

DEUTSCHES

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

BAU BLATT

Mai 2006 33. Jahrgang, Nr. 320

MIT BAUGERÄTEMARKT

Im Bogen um die Natur

Beim Bau der Bundesautobahn A 17 zwischen Dresden und Prag stehen Flora und Fauna unter einem besonderen Schutz. Daher musste eine Sonderlösung für den Brückenbau her. So wie die 586 Meter lange Seidewitztalbrücke, die im Lauf des Jahres fertig gestellt werden soll. Das Bauwerk überquert in einer maximalen Höhe von 59 Meter das Tal des Seidewitzbaches und die Staatsstraße 5176. Der Talgrund des Haupttales musste wegen der zu schützenden Umwelt ohne Stützen überbrückt werden, auch im Bauzustand, was zur Konstruktion einer Bogenbrücke im Freivorbau führte. Das stellte die Ingenieure vor große Herausforderungen. Wie sie diese bewältigen, können Sie nachlesen auf [Seite 20](#)



Foto: Züblin

Profit und gesellschaftlicher Einsatz

Unternehmen stellen sich ihrer Rolle in der Gesellschaft, während sie Gewinne maximieren

GARCHING BEI MÜNCHEN (SF). Unternehmen schmücken sich gerne mit gesellschaftlichem Engagement. Das liest sich gut in Geschäftsberichten oder Imagebroschüren. Doch es sind nicht nur leere Worte auf dem Papier, Unternehmen lassen dem Geschriebenen auch Taten folgen. Inzwischen beschäftigen sich immer mehr Firmen mit Corporate Social Responsibility (CSR). Damit ist ein Konzept gesellschaftlicher Verantwortung von Unternehmen gemeint, das sich auf die drei Säulen Wirtschaft, Soziales und Umwelt stützt.

Für die Mehrheit deutscher Unternehmen gehören Profit und gesellschaftlicher Einsatz zusammen. Anders als für eine Minderheit von Führungskräften: Für sie gilt nur eines, nämlich soviel Gewinn wie möglich zu machen. So das Ergebnis einer Befragung unter 500 Entscheidern, die Meinungsforscher von TNS Emnid im Auftrag der

Bertelsmann Stiftung zum Thema gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen 2005 durchgeführt haben. Zu den Befragten gehörten Firmen aus dem produzierenden Gewerbe, dem Dienstleistungssektor und Finanzdienstleistungssektor, dem Handel sowie Primärsektor. Sie stellten sich den Fragen, wie sie ihre Rolle in der Gesell-

schaft sehen und welche Ziele sie sich dabei setzen.

Das Ergebnis: Sich nur auf darauf zu fokussieren, ihren Gewinn zu maximieren, reicht den Unternehmen nicht. Sie verbinden ihre Geschäftstätigkeit mit sozialen und ökologischen Belangen. Den weit gefassten Begriff „gesellschaftliche Verantwortung“ beziehen sie in erster Linie auf ihre Mitarbeiter, in dem sie Arbeitsplätze schaffen und erhalten, sowie auf Kunden. Danach kommen Innovationsbereitschaft, Engagement für die Region, Kultur, Sport und Umwelt. Für die Mehrzahl der Manager ist die eigene Unternehmenskultur der Haupt-

grund für gesellschaftliches Engagement. Zudem spielt die wirtschaftliche Situation und die Eigentümerstruktur eine wesentliche Rolle.

Vier von fünf Entscheidern halten laut der Studie viele staatliche Aufgaben für privatisierbar. Mehr als die Hälfte der Befragten sagt aus, dass die gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen durch die Finanzkrise des Staates größer geworden sei. „Schon heute sind die Grenzen zwischen staatlichen Aufgaben und unternehmerischem Handeln fließend“, so Birgit Riess, Expertin der Bertelsmann Stiftung für Corporate Social Responsibility (CSR). [Fortsetzung auf Seite 2](#)

Durchstarten mit angezogener Bremse

Ein Kommentar von Sonja Foerstl

Die Nummer eins und zwei könnten Konkurrenz bekommen. Spätestens ab 2011 soll der ehemalige Zentralflughafen Schönefeld nach Frankfurt und München zum drittgrößten Luftdrehkreuz ausgebaut sein. Nachdem das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig 4 000 Klagen der Anwohner abgewiesen und damit dem neuen Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) endlich die Starterlaubnis erteilt hat, ging ein Aufatmen durchs Land: Endlich bekommt die bundesdeutsche Hauptstadt eine für sie angemessene Start- und Landebahn.

Groß sind die Erwartungen an den BBI: Er soll der Region Berlin-Brandenburg und der Bauwirtschaft einen wirtschaftlichen Impuls bescheren und er gilt als wichtigstes Infrastrukturprojekt seit der Wende. Ein Haken sind nur die strengen Auflagen, die nicht zuletzt auf das Konto der vielen Fehler bei der Planung gehen. Das Gericht verhängte ein Nachtflugverbot und zwar von null

bis fünf Uhr und verpasste damit der mit dem Wirtschaftsaufschwung verbundenen Euphorie einen Dämpfer. Auch wenn der Großflughafen die Chancen für Region und Bau verbessert, trifft ein solches Flugverbot die Wirtschaftlichkeit des BBI. Mittlerweile wurden weitere Bedenken laut: So halten inzwischen einige die prognostizierten 40 000 neue Jobs, die entstehen sollen, für zu hoch gegriffen. Flughafen-Gegner kritisieren noch immer die Wahl des Standortes. Neben Schönefeld stand auch das 40 Kilometer außerhalb von Berlin entfernte Sperenberg zur Wahl, was hinsichtlich des Lärmschutzes der bessere Flugplatz gewesen wäre, aber Schönefeld verfügt bereits über eine Verkehrsinfrastruktur. Zum jetzigen Zeitpunkt eine Debatte über den passenden Standort zu führen, kommt zu spät.

Wichtiger ist, den Bau voranzutreiben, damit der Zeitplan eingehalten werden kann. Jetzt kommt es darauf an, sich um die Anbindung des neuen Großflughafens an Straße und Schiene zu kümmern

und sich bereits Gedanken machen, was mit den Flächen der Flughäfen Tempelhof und Tegel künftig geschehen soll. Längst ist klar, von diesen beiden Airports werden ab 2011 keine Passagiere mehr abgefertigt.

Die Bauleistungen des Hauptstadtflughafens sind für über 2,6 Milliarden Euro ausgeschrieben. Aufgrund des richterlich verordneten Lärmschutzes könnten sie noch größer ausfallen. Nicht zu unterschätzen der Einmaleffekt, wobei Planer, Bauleute und Zulieferfirmen noch zusätzliche Euros verdienen. Da will natürlich jeder von dem großen Kuchen ein Stück abbekommen. Doch typisch für Großprojekte: Kleinere und mittlere Firmen bleiben außen vor oder sind allenfalls am Ende einer langen Kette als Subunternehmen beteiligt. Denn die kleinen Betriebe aus der Region beschäftigen feste Mitarbeiter, denen sie Mindestlöhne zahlen, während große Unternehmen auf Subunternehmen und ihre billigen Arbeitskräfte, die vornehmlich aus Osteuropa kommen, zurückgreifen.

Weil Auftraggeber grundsätzlich lieber mit einem einzigen Ansprechpartner zu tun haben, tun sich kleinere Unternehmen schwer, sich von Anfang an so zu organisieren, dass sie das bieten können. Schließen sich Mittelständler als ARGE zusammen, müssen sie sich erst einigen, aber das dauert vielen Bauherren zu lange. Eine weitere Erschwernis für die kleinen und mittleren Betriebe: Mit dem seit zehn Jahren geplanten Ausbau, der sich so in die Länge zog, dass ihn mancher schon geschrieben haben mag, muss es nun so schnell wie möglich vorangehen, wenn alles pünktlich fertig werden soll. Großkonzerne haben bei der Koordination, Terminplanung und Durchführung mit einem Projekt in der Größenordnung des BBI mehr Routine. Daher gilt es eher als unwahrscheinlich, dass bei den Bauarbeiten auch der Mittelstand zum Zuge kommt. Allerdings täten Länder und Bund gut daran, bei der Auftragsvergabe gerade auch Mittelständler zu berücksichtigen, die hier leben, Steuern zahlen und für Arbeitsplätze sorgen.

Themen:

Umfrage zur EU-Dienstleistungsrichtlinie

Die einen fürchten sie wegen einem Sozialabbau, die anderen befürworten sie, weil sie mehr Wettbewerb bedeutet. Gemeint ist die EU-Dienstleistungsrichtlinie. Selbst nachdem das Europaparlament eine entschärfte Version der Richtlinie gebilligt hat und obwohl das umstrittene Herkunftslandprinzip gestrichen wurde, sind die Meinungen über sie zwiespältig. Wir stellen fünf Positionen vor auf [Seite 3](#)

Bauwerke für die Fußball-WM 2006

Wenn Gäste kommen, will sich jeder von seiner besten Seite zeigen. Doch wenn gleich die ganze Welt zu Gast bei Freunden ist, so wie bei der kurz bevorstehenden Fußballweltmeisterschaft, dann muss es blitzen und blinken hierzulande. Mit welchen Bauwerken sich Deutschland für den Ansturm der Fans in Schale geworfen hat, zeigen wir auf [Seite 12 und 13](#)

Mit Weitblick ein Krankenhaus planen

Die Kosten im Krankenhausbau sind hoch, die Betriebskosten schlagen nicht weniger zu Buche: Nach drei bis vier Jahren haben sie die Anfangsinvestition eingeholt und werden auch in den folgenden Jahre nicht weniger. Wie sinnvoll eine langfristig gedachte Nutzungskonzept und eine gut überlegte Infrastruktur sein kann, um Kosten in der Zukunft zu sparen, erfahren Sie auf [Seite 16](#)

Stahl von Brücken vor Korrosion schützen

Gaspipelines oder Schiffsschrauben macht Korrosion nichts aus. Da muss es doch möglich sein, auch Brücken dagegen zu schützen, dachte sich der norwegische Straßenbauingenieur Per Austner. Seine Idee: ein elektrisches Schutzsystem auf Basis von Anoden-Kohlenstoffnetzen zu entwickeln. CarboCath war geboren. Seit diesem Jahr ist es auch in Deutschland auf dem Markt. Lesen Sie mehr dazu auf [Seite 18](#)

Forderungen effizient managen

Die Finanzkraft zu sichern, kann gerade in Krisenzeiten die Existenz eines Unternehmens retten. Dies gilt nicht zuletzt für die Bauwirtschaft, wo eine hohe Abhängigkeit des Bauunternehmens von Kapital bindenden Bauprojekten die Regel ist. Umso größer ist daher die Bedeutung der auftragsgebundenen Liquiditätssteuerung im Rahmen der Unternehmensfinanzierung. Eines der entscheidenden Instrumente stellt hier ein effizientes Forderungsmanagement dar, wie der Beitrag von Dr. Ralf-Peter Oepen, Leiter von BWI-Bau, aufzeigt auf [Seite 25](#)

STAHLBAU	18
ZEMENT UND BETON	19
BRÜCKENBAU	20-21
SCHALUNG UND GERÜST	22-23
IMPRESSUM	28