

DEUTSCHES

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

# BAU BLATT

September/Oktober 2007 34. Jahrgang, Nr. 331

MIT BAUGERÄTEMARKT

## Brückenschlag über den Rhein

Die bisherige Behelfsbrücke, die bei Weisel über den Rhein führt, gehört bald der Vergangenheit an. Denn es war höchste Zeit, das Brückenprovisorium aus dem Jahr 1953 zu ersetzen. Die Rheinquerung war mit den Jahren stark überlastet, baulich unzugänglich und stellte aufgrund ihrer geringen Querschnittsbreite von 7,8 Meter für den Verkehr eine besondere Engstelle dar. Darum wird eine neue Rheinbrücke mit einer Gesamtlänge von 773 Meter errichtet. Weil die Rheinschifffahrt eine mindestens 300 Meter breite stützenfreie Stromöffnung forderte, wird bis 2009 eine Schrägseilbrücke mit vier Fahrspuren gebaut, deren Gestalt ein 130 Meter hoher Pylon dominieren wird. Weitere Details zum Brückenbau finden sich auf [Seite 22](#)



Foto: Strassen NRW

## Wo es Brücken an ihre Substanz geht

ADAC-Test deckt den Zustand von 50 deutschen Brückenbauwerken auf

GARCHING BEI MÜNCHEN (SR). Der Monat August machte offensichtlich, wie verwundbar unsere Infrastruktur ist. Innerhalb weniger Tage folgte ein Brückeneinsturz dem nächsten. Zuerst stürzte eine achtspurige Autobahnbrücke in der Metropole Minneapolis im US-Bundesstaat Minnesota ein, kurze Zeit später krachte eine neu errichtete Autobahnbrücke in China in sich zusammen. In beiden Fällen kamen Menschen ums Leben. Und beide Katastrophen offenbarten, wie schlecht es in den Ländern um ihre Brückenbauwerke bestellt ist. Doch nicht nur USA und China beklagen den maroden Zustand der Infrastruktur und warnen vor weiteren Unglücken. Auch hierzulande machen sich Fachleute um den Zustand unserer Brücken Sorgen.

Sind unsere Brücken wirklich sicher? Diese Frage stellte sich auch der ADAC und testet zum ersten Mal in der Geschichte 50 Brücken in 13 deutschen Städten.

Die meisten Brücken in Deutschland entstanden in den 1960-er und 1970-er Jahren. Zu dieser Zeit erlebte der Brückenbau gerade ein Hoch. Die Verwendung von Spannbeton galt als Innovation schlechthin. Mit der Zeit sind die Bauwerke, deren Anzahl in Deutsch-

land Experten auf etwa 120 000 schätzen, gealtert. Damit die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht leidet, müssen sie regelmäßig geprüft und instand gesetzt werden. Ob sich Kommunen daran auch gehalten haben, wollte der ADAC mit Hilfe eines Tests herausfinden. Testobjekte waren Bauwerke unterschiedlichen Alters und verschiedener Bauart von maximal tausend Quadratmeter Verkehrsfläche, die von Pkw-, Lkw-, Rad- und/oder Fußgängern genutzt werden.

Den deutschlandweiten Brückentest führte die Dekra Real Estate Expertise im Auftrag des Automobilclubs durch. Unter den Dekra-Mitarbeitern befinden sich 180 Bauingenieure und Architekten, die unter anderem auch in regelmäßigen Abständen Brückenprüfungen übernehmen. Zuständig für die Qualitätssicherung des Projekts war Klemens Hampf von der Hampf Consult, Ingenieurgesellschaft für Komplettplanung im Bauwesen, die ebenfalls über langjährige Erfahrung unter anderem im Brückenbau, der Brückeninstandsetzung und bei der Brückenprüfung verfügt.

Gegenstand der Prüfung war der Bauwerkszustand, das Erhaltungsmanagement und die Ausstattung des Straßenraums. Der Bauwerkszustand ging mit einem Anteil von 75 Prozent in die Wertung ein. Bewertet wurden die Kriterien Tragfähigkeit, Korrosionsschutz, Bo-

denbeschaffenheit (Gründung), massive Bauteile wie Mauerwerk, Beton-, Stahlbeton- und Spannbetonteile, Stahl- und andere Metallkonstruktionen, Holzkonstruktionen, Lager, Gelenke sowie Übergänge von der normalen Straße zur Brücke. Ferner wurden Wand- und Deckenverkleidungen kontrolliert sowie Schutzvorrichtungen wie zum Beispiel Schutzplanken und Geländer, Abdichtungen, Fahrbahnen und Entwässerung oder Versorgungsleitungen überprüft.

Mit einem Anteil von 20 Prozent floss das Erhaltungsmanagement der Kommunen in den Test ein. Es sollte Aufschluss darüber geben, wie die Wartung einer Brücke organisiert ist, welche Folgerungen aus den Brückenprüfungen für eventuell notwendige Instandsetzungsmaßnahmen gezogen werden und ob die Kommune ein eigenes Budget zum Beseitigen der Mängel bereitgestellt hat. [Fortsetzung auf Seite 2](#)

## Themen:

### Knotenpunkt für europäischen Verkehr

Hinter dem Projektnamen Stuttgart 21 verbirgt sich das bedeutendste Entwicklungsprojekt der Metropolregion Stuttgart für die kommenden 20 Jahre. Im Zentrum stehen der Umbau des Stuttgarter Kopfbahnhofs in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof und der Anschluss Stuttgarts an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn. Stuttgart wird so zu einem wichtigen Knotenpunkt des europäischen Verkehrsnetzes. Was in diesem Zusammenhang alles geplant ist, ist nachzulesen auf [Seite 4](#)

### Ein Meisterwerk des Tunnelbaus

57 Kilometer wird der längste Tunnel der Welt werden. Gebaut wird er in der Schweiz am Gotthard. In Betrieb gehen wird der Gotthard-Basistunnel 2016. Weil das Bauwerk technisch äußerst anspruchsvoll ist, wird die Planungs- und Bauzeit ein Vierteljahrhundert ausmachen. In dieser Zeit werden auch neue technische Entwicklungen mit einfließen. Die Baumaßnahme im Detail stellen wir vor auf den [Seiten 12 – 13](#)

### Neue Anlaufstelle für Containerriesen

Wilhelmshaven rüstet sich mit dem neuen Jade-Weser-Port für den wachsenden Containerhandel. Mit dem Bau des Tiefwasserhafens steht der dritte große Seehafen in Deutschland bevor. Damit können tidenunabhängig auch die weltweit größten geplanten Containerschiffe beladen und abgefertigt werden. Geplant ist ein Terminal mit vier Liegeplätzen für Schiffe bis zu 430 Metern Länge. Ausführliche Informationen zu dem Projekt finden sich auf [Seite 17](#)

### Den passenden Mitarbeiter finden

Der Baubranche fehlen derzeit viele Fachkräfte. Darum sind gute Leute stark gesucht. Häufig steht aber im Bewerbungsgespräch ausschließlich die fachliche Qualifikation der Bewerber im Vordergrund. Wenig Wert wird auf die so genannten „soft skills“ gelegt. Dabei kommt es auf sie mindestens genauso an, will man den geeigneten Kandidaten finden. Was bei der Personalauswahl zu beachten ist, damit die Suche nach dem passenden Mitarbeiter gelingt, erfahren Sie in einem Beitrag auf [Seite 25](#)

## Lebenslanges Lernen geht alle an

Ein Kommentar von Sonja Reimann

Mitten in das Sommerloch, pünktlich zur Urlaubszeit platze ein Vorschlag des Deutschen Industrie und Handelskammertags: Die Deutschen mögen ihren Urlaub nicht nur nutzen, um sich zu erholen, sondern auch um sich weiterzubilden. Darauf hagelte es heftige Kritik von Seiten der Gewerkschaft und der Arbeitnehmer. Nicht zu unrecht.

Lebenslanges Lernen geht alle an, Mitarbeiter und Unternehmer. Beide Seiten müssen sich um Weiterbildung bemühen: Mitarbeiter, die nicht regelmäßig ihr Fachwissen auffrischen und auf den neuesten Stand bringen, werden zwangsläufig auf dem Arbeitsmarkt den Kürzeren ziehen. Und Unternehmen werden Aufträge und ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren, wenn sie nicht darauf achten, dass der Wis-

sensstand ihres Personals auf der Höhe der Zeit ist.

Tatsache ist aber auch: Die Wirtschaft ist selbst dafür verantwortlich, genügend Fachkräfte hervorzubringen. Schon in ihrem ureigensten Interesse. Der derzeit von der Bauwirtschaft und Industrie beklagte Fachkräftemangel bestätigt, wohin es führt, wenn sich Unternehmen nicht rechtzeitig um ihr Personal kümmern. Jetzt müssen sie dafür büßen, dass sie die rechtzeitige Weiterbildung ihrer Beschäftigten verschlafen haben.

Unternehmen lassen keine Gelegenheit aus, zu betonen, dass ihre wichtigste Ressource ihre Mitarbeiter sind. Ihre Personalpolitik sieht nicht selten anders aus, denn gerne wird die Weiterbildung vernachlässigt oder fällt ganz den Sparmaßnahmen zum Opfer. Anfang August gab das Statistische Bundesamt bekannt, dass

2005 die Weiterbildung in deutschen Unternehmen im Vergleich zu 1999 wieder um sechs Prozentpunkte zurückgegangen sei. Deutschland landete im europäischen Vergleich im hinteren Drittel. Das mag zwar der damals schlechten Konjunktur anzulasten sein. Doch dieser Trend muss dringend umgekehrt werden, wenn wir international auch in der Zukunft eine führende Rolle spielen wollen. Denn Arbeitsabläufe und Technik werden immer komplexer. Wer sie beherrschen will, braucht Fachwissen, Sprachkenntnisse und muss mit den entsprechenden Computerprogrammen umgehen können.

Damit sich Mitarbeiter weiterbilden, müssen Unternehmen selbst die Voraussetzungen dafür schaffen. Immerhin trägt es auch zur Motivation ihrer Arbeitskräfte bei, wenn sie gefördert werden. Es müssen ja nicht gleich tagelange Seminare außer Haus sein, an denen

die komplette Belegschaft teilnimmt. Viele Trainer und Experten kommen mittlerweile auch in die Betriebe, um ihr Wissen an den Mann oder die Frau zu bringen. Wer die Abwesenheit wichtiger Mitarbeiter sowie hohe Reisekosten nicht in Kauf nehmen will, kann auf online-Trainings zurückgreifen. Mit Hilfe des Internets, das als virtueller Seminarraum funktioniert, lässt sich das Fachwissen bequem vom Firmenrechner aus auffrischen und auf den neuesten Wissensstand bringen.

Auch von den Mitarbeitern dürfen „Opfer“ erwartet werden, wenn Unternehmen in sie nicht selten kostspielige Weiterbildungsseminare investieren. Sei es, dass sie mal am Wochenende oder in ihrer Freizeit ihr Fachwissen auf Vordermann bringen. Ob sie dies in ihrem Urlaub machen, sollten sie aber immer noch selbst entscheiden dürfen.

TUNNELBAU	18
KANALBAU	19
STRASSEN- UND WEGEBAU	20-21
BRÜCKENBAU	22-23
IMPRESSUM	28