

DEUTSCHES

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

BAU BLATT

Mai 2008 35. Jahrgang, Nr. 336

MIT BAUGERÄTEMARKT

Brückenschlag
bei Itzehoe

Sie galt als „Nadelöhr“ und die im Innern liegenden Spannglieder waren teilweise stark korrodiert: die alte Störbrücke bei Itzehoe. Seit letztem Sommer sind die Arbeiten für den Brückenneubau in vollem Gang, die vor wenigen Wochen einen Höhepunkt erreichten. Eine 1 200 Tonnen schwere Stahlkonstruktion musste in 20 Meter Höhe gewuchtet werden. Es ist das mittlere Teil der neuen Brücke, die als Stabbogenbrücke in Stahlverbund-Bauweise errichtet wird und im Zuge des rund hundert Millionen Euro teuren Autobahn-Bauprojekts der A23 entsteht. In welchen Schritten die Montage der Stahlkonstruktion erfolgte, ist nachzulesen auf [Seite 18](#)



Foto: Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Itzehoe

Mehr Wohnraum für mehr Haushalte

Der derzeitige Wohnungsneubau liegt weit hinter seinem tatsächlichen Bedarf zurück

BERLIN (SR). Der Wohnungsbau in Deutschland steckt in einer tiefen Krise. Seitdem die Eigenheimzulage dem Rotstift der Bundesregierung zum Opfer fiel, hat sich der Wohnungsbau zum Sorgenkind der Bauwirtschaft entwickelt und ist drastisch eingebrochen. Machten sich im ersten Quartal 2006 noch Vorzieheffekte für Bauanträge bemerkbar, die zu hohen Baugenehmigungszahlen geführt hatten, wurden 2007 laut Statistischem Bundesamt 65 200 Baugenehmigungen weniger als im Vorjahreszeitraum erteilt. Dabei ist heute bereits klar: Der derzeitige Wohnungsneubau reicht bei weitem nicht aus, um die zunehmende Zahl von Privathaushalten mit Wohnraum zu versorgen. Der Immobilienverband IVD schätzt den volkswirtschaftlichen Schaden infolge des Einbruchs der Baugenehmigungen für Wohngebäude auf knapp elf Milliarden Euro.

Nach den aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamtes sind 2007 rund 157 000 Baugenehmigungen für Wohngebäude in Deutschland erteilt worden, im Vorjahr waren es noch fast 216 000. Zum Vergleich: 1995 wurden immerhin noch 600 000 Wohnungen fertig gestellt. Doch nicht nur der Wohnungsneubau

ging drastisch nach unten. Auch die umfassende Sanierung bestehender Gebäude ist verglichen zum Vorjahr um 19,3 Prozent gesunken. „Die vielfach geäußerte Auffassung, die Zukunft des Wohnens liege im Altbau und damit bei den Bestandswohnungen, können die Zahlen des Statistischen Bundesamtes nicht be-

stätigen“, stellt Jürgen Michael Schick, Vizepräsident und Sprecher des Immobilienverbandes IVD fest. Eine erkennbare Verlagerung der Bautätigkeit vom Ein- und Zweifamilienhaussektor in den Bereich der Sanierung von Altbauten findet seiner Meinung nach nicht statt.

Laut einer Studie der Research-Abteilung der Landesbausparkasse (LBS) wird bis zum Jahr 2020 der Wohnraum in Deutschland zu einem knapp Gut. Wohnungen, die 2007 genehmigt wurden, so befürchtet LBS-Research, könnten bereits heute nicht den vorhandenen Versorgungsgrad sichern. Aber die Situation werde sich noch verschärfen, weil das Statistische Bundesamt bis zum Jahr 2020 einen weiteren Anstieg der Zahl der Privathaushalte prognostiziert hat. LBS-Immobilienexperten kritisieren,

das negative Bevölkerungsprognosen in der Vergangenheit immer wieder zu Fehleinschätzungen der Wohnungsmarktperspektiven geführt hätten. Sie seien seit Anfang der 1990-er Jahre mehrfach deutlich nach oben korrigiert worden. Auch heute lassen sie eine klare Orientierung vermissen. So würden die neuesten Berechnungen zum Beispiel des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung je nach Annahmen für das Jahr 2050 zwischen knapp 70 Millionen und gut 80 Millionen Einwohnern schwanken; die letztgenannte Zahl liege in mehr als 40 Jahren also gerade einmal zwei Millionen niedriger als heute. In der mittleren Variante gehen die Berliner Forscher nach Angaben von LBS Research bis 2020 von einem Rückgang um insgesamt weniger als einem Prozent aus.

Fortsetzung auf Seite 2

Nicht zu Ende gedacht

Ein Kommentar von Sonja Reimann

Bearbeiten an Autobahnen beschleunigen, das ist ein erklärtes Ziel von Wolfgang Tiefensee. Um die Verkehrsbelastung auf deutschen Straßen besser in den Griff zu kriegen, präsentierte der Bundesbau- und -verkehrsminister vor kurzem seinen 67 Seiten umfassenden Entwurf mit dem Titel „Masterplan für Güterverkehr und Logistik.“ Dieser sieht beispielsweise vor, Staus aufgrund von Baustellen durch ein neues Baustellenmanagement zu verringern und die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

Das Verkehrskonzept enthält gut gemeinte Ansätze, akute Probleme der Verkehrspolitik anzugehen. Mit modernen Verkehrsmanagement- und Telematiksystemen sollen die Verkehrsträger besser vernetzt und die knappen Infrastrukturkapazitäten effizienter genutzt werden.

Kritiker bemängeln jedoch, dass der Masterplan nicht mehr ist als eine Absichtserklärung, die wenig Überraschendes bietet. Vielmehr gebe es erheblichen Nachbesserungsbedarf, realisierbare Lösungsvorschläge hinsichtlich der Verkehrsbelastung auszuarbeiten. Der Masterplan ist nicht ganz zu Ende gedacht, lässt er doch konkrete Konzepte, wie die Verkehrssicherheit und der Umweltschutz verbessert werden können, vermissen. Tiefensee plant zwar, die jährlichen Investitionen in Straße, Schiene, Flughäfen und Wasserstraßen um 9,3 Milliarden Euro zu erhöhen. Allerdings bleibt er vage, was die Finanzierung der Trennung von Personen- und Güterverkehr betrifft. Auch hätte man von ihm ein deutlicheres Signal hinsichtlich Ausbau der Infrastruktur und Verkehrswege erwarten dürfen, selbst wenn deutlich gesagt wird, man wolle künftig mehr Öffentlich-Private-Partnerschaften im deutschen Verkehrsbau anschieben. Un-

seren Investitionsstau schieben wir schon viel zu lange vor uns her, obwohl längst hinlänglich bekannt sein dürfte, wie sehr die Zurückhaltung und der Stopp von Investitionen der gesamten Wirtschaft, insbesondere der Bauwirtschaft, schaden.

Dafür steht das Handlungskonzept für die künftige Verkehrspolitik unter einer vermeintlich neuen, aber altbekannten Marschrichtung: zurück zur Schiene. Hochrechnungen aus dem Jahr 2004 gehen bis 2025 von einer Zunahme des Güterverkehrs um 71 Prozent aus. Um den wachsenden Güterverkehr zu bewerkstelligen, sollen Gütertransporte wieder stärker auf die Schiene verlagert werden. Dies in absehbarer Zeit zu realisieren, ist utopisch, wenn man bedenkt, wie lange die Planungen dauern, Investitionen in die Schieneninfrastruktur umzusetzen. Ob das mit der noch immer nicht zu Grabe getragenen Privatisie-

rung der Bahn zu bewerkstelligen ist, ist nicht weniger fraglich.

Tiefensee erwartet für die Absicherung des erhöhten Verkehrsaufkommens ein vermehrtes Investitionsvolumen. Das Geld soll aus der Lkw-Maut kommen, die zu Lasten der Wirtschaft zeitlich und räumlich gestaffelt werden soll. Damit die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht nur auf dem Papier stehen bleiben, sondern auch zeitnah realisiert werden können, muss der Bund seine Investitionsmittel deutlich aufstocken. Dazu dreht er einfach an der Kostenschraube und treibt nicht nur über Maut-Einnahmen, sondern auch über die Anlastung externer Kosten auf der Straße, wie Lärm, Abgas- und Staukosten die ohnehin schon hohen Kosten der Mobilität in die Höhe. Draufzahlen werden am Ende Transportunternehmen und die Kunden, wenn das Bundeskabinett den Masterplan in dieser Form verabschiedet.

Themen:

Baumaschinen nur mit
CE-Kennzeichen ersteigern

Zum Ersten, zum Zweiten, und zum ... - immer häufiger kommen Bagger, Lader oder Raupen bei Versteigerungen unter den Hammer. Doch Vorsicht ist angebracht, wenn alte und gebrauchte Baumaschinen ohne CE-Kennzeichnung in den Handel gelangen. Der VDMA warnt vor solchen Baumaschinen, weil sie nicht den Sicherheitsanforderungen des europäischen Rechts entsprechen. Oft sind den Käufern die Folgen gar nicht bekannt, wie in folgendem Beitrag nachzulesen ist auf [Seite 4](#)

Rohrverleger mit
Rebuild flott gemacht

Sie sind auf deutschen Baustellen rar geworden: Rohrverleger. Im Braunkohleletagebau Garzweiler beim Rücken der Förderbänder sind sie allerdings noch zu sehen. Seit 1994 ist dort ein Cat 589 im Einsatz. Eigentlich hätte die Maschine gegen eine neue ausgetauscht werden müssen. Weil sie aber nicht mehr lieferbar war, wurde der Pipelayer von der Zeppelin-Niederlassung Köln komplett im Rahmen eines Rebuilds überholt. Wie die Maschine im Einzelnen auseinander und wieder zusammengebaut wurde, erfahren Sie auf [Seite 14](#)

Umschlaglager auf große
Belastungen ausgelegt

Schwere Belastungen standhalten muss das neue Umschlaglager von Thyssen-Krupp. Gelagert werden im Südhafen Walsum im Duisburger Norden auf 90 000 Quadratmeter rund 250 000 Tonnen Rohstahl pro Jahr. Weil der Umschlagplatz vergrößert wurde, musste ein neuer Bodenbelag her, dem Belastungen durch den tonnenschweren Stahl sowie durch die schweren Stapler nichts anhaben können. Wie und mit welchen Materialien der Platz entsprechend befestigt wurde, darüber informiert ein Beitrag auf [Seite 20](#)

Alles dreht sich um das
Gewinnen von Rohstoffen

Anknüpfen an 1996 will die diesjährige steinexpo. Die Fachmesse für die Roh- und Baustoffindustrie will wieder zu ihrem Ursprung zurück. Auf 65 000 Quadratmetern Fläche in Europas größtem Basaltsteinbruch präsentieren sich Dienstleister und Zulieferer der Anwender und Ausrüster – insgesamt 120 an der Zahl. Stimmen einiger Aussteller haben wir zusammengefasst auf [Seite 27](#)

LOGISTIK	17
BRÜCKENBAU	18-19
BAUSTOFFE	20-21
SCHALUNG UND GERÜST	22-23
NACHHALTIGES BAUEN	24
IMPRESSUM	28