

DEUTSCHES

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

# BAU BLATT

Juni/Juli 2009 36. Jahrgang, Nr. 345

MIT BAUGERÄTEMARKT

## Erlkönig gesichtet

Mit diesem Bild ist dem Fotografen Jürgen Blattmann, dem Leiter der Zeppelin Niederlassung Freiburg, ein besonderer Schnappschuss von einem Erlkönig gelungen: Erstmals wurde der neue Cat Dozer D7E mit dieselektrischem Antrieb auf einem Tieflader des Spezialtransportunternehmens Knöbel gesichtet. Die Baumaschine befand sich auf dem Weg zu einem Testeinsatz in die Schweiz und machte in Freiburg Zwischenstation. Caterpillar führt den Dozer 2009 ein, der Innovationen pur verkörpert. Im Vergleich zu allen anderen Dozern dieser Klasse fällt beim D7E nicht nur der Kraftstoffverbrauch deutlich niedriger aus, sondern es werden wesentlich weniger Abgas-Emissionen erzeugt. Mit dem dieselektrischen Antriebskonzept verfolgt Caterpillar konsequent seinen bereits eingeschlagenen Weg in Richtung Effizienz und Umweltfreundlichkeit.



Foto: Zeppelin

## Zwangsehe oder Zweckgemeinschaft

**Welche Chancen und Risiken ARGEN mittelständischen Baufirmen bieten**

MÜNCHEN (SR). Bauvorhaben werden immer häufiger als Großprojekte ausgeschrieben, die mittelständische Baufirmen alleine längst nicht mehr bewältigen können. Es sei denn, sie schließen sich zu einer Arbeitsgemeinschaft (ARGE) zusammen. So können sie mit ihren Partnern schlüsselfertige Bauten anbieten und gemeinsam realisieren – ganz wie ein Generalunternehmer. Welches Potenzial in ARGEN steckt und welche Chancen sich für den Mittelstand aus der Zusammenarbeit ergeben können, damit beschäftigte sich jüngst eine Fachtagung in München, organisiert vom BRZ, dem Betriebswirtschaftlichen Institut der Bauindustrie und dem Bankhaus Reuschel. ARGE erfahrene Spezialisten aus der Praxis gaben den anwesenden Geschäftsführern, kaufmännischen Leitern und ARGE-Kaufleuten Einblicke in strategische, rechtliche, finanzielle und organisatorische Aspekte der Zusammenarbeit, die sich mehr und mehr durchsetzt. Einen Schwerpunkt bildeten die Anforderungen und Abwicklung von ARGEN im Tagesgeschäft.

Weil viele Auftraggeber dazu tendieren, Aufträge als Komplettleistung zu bündeln und gleichzeitig Risiko und Verant-

wortung auf die ausführenden Baufirmen zu übertragen, müssen viele mittelständische Baufirmen umdenken und sich für

eine Kooperation, sei es als Dach- oder Los-ARGE entscheiden. Doch noch sind nicht alle Mittelständler davon überzeugt. Sie fürchten laut einer Studie, welche der Referent Professor Dieter Jacob von der TU Bergakademie Freiberg vorstellte, Bürokratie, haben Angst ihre Unabhängigkeit zu verlieren und ihnen fehlt es sowohl an geeigneten Partnern sowie an Know-how. „Dabei könnten sie mit Kooperationen nicht nur ihre Wettbewerbssituation verbessern, sondern ihr Risiko besser verteilen und könnten Arbeitsplätze sichern“, fasst Professor Dieter Jacob die Vorteile zusammen.

Eine neue Form der Zusammenarbeit stellten er sowie Koreferent Dr. Christoph

Winter, ebenfalls von der TU Bergakademie Freiberg, dabei besonders heraus: die ARGE Planung und Bau, bei der wie bei einem Generalübernehmer die Bauausführung samt Planung angeboten und realisiert wird. „Während Planung und Ausführung bisher getrennt waren, geht der Trend in Deutschland dahin, diese Leistung in Zukunft gemeinsam aus einer Hand anzubieten. In Amerika, wo es anfangs auch erheblichen Widerstand gab, haben Bauherren die Vorzüge schon längst erkannt. Dort werden heute schon 40 Prozent der Aufträge partnerschaftlich von Bauunternehmen und Planungsbüros realisiert und es werden in Zukunft noch mehr werden.“ **Fortsetzung auf Seite 2**

## Themen

### Mittelständische Baufirmen involvieren

Schwerpunkte des Konjunkturpaketes II sind Investitionen in Bildungseinrichtungen. Von der Auftragsvergabe werden vor allem örtliche Handwerksbetriebe profitieren, während mittelständische Bauunternehmen das Nachsehen hätten, kritisiert der Bauindustrieverband NRW. Nur wenn die breite Masse der Baufirmen von den investiven Maßnahmen der Kommunen profitiere, würde ein unerwünschter Preisauftrieb sowie Qualitätseinbußen vermieden, machte der Hauptgeschäftsführer Wolfgang Peters in einem Gespräch mit unserer Redaktion deutlich, das nachzulesen ist auf **Seite 8**

### Renaissance der seltenen Schürfzüge

Längst sind sie auf deutschen Baustellen rar geworden: Schürfzüge. Dabei haben sie durchaus ihre Vorzüge. Schließlich lassen sich gleich vier Aufgaben – das Lösen, Laden, Transportieren und Einbauen von Material – mit nur einer Maschine bewältigen. Auch können die Scraper über gewisse Distanzen schneller und effizienter arbeiten als anderen Erdbaumaschinen. Unter welchen Bedingungen sich der Einsatz lohnt, war das zentrale Thema der ersten Zeppelin Scrapertage. Weitere Informationen dazu auf **Seite 16**

### Betonproduktion unter Volldampf

Höchstleistungen sind hier an der Tagesordnung: Bis zu 10 000 Kubikmeter Beton täglich produziert Europas modernstes Betonwerk für den neuen Flughafen, den BBI in Berlin. Die knapp drei Millionen Tonnen Gesteinskörnungen und die 400 000 Tonnen Zement, mit denen der Großflughafen betoniert wird, kommen per Bahn in einem zeitlichen Abstand von zwei bis vier Stunden. Warum der Transportweg über die Schiene gewählt wurde, darüber informiert ein Bericht auf den **Seiten 20 – 21**

### Bauprojekte erfolgreich managen

Baustellen stehen heute unter extremen Zeit- und Kostendruck. An einem umfassenden Projektmanagement kommt heute niemand vorbei, schließlich müssen die unterschiedlichsten Interessen, ob von Investoren, Planungsbüros oder Lieferanten, unter einen Hut gebracht werden. Eine Methode, die sich im Ausland inzwischen schon vielfach bewährt hat, ist PRINCE2. Was sich dahinter verbirgt, erfahren Sie auf **Seite 25**

LOGISTIK	17
KAMPFMITTELBERGUNG	18
BAUSTELLENEINRICHTUNG	19
GEWINNUNG	23
ABBRUCH	24
IMPRESSUM	28

## Der Amtsschimmel muss galoppieren

Ein Kommentar von Sonja Reimann

Warten, bis sie schwarz werden, das mussten bislang häufig viele Baufirmen, die von der öffentlichen Hand einen Auftrag bekommen wollten. Denn die Behördenmühlen mahlen langsam und der deutsche Amtsschimmel lässt sich gerne viel Zeit, wenn es darum geht, einen Bauauftrag zu verteilen. Fast könnte man meinen, Langsamkeit wird für unsere Staatsdiener zum Einstellungskriterium. Entschlussfreudigkeit ist jedenfalls ihre Sache nicht. Lieber eine Ausschreibung überdenken und nochmals prüfen, vielleicht wurde ja ein wesentlicher Punkt übersehen. Statt Baupläne in die Tat umzusetzen, verschwinden sie in der behördlichen Schreibtischschublade.

Klar, es geht um Steuergelder, über die sie zu entscheiden und zu verteilen haben. Und diese darf man nicht einfach leichtfertig ausgeben oder vergeuden. Allein schon deswegen müssen die Baumaßnahmen wohl überlegt sein. Immerhin haben die Investiti-

onen einen Einfluss auf die Zukunft unseres Landes und wirken sich auf die nächste(n) Generation(en) aus. Außerdem gehört es zum demokratischen Prinzip, dass man lang und breit über Projekte diskutiert und sich Gedanken macht, welche Lösung die Beste ist. Nur sollte man es damit nicht übertreiben. Es kann doch nicht sein, dass mit Zögern und Zaudern der Wirtschaft und damit den wertvollen Arbeitsplätzen geschadet wird, weil eine längst überfällige Umgehungsstraße nicht gebaut wird, oder der dringend benötigte Autobahnausbau für eine bessere Anbindung an die Region jedes Jahr aufs neue auf die lange Bank geschoben wird.

Am 11. Mai hat nun der Bundesgerichtshof der langen Wartezeit ein Ende bereitet. Öffentliche Auftraggeber müssen künftig Verzögerungskosten bei Ausschreibungen tragen, wenn sie den Zuschlag auf einen ausgeschriebenen Bauauftrag erst nach Ablauf der Bindefrist für die Angebote erteilen. Da jubelt die Bauwirtschaft. „Jetzt liegt das Vergabe-

verfahrensrisiko dort, wo es hingehört: nämlich beim öffentlichen Auftraggeber. Mehr noch: Es kann auch nicht mehr einseitig auf den Auftragnehmer abgewälzt werden.“ Mit diesen Worten kommentierte der Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, Michael Knipper, die Entscheidung, die Kosteneinsparungen von bis zu einer Milliarde Euro jährlich bringen soll. Erfahrungsgemäß wurden mindestens zehn Prozent aller öffentlichen Aufträge im Bausektor verspätet abgeschlossen. Verzögerungen hatten in der Vergangenheit den Bauunternehmen immer wieder erhebliche Zusatzkosten verursacht, weil die Preise für Baustoffe wie Stahl, Bitumen oder Beton in der Zwischenzeit explodiert waren.

Das Urteil kommt genau zur rechten Zeit, wenn die Kommunen Investitionsprojekte im Bereich der Infrastruktur oder der Sanierung aus den Konjunkturpaketen angehen. Dabei sollten sie sich nicht mehr allzu lange Zeit lassen. Sonst läuft das Investitionspro-

gramm ins Leere und kann die anti-zyklische Wirkung nicht entfalten. Wenn wir schnell aus der Krise kommen wollen, brauchen wir Mut für zügige Entscheidungen. Gift dagegen ist lähmende Bürokratie. Langjährige Verfahren haben uns noch nie weiter gebracht und konnten letzten Endes Bauprojekte doch nicht verhindern, wie der Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) zeigt. 14 Jahre Planungszeit mussten bis zum Spatenstich ins Land gehen. Auch bei einem aktuellen und gerade anstehenden Großprojekt, Stuttgart 21, ist es ähnlich. Bis der Finanzierungsvertrag vor wenigen Wochen unterschrieben wurde, hat es über zehn Jahre gedauert. Meist es ohnehin so, dass die einstigen Gegner und Bedenkenräger – kaum ist das Bauvorhaben realisiert – von ihrer Haltung abrücken und plötzlich zu Befürwortern werden, weil sie die Vorteile zum Beispiel von einer neuen Straße oder Brücke nicht mehr missen wollen. Doch das hätten sie oft schon viel früher haben können.