

FORTSETZUNG VON SEITE 1:

Zeppelin übernimmt Mietgeschäft von der MVS AG

Seither hat der Konzern im In- und Ausland zahlreiche neue Stützpunkte eröffnet, allein in Deutschland sind es heute 52.

Mit der Übernahme der Aktivitäten von MVS kommen nun rund 70 Mietstützpunkte, in denen rund 460 Mitarbeiter tätig sind, sowie rund 130 Mietpartner hinzu. Zeppelin baut damit seine Marktpräsenz deutlich aus.

Synergieeffekte auch auf der Produktseite

Synergieeffekte ergeben sich auch auf der Produktseite. Während das bestehende Mietgeschäft der Garching den Schwerpunkt bei Baumaschinen mittlerer und größerer Tonnage hat, deckt MVS insbesondere die unteren Einsatzgewicht-Segmente ab und verfügt vor allem über ein umfassendes Angebot an Baugeräten, Baustellenausrüstungen sowie Produkten für Industriekunden.

Konzernumsatz 2002: 1,3 Milliarden Euro

Hinzu kommt, dass beide Unternehmen nahezu zeitgleich mit dem Aufbau der Sparte Flurförderertechnik verstärkt auch Klientel außerhalb der Baubranche ansprechen. Damit ergeben sich durch die Zusammenführung auch in diesem Geschäftsfeld entsprechende Synergieeffekte.

Der Zeppelin-Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2002 mit rund 3500 Mitarbeitern an mehr als 90 Standorten weltweit einen Umsatz von rund 1,3 Milliarden Euro.



Nach der Unterzeichnung der Übernahmeverträge: Dr. Sigurd Schönherr (links), Vorstandsvorsitzender der MVS Miete Vertriebs Service AG, und Ernst Susanek, Vorsitzender der Geschäftsführung der ZEPPELIN GmbH.

BERLINER MVS AG:

Fokussierung auf navicar.de

Das im amtlichen Handel börsennotierte Berliner Unternehmen MVS AG wird sich nach dem vollständigen Rückzug aus der deutschen Baumaschinenbranche ganz auf den Geschäftsbereich „navicar.de“ konzentrieren.

Als echter Online-Fahrzeugvermieter kann „navicar.de“, Kleinwagen wie Ford Fiesta oder Smart schon ab 9 Euro pro

Tag inkl. Navigationssystem, Klimaanlage und Haftpflicht anbieten. Dabei ist die Miete über Frühbucherrabatte um so niedriger, je mehr Zeit zwischen Buchung und Mietantritt liegt.

Völlig neu sind bei „navicar.de“ jetzt auch Cabrios ab 25 Euro pro Tag und Campingwohnmobile, die ebenfalls zu attraktiven Preisen gemietet werden können.

Das Unternehmen will mit den billig-online Preisen neue kostenbewusste Kunden gewinnen, die bisher kaum Autos gemietet haben, denn das online-Mieten bei „navicar.de“ ist zum Teil sogar preisgünstiger als das Taxi- oder Bahnfahren.

Die für die Expansion in diesem Bereich nötige Kapitalkraft sei nun vorhanden, konstatiert der Vorstand der MVS AG.

PROJEKT FÜR 1,24 MRD. EURO IN SYDNEY

Leighton baut und betreibt Mautautobahn

Hochtief hat in seinem strategisch wichtigen Geschäftsfeld Public Private Partnership (PPP) einen weiteren großen Erfolg erzielt: Die australische Beteiligungsgesellschaft von Hochtief, Leighton Holdings Limited, wird gemeinsam mit Partnern den Western Sydney Orbital, eine 40 Kilometer lange Mautautobahn rund um Sydney, planen, finanzieren, bauen und betreiben. Der Startschuss fiel jetzt mit dem Financial Close, dem erfolgreichen Abschluss der Finanzierungsverhandlungen.

Fertigstellung: 2007

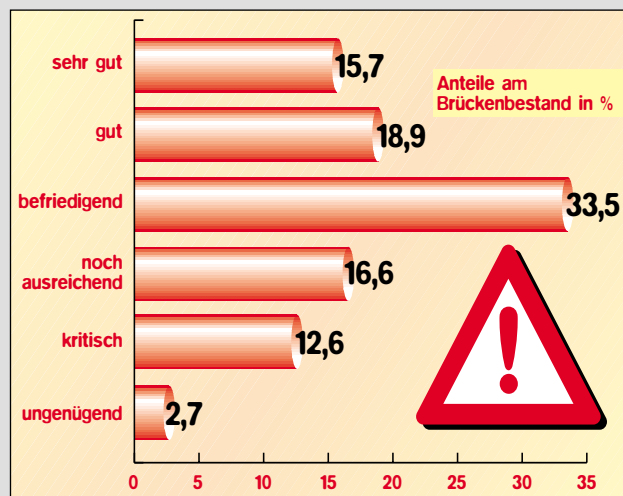
Das Investitionsvolumen beträgt 1,24 Mrd. Euro, davon 830 Mio. Euro für den Bau. Leighton hat einen Anteil von 50 Prozent am Baukonsortium, das die Autobahn nicht nur bauen, sondern zusätzlich während der gesamten Betriebsphase auch instand halten wird. Neben Abigroup Limited als Partner im Baukonsortium sind die Transurban Group und die

Macquarie Bank Ltd. an der Konzessionsgesellschaft beteiligt. Die Autobahn soll im Jahr 2007 in Betrieb gehen und wird anschließend 30 Jahre lang von Leighton und seinen Partnern betrieben. Die Maut wird voll elektronisch erhoben. Der Western Sydney Orbital verbindet drei bereits existierende Autobahnen und trägt so zu einer erheblichen Verkehrsentlastung im Großraum Sydney bei.

Hochtief ist damit weltweit an 17 PPP-Projekten – davon neun Mautautobahnen – beteiligt. Außerdem ist das Unternehmen mit etwa 60 Mio. Passagieren, die jährlich von den vier Flughafenbeteiligungen Düsseldorf, Hamburg, Athen und Sydney abgefertigt werden, einer der größten unabhängigen Airport-Manager der Welt. Knapp zwei Mrd. Euro seiner Leistung erbringt das Unternehmen inzwischen im Dienstleistungsbereich. Dieser Anteil soll vor allem durch neue PPP-Projekte bis 2005 verdoppelt werden.

Ein Drittel aller Brücken marode

Zustand der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen



Zahlreiche Brücken in Deutschland sind in die Jahre gekommen und weisen erheblichen Sanierungsbedarf auf. So hat das Bundesverkehrsministerium ermittelt, dass sich 15,3 % der Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen in einem „kritischen“ bis „ungenügenden“ Zustand befinden; weitere 16,6 % wurden als „noch ausreichend“ eingestuft. Zusammen sind somit fast bei einem Drittel aller Brücken kurzfristig Sanierungsarbeiten erforderlich. Die jährlichen Mittel für Sanierung und Erhalt der Straßenbrücken im Netz der Bundesfernstraßen belaufen sich derzeit auf 300 Mio. Euro; nach Angaben des Bundesrechnungshofes werden aber mindestens 450 Mio. Euro p.a. benötigt.

Datenquelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen



Organisatoren und Initiator des Architektur-Symposiums gemeinsam auf dem Podium: Ellen Kloft, wissenschaftliche Assistentin an der TU Darmstadt, mit Dr. Werner Fetter von Hebel Porenbeton und Prof. Johann Eisele von der TU Darmstadt.

2. „DA-VIN-CI“-ARCHITEKTUR-SYMPIOSIUM IN DARMSTADT:

Das Grün zieht ins Hochhaus ein

Tendenzen und technische Entwicklungen im Hochhaus-Bau waren das Thema des 2. Darmstädter „da-vin-ci“-Architektur-Symposiums. Zu der zweitägigen Veranstaltung mit mehr als zwei Dutzend Fachvorträgen hatten die Technische Universität Darmstadt und Hebel Porenbeton aus dem Unternehmen Xella Baustoffe Architekten und Studenten eingeladen.

In den USA wurde die Idee des Wolkenkratzers geboren, feierten die Erbauer der Hochhäuser ihre Triumphe. Doch heute geben weder New York oder Chicago noch eine der europäischen Metropolen den Ton an. „Die Geschichte des Hochhauses wird zukünftig in Asien geschrieben“, berichtete die in Deutschland promovierende Architektin Cuisong Qu aus Shanghai. Schon heute stehen allein in Shanghai mehr als 1000 Hochhäuser. Anders als im Westen ist eine gemischte Nutzung für Arbeiten, Wohnen und Freizeit in einem asiatischen Hochhaus selbstverständlich.

Im Mittelpunkt des Symposiums stand allerdings die Entwicklung der Hochhäuser in Europa. Deutlich wurde dabei vor allem, dass deren Bau einem erheblichen technologischen Wandel unterworfen ist. „Die Bauten der Wissensindustrie des 21. Jahrhunderts haben mit ihren Vorfahren aus dem vorigen Jahrhundert der Industriegesellschaft allenfalls ihre Höhe gemeinsam. Ihr Innenleben und ihre Bürostrukturen sind einer ganz anderen Epoche der Wirtschafts- und Arbeitswelt verpflichtet“, sagten die auf den Bereich Büroorganisation spezialisierten Architekten Timo Brehme und Frank Meitzner.

Haustechnik ist nach 15 Jahren veraltet

In den kommenden Jahren werden vor allem Weiterentwicklungen in den Bereichen Büroorganisation, Fassadengestaltung und Haustechnik das Hochhaus verändern und zu höherer Flächenproduktivität führen. Welche Bedeutung der Entwicklung neuer Technologien zukommt, umriss Prof. Klaus Daniels von der ETH Zürich: „Während ein Hochhaus als solches 100 oder sogar 150 Jahre genutzt werden kann, ist die Haustechnik mit Sicherheit nach 15 Jahren veraltet und muss erneuert werden.“

Einer der wichtigen Trends des Hochhausbaus in Europa ist die starke Betonung von energetischer und ökologischer Optimierung. Sowohl das 1997 in Frankfurt am

Main fertig gestellte Commerzbank-Hochhaus des britischen Architekten Norman Foster als auch der Post-Tower in Bonn von Murphy/Jahn haben dafür Maßstäbe gesetzt. Der Organisator des Seminars, Prof. Johann Eisele von der TH Darmstadt, betonte: „Diese Entwicklung wird sich verstärkt fortsetzen. Das Grün zieht in das Hochhaus ein.“

In beiden Gebäuden lassen sich die Fenster öffnen, versetzt angeordnete Gärten sorgen für ein natürliches Klima. Neben den modernen Fassaden- und Kühlsystemen haben die Gärten und die natürliche Belüftung erhebliche Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit.

Bauindustrie ist mit eingebunden

„Es gelingt in beiden Fällen, mit sinkenden Heizkosten die Qualität der Arbeitsplätze zu steigern“, so Eisele. Die Optimierung des Hochhauses erfasst darüber hinaus alle Bereiche – von der Gründung über die Organisation des Bauablaufs bis hin zum Facility Management.

In diesen Prozess ist auch die Bauindustrie eingebunden. Hebel Porenbeton-Vertriebsleiter Dr. Werner Fetter: „Noch nie in der Geschichte der Architektur gab es größere Freiheiten für die Gestaltung, noch nie konnten Ingenieure kühnere Projekte berechnen und realisieren. Diese Entwicklung steht erst am Anfang. In diesen Prozess möchten wir uns als Bauindustrie stärker als bisher einbringen.“ Als Beispiel führte er passiven Brandschutz mit Hebel-Porenbeton in den Fahrstuhlschächten und Treppenhäusern des Commerzbank-Hochhauses an.

Entgegen dem Trend zu immer höheren Häusern, die durch die Weiterentwicklung von Tragsystemen möglich werden, prognostiziert Eisele die Entwicklung kleinerer Hochhäuser im Mini- oder Midiformat für die Nachverdichtung von Bürovierteln mit hohen Grundstückspreisen in den Innenstädten. Als Beispiel nannte er das Westend in Frankfurt am Main: Prof. Manfred Grohmann von der Uni Kassel erörterte das Problem der Standsicherheit bei äußeren Einflüssen auf die Struktur eines Hochhauses: „Wir sollten uns nicht fragen, wie war es möglich, dass das World Trade Center einstürzen konnte, sondern vielmehr, wie konnte das WTC den Einwirkungen so lange widerstehen.“

ALTEC
Verladeschienen

ALTEC GmbH, Rudolf-Diesel-Str. 7, D-78224 Singen
Tel. 077 31 / 87 11 - 0, Fax 077 31 / 87 11 - 11

Prospekte anfordern