

DEUTSCHES

MENSCHEN & MÄRKTE, MASCHINEN, METHODEN, MATERIAL  
die auflagenstarke Bauunternehmer-Zeitung

## BAU BLATT

Januar/Februar 2005 32. Jahrgang, Nr. 310

MIT BAUGERÄTEMARKT

Höher als  
der Eiffelturm

In 270 Metern Höhe liegt die Fahrbahn der weltweit höchsten, an Stahlseilen hängende Autobahnbrücke Viaduct de Millau, Frankreich. Der Hauptpylon der Brücke ist 19 Meter höher als der Eiffelturm. Die Brücke wurde vor kurzem dem Verkehr übergeben und soll die oft über 50 Kilometer langen Staus in den Sommermonaten vermeiden. Entworfen hat dieses filigrane Bauwerk aus Beton und Stahl, das selbst Windgeschwindigkeiten bis zu 200 km/h standhalten soll, der britische Star-Architekt Sir Norman Foster. Insgesamt 7 320 Windschutzelemente des deutschen Herstellers Degussa wurden dafür umgeformt, gefräst und poliert, um Stabilität und Sicherheit auch bei hohen Windgeschwindigkeiten zu gewährleisten. Foto: Degussa

Fortsetzung auf Seite 4



## Auf der Suche nach neuen Geschäftsfeldern

Bremer Forschungsprojekt sieht Dienstleistungen am Gebäude als Ausweg aus der Strukturkrise am Bau

**BREMEN (SF).** Dass die deutsche Bauwirtschaft in ein tiefes Nachfrageloch gefallen ist, darüber ist schon viel geschrieben und gejammert worden. Umso wichtiger wird es für Bauunternehmer, Lösungen für ihren Betrieb zu entwickeln, wenn sie nicht untergehen wollen. Auswege aus der gegenwärtigen Strukturkrise zeigt das Forschungsprojekt „Service:Building:Service“ (SBS) von Gerhard Syben, Professor für Arbeits- und Industriesoziologie an der Hochschule Bremen, auf. Gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung, untersuchte ein Forschungsteam von 2001 bis 2003, welche Wege Bauunternehmer einschlagen und welche Hindernisse sie überwinden müssen, wenn sie neue Geschäftsfelder erkunden. Angesichts der ersten Lage am Bau können die daraus gewonnenen Erkenntnisse heute mehr denn je als Orientierung dienen.

Die Studie ging davon aus, dass die Krise einer ganzen Branche auf das Fehlen von Innovationen und das Festhalten an alten Strukturen zurückzuführen ist. Ein Überwinden der Krise und ein Strukturwandel gelingen demnach nur, wenn Innovationen von Unternehmern vorangetrieben werden, um neue Absatzmöglichkeiten zu sichern und die Akteure aktiv handeln, um ihre Wettbewerbsfähigkeit auszubauen. Sei es, dass sie sich auf die Suche nach

neuen Märkten und Geschäftsmodellen machen, oder sei es, dass sie neue Techniken entwickeln. Langfristig die Probleme in den Griff zu bekommen, hält Gerhard Syben für realistisch, wenn sich die Unternehmer vom traditionellen Verständnis des Bauens lösen, sich nicht mehr einzig und allein auf den Rohbau konzentrieren und ihre Standbeine erweitern. Ansatzpunkte für Innovationen und neue Geschäftsfelder in der Baubranche liegen

im Bereich der Dienstleistungen, bedingt durch die Komplexität von Bauprozessen und der Nutzung von Bauwerken sowie der Lebensdauer eines Gebäudes.

Ein Kunde, der ein Bauwerk in Auftrag gibt, kauft kein „Fertigprodukt“, sondern das Bauwerk muss erst einen Entstehungs- und Produktionsprozess durchlaufen. Darin eingeschlossen ist die Kommunikation zwischen Bauherr und Bauunternehmer. Er berät den Bauherrn in Sachen Bauweise und kostengünstigste Ausführung und begleitet die Entstehung des Baus. Kunden können oftmals erst mit Hilfe der Beratungsleistung beurteilen, ob sie den Bauwunsch wirklich so ausführen wollen. An dieser Stelle zeigt das Bauunternehmen, wo seine Kompetenzen liegen, wobei die Beratung schon immer fester Bestandteil des Bauens war, doch in letzter Zeit haben Nachfrage und Umfang der Beratungsleistung deutlich

zugenommen. Was liegt also näher, als hier anzusetzen und ein neues Geschäftsfeld aufzubauen? Weil die Beratung nicht als eine vom Bauprozess abgekoppelte Leistung erscheint, wird sie vom Kunden als selbstverständliche und unentgeltliche Zusatzleistung hingenommen. Doch genau hier liegt nach Professor Syben der Hund begraben, da es kaum möglich scheint, sich davon zu lösen. Schließlich definieren Bauunternehmen hier ihre Kompetenz und grenzen sich von anderen Wettbewerbern am Markt ab. Einen Ausweg sieht der Wissenschaftler darin, wenn Unternehmen Geschäftsfelder anbieten, für die Kunden bereit sind, zu zahlen und beratungsintensive Leistungen zurückschrauben.

Auf dem Gebiet der Koordination und Steuerung von Bauprozessen sind Bauunternehmer zu Hause, mit Bauprozessen sind sie vertraut. **Fortsetzung Seite 2**

## Deutschlands Verkehrswege im Investitionsstau

Gastkommentar von Dipl.-Ing. Helmut Echterhoff,  
Vizepräsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie

Wassertiefen sowie eine Behinderung des Containerverkehrs durch nicht ausreichende Brückenhöhen.

Bereits im Herbst 2000 hat die von der Bundesregierung eingesetzte Pällmann-Kommission den Finanzbedarf an Investitionen des Bundes in diese drei Netze mit jährlich mindestens 11,5 Milliarden Euro beziffert. Auch auf kommunaler Ebene ist ein beträchtlicher Investitionsstau aufgelaufen. Das Deutsche Institut für Urbanistik beziffert den jährlichen kommunalen Investitionsbedarf im Verkehrsbereich für das laufende Jahrzehnt auf 18 Milliarden Euro pro Jahr, davon allein für den Straßenbau 6,5 Milliarden Euro und für den öffentlichen Personennahverkehr acht Milliarden Euro. Die tatsäch-

lichen Investitionen der Kommunen bleiben allerdings weit hinter diesen Vorgaben zurück.

Im 2003 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan für die Jahre 2001 bis 2015 sollen jährlich lediglich 9,9 Milliarden Euro für Investitionen bereitgestellt werden. Bereits im laufenden Jahr stehen aber - unter Berücksichtigung globaler Minderausgaben - bestenfalls 8,8 Milliarden Euro zur Verfügung und in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes ist vorgesehen, bis zum Jahre 2008 die Investitionen auf nur noch 7,25 Milliarden Euro zurückzuführen. Ein Gutachten von Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig vom Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster hat die volkswirtschaftlichen Effekte un-

terlassener Infrastrukturinvestitionen eindrucksvoll herausgearbeitet: Wird die mittelfristige Finanzplanung des Bundes bezüglich der Verkehrsinvestitionen bis zum Jahr 2015 beibehalten, entstehen durch Minderinvestitionen in Höhe von 27 Milliarden Euro gegenüber den Vorgaben des BVWP bis zum Jahr 2015 volkswirtschaftliche Nutzeneinbußen in Höhe von 28 Milliarden Euro, die bis 2030 zu einem Betrag von 80 Milliarden Euro auflaufen. Gleichzeitig wird in der Bauwirtschaft und den mit ihr verbundenen Wirtschaftsbereichen Jahr für Jahr auf 56 000 Arbeitsplätze verzichtet. Mit anderen Worten: Deutschland verzichtet durch die Vernachlässigung seiner Verkehrsinfrastruktur auf Volkswohlstand!

Fortsetzung Seite 2

## Themen:

Wenn Bürger Baupläne  
ins Wanken bringen

Zehn Prozent der Münchner Bürger haben anhand eines Bürger-Entscheids zwei Hochhaus-Großprojekte gestoppt. Künftig darf kein Hochhaus innerhalb der Stadtgrenzen die 100-Meter-Marke überschreiten. Das Deutsche Baublatt befragte die Oberbürgermeister von fünf Großstädten, ob sie sich ein ähnliches Szenario auch in ihrer Stadt vorstellen könnten. **Seite 8**

Fußballstadien im Bau  
zur WM 2006

Bei der Fußball-Weltmeisterschaft im nächsten Jahr stehen neben Fußballteams aus aller Welt zwölf Stadien im Rampenlicht. Die Bauwerke werden Kulisse für Siege und Niederlagen sein. Welche Arenen neu gebaut, umgebaut und modernisiert werden, lesen Sie auf **Seite 12-13**

Brücken mit  
eigenem „Pulsschlag“

Was haben der Pariser Eiffelturm und die Hamburger Köhlbrandbrücke gemeinsam? Sie stehen unter ständiger Beobachtung. Sensoren registrieren jede noch so kleine Bewegung. Welche Prüfverfahren heute angewandt werden, um die Lebensdauer von Bauwerken zu verlängern, wird vorgestellt auf **Seite 19**

Kommunale  
Investitionen auf Talfahrt

Das Rückgrat vieler Baumaßnahmen ist weggebrochen: Investitionen schwinden trotz großen Bedarfs. Ein Ausweg aus der Misere heißt: Public-Private-Partnership. Das sieht der Autor des Beitrags, Michael Reichenbach vom Berliner Institut für Deutsche Urbanistik. **Seite 25**

## In eigener Sache

Es war an der Zeit, dass sich beim Deutschen Baublatt etwas tut. Mit einem größeren Format und zeitgemäßer Erscheinungsbild wollen wir die Lesbarkeit verbessern. Um weiterhin eine ausgewogene Themenmischung rund um die Bauwirtschaft sowie Informationen mit Mehrwert zu bieten, wurde gleichzeitig der Inhalt überarbeitet und einige neue Themen und Rubriken aufgenommen. Neben altbewährten Inhalten finden sich ab dieser Ausgabe Managementthemen, Fachbeiträge, Umfragen, Tipps rund um den Einsatz von Baumaschinen sowie eine Doppelseite mit besonderen Bauwerken. Übrigens erscheint das Deutsche Baublatt ab sofort acht Mal, also zweimal im Jahr häufiger als bisher.

BAUSTOFFE	20-21
RECYCLING	22-23
BAUFORSCHUNG	27
IMPRESSUM	28