

DEUTSCHES

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

BAU BLATT

September/Oktober 2008 35. Jahrgang, Nr. 339

MIT BAUGERÄTEMARKT

„Gustav“ und „Heinrich“ sind passé

Seit Mitte August sind die beiden 11 000-Tonnen-Kolosse „Gustav“ und „Heinrich“ von der Bildfläche verschwunden. Die 115 Meter hohen Kühltürme in Europas größtem Steinkohle-Kraftwerk in Gelsenkirchen Scholven wurden bei laufendem Betrieb gesprengt. Um theoretisch und praktisch zu zeigen, dass Abbruchsprengung planbar und sicher ist, waren parallel dazu Vertreter von Planungsbüros, Genehmigungsbehörden und potenzielle Auftraggeber vom Deutschen Abbruchverband zu einem Workshop nach Gelsenkirchen eingeladen worden. Was ihnen in der Theorie in Form von Vorträgen und anschließend in der Praxis vermittelt wurde, ist nachzulesen auf [Seite 8](#)



Foto: Deutscher Abbruchverband

Baustelle Risikomanagement

Warum Bauunternehmen hohe Risiken in Kauf nehmen, statt sie aktiv anzugehen

MÜNCHEN (SR). „Kein Bauprojekt ist ohne Risiko. Doch ein Risiko lässt sich bewältigen, minimieren, teilen, übertragen oder akzeptieren. Nur ignorieren kann man es nicht“, brachte Sir Michael Latham, einst Mitglied des Englischen Parlaments und heute Vorsitzender diverser Organisationen der Bauindustrie in Großbritannien, auf den Punkt. In Deutschland schaut die Realität häufig anders aus: Von vielen Betrieben wird das Risikomanagement vernachlässigt oder im schlimmsten Fall gar ignoriert. Weil die Branche seit Jahren von einem sinkenden Bauvolumen, ruinösen Preiskampf und starken Verdrängungswettbewerb betroffen ist, steigt die Bereitschaft, Risiken einzugehen. Um mit der Konkurrenz Schritt halten zu können und überhaupt an Aufträge zu kommen, kalkulieren Bauunternehmen lieber minimale Zuschläge für Wagnis und Gewinn, selbst wenn Risiken in großer Zahl vorhanden sind.

Letztes Jahr verzeichnete das Baugewerbe zwar mit knapp 5 000 Betrieben den mit Abstand stärksten Rückgang bei den Firmenpleiten. Doch noch immer hat die Branche die meisten Insolvenzen zu beklagen. Die Risikoquote (Zahl

der aktiven Unternehmen einer Branche bezogen auf die Zahl der Insolvenzen in dieser Branche) des Baugewerbes lag bei 154 (Vorjahr: 183), die Risikoquote aller Branchen bei 90 (Vorjahr: 101), wie die Organisation Creditreform mel-

dete. Eine Ursache, warum sich Pleiten so häufen, ist das oft unprofessionell gestaltete Risikomanagement. „Die großen Konzerne haben zwar eine eigene Risikomanagement-Abteilung, doch oft versuchen operative Mitarbeiter häufig, die Stabsstellen zu umgehen. Hier kommen nicht selten falscher Stolz ins Spiel und die Auffassung, es selbst zu können, statt sich Hilfe und Unterstützung von extern oder innerhalb der Firma zu holen“, berichtet Diplom-Ingenieur Thomas Hofbauer, Vice President und Managing Director von Hill International Deutschland mit Sitz in München über seine Erfahrung. Zusammen mit einem Team von 16 beratenden Ingenieuren unterstützt er Kunden aus dem deutschsprachigen Raum bei ihren Projekten im

In- und Ausland, insbesondere im Management von Risiken im Bau und Anlagebau. Sowohl Familien geführte und mittelständische Bauunternehmen als auch nationale und internationale Großkonzerne greifen bei ihren Projekten auf die Dachorganisation Hill International zurück, die derzeit weltweit rund 2 100 Mitarbeiter beschäftigt und Büros in Nordamerika, Europa, Asien Australien und dem Mittleren Osten unterhält. „Immer wieder beobachten wir“, erzählt Hofbauer, „dass selbst gut ausgebildete und engagierte Bauleiter nach einem zwölf Stunden Arbeitstag auf der Baustelle keine Motivation mehr haben, sich noch intensiv um das Thema Risikomanagement zu kümmern.“

[Fortsetzung auf Seite 2](#)

Politiker hört die Signale

Ein Kommentar von Sonja Reimann

Drastisch gestiegene Kraftstoffpreise haben die Transportbranche schwer getroffen und ihr eine klaffende Wunde zugefügt. Soll nun auch noch der umstrittene Maut-Plan umgesetzt werden, ist dem ohnehin schon angeschlagenen Patienten der Genickbruch sicher. Statt die Logistikunternehmen zu entlasten, plant das Bundesverkehrsministerium ab 2009 eine Gebührenerhöhung von 13,5 auf 16,3 Cent pro Kilometer. Während unionsregierte Länder dem Vorhaben von Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee ihre Zustimmung verweigerten – dem Wahlkampf sei Dank – versucht dieser die Mehrbelastung durch höhere Abgaben für Lkw auf deutschen Autobahnen herunter zu spielen.

Fakt ist: Es geht um mehr als nur ein paar Cent. Hier stehen ganze Existenzen auf dem Spiel. Doch das will der Verkehrsminister genauso wenig wahr-

haben, wie die Tatsache, dass die Maut-einnahmen in seinem Etat als Ersatz für fehlende Steuereinnahmen dienen. Seit 2005 wurden im Schnitt die 2,3 Milliarden Euro aus der Lkw-Maut für den Bau und die Instandhaltung von Straßen- und Verkehrswegen genutzt. Der Haushalt wurde aber auch um den gleichen Betrag entlastet und zurückgefahren; auf die versprochene Aufstockung der Investitionen seit Einführung der Maut warten wir bis heute vergeblich. Die ursprünglich für die marode Verkehrsinfrastruktur vorgesehenen Mittel hat der Bund lieber anderweitig ausgegeben. Nun steht zu befürchten, dass mit der Mauterhöhung – den Versprechen, die zusätzlichen Einnahmen in Höhe von einer Milliarde Euro sollen vollständig in die Infrastruktur fließen zum Trotz – das Gleiche passiert.

Wir können es uns schlichtweg nicht leisten, die Mauteinnahmen, die ja schließlich durch die Straße generiert

werden, nicht vollständig für den Erhalt unserer Verkehrswege zu verwenden. „Es kann nicht sein, dass der Staat, der jährlich deutlich mehr als 50 Milliarden Euro an Kfz-Steuer, Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer und Lkw-Maut aus dem Straßenverkehr einnimmt, nur einen Bruchteil dieses Aufkommens wieder in die Straße investiert und insbesondere das Autobahnnetz qualitätsmäßig immer schlechter wird“, kritisierte jüngst Franz Voigt, Präsident des Deutschen Asphaltverbandes. Recht hat er. Längst ist eine Zweckbindung der bisherigen Mauteinnahmen für den Straßenbau überfällig.

Selbst ohne Erhöhung der Lkw-Maut muss die Bundesregierung an der für den Bundesfernstraßenhaushalt 2009 eingeplanten Summe von 5,2 Milliarden Euro festhalten. Wer auch noch diesen Beitrag kürzt, der nur die niedrigsten Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen deckt, nimmt bewusst in Kauf, dass die

deutsche Wirtschaft ihren Anschluss an den internationalen Wettbewerb verliert. Wie sehr die Politik mit ihren völlig übertriebenen Forderungen dem Wirtschaftswachstum, insbesondere in wirtschaftlich ungünstigen Zeiten, wo die Konjunktur zu lahmen beginnt, schadet, scheint sie nicht zu interessieren. Stattdessen schiebt sie den Unternehmen neue Prügel zwischen die Beine und bleibt eine Antwort schuldig, wie sie das Verkehrschaos auf deutschen Straßen in den Griff kriegen will. Da können Unternehmer und Wirtschaftsverbände noch so sehr auf Politiker und Parteien einreden – sie stoßen auf taube Ohren. Politiker hört endlich die Signale! Unternehmen brauchen angesichts des starken Preiswettbewerbs und der gestiegenen Energiekosten Ent- und keine Belastungen. Denn sie können ihre steigenden Ausgaben nicht immer 1:1 an den Kunden weitergeben, so wie es Tiefensee und viele andere Politiker gerne hätten.

Themen:

Eine Vision schafft Werte

2008 ist ein besonderes Jahr für den Zeppelin Konzern. Denn vor 100 Jahren wurde durch die Gründung der Luftschiffbau Zeppelin GmbH und der Zeppelin-Stiftung der Grundstein für das heutige Unternehmen gelegt. Welche Visionen, Innovationen und Werte sich in 100 Jahren entwickelt haben, können Sie nachlesen auf [Seite 4](#)

Wohnsiedlungen werden Welterbe

Die Bundeshauptstadt darf sich mit einer weiteren Auszeichnung schmücken: Die Unesco nahm diesen Juli sechs denkmalgeschützte Berliner Wohnsiedlungen in ihre Welterbe-Liste auf. Die Bauten verkörpern einen neuen Typ des sozialen Wohnungsbaus aus der Zeit der klassischen Moderne und hatten in der Folgezeit beträchtlichen Einfluss auf die Entwicklung von Architektur und Städtebau, begründet die Unesco ihre Entscheidung. Was die Bauwerke im Detail auszeichnet und sie so einzigartig macht, erfahren Sie auf den [Seiten 12 - 13](#)

Aus vier mach sechs – mehr Fahrspuren für A8

Er galt als das größte Straßenbauprojekt der letzten Jahre in der Region Stuttgart: der Ausbau der A8 von vier auf sechs Fahrspuren, um den Verkehr rund um die baden-württembergische Landeshauptstadt besser leiten zu können. Täglich passierten 75 000 Fahrzeuge die Baustelle, doch sollte der Verkehr so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Eine Aufgabe, welche die Arge-Partner Rädlinger sowie Eurovia Beton- und Teerbau gemeinsam meisterten. Welche Baumaschinentechnik dafür eingesetzt wurde, darüber informiert ein Beitrag auf [Seite 19](#)

Nimm zwei oder doppelt hält besser

Immer mehr Bauunternehmen besetzen ihre Firmenleitung mit zwei Geschäftsführern. Während der eine den technischen Part übernimmt, soll sich der andere um alles Kaufmännische kümmern. So war es auch bei der Baufirma von ESB Kirchhoff aus Langenargen. Seit sechs Jahren lenkt eine Doppelspitze, bestehend aus Edelfried Balle und Wolfgang Koczelnik, den Spezialisten für Gussasphalt, Bauwerkserhaltung und Parkraum. Wie es zu dieser Konstellation kam und warum sie sich bewährt hat, lesen Sie auf [Seite 25](#)

LOGISTIK	17
STRASSENBAU	18 - 19
GEWINNUNG	20 - 22
RECYCLING	23
GALABAU	24
IMPRESSUM	28