

DEUTSCHES

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

BAU BLATT

September 2005 32. Jahrgang, Nr. 315

MIT BAUGERÄTEMARKT

Geklappt

Stahltürme werden zur Brücke

BERLIN (SF). Bei dem weltweit einzigartigen Montagevorgang hielt ganz Berlin den Atem an. Der Grund: Zwei Stahltürme des Lehrter Bahnhofes klappten zu einer Brücke zusammen. Und das innerhalb von 54 Stunden. Damit läutete die Deutsche Bahn die letzte Bauphase des Hauptbahnhofes in der Bundeshauptstadt ein.

Die vom Darmstädter Stahlbauunternehmen Donges errichteten 1 250 Tonnen schweren Stahltürme wurden wie eine Zugbrücke heruntergelassen und zwar mit einer Geschwindigkeit von sechs Metern pro Stunde. Dazu kippte man die beiden Stahlkonstruktionen so gegeneinander, dass eine Brücke über dem Glasdach des Bahnhofes und seinen Gleisen entstand. Bis auf zwei Zentimeter trafen die beiden Hälften aufeinander, wurden verbunden und bilden die Grundlage für Büros. Noch nie in der ganzen Baugeschichte wurde diese Technik angewandt. Fachleute sprachen von einer Sensation.

siehe auch Seite 6



Weltweit einmalige Montage am Berliner Hauptbahnhof.

Foto: Donges

Der Energiepass kommt

Der Nachweis des Energieverbrauchs von Gebäuden wird zur Pflicht

GARCHING BEI MÜNCHEN (SF). Es gibt kein Thema, das so viel Gesprächsstoff bietet, wie das Wetter. Eifrig wird spekuliert, wann es mal wieder richtig Sommer wird, der Regen nachlässt, die ersten Schneeflocken fallen und ob wir weiße Weihnachten feiern können. Immer häufiger wird der Klimawandel erwähnt, wenn vom Wetter die Rede ist. Immer öfter bekommen wir die Auswirkungen der veränderten klimatischen Bedingungen zu spüren. Darauf müssen sich auch Gebäude und Bauweisen in Deutschland einstellen.

2004 war ein Jahr der Naturkatastrophen, das allein mit dem Tsunami seinen Höhepunkt erreichte. So teuer wie im vergangenen Jahr kamen die Zerstörungen noch nie. Die volkswirtschaftliche Schadenssumme betrug 145 Milliarden Dollar. Mit verursacht haben sie Hurrikane in der Karibik und den USA sowie Taifune in Japan. „Diese Ereignisse sind ein Beleg dafür, dass ein Zusammenhang zwischen der globalen Erwärmung und der erheblichen Zunahme wetterbedingter Extremere-

eignisse immer plausibler wird“, ist sich Professor Peter Höpfe, Leiter der Georisikoforschung der Münchner Rück sicher.

USA und Japan - diese Länder sind weit weg, mag mancher denken. Doch während der letzten Jahre nahmen extreme Naturereignisse auch in Deutschland zu, die zu großen, teilweise verheerenden Verlusten und Schäden führten. Noch heute sind die Waldschäden sichtbar, die die Orkantiefs Lothar, Vivian und

Wiebke in den 90-er Jahren anrichteten. 1997 hatte das Oderhochwasser seine Spuren hinterlassen: 330 Millionen Euro betrug der Schaden allein hierzulande. Die Bilanz des Jahrhunderthochwassers im August vor drei Jahren belief sich auf mehr als 20 Todesopfer und Schäden von über 15 Milliarden Euro. Bis Redaktionsschluss war das Ausmaß der Verwüstung der jüngsten Hochwasserkatastrophe noch nicht abzusehen. Doch dürfte spätestens jetzt allen klar sein, dass sich Gewitter und Regenfälle immer heftiger über Deutschland entladen. Beim bislang schwersten Unwetter des Jahres Ende Juli registrierte Meteorien innerhalb von sechs Stunden 104 000 Blitze. Das ist ein neuer Rekord, seit der Wetterdienst solche Daten erfasst. Die Versicherungen melden kontinuierlich steigende Schadenssummen bei

Blitzeinschlägen. Doch die Deutschen sind anscheinend auf den Klimawandel schlecht vorbereitet: Bei zu vielen Einfamilienhäusern fehlt der Blitzableiter. Dass ein Klimawandel stattfindet, leugnet heute niemand mehr. Einen Klimawandel gab es allerdings schon immer, doch vollzog er sich früher in längeren Zeiträumen. Heute verändert sich das Klima in wesentlich kürzeren Abständen. Die vier letzten Jahre zählten zu den fünf wärmsten seit den Temperaturentwürfen von 1861. Der Jahrhundertssommer 2003 war so heiß, wie er statistisch gesehen nur alle 450 Jahre einmal vorkommt.

Die extremen Wetterverhältnisse verdeutlichen, dass wir mit dem Klimawandel leben und uns dieser Entwicklung stellen müssen. **Fortsetzung Seite 2**

Schädlicher Schmierstoff

Ein Kommentar von Sonja Foerstl

Es muss heimlich, still und leise über die Bühne gehen: das Schmierer. Erst Geldscheine in Kuverts stecken, dann Kuverts zustecken. Keiner soll sehen, wenn Schmiergelder, oder positiv ausgedrückt, finanzielle Zuwendungen gezahlt werden.

In jüngster Zeit häufen sich die Fälle von Korruption, Bestechung und Geldwäsche, weil mittlerweile gleich mehrere DAX-Konzerne darin verwickelt sein sollen. Die Skandale sorgen zwar für Aufsehen, machen aber nur einen Bruchteil des deutschen Wirtschaftslebens aus. Nach wie vor hat die einfache Bestechung: Geld gegen einen Auftrag längst noch nicht ausgedient.

Besonders anfällig für diese Form der Korruption scheint die Bauwirtschaft zu sein. Die Bauwirtschaft gilt schon seit Jahren als die Branche, in der Bestechung weit verbreitet ist, um einen

der dünn gesäten öffentlichen Aufträge zu ergattern. In einer Studie der internationalen Anti-Korruptions-Organisation, Transparency International (TI), die jährlich einen Branchenindex für Korruption erstellt, belegt sie sogar Platz eins vor der Rüstungsindustrie und der Energiewirtschaft.

Selbst wenn Korruption nur schwer aufzudecken ist, weil die Beteiligten alles daran setzen, ihr Handeln zu verbergen, lassen sich die Folgen auf einen Nenner bringen: Korruption schadet der Volkswirtschaft. TI schätzt die Summe, die weltweit durch Korruption bei öffentlichen Aufträgen verloren geht, auf mindestens 10 Prozent des Vertragsvolumens, was einem jährlichen Verlust von mehr als 300 Milliarden US-Dollar entspricht. Bedingt durch Preisabsprachen oder Verstöße gegen das Vergaberecht, werden öffentliche Bauten in vielen Fällen teurer als eigentlich notwendig. Das

führt zu einer Verschwendung der ohnehin schon knappen öffentlichen Mittel, die dann beim nächsten Auftrag oder anderen Projekten fehlen. Ausbaden dürfen es die Steuerzahler: Sie müssen die Mehrkosten tragen. Das Nachsehen haben die ehrlichen Unternehmen, die sich mit fairen Mitteln um einen Auftrag bemühen.

Zur Bekämpfung von Korruption helfen wirksame Mittel der Prävention, indem Staat und Unternehmer für mehr Transparenz bei der Auftragsvergabe sorgen können und sicherstellen, dass Ausschreibungen in einem fairen Wettbewerb stattfinden. Weitere Maßnahmen können härtere Sanktionen und Strafen sein, wie der Verlust des Auftrags oder der Ausschluss von zukünftigen Ausschreibungen. Die Organisation zur Bekämpfung von Korruption empfiehlt gar, einen Integritätsvertrag abzuschließen, der den öffentliche Auf-

traggeber und die bietenden Unternehmen dazu verpflichtet, die Finger von Bestechungsgeldern zu lassen. Mit gutem Beispiel wollte der Flughafen Berlin-Schönefeld vorgehen, bis ihm das Bundesverwaltungsgericht einen Strich durch die Rechnung machte und einen vorläufigen Baustopp verhängte, weil Anwohner klagten. Der Flughafen hatte im Februar einen solchen Vertrag zur Vorbeugung gegen Korruption und illegale Absprachen beim Ausbau zum Airport Berlin Brandenburg International BBI abgeschlossen. So rühmlich solche Maßnahmen auch sein mögen, täuschen sie nicht darüber hinweg, dass viel zu selten kriminelle Machenschaften aufgedeckt werden, die Dunkelziffer ist noch viel zu hoch. Schmiergeld, Bestechung und Korruption werfen ein schlechtes Licht auf den Standort Deutschland. Im Fall der Bauwirtschaft bringen einige schwarze Schafe sogar eine ganze Branche in Verruf.

Themen:

Traumfabriken von heute: Museen

Der Bau von Ausstellungsflächen boomt. Allein seit September letzten Jahres öffneten zahlreiche Bauten in Deutschland ihre Pforten, die Kunst und Kultur beherbergen. Und es geht noch weiter. Unter den neuen Bauwerken befinden sich Automobilmuseen sowie ein Museum, das ausschließlich einer einzigen Pflanze gewidmet ist: dem Hopfen – der Grundlage von Bier. **Seite 12 - 13**

Flughafenumbau wegen neuem Airbus

Bis der neue Supercracker A 380 abhebt, müssen etliche Baumaßnahmen in Gang gesetzt werden, damit der Airbus überhaupt starten, landen und gewartet werden kann. Aufgrund seiner Dimensionen - 73 Meter Länge, 24 Meter Höhe und einer Spannweite von rund 80 Meter - wird auch in Umbauarbeiten des Frankfurter Flughafens Fraport investiert. Von dort will 2007 die Lufthansa mit dem neuen Riesen die Lüfte erobern. **Seite 16**

Welche Nutzfahrzeuge sich Bauunternehmer wünschen

Die Transportaufgaben der Baubranche sind vielfältig: Sie reichen von Sand, über flüssigem Beton bis zu Spezialtransporten von schweren Baumaschinen und Fertigteilen. Nicht minder unterschiedlich sind die Transportwege. Mal sind es asphaltierte Straßen, mal ein schwer zugängliches Gelände. Welche Anforderungen Nutzfahrzeuge aus Sicht von Bauunternehmern heute erfüllen müssen, stellen wir vor auf **Seite 17**

Nachholbedarf in Sachen Baulogistik

Bis zur perfekten Organisation einer Baustelle ist es oftmals noch ein weiter Weg. Der Stellenwert der Baulogistik wird nicht selten unterschätzt. Dabei wäre es längst an der Zeit, dass sie die Bedeutung einnimmt, die ihr längst eigentlich gebühren müsste. Unsere Managementseite beschäftigt sich deshalb mit dem immer wichtiger werdenden Thema auf **Seite 25**

Marktstudie zur Bausoftware

Bausoftware für die Planung von Bauabläufen und das Controlling von Baustellen stand im Mittelpunkt der Marktstudie, die die Universität Karlsruhe durchgeführt hat. Ziel war es herauszufinden, wie realistisch der Bauablauf in den derzeit angebotenen Softwareprodukten abgebildet werden kann und wie Störungen berücksichtigt werden. Das ausführliche Ergebnis können Sie nachlesen auf **Seite 28**

SANIERUNG	18 - 19
RECYCLING	20
SCHALUNG UND GERÜST	21
ZEMENT UND BETON	22 - 23
IMPRESSUM	28