierte Vorgänge, die übernommen werden mussten.

**Wie haben Sie SCHOLPP erlebt?**

Als einen sehr kompetenten Partner, der genau das geleistet hat, was wir von ihm erwartet haben. Also die Zusammenarbeit war von der Führungsebene bis zum Kranfahrer eine sehr angenehme. Da das Projekt professionell vorbereitet und geplant war, lief die Umsetzung reibungslos.

**Aber es ging ja noch weiter?**

Für eine Kalenderproduktion mussten Autos am Kran aufgehängt werden. Das hatte eigentlich gar nichts mit dem originären Auftrag zu tun, aber auch solche Dinge wurden wunderbar durchgeführt. Es sind tolle Photos dabei entstanden, die um die Welt gegangen sind.

Vielen Dank für das Gespräch.

**DAS NEUE MERCEDES-BENZ MUSEUM: EIN HIGHLIGHT STUTTGARTS**

**Millimetergenaue  
Einbringungsarbeiten mit Krankorb,  
eigens entwickeltem Hubgerüst  
und „Samthandschuhen“.**

# Wenn Autos Aufzug fahren

**160 AUSSTELLUNGSSTÜCKE AUF DEM WEG INS MERCEDES-BENZ MUSEUM.**

Bei minus 5 Grad stehen 10 Mann in einem 6 Quadratmeter großen Baucontainer vor einer riesigen Baustelle. Der Kaffee dampft, die Füße werden langsam wieder warm. Die Projektteams von DaimlerChrysler und SCHOLPP diskutieren. Darüber, dass der Kreisverkehr kurz gesperrt werden müsse und wo der Schwerpunkt der Renntrucks liege, die in der Steilwandkurve zu befestigen seien. Das Gebäude im Hintergrund ist eines der spektakulärsten Bauprojekte der letzten Jahre in Stuttgart: das Mercedes-Benz Museum. Im Herbst 2003 fragte die Mercedes-Benz Museum

GmbH bei SCHOLPP an, um 170 Exponate unter schwierigsten Voraussetzungen in den Museumsneubau einzubringen. „In der Vorplanung haben wir die Bodenbelastungen gecheckt, die Plätze für die Exponate, die Einbringungsmöglichkeiten usw.“, erzählt Baustellenleiter Ralph Wünsche.

Um den verschiedenen Ebenen, Deckenhöhen, Bodenbelastungen und Sicherheitsbestimmungen gerecht zu werden, hat die SCHOLPP-Werkstatt so manches Wunderwerk konstruiert, zum Beispiel ein Hubgerüst zum Anheben und Querverschieben

der Fahrzeuge in niedrigen Hallen. Außerdem wurde der „Octopus-Kran“ mit vier schwenkbaren Stützen für Positionierungseinsätze in den Ebenen vom Diesel- auf Elektrobetrieb umgerüstet. Nach dem Startschuss im Oktober 2005 kam es dann doch immer wieder anders als geplant. „Oft mussten wir umdisponieren, ankommende Fahrzeuge im Depot zwischenlagern, weil es immer wieder zu unvorhergesehenen baulichen Umständen gekommen ist. Trotzdem sind wir pünktlich im Dezember fertig geworden, nicht zuletzt dank der super Zusammenarbeit mit dem Classic-Center-Team.“



**SCHOLPP KRAN & TRANSPORT: NEUES AUS DEM FUHRPARK****S-HK 60**

Drei neue Grove mit 43 m Hauptmast und 15 m unter Last hydraulisch wippbarer Klappspitze ermöglichen Hubhöhen und Weiten, die bisher in dieser Kranklasse nicht denkbar waren. Und das mit den kompakten Abmessungen eines 3-Achlers – ideal für beengte Platzverhältnisse.

**S-HK 90**

Die beiden neuen bärenstarken Faun haben 48,5 m Hauptausleger und 16 m Doppelklappspitze. In der Taxi-Version mit Teil-Ballast sind sie schnell an jeder Einsatzstelle und erreichen dort beachtliche Traglasten. Mit den insgesamt 18 t Ballast erreichen sie dann Leistungsdaten der 100-t-Klasse.

**S-GK 220**

Als erster Kran dieses Typs in Deutschland mit 6-Achs-Fahrgestell, aber den gleichen Abmessungen wie das 5-Achs-Chassis, kann dieser einen Teil-Ballast, 68 m Hauptausleger und die 17 m unter Last hydraulisch wippbarer Spitze mitführen. Damit erreicht er bei einer Hubhöhe von 85 m noch 5,2 t Traglast. Und bis 74 m Ausladung 1,3 t!

**4-ACHS-ZUGMASCHINE VON DAIMLERCHRYSLER**

Im Februar haben wir eine 4-Achs-Zugmaschine übernommen: Mit starken 540 PS haben wir eine ideale Zugmaschine zum Transport von Ballast und anderen Schwerteilen. Auch hier ist die überlegene Technik aus dem Hause Mercedes-Benz wieder kaufentscheidend gewesen.



Am 29.06.2006 haben wir anlässlich der Liebherr Kundentage in Ehingen unseren neuen S-GK 300 übernommen. Viele technische Highlights begeistern bei diesem Kran. Mit verschiedenen Ballast-Rüstkonzuständen, dem 72 m Hauptausleger und der 22 m unter Last von 0 - 40° abwippbaren Klappspitze ist dieser Kran für Hubhöhen bis 94 m ideal für Einsätze nach dem Motto „Höher, schneller, weiter“.

# Von jedem das Beste

**NEU AUF DEM HOF: ACHT KRANE DER SUPERLATIVE**

Immer, wenn ein neuer Kran auf den Hof rollt, beginnen die Augen der Kranfahrer zu leuchten. In diesem Jahr genau acht Mal. „SCHOLPP kauft seine Fahrzeuge immer nach dem neuesten technischen Stand und von jedem Hersteller das Optimum, dieses Jahr bei Grove, Liebherr, Faun, Terex-Demag, HMF, Mercedes-Benz und MAN“, erzählt Götz Schleith, der bei der Montage in Stuttgart die Projektsteuerung leitet und als Technischer Leiter für die gesamte SCHOLPP-Gruppe tätig ist. Die Demag-Innovatoren überzeugten mit einem kompakten S-GK 220 mit der weltweit einmaligen Möglichkeit, den Kran mit 5 oder 6 Achsen zu ordern. Dank der 6. Achse kann das Fahrzeug zusätzlich 9 Tonnen



Ballast und die Klappspitze mitnehmen. „In Deutschland ist das bisher der einzige als 6-Achser verkaufte Kran, damit sind wir an der Spitze“, so Götz Schleith. Die beiden neuen Faun 80-Tonner werden auch „Taxikrane“ genannt: Sie arbeiten autonom, kommen auf Ruf mit dem kompletten Zubehör, erledigen ihren Job und fahren dann gleich weiter zum nächsten Einsatzort. „In puncto Steuerungen hat man wirklich den absoluten Stand der Technik erreicht. Heute braucht der Fahrer fast ein Informatikstudium“, lacht Götz Schleith. Tatsächlich findet dieses Studium in der Fahrerkabine statt. Die Fahrer holen den Kran beim Hersteller ab, wo sie gleich eine intensive Einweisung bekommen. Im Heimathof wird das Gerät dann ausgiebig getestet – Learning by Doing – unter Anleitung eines Hersteller-Mitarbeiters. Götz Schleith strahlt, wenn er über die neuen Errungenschaften spricht: „Ich bin jetzt seit 12 Jahren mit Leib und Seele bei SCHOLPP, für mich ist der Kran technisch das Non-plus-ultra, weil man so ungemein viel mit ihm bewegen kann. Ohne Krane gäbe es keine Flughäfen, Messen, Brücken ... einfach nichts auf der Welt. Und mit den neuen Kranen umso mehr.“

**Auch eine Augenweide:**  
Gundula, die Personentransportgondel zum Mieten, schwebt auf Veranstaltungen auf 50, 70 oder bis zu 100 Meter Höhe.

**SCHOLPP-KURZMELDUNGEN****ALLES IM REINEN -****BEI DER DEUTSCHEN CELL GMBH**

Die Deutsche Cell GmbH in Freiberg/Sachsen, eine hundertprozentige Tochter der Solar-World AG, produziert in Reinräumen aus mono- und multikristallinen Siliziumwafern Solarzellen. Aus Solarzellen werden Photovoltaikmodule hergestellt, mit denen elektrischer Strom erzeugt werden kann. SCHOLPP erhielt den Auftrag, Reinraummaschinen in Freiberg/Sachsen zur Produktion von Solarzellen einzubringen, die wiederum zur Herstellung von Solarmodulen genutzt werden. Die Vorgehensweise basierte auf einem mehrstufigen Plan – in den oberen Gebäudeetagen mussten teilweise auch Rampen eingesetzt werden.

**FUßBALL-WM/KUNST****REGIERUNGSCHEF OETTINGER ENTHÜLLT SKULPTUR «GLOBAL FEET»**

Vor dem Anpfiff des Spiels um den 3. WM-Platz zwischen Deutschland und Portugal hat Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) vor dem Daimler-Stadion in Stuttgart die Skulptur «Global Feet» enthüllt. Für die Installation hatten 13 Spielführer der 32 WM-Teilnehmer einen Abguss ihres Fußes abgegeben. Durch den Transport und das Aufstellen des zwei Tonnen schweren Kunstwerks aus Bronze und Edelstahl leistete SCHOLPP seinen Beitrag zu diesem weltumspannenden Fußballdenkmal.

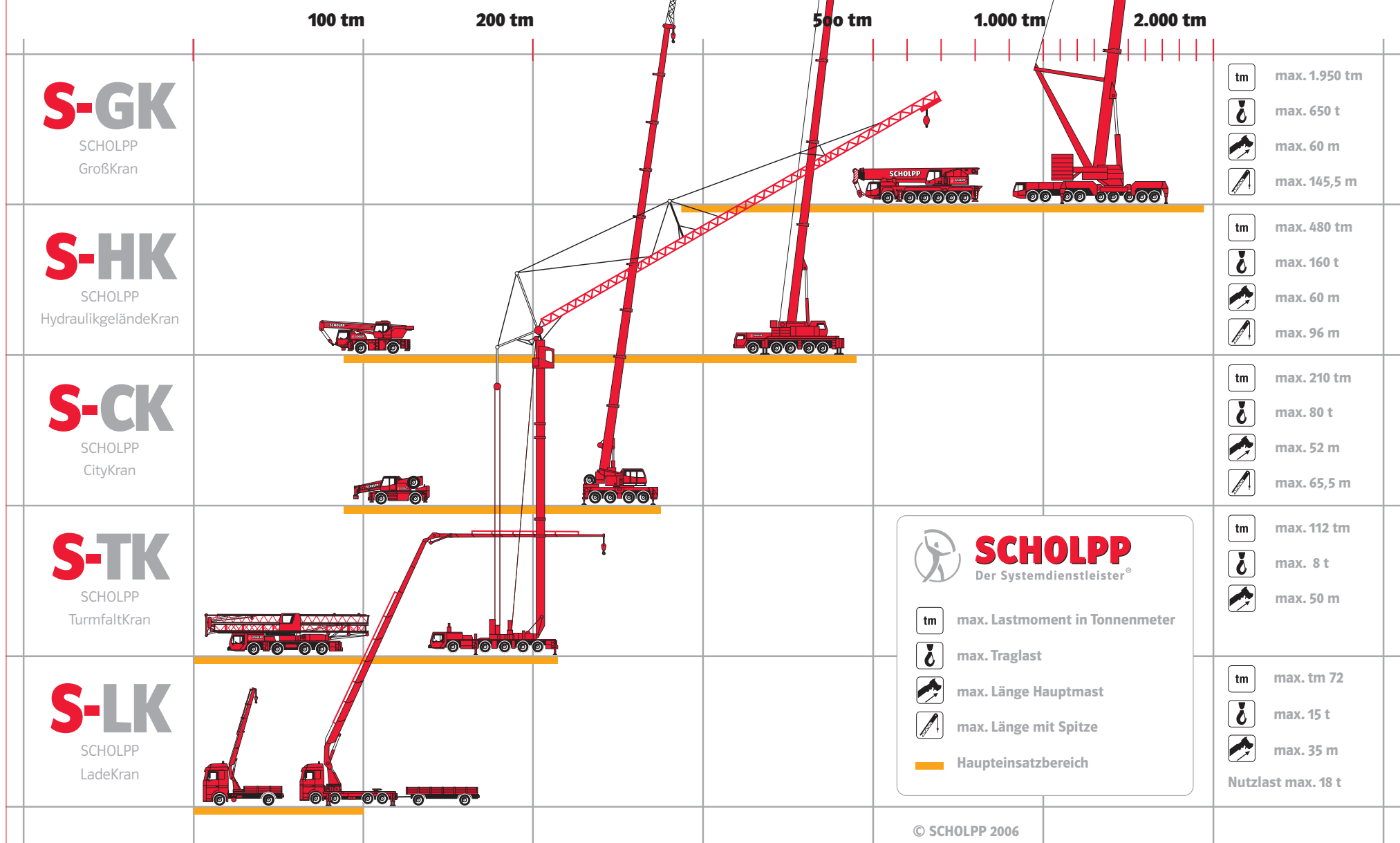




**SCHOLPP KRAN & TRANSPORT: DIE NEUEN KRANKLASSEN**

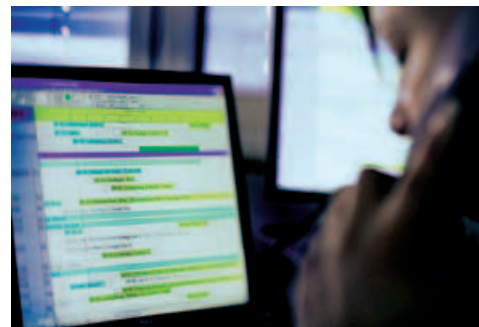
# Krane für unsere Zeit: Die SCHOLPP Kranklassen

**SCHOLPP  
Kranklassen**



Wer kann heute schon von sich behaupten, 40 Krane abrufbereit für den Kunden auf den Straßen oder im Hof zu haben? Bei SCHOLPP hat diese Zahl Räder und Ausleger und Motoren und wird ergänzt von vielen hilfreichen Gerätschaften drumherum: der Fuhrpark von SCHOLPP. Oder anders: 40 Krane, im Schnitt 4 Jahre alt, ausgestattet mit dem neuesten Stand der Technik, regelmäßig gewartet und mit UVV-Prüfzertifikat. Jetzt ist die Kranflotte praxisgerecht eingeteilt in Kranklassen, der maximalen Hubleistung und dem Lastmoment entsprechend den vielfäl-

tigen Anforderungen. Damit die Effizienz schon bei der Übersicht beginnt, denn eine klar strukturierte und komplette Kranflotte ist die wichtigste Voraussetzung, dass der Kunde einen für seine Aufgabe passend dimensionierten Kran zur Verfügung gestellt bekommt. Kombiniert mit dem Faktor **S**, der SCHOLPP-typischen Eigenart des Mitdenkens, der Sicherheit und Verlässlichkeit, entsteht die Garantie, dass komplizierte und komplexe Aufgaben im Bewegen von schwersten Lasten zu dem vom Auftraggeber gewünschten Ergebnis führen.



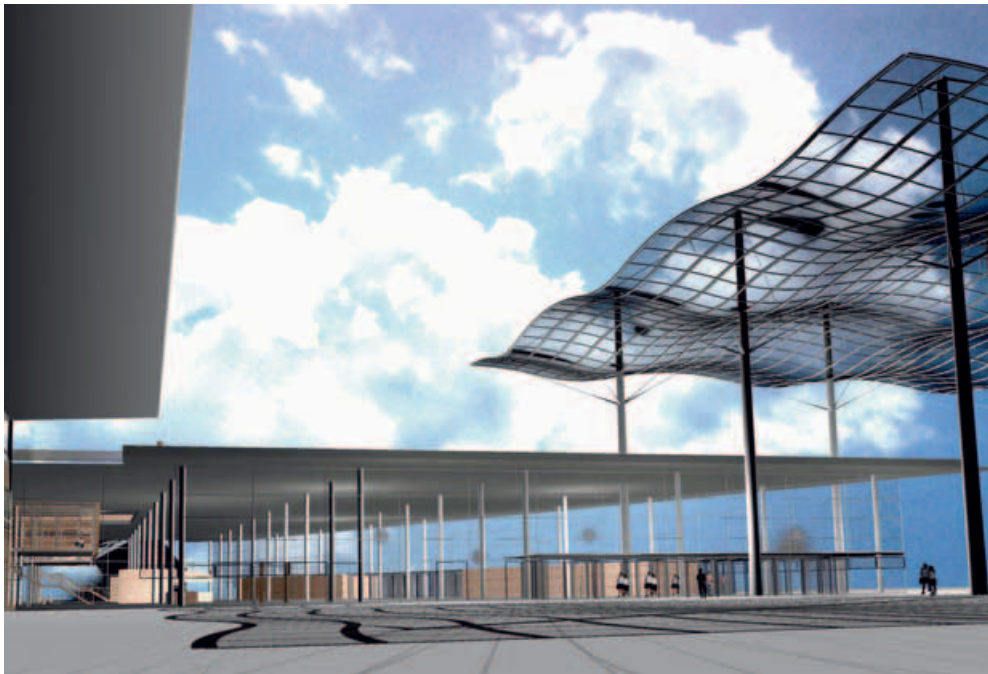
**Die Disposition ist als direkter Ansprechpartner immer für Sie da - mit telefonischer Beratung bis Auftragsannahme und Einsatzplanung.**

**VOM ÜBERBLICK ZUR ANFRAGE**

Natürlich hängt die Auswahl des passenden Kranes nicht nur von der zu bewegenden Hakenlast ab, sondern auch von der Ausladung und vom Einsatzort. Um das Lastmoment zu definieren, gilt die Formel Hakenlast (t) x Ausladung (m) = Tonnenmeter (in tm). Der Tonnenmeter-Wert gibt einen schon wichtigen Hinweis auf den in Frage kommenden Kran.

Um schnell die richtige Auswahl zu treffen, empfehlen wir einen Anruf unter **INFOLINE 01805-75 85 99.**

## DAS INTERVIEW MIT PROF. TOBIAS WULF UND PROF. KAI BIERICH, WULF &amp; PARTNER



**Konstruktives Zusammentreffen:**  
Professor Tobias Wulf (von rechts nach links)  
und Professor Kai Bierich im Gespräch mit  
Martin Scholpp.

**S-TK 80 (Turmfalkkran) bei der Montage  
der Dachkonstruktion.**

**Die Architekten Professor Dipl.-Ing. Tobias Wulf, Professor Dipl.-Ing. Kai Bierich und SCHOLPP-Geschäftsführer Martin Scholpp im Gespräch mit RedAktion über die Wirtschaftlichkeit architekturintegrierter Krandienstleistungen.**

**Herr Professor Wulf, Herr Professor Bierich und Herr Scholpp, wie nehmen Sie einander wahr?**

**Professor Kai Bierich:** Immer, wenn Krane irgendwo auftauchen, ist es ein besonderer, spektakulärer Anlass. Krane stehen einfach für besondere Leistungen. Wie beispielsweise auf der Landesmesse. Besondere Architektur bringt auch besondere Erfordernisse mit sich. Wobei der Autokran oder auch Turmfalkkran natürlich aus unserer Sicht die Beweglichkeit bringt. Als das Messeparkhaus über die Autobahn gezogen wurde, hat man nur mit Autokranen gearbeitet, die schnell da und wieder weg waren.

**Martin Scholpp:** Ich habe das Gefühl, dass der Kran häufig als letztes Glied in der Kette am Bau wahrgenommen wird und die Komplexität unserer Dienstleistung nicht richtig präsent ist. Man muss sich vorstellen, ein mittlerer Kran, ein 100-Tonner mit

fünf Achsen kostet rund 750.000 Euro und auf der Baustelle wird dann um einen Euro im Stundensatz gefeilscht. Dabei wird die komplexe und verantwortungsvolle Dienstleistung völlig unterbewertet.

**Professor Tobias Wulf:** Eigentlich kommen wir als Planer mit den Krandienstleistern nie direkt in Verbindung. Wir schreiben die Leistung aus und es ist die Baufirma, die die Lasten bewegt. Wenn man vorher schon über die Arbeiten und Geräte nachdächte, könnte man sicherlich den Bauprozess entlasten.

**Sind Sie bei der Tragwerksplanung der Landesmesse an die Grenzen des statisch Machbaren gestoßen?**

**Wulf:** Es stellt sich die Frage, wo man die Grenzen des Machbaren sieht. Man betrachtet die Frage immer bezogen auf ein Objekt. Immer größer und immer weiter bringt keinen inhaltlichen Nutzen.

**Bierich:** Das Gebot der Stützenfreiheit hat uns zu dieser Architektur gebracht. Diese großen Spannweiten stellen die Konstruktion in den Vordergrund. Das gilt für alle Bauten gleichermaßen: die Hallen mit ihren 160 Metern, die Hochhalle ist rund

140 Meter und das Parkhaus misst 100 Meter. Das ist eine gesamte Sprache, die immer wieder dieses Lastprinzip als formales Prinzip in sich trägt. Insofern ist es durchgängig, aber es ist nicht ausgereizt bis zur Machbarkeitsgrenze.

**Scholpp:** Die Konstruktionen werden immer größer. Mich würde interessieren, ob neue Materialien wie Karbonfasern kommen und das Bauen verändern werden?

**Wulf:** Im Fach Konstruktives Entwerfen werden solche Dinge immer wieder ausgelotet. Studenten kommen immer häufiger mit Karbonfaser-Konstruktionen, sogar ganze



Schalen aus GFK, plasmaverstärktem Kunststoff. Es ist nicht leicht, diese Dinge für den allgemeinen Bau genehmigt zu bekommen, vielleicht nur für die Bereiche, wo alles ganz leicht sein muss und wo man ohne komplizierte Verbindungen auskommt.

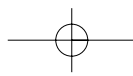
**Bierich:** Betrachten wir die beiden Aspekte Material und Nachfrage. Im internationalen Umfeld gibt es viele große Aufgaben, die auch entsprechende Spannweiten erfordern. Asien beispielsweise boomt und möchte alles noch größer bauen – die Globalisierung bringt neue Superlative hervor. Und man wird weitersuchen, ob man den Stahl zum Beispiel für dreidimensional gekrümmte Dachflächen mit unbestimmten Tragwerken irgendwie ablösen kann durch ein leichteres Material, das vielleicht auch schneller montierbar ist.

**Wulf:** In den letzten Jahren ist China aufgrund des Baubooms mit der Stahlproduktion nicht mehr nachgekommen. Die Preise sind explodiert, vielleicht sind dies

**Landesmesse Baden-Württemberg**  
Gesamtkosten ca. 806 Mio. Euro  
Parkplätze: 6750, davon 4100 im Parkhaus über der A 8  
100.000 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche  
240.000 m<sup>2</sup> Gesamtfläche  
7 Standardhallen  
1 Großhalle  
1 Kongresszentrum  
2 Eingänge

**Architektur:**  
Wulf + Partner, Stuttgart  
Prof. Tobias Wulf  
Prof. Kai Bierich  
Dipl.-Ing. Alexander Vohl  
www.wulf-partner.de





*Der Reiz der Gesamtanlage besteht in der Überlagerung klarer Formen mit freien, bewegten Linien. Organisch geformte Elemente tauchen auf dem Messeplatz, in der „grünen Welle“ der Landschaftsbrücke und in der beschwingten Dachform der Messehallen auf.*

die ersten Alarmzeichen, dass man etwas in der Hinterhand entwickeln muss. Insofern ist Baden-Württemberg als Forschungsstandort genial dafür.

#### **Welche Potenziale sehen Sie in einer engen Zusammenarbeit Architekt-Krandidienstleister?**

**Wulf:** Die Kommunikation ist ein erster, wichtiger Schritt. Wenn man die Dinge zusammen angeht, könnte man gemeinsam innovative Fertigungs- und Montagemethoden entwickeln. Mit dem Ziel, dass Bauen einfach schneller geht.

**Bierich:** Ein gutes Beispiel war die Montage der Autobahnbrücke. Anstatt einen Tisch über die Autobahn zu bauen, hat der Ingenieur, der diese Hebe-Thematik natürlich beherrscht, ein pfiffiges Schiebeverfahren vorgeschlagen. Das heißt, die Komponenten wurden auf der einen Seite aufgerichtet und rübergeschoben.

**Scholpp:** Wir könnten in einem früheren Planungsstadium unsere Innovationen und Erfahrung einbringen, um Kosten in der Hebeumsetzung zu sparen. Oft stellen wir erst bei Messebestückungen fest, dass die Tragwerksplaner nicht überall ausreichende Deckenbelastungen vorgesehen haben.

#### **Meinen Sie, dass das Architekturstudium zu wenig Baupraxis vermittelt?**

**Wulf:** Im Fach Konstruktives Entwerfen, muss man sich beim Entwerfen der Schlusslösung Gedanken darüber machen, wie setze ich das Projekt eigentlich um. Also bei uns ist das so, dass ein Tagwerksplaner und ein Architekt mit dem Studenten sprechen und er dann das Zusammenspiel erlebt. Ganz wichtig ist das integrative Denken als Künstler, Ingenieur und Umsetzer.

**Bierich:** Ich denke, das konstruktive Element in dieser Form wird in den Architektur-Büros noch zu wenig kommuniziert. Momentan bestaunen alle noch das Wissen und Können der Tragwerksplaner.

**Scholpp:** In unserem Geschäftsbereich Montage werden wir heute relativ früh in Projektplanungen einbezogen, um die Machbarkeit der Lastenbewegung in Gebäuden zu prüfen. Durch die frühe Beratungsleistung lassen sich noch die optimalen Voraussetzungen für Standplätze, Stützdrücke usw. schaffen. Damit läuft nachher alles viel schneller und einfacher. Im Grunde muss die Beratung projektbezogen sein, denn für eine Universallösung ist sie zu vielschichtig. Generell müssten wir früher mit am Tisch sitzen.

**Wulf:** Gemeinsam könnte man vieles vereinfachen. Beispielsweise ist das Thema Gerüst immer ein Verzögerungselement: Das Bauwerk muss eingerüstet werden, das Gerüst muss umgebaut werden und dann abgebaut. Es sollte flexiblere Möglichkeiten geben. Ich stelle mir einen Roboter vor, mit dem man jede Stelle an der Fassade oder im Innenraum erreichen kann. Einen Riesenroboter mit Tentakeln, besetzt mit mehreren Handwerkern gleichzeitig.

**Scholpp:** Hebebühnen machen heute schon ein Stück weit diesen Job.

**Wulf:** Haben Sie Bauprojekte, bei denen alles mit dem Autokran gemacht wird?

**Scholpp:** Das kommt häufiger vor. Häufig dann, wenn Gebäude aus Betonfertigteilen gebaut werden, vor allem Hallen, wegen der äußeren Hülle. Der Autokran bewegt sich geschickt um die Halle und setzt erst die Stützen, die Fertigteile usw. Dort ist oft kein Baukran mehr vor Ort. Auch immer dann, wenn die Gewichte besonders groß sind, weil die meisten statischen Krane diese Hebeleistungen gar nicht erbringen können.

**Wulf:** Heute ist die Zeit ein wesentlicher Faktor. Bauaufträge, vor allem im internatio-

nalen Umfeld, werden oft an denjenigen mit der kürzesten geplanten Bauzeit vergeben, selbst wenn er teurer ist. Wenn wir als deutsches Büro international unterwegs sind, ist der Zeitfaktor eine immense Herausforderung. Aber auch in Deutschland ist die Zeit ein Thema: Wir haben allein zweieinhalb Jahre für die Genehmigung der Landesmesse gebraucht.

#### **Ihr Resümee?**

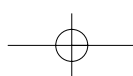
**Bierich:** Es bietet sich ganz einfach an, sich im Vorfeld schon zusammenzusetzen, um die Realisierung zu besprechen. Auch sollte man die zehn Top-Points für Hebezeuge vermitteln und das Verständnis aufbauen. Die Involvierten interessieren sich doch alle dafür. Nicht mehr nur homöopathische Häppchen verteilen, sondern eine größere Dimension entwickeln. Wir planen nun mal größere Spannweiten und da wäre das Wissen über Krantechnologie sehr hilfreich ...

**Wulf:** ... um die Kosten zu senken und schneller bauen zu können.

Vielen Dank für das Gespräch.

# Architektur trifft Krandidienstleistung

Premiere am runden Tisch.





**SCHOLPP - GROSSKRAN**

# Wie Brücken zu Alteisen werden

**RÜCKBAU IST EIN IMMER WICHTIGERES THEMA IN DER SYSTEMDIENSTLEISTUNG**

Die Bundesrepublik Deutschland ist durch ihre Lage im Herzen Mitteleuropas schon immer ein wichtiges Transitland. Der Bau von modernen Verkehrswegen war und bleibt ein wichtiges Thema. So wundert es nicht, dass es Hunderte stillgelegter Eisenbahnstrecken mit eindrucksvollen Bauwerken gibt, die zum Beispiel neuen Hochgeschwindigkeitstrassen weichen mussten und alte Brücken, die ihren modernen Nachfolgern Platz machen. Ein solcher

modernisierter Eisenbahnstreckenabschnitt liegt zwischen Besigheim und Bietigheim-Bissingen.

Die zwei größten Krane in Süddeutschland waren im Einsatz, um ein mehr als 100 Jahre altes Stahlbau-Brückenbauwerk in Fachwerkskonstruktion abzubauen. Es überspannte die B 27 und die Enz zwischen Besigheim und Bietigheim-Bissingen. Um die zehn Brückenteile mit insgesamt 1.360 Tonnen Gewicht abzubauen, wählte das Projektteam das fahrzeugverkehrs- und zugverkehrsarme Pfingstwochenende. Denn für die Abbauaktion war es notwendig, einen 700-Tonnen-Kran auf der B 27 und einen zweiten am Enz-Ufer aufzubauen. Innerhalb von insgesamt drei Tagen hat SCHOLPP die Teile abgehoben. Das schwerste, mit einer Länge von 48 Metern und 165 Tonnen



Gewicht, überspannte die B 27 und die Enz komplett. Ein Großbagger mit angebrachter Hydraulikscherer zerlegte dann die Stahlbauteile vor Ort, teilweise wurden sie auch auseinander gebrannt, um schließlich in den Recycling-Kreislauf Stahl zurückgeführt zu werden.

Das neue Bundesbahn-Bauwerk ermöglicht nun höhere Überfahrtsgeschwindigkeiten für die Züge und ist ein weiterer Teil der Infrastrukturmaßnahmen der Bundesbahn.

*Durch die technisch und terminlich souveräne Planung und Leitung des Projektleiters Wolfgang Ernstberger und dank des sorgfältigen und umsichtigen Einsatzes seines Teams konnte SCHOLPP die Anforderungen der Bundesbahn eins zu eins erfüllen.*

**SCHOLPP-KURZMELDUNGEN****ZWISCHEN HIMMEL UND ERDE  
SCHOLPP LEISTET BEITRAG ZUM  
UNESCO-FRIEDENSFEST AM 9. JULI  
IN STUTTART**

Am Sonntag den 9. Juli ging auf dem Stuttgarter Schlossplatz das Unesco-Weltjugendfestival mit dem Friedensfest zu Ende. 2006 Jugendliche aus der ganzen Welt waren während der letzten WM-Woche in Stuttgart und der Region zu Gast gewesen. Auch SCHOLPP leistete einen Beitrag zum Friedensfest und stellte auf dem Schlossplatz unentgeltlich einen Kran für die Artistik des Künstlers Martin Bukowsek alias Carismo zur Verfügung. Auf 20 Metern



Höhe glitt Carismo am Tuch entlang durch die Lüfte und faszinierte das Publikum mit seiner atemberaubenden Akrobatikeinlage. Nanette Westermann aus dem SCHOLPP Marketing: „Diese Beteiligung am Friedensfest war für uns selbstverständlich, nicht nur weil wir uns der Region sehr verbunden fühlen, sondern auch weil die Gemeinschaft Verantwortung trägt für die Jugend.“

**FRANKFURT - MANEGE FREI!  
SCHOLPP UNTERSÜTZT ZIRKUS „CHICANA“**

Die Rudolf-Steiner-Schule in Dietzenbach ist eine Waldorfschule. Beliebt ist die Zirkus-AG, der Zirkus „Chicana“. Als dieser drei Containermodule bekommen hat, stellte sich die Frage nach dem Transport. Nach der Anfrage bei SCHOLPP Montage entschied der geschäftsführende Gesellschafter Wolfgang E. Müller: „Das übernehmen wir!“ „Da fiel mir ein Stein vom Herzen“, erklärt Zirkuspädagogin Diana Williams. „Der Transport der Container hätte unsere finanziellen Möglichkeiten überschritten.“ Im Gegenzug erhielt SCHOLPP in Dietzenbach einen Chicana-Gutschein über den Besuch einer Aufführung oder einen Auftritt bei einer Firmenfeier.





## SCHWÄBISCH HALL



## Glockenfest in Schwäbisch Hall

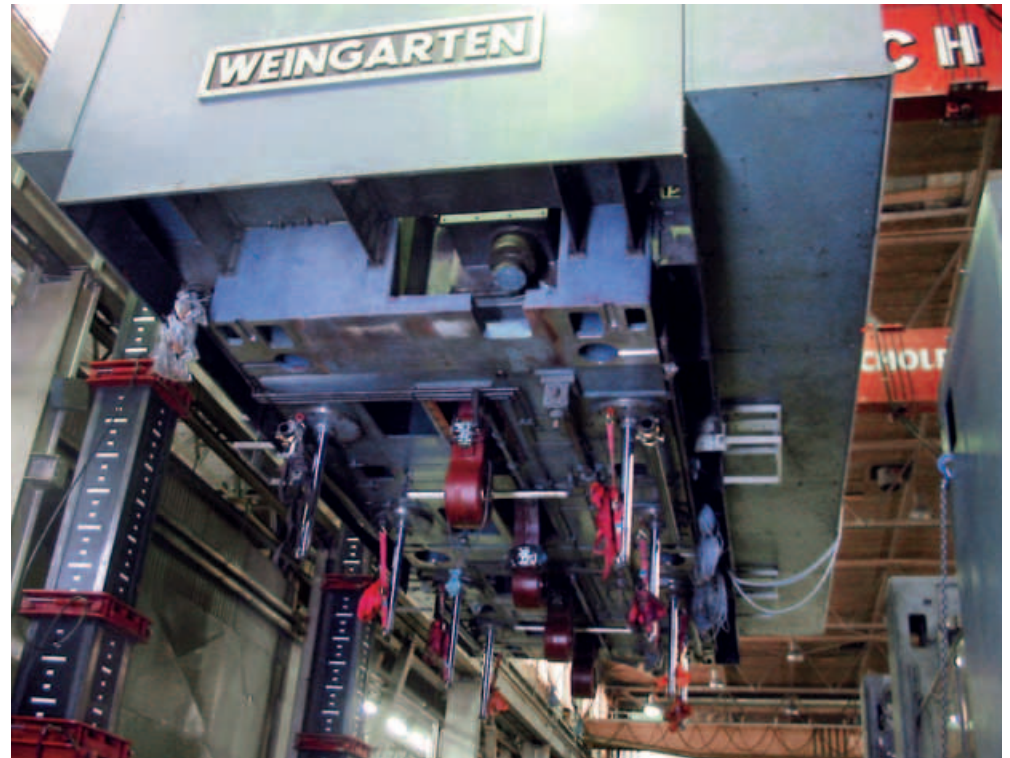
ZEHN GLOCKEN SCHWEBEN GEN HIMMEL

23. Juli in Schwäbisch Hall. Im Rahmen des Glockenfestes wurden die fünf sanierten und fünf neu gegossenen Glocken in den Glockenturm der Kirche St. Michael gehievt. Ein 100-Tonner Liebherr Autokran von SCHOLPP war um 6 Uhr vor Ort. Nach dem Festaufakt kamen um 13 Uhr die geschmückten Glocken auf dem Festplatz an. Kinder durften die kleinste Glocke mit einem über die Gelenkrolle geführten Seil selbst von Hand hinaufziehen. Anschließend hob der Kran die weiteren Glocken hoch – die schwerste wog ca. 4,5 t – und brachte sie in den Glockenturm ein. SCHOLPP-Autokranführer Jens Schmidt: „Es war eine schöne, abwechslungsreiche Arbeit, denn es kommt sehr selten vor, dass wir Glocken in eine Kirche einbringen.“ Die Arbeit dauerte bis zum nächsten Tag an, als die letzten Glocken zur Freude der an-

wesenden Schulklassen ihre Fahrt in die Höhe antraten.



## MARIBOR IN SLOWENIEN



## 510 Tonnen von Mannheim nach Maribor

ERFOLGREICH: DEMONTAGE, TRANSPORT UND REMONTAGE EINER STUFENPRESSE

Kooperation Hand in Hand: Das Unternehmen STARKOM mit Sitz im slowenischen Maribor ist Zulieferer für Schweißfertigungs-Ersatzteile eines Automobilzulieferers in Baden-Württemberg. Ende 2005 beauftragten die Slowenen die SCHOLPP Montage mit der Verlagerung einer gebrauchten Stufenpresse des Typs Müller Weingarten S.2400 vom Zwischenlagerort Mannheim nach Maribor. Anfang Februar demontierte das SCHOLPP-Team innerhalb von drei Wochen die mächtige Stufenpresse. Anschließend erfolgte der Transport der Pressenteile mit einem Gesamtgewicht von 510 Tonnen in sieben Schwerlasttransporten à zwei Nächte plus 14 LKW-Normalfahrten mit Zubehör.

Wegen der begrenzten Platzverhältnisse bei STARKOM in Maribor kam ein ausgeklügeltes Remontage-System zum Einsatz: Zunächst wurden mit Hilfe des Hubgerüsts TG 500 und einer Sonderkonstruktion die bis zu 120 Tonnen schweren Pressenteile von den einzelnen Transportfahrzeugen übernommen. Dann transportierte das Team die Teile mit Hilfe des Hubgerüsts im Querverschub 6 Meter

*In nur 8 Wochen hat ein Team von 12 Mitarbeitern unter der Leitung von Projektleiter Roland Hochrein und Richtmeister Kai Niederbach die Komplettmontage für den Automobilzulieferer STARKOM termingerecht und nach Kundenwunsch durchgeführt.*

über die 9 Meter tiefe Pressengrube zur Komplettierung. Auch die Vorarbeiten waren äußerst knifflig, denn bereits im Vorfeld mussten die Schwingungselemente, auf die die Pressenteile abgesetzt werden, auf Genauigkeit und Präzision ausgerichtet werden. STARKOM war mit der geleisteten Arbeit so zufrieden, dass das Unternehmen gleich einen Folgeauftrag bei SCHOLPP platzierte.





SCHOLPP MONTAGE GMBH

# „Der Kunde ist aus dem Schneider“

EINFACH EVOLUTIONÄR: SCHOLPPS ENTWICKLUNG ZUM PROZESSINTEGRIERTEN SYSTEMDIENSTLEISTER UND VERTRAGSPARTNER FÜR MASCHINENHERSTELLER

Im Hamburger Hafen herrscht rege Geschäftigkeit. Der Frachter nach Indien legt ab, mit an Bord ist eine Präzisions-Fräsmaschine von Gleason-Pfauter. In Indien soll sie bei einem großen Getriebehersteller künftig ihr fräsendes Tagewerk verrichten. Noch zwei Tage zuvor stand das Wunderwerk in Ludwigsburg in der Finish-Montage. Eine kurze Meldung an SCHOLPP reichte, sofort war ein Team angerückt, um die Maschine abzubauen, auf die von SCHOLPP bereitgestellten LKW zu verladen und nach Hamburg zu transportieren. Dieser finale Arbeitsgang einschließlich der seefesten Verpackung, der Schiffsverladung und Zollabwicklung sind mit SCHOLPP vereinbart. Selbst nach Indien würde SCHOLPP der Maschine nachreisen, um sie dort zu installieren und in Betrieb zu nehmen, sollte es notwendig werden. Denn SCHOLPP ist Vertragspartner von Gleason-Pfauter. Dazu gehört auch, Neumaschinen auf Abruf an ihren Bestimmungsort zu überführen mit allen hierfür notwendigen Abwicklungsleistungen. Als Referenzauftrag diente für beide Partner ein erfolgreich durchgeführtes Projekt bei einem spanischen Zulieferer.

**NIE WIEDER ENGPÄSSE**  
Übereinkünfte über „Move-Care-Build-Run“-Leistungen (sorgfältiges Bewegen und Installieren) synchron zur Produktion

werden immer häufiger geschlossen. Denn Maschinenhersteller stehen vor komplexen Herausforderungen: Kostendruck, Kapazitätsauslastung, Verwendung von immer empfindlicherer Technik, Zeitdruck. Eine Situation, die 1999 schon den renommierten Maschinenbauer TRUMPF aus Ditzingen zu SCHOLPP geführt hat. Aus der Verlagerung einer Lasermaschine von Sindelfingen nach Griechenland ist eine Erfolgsgeschichte für beide Unternehmen geworden. Worin vereinbart ist, dass SCHOLPP die fertigen TRUMPF-Laser- und Werkzeugmaschinen für die Blech- und Materialbearbeitung bei dessen Kunden weltweit installiert, teilweise sogar in Betrieb nimmt und an die TRUMPF-Kunden übergibt. Ein Logistik-Konzept für die Betreuung der hochwertigen Gebrauchtmachines nach Jahren des Betriebes wird derzeit von SCHOLPP in enger Zusammenarbeit mit TRUMPF entwickelt.

„Es war dieser Moment des Erkennens, dass genau die Endphase bei vielen Maschinenherstellern nicht abgedeckt war. Es fehlte einfach an der Kapazität“, erzählt Mario Kilian, Prokurist und SCHOLPP-Verkaufsleiter Süd. „Oft war es so, dass die Neumaschine nur mit Mühe auf der Baustelle aufgestellt werden konnte, und zwar meist von Ingenieuren, die heute ihr

Know-how effektiver bei der Inbetriebnahme, der Applikation und Schulung einsetzen können. Das Bewegen und Montieren von Maschinen irgendwo in der Welt war und ist nicht die Kernkompetenz eines Maschinenbauunternehmens. Vielmehr sind es Entwicklung, Produktion und Vertrieb.“

Nach der Erkenntnis, dass Maschinenbauer hier meistens eine Versorgungslücke haben, hat sich SCHOLPP in exakt diesem Segment weiter spezialisiert. Die Evolution zum Systemdienstleister mit erheblicher Leistungsbreite und -tiefe beschleunigte sich.

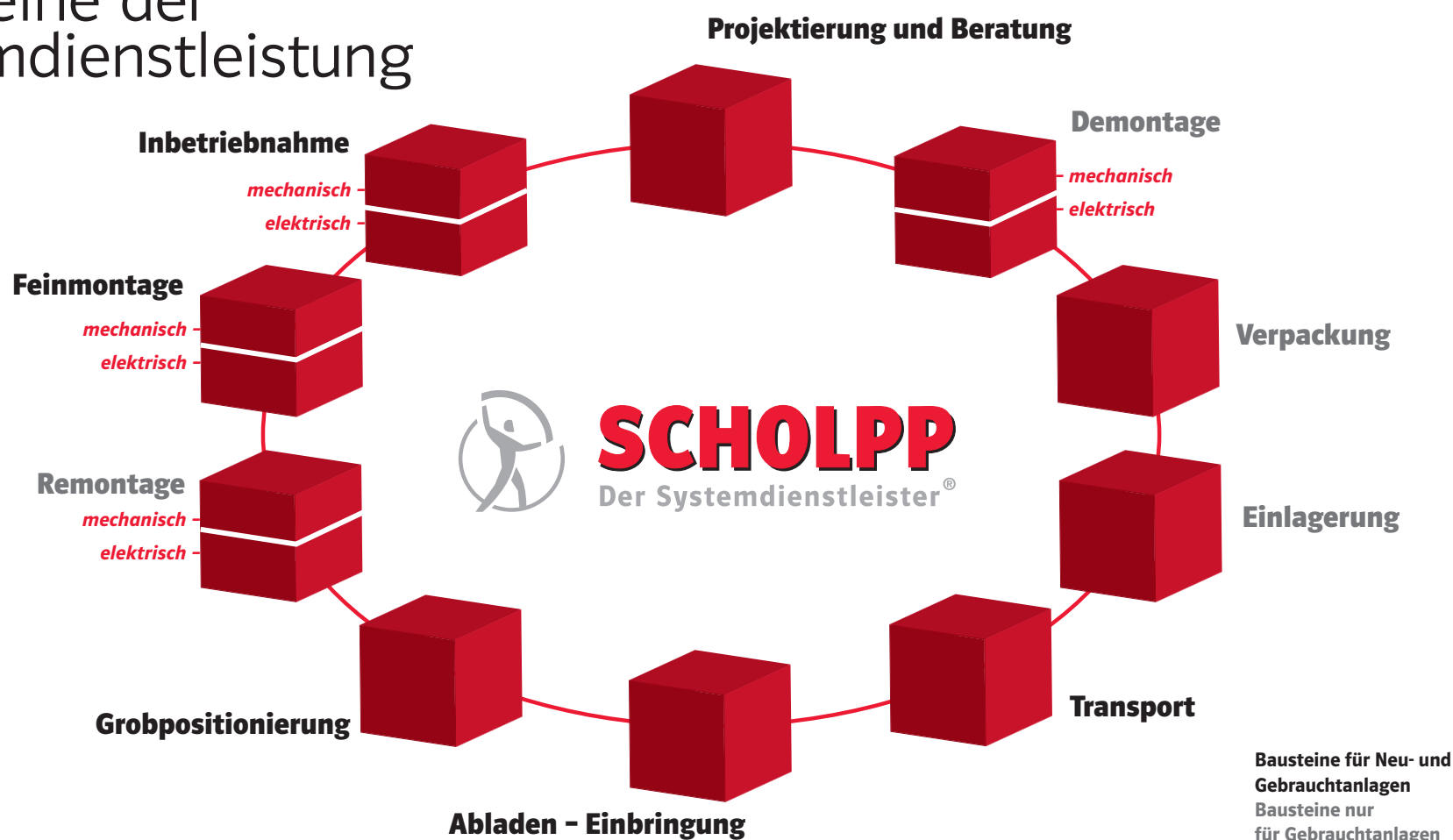
**NEUE FREIHEIT FÜR MASCHINENHERSTELLER**

So kam eins zum andern. Die Vorteile durch „Production to End“ (P2E - vom Fertigstellen der Maschine bis zum finalen Einsatzort erfüllt SCHOLPP die Wünsche des Kunden) überzeugten. Und heute ist SCHOLPP Partner zahlreicher renommierter Maschinenhersteller, die sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren und das gefährvolle Bewegen ihrer Anlagen lieber den Experten überlassen. Der Kunde muss sich um gar nichts mehr kümmern. Er braucht nur noch eine Freimeldung zu machen und SCHOLPP legt los. Kilian: „Aber unser System ist nicht absolut. Wenn sich ein Hersteller selbst in diese Vorgänge mit einbringen möchte,

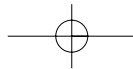
spricht mit Manpower, LKW oder irgendwelchen Arbeiten, ist das auch kein Problem. Der Kunde spart damit Geld und das zählt. Wir bieten unsere Systemdienstleistung extra modular und flexibel an.“ Die SCHOLPP-Kunden schwärmen von noch viel mehr Vorteilen, in deren Genuss sie mit ihrem „Sorglos-Paket“ kommen. Es ist das von SCHOLPP vorgehaltene hochmoderne Spezialequipment oder die Möglichkeit, selbst riesige Anlagen in den letzten Winkel der Erde zu transportieren. Darüber hinaus werden eigene Kapazitäten wieder frei für das originäre Geschäft: die Maschinenproduktion. Oder der Hersteller kann mit SCHOLPP Auslastungsspitzen abfangen. Ein wichtiger Aspekt ist auch das Thema Sicherheit. Nicht nur dass das vertraglich eingebundene, beim Hersteller geschulte SCHOLPP-Team die Maschine nach Einweisungen perfekt beherrscht - Geheimhaltung ist dabei obligatorisch - sondern es sind auch alle Arbeiten in Millionenhöhe versichert.

Martin Scholpp resümiert: „Der Kunde hat in Summe erhebliche Einsparungen und einen Gewinn an Tempo und Sicherheit, wenn er die P2E-Phase an uns auslagert. Letztendlich übergibt er auch die Verantwortung für diese im Grunde kritische Phase des Herstellungsprozesses und ist damit aus dem Schneider.“

## Bausteine der Systemdienstleistung







INFOLINE 01805-75 85 99

RedAktion

**SCHOLPP-KURZMELDUNGEN****NCV3-TAGE IN BARCELONA:  
SATIS-FY MEHR ALS ZUFRIEDEN**

DaimlerChrysler präsentierte vom 8. bis 10. Februar in Barcelona die Fahrzeugvarianten des neuen Sprinter, interne Bezeichnung NCV3. Für die NCV3-Tage hatte das Eventmanagement-Unternehmen Satis-Fy das Centro de Convenciones Internacional perfekt vorbereitet. Garderoben über Musikbühnen bis zum Theater gehörten zum Aufbau. Ebenso 16 Fahrzeuge, die auf drei Plattformen präsentiert wurden. Dabei handelt es sich um Ausstellungsstücke, die weder durch eigene Motorkraft, noch durch Schieben bewegt werden sollten. Das Aufstellen der Fahrzeuge wurde wieder zu einem von SCHOLPP erfolgreich gelösten Fall!

**IN TURIN FÜR MAN ROLAND:  
XXL-ROTATION AUFGESTELLT**

Zusammenarbeit in Italien à la carte: SCHOLPP Montage hat im Auftrag von MAN Roland beim Medienunternehmen ILTE S.p.a. Industria Libreria Tipografia Editrice in Turin eine neue Colorman XXL-Rotation aufgestellt. Auf ihr druckt das Unternehmen nun die italienischen Gelben Seiten (Pagine Gialle) und Telefonbücher. Die vierfarbige Hochleistungsmaschine mit acht Neuner-Satelliten-Druckwerken, zwei Spezialfalzapparaten und vier Rollenwechsellern setzt neue Maßstäbe in der Branche. Das jahrzehntelange Vertrauen des Druckmaschinenherstellers MAN in die Kompetenz und Zuverlässigkeit von SCHOLPP wird auch durch die Tatsache unterstrichen, dass SCHOLPP bereits mit der Durchführung von vier Colorman-XXL-Projekten in Deutschland, Italien und Großbritannien betraut wurde.

**SCHOLPP ASIA PACIFIC****PRODUKTIONS-LINIE FÜR MERCEDES-BENZ  
IN MALAYSIA INSTALLIERT**

Zum Jahresanfang wurde eine neue Mercedes-Benz Produktionslinie in gesamt 28 Containern von ThyssenKrupp Drauz & Dürr Deutschland nach Pekan in der Nähe von Kuantan an der malaysischen Ostküste geliefert. SCHOLPP Asia Pacific hatte den Auftrag, die Container zu entladen und die Komponenten in der Werkhalle entsprechend aufzustellen. Innerhalb von nur vier Wochen hatte SCHOLPP das Projekt erfolgreich abgeschlossen.

**DRUCKBEHÄLTER FÜR OFFSHORE-  
BOHRPLATTFORM VERLADEN**

Druckbehälter-Hersteller KNM Melacca war Generalunternehmer für die Lieferung, das Abladen und Positionieren von insgesamt 12 Druckbehältern, die auf einer Offshore-Bohrplattform zum Einsatz kommen. Für die sensiblen Verladearbeiten wählte KNM Melacca den Systemdienstleister SCHOLPP Asia Pacific. Um die Druckbehälter mit Gewichten zwischen 60 t und 200 t in der Fertigungshalle auf das Transportfahrzeug zu laden, setzte SCHOLPP Asia Pacific ein hydraulisches Hubgerüst ein.

**SCHOLPP CHINA****VERTRAG ÜBER SYSTEMDIENSTLEISTUNGEN  
MIT DER INA-SCHAEFFLER GRUPPE**

Die international führende INA-Schaeffler Gruppe vertraut auf die Kompetenz und die weltweite Präsenz von SCHOLPP und platzierte in der ersten Jahreshälfte einen Großauftrag zur Verlagerung von Produktionsanlagen. Der Vertrag umfasst die Verlagerung der Systeme vom Firmensitz im bayerischen Herzogenaurach und von anderen internationalen Standorten ins chinesische Taicang. Über diesen neuen, ca. 50 km von Shanghai entfernt liegenden Produktionsstandort möchte die INA-Schaeffler Gruppe künftig die hohe Nachfrage in China bedienen. Hierfür leistet SCHOLPP die Demontagen gebrauchter Anlagen in Deutschland und fachgerechte

Remontagen in China. In der neuen 20.000 m<sup>2</sup> großen Fabrik übernimmt SCHOLPP auch den Rohrleitungsbau der Medienversorgungen für Gas, Kühlwasser sowie Druckluft. Die elektrischen Anschlüsse ab Stromschiene bzw. Unterverteilung und die Installation von in Taicang angelieferten neuer Maschinen sind ebenfalls im Auftrag enthalten.

**NEUE PUBLIKATIONEN****DAS NEUE TECHNISCHE HANDBUCH  
SCHOLPP**

Das neue Technische Handbuch SCHOLPP hat's wieder einmal in sich. Bestellen Sie sich heute schon unser rundum überarbeitetes Werk mit allen technischen

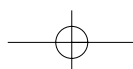


Informationen zu Kranen und Geräten von SCHOLPP. Ein übersichtliches, komplettes Nachschlagewerk, das Sie ideal als Planungsgrundlage für Ihre Projekte einsetzen können. Sie erhalten das Technische Handbuch SCHOLPP als Ringbuch zum Preis von EUR 25,- oder als CD zum Preis von EUR 10,-. Zu bestellen unter E-Mail: [info@scholpp.de](mailto:info@scholpp.de)

**DIE NEUE BROSCHÜRE  
SCHOLPP KRAN & TRANSPORT  
GMBH**

Druckfrisch im September: die neue Broschüre SCHOLPP Kran & Transport. Entdecken Sie Ihre Vorteile unserer Leistungsangebote für Automotive, Bau, Energie ... und vieles mehr.

Am besten gleich anfordern per E-Mail: [info@scholpp.de](mailto:info@scholpp.de)





**SCHOLPP - SCHNAPPSCHUSS****REDAKTION GEWINNSPIEL**

Sicher haben Sie die vorliegende SCHOLPP RedAktion aufmerksam gelesen und viel Spaß gehabt und Wissenswertes erfahren. Unsere Preisfrage lautet:

**Wie viele Meter Hauptmast haben die neuen Krane im SCHOLPP Fuhrpark in der Addition?**

Senden Sie Ihre Antwort an [info@scholpp.de](mailto:info@scholpp.de). Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir 10 SCHOLPP Kranmodelle S-HK 50. Einsendeschluss ist der 31.10.2006. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die richtige Lösung aus der letzten RedAktion: Antwort A: Taktschiebeverfahren. Die Gewinner wurden schriftlich benachrichtigt.

**SCHOLPP-MITARBEITER**

Wir gratulieren unseren Mitarbeitern zu ihren Jubiläen und Geburtstagen und wünschen allen Gesundheit und Glück. Wir bedanken uns für die Verbundenheit zu unserem Unternehmen, 370 Jahren Betriebszugehörigkeit, und für ihren Beitrag zum Erfolg von SCHOLPP - Der Systemdienstleister.

**Jubiläen**

(1. Halbjahr 2006)

35 Jahre:

Klaus Nagel

Stjepan Valent

30 Jahre:

Jürgen Blum

Artur Vogel

25 Jahre:

Blagoje Milicevic

Mato Trbara

20 Jahre:

Rosemarie Bunzel

Isolde Jung

Peter Scheibe

Raymund Weber

15 Jahre:

Andreas Berndt

Stephan Kramer

Andreas Kuschel

10 Jahre:

Horst Brückner

Jochen Elias

Heinz-Jochen Giller

Kirstin Gräber

Jens Müller

Steffen Nunn

Jürgen Rietzschel

Dirk Spreer

**Geburtstage**

(1. Halbjahr 2006)

50 Jahre:

Reinhold Blind

Gerd Dyroff

Dietmar Friedrich

Roland Hinger

Hans-Jürgen Krausse

Michael Lippmann

Bernd Schumann

Joachim Sommer

60 Jahre:

Bernd Dewart

Peter Knuth

**ONLINE-AKTION**

# Schreiben Sie Ihre persönliche SCHOLPP-Geschichte

NEUES DIALOG-FORUM IM INTERNET UNTER [WWW.SCHOLPP.DE/IHRE\\_GESCHICHTE](http://WWW.SCHOLPP.DE/IHRE_GESCHICHTE)

Anlässlich unseres 50-jährigen Firmenjubiläums haben wir für alle Freunde des Unternehmens im Internet ein Dialog-Forum eingerichtet. Eine Plattform zum Austausch und Gespräch unter Schwerlast-Experten. Zum Start möchten wir gerne wissen: Was haben Sie mit SCHOLPP erlebt? Denn Ihre Geschichte sehen wir auch als einen Teil der unseren. Schreiben Sie Ihre persönlichen Erlebnisse, Anekdoten, spannenden Projekte in wenigen Zeilen auf und gewinnen Sie eines von 100 Erlebnispuzzles, die wir unter allen Teilnehmern bis zum 31. Oktober 2006 verlosen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch im Internet unter

[www.scholpp.de/ihre\\_geschichte](http://www.scholpp.de/ihre_geschichte)



Schöne Erinnerungen: Geschichten von damals, vom ersten Kran, bis heute.

**IMPRESSUM**

Herausgeber: Alfred Scholpp GmbH & Co. KG  
Am Mittelkai 20  
70327 Stuttgart  
Telefon 0711-9 32 82-0  
[info@scholpp.de](mailto:info@scholpp.de)  
[www.scholpp.de](http://www.scholpp.de)

Auflage: 20.000 Exemplare  
Redaktion: SCHOLPP-Team

Gestaltung und Koordination:  
Hans Ulrich Scholpp  
Kommunikation und Gestaltung  
[www.ulrichscholpp.de](http://www.ulrichscholpp.de)

Produktion: atio\_druckkonzepte, [www.atio.de](http://www.atio.de)

© Alfred Scholpp GmbH & Co. KG, Stuttgart  
Nachdruck auch einzelner Teile nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers