

DEUTSCHES

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

BAU BLATT

Juni 2006 33. Jahrgang, Nr. 321

MIT BAUGERÄTEMARKT

Zug um Zug mobil

Was 2003 mit den Baustart des City-Tunnels Leipzig begann, wird bis zur Übergabe im Dezember 2009 noch etliche Etappen brauchen. In 22 Metern Tiefe soll der Schienenverkehr vom Leipziger Hauptbahnhof zum rund vier Kilometer entfernten Bayerischen Bahnhof, der ehemaligen Anlage der Saechsichen-Bayerischen-Staats-Eisenbahn, rollen. Neun Meter sind die beiden Tunnelröhren hoch, die von insgesamt fünf Zwischenstationen unterbrochen werden und nach einer Strecke von sechs Kilometern wieder ans Tageslicht treten sollen. Darüber hinaus werden umfangreiche Baumaßnahmen um das Leipziger Eisenbahnnetz durchgeführt. Was mit dem Bayerischen Bahnhof passiert, lesen Sie auf [Seite 24](#)



Foto: H.-J. Kietz

Themen:

Umfrage zum Energiepass

In Sachen Energiepass kursieren zwei Modelle: die bedarfs- und verbrauchsorientierte Variante. Beide haben ihre Vor- und Nachteile, beide ihre Plus- und Schwachpunkte. Was von den zwei Versionen zu halten ist, wollten wir in einer Umfrage von Experten wissen. Sie wurden von uns befragt, welche Ausrichtung sie favorisieren und warum. Die Aussagen sind nachzulesen auf [Seite 3](#)

Zeppelin setzt auf weitere Expansion

Um seine führende Position zu stärken und weiter auszubauen, will der Zeppelin-Konzern auch in Zukunft seinen Expansionskurs weiter fortsetzen. Dazu hat sich das Unternehmen ambitionierte Ziele gesetzt. Dass der eingeschlagene Weg der richtige ist, belegen die jüngst veröffentlichten Geschäftszahlen für 2005, die vorgestellt werden auf [Seite 5](#)

Orte des Wissens archivieren Bücher

Sie horten tausende von Büchern und bündeln auf nur wenigen Quadratmetern unser ganzes Wissen. Gemeint sind Bibliotheken. Dass diese Bauwerke heutzutage keine verstaubten Orte zum Schmökern und Studieren mehr sind, beweist unsere [Doppelseite 12 und 13](#)

Veränderungen bei Lafarge Dachsysteme

Der Markt für Dachbaustoffe ist heiß umkämpft. Wer in diesem harten Verdrängungswettbewerb bestehen will, muss effizient wirtschaften. Darum startete Lafarge Dachsysteme ein Programm, seine Effizienz zu verbessern, verbunden mit einem Changemanagement-Projekt. Wie dies umgesetzt und den Mitarbeitern näher gebracht wurde, ist nachzulesen auf [Seite 20](#)

Mit Disziplin konsequent zum Erfolg

Heute „hüh“, morgen „hott“ – ändert ein Unternehmen seine Ausrichtung wie ein Fähnlein im Wind, dann wird es nie so erfolgreich sein wie ein konsequent geführtes Unternehmen. Damit eine konsequente Unternehmensführung gelingt, ist eiserne Disziplin angesagt, wie es ein Beitrag formuliert auf [Seite 26](#)

Wohin die Fahrt auf den Autobahnen geht

Studie der Deutschen Bank Research macht Vorschläge zur Privatisierung deutscher Strassen

BERLIN (SR). Zwischen Angebot und Nachfrage klafft eine riesige Lücke: Den vielen Schlaglöchern auf deutschen Strassen steht ein steigendes Verkehrsaufkommen, insbesondere im Güterverkehr gegenüber, das die Infrastruktur bis an ihre Belastungsgrenze beansprucht. Seit Jahren wird unser Straßennetz vernachlässigt statt in seinen Ausbau investiert. Nicht zuletzt deshalb, weil bei Haushaltskürzungen häufig der Verkehrshaushalt daran glauben musste. Wenn sich daran nichts ändert, droht die außer Acht gelassene Infrastruktur die wirtschaftliche Entwicklung zu bremsen. Ein möglicher Ausweg, der immer wieder in Diskussionen auftaucht, ist unser Autobahnnetz zu privatisieren. Drei Optionen der Privatisierung untersuchte eine Studie der Deutschen Bank Research, die der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie in Auftrag gegeben hatte.

Was die Autoren der Studie, Hans Wilhelm Alfen, Professor für Betriebswirtschaftlehre im Bauwesen von der Bauhaus-Universität Weimar, Dr. Hennig Tegner von der Private Sector Participation Consult GmbH aus Berlin und Eric Heymann von der Deutschen Bank Research aus Frankfurt

am Main zusammentrugen, gibt Anlass zur Sorge: Der Güterverkehr, gemessen in Tonnenkilometern, wuchs von 1990 bis 2003 um 114 Prozent. Der Personenverkehr hat im gleichen Zeitraum 20 Prozent zugenommen. Das steht in einem krassen Gegensatz zu den realen Brutto-Anlagein-

vestitionen in Straßen und Brücken, die seit den 1990-er Jahren bis heute unverändert sind. Sie bewegen sich 17 Prozent unter dem Niveau von 1970.

Angesichts dieser Entwicklungen führt kein Weg an einer Nutzerfinanzierung im Straßenverkehr vorbei, so eine der Kernaussagen. Um privates Kapital zu mobilisieren, sind allerdings Gebühren für die Benutzung der Straßen unausweichlich, denn nur so können Aufgaben der Finanzierung, des Baus und Betriebs von privaten Unternehmen durchgeführt werden. Mit der Lkw-Maut sei schon ein richtiger Weg eingeschlagen. Doch nun appellieren die Autoren an die Regierung, dass sie nun auch den Autofahrern die Maut schmackhaft machen. Vorteile liefern sie

gleich mit: Sie sei als Gegenleistung für eine Autobahn mit weniger Staus zu verstehen. Außerdem solle sie dafür sorgen, dass mit ihr Engpässe, wie Baustellen schneller wieder behoben werden und dass ausländische Verkehrsteilnehmer mit einbezogen werden, wenn es um die Finanzierung und Verbesserung von Service und Sicherheit geht. Eine pauschale Vignette würde nach Auffassung der Verfasser der Studie dagegen falsche Signale setzen. Ebenso wenig zählt das weit verbreitete Argument, Straßen seien bereits mit Steuergeldern finanziert worden, da es hierbei um Investitionen der Erhaltung und nicht um einmalige Investitionen gehe. Was die Akzeptanz einer Pkw-Maut erleichtern würde, wären zwei Grundbedingungen:

[Fortsetzung Seite 2](#)

Bauvorhaben nicht auf die lange Bank schieben

Ein Kommentar von Sonja Reimann

Deutschland verpasst den Anschluss, eine führende Industrienation zu bleiben, wenn nicht bald zügiger gebaut wird. Bauvorhaben ziehen sich so lange hin, dass an einen baldigen Baubeginn gar nicht zu denken ist. Der neue Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) hat gerade noch die Kurve gekratzt – elf Jahre dauerten die Planungen, bis der Startschuss fiel, nachdem das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig 4 000 Klagen der Anwohner abgewiesen hat. Der geplante Großflughafen reiht sich damit ein, in die lange Kette der Bauvorhaben, die darauf warten, realisiert zu werden.

Vom ersten Entwurf eines Bauprojekts bis hin zum Spatenstich sind wir hierzulande oft Lichtjahre entfernt. Dem Landesrechnungshof von Rheinland-Pfalz zu Folge dauert eine Planungsphase bei Bundesstraßen im Durchschnitt 20 Jahre, bei Landstraßen sind es fünf Jahre weniger. Umso intensiver werden die Argumente des Für und Wider gegeneinander abgewogen und in Diskussionen breit getreten. Das immer wieder Aufschieben und die unendlichen Ver-

zögerungen eines Baubeginns zermürben die Baubranche.

Doch jetzt ist ein Lichtblick in Sicht: ein Gesetz, das Planungen beschleunigt, soll auf den Weg gebracht werden. Vorgehen ist, dass sich die Planungszeit bei zentralen Infrastrukturprojekten um bis zu zwei Jahre verkürzt. Künftig sollen einzelne Umweltverbände bei besonders wichtigen Vorhaben die Planung nicht mehr in vielen Gerichtsinstanzen unnötig verzögern können. Für sie gilt dann die gleiche Einspruchsfrist wie für jeden Bürger. Davon verspricht sich die Regierung eine Beschleunigung von anderthalb Jahren. Erörterungstermine gäbe es nur noch, wenn tatsächlich Einwände gegen Projekte vorliegen. Für besonders wichtige Infrastrukturvorhaben soll fortan in ganz Deutschland nur das Bundesverwaltungsgericht in erster und letzter Instanz zuständig sein. Anwohner oder Umweltverbände, die sich gegen Bauvorhaben wehren wollen, können nur noch in Leipzig klagen. Allerdings sind davon nur ganz bestimmte Projekte betroffen und zwar umfasst das Gesetz eine Liste von 58 Fernstraßen, 22 Bahntrassen und sechs Wasserstraßen.

Mit dem Gesetzesentwurf, Planungen zu beschleunigen, ist ein erster und entscheidender Schritt gemacht. Der Rechtsweg muss unbedingt verkürzt und gestrafft werden. Doch noch gibt es Spielraum für Verbesserungen. Das Land Hessen hat mit der so genannten Posch-Kommission einen eigenen Vorschlag gemacht, der in das Planungsrecht noch weitreichender eingreift: Der Entwurf sah unter anderem den Wegfall des Raumordnungsverfahrens zu Gunsten einer landesplanerischen Stellungnahme vor, was nach Schätzung der Experten eine zeitliche Ersparnis von drei bis vier Jahren bedeuten würde. Klagerechte von Umweltverbänden sollen auf direkt Betroffene zurückgeführt werden. Auf zu Formalien erstarrte Erörterungstermine soll verzichtet werden.

Es ist höchste Eisenbahn, dass wirtschaftliche Interesse und Interessen des Umweltschutzes in ein ausgewogenes und faires Gleichgewicht gebracht werden. Nicht zuletzt deshalb, weil Konflikte mit betroffenen Anwohnern und Belangen des Naturschutzes unausweichlich sind, aber diese nicht zu einem Stillstand bei den Investitionen in unsere Infrastruktur

führen dürfen. Hier kann die Lösung nur ein gründlich vorbereitetes und zügig durchgeführtes Planungsverfahren sein. Gleichzeitig darf bei den Bürgern nicht der Eindruck erweckt werden, dass sie bei Planungen ausgeschlossen sind oder nicht ernst genommen werden.

Wie hoch der exakte Wert des Beschleunigungseffekts ist, lässt sich nur überschlagen – im Einzelfall kann er erheblich sein. Grundsätzlich bringt ein neues Gesetz in jedem Fall Sicherheit, Bauprojekte zu planen, schafft Transparenz und macht die Planung effizienter. Und genau das sind Kriterien, die Investoren überzeugen, Kapital in Infrastrukturvorhaben zu stecken. So gesehen, ist es ein wichtiges Signal, die Bedingungen für Investitionen am Standort Deutschland aufzubessern, wenn die Planungen hierzulande beschleunigt werden. Gleichzeitig wirkt sich ein zuverlässiges und zügiges Planungsverfahren bei Bauprojekten positiv für die Bauwirtschaft aus: Denn das Geld, das eine zu lange Planung und ihr Verwaltungsaufwand verschlingen, kann der Baumaßnahme direkt zugeführt werden.

DÄMMUNG UND PUTZ	18
MAUERWERKSBAU	19
DACH UND WAND	20 – 21
BAUSTOFFE	22
BAUCHEMIE	23
IMPRESSUM	28