

DEUTSCHES

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

BAU BLATT

Januar/Februar 2012 39. Jahrgang, Nr. 360

„Kaiser“ zu Besuch bei Zeppelin

Eine kaiserliche Begegnung fand kürzlich in der Allianz Arena in München statt: Auf der Zeppelin Vertriebstagung berichtete Franz Beckenbauer (links), wie er seine sportlichen Erfolge im Fußball als Spieler, Kapitän und Teamchef eingefahren hat. Die Zeppelin Mitarbeiter erfuhren, was die „Lichtgestalt des deutschen Fußballs“ über seine Sportlerkarriere im Profifußball zu sagen hatte, etwa wie man an die Spitze kommt und dort auch bleibt. So wie Fußballer in der Kabine vom Trainer vor dem Spiel auf die Mannschaftsleistung auf dem Rasen eingeschworen werden, so wurde auch die Zeppelin Vertriebsmannschaft auf die Ziele und Strategien im neuen Geschäftsjahr 2012 eingestimmt von dem Geschäftsführer Peter Gerstmann (rechts) und Michael Heidemann (Mitte). Ein Interview mit Franz Beckenbauer und weitere Details zum Kick-off lesen Sie auf den [Seiten 3-5](#)



Foto: Zeppelin/Bernd Dücke

Auf Schatzsuche in Deutschland

Kritische Rohstoffversorgung lässt den Abbau stillgelegter Rohstofflager wieder aufblühen

GARCHING BEI MÜNCHEN (SR). In Deutschland wird wieder gebohrt: Seitdem die Anleger an den Börsen Rohstoffe ins Visier genommen haben und deren Preise exorbitant gestiegen sind, wird auch bei uns die Suche nach wertvollen Materialien mit Bohrgeräten wieder verstärkt. Es geht darum, die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Die natürlichen Ressourcen vieler Metalle sind die Grundlage für die Produktion von Computern und Handys. Insbesondere die Hightech-Industrie, aber auch Hersteller von Solar- und Windkraftanlagen sind auf Seltene Erden angewiesen. Knapp 97 Prozent der Seltenen Erden werden aus China importiert. Seitdem China die Exportquote drastisch gedrosselt hat, gewinnt die Versorgungssicherheit für deutsche Unternehmen weiter an Bedeutung.

Für 2010 ermittelte die Deutsche Rohstoffagentur (DERA) innerhalb der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe in ihrem Bericht zur Rohstoffsituation in Deutschland, dass Deutschland rund 184,8 Millionen Tonnen Braunkohle, Steinkohle und Erdöl, 13,7 Millionen Kubikmeter Erdgas/Erdöl sowie knapp 573,5 Millionen Tonnen mineralische Rohstoffe zuzüglich

7,8 Millionen Kubikmeter Torf produziert hat. Das entspricht einem Wert von 17,7 Milliarden Euro. Dem gegenüber stehen importierte Rohstoffe im Gesamtwert von etwa 109,3 Milliarden Euro. Zu den zukünftigen Herausforderungen für die deutsche Wirtschaft sagte Dr. Hildegard Wilken, stellvertretende Leiterin der DERA: „Die deutsche Wirtschaft ist seit 2004 mit einer geänderten

Rohstoffsituation konfrontiert. Vor allem infolge des rasanten Wirtschaftswachstums der Schwellenländer, allen voran China, steigt die Rohstoffnachfrage kontinuierlich – wenn man einmal von einem kurzen Einbruch 2009 aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise absieht. Diese Situation hat kurz- und mittelfristig Auswirkungen für deutsche und europäische Unternehmen beim Zugang zu Rohstoffen. In der deutschen rohstoffverarbeitenden Industrie setzt sich daher zunehmend die Erkenntnis durch, dass insbesondere für die Einführung innovativer Technologien die Lieferketten bis in den primären Rohstoffsektor besser abgesichert werden müssen.“

Schon seit einiger Zeit gibt es Pläne, eine „Allianz zur Rohstoffsicherung“ zu gründen, um nachhaltig die Versorgung

der deutschen Industrie im Ausland zu sichern. 2012 soll das Bündnis konkrete Gestalt annehmen. Längst zerbricht sich die Industrie in Deutschland den Kopf, wie sie sich den Zugang zu Rohstoffen besser sichern kann. Die Sorgen deutscher Unternehmen sind angebracht. Zum einen bedingt durch die Preissteigerungen, zum anderen werden die Firmen mit starker Konkurrenz aus dem Ausland konfrontiert, wie dem Vale-Konzern, BHP Billiton und Rio Tinto.

Wissenschaftler, die sich mit unseren Rohstoffen und der Versorgungslage beschäftigen, analysierten diese unter dem Blickwinkel deutscher Unternehmen. Das Berliner IZT – Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung – sowie adelphi erarbeiteten für die KfW-Bankengruppe eine Studie über die Versorgungslage. [Fortsetzung auf Seite 2](#)

Zum Scheitern verurteilt

Ein Kommentar von Sonja Reimann

Ab diesem Jahr sollen sie auf unseren Straßen rollen: Riesenlaster. Die Bundesregierung hat einem Feldversuch mit Gigaliner stattgegeben. Auf festgelegten Strecken sollen sie zeigen, ob das Pro oder Kontra die Oberhand gewinnt. An den 44 Tonnen schweren Monster-Lkw mit bis zu 25 Metern Länge scheiden sich die Geister: Kritiker monieren, dass damit Verkehrsunfälle und endlose Staus vorprogrammiert seien, insbesondere bei Ausfahrten oder Engstellen. Straßen und Brücken seien den Belastungen nicht gewachsen und würden über Gebühr beansprucht. Befürworter halten dagegen: Die neuen Riesenlaster brächten eine Entlastung für den Güterverkehr. Ihre Gleichung lautet: Mehr Ladekapazität = weniger Transporte = weniger Belastungen für die Umwelt in Form von einem geringeren CO₂-Ausstoß. Zwei Lang-Lkw sollen drei herkömmliche Lkw ersetzen können.

Schon heute reiht sich im Straßenverkehr Stoßstange an Stoßstange. Elefan-

tenrennen sind ein alltägliches Bild auf unseren verstopften Autobahnen. Freie Fahrt für freie Bürger war einmal. Der Güterverkehr hat allein in den letzten Jahren rapide zugenommen – per Just-in-time-Lieferung wird jede noch so kleine Schraube quer durch ganz Deutschland kutschert. Ob das immer sinnvoll ist, sei mal dahingestellt. Verkehrsexperten rechnen damit, dass sich das Aufkommen des Güterverkehrs bis 2050 verdoppeln wird. Dieser Anstieg will erst einmal verkraftet werden.

Wenn wir die Zukunft des Güterverkehrs bewältigen wollen, dann bringt es nichts, nur die Lastwagen länger zu machen. Gigaliner lösen nicht das Grundproblem unserer Logistik. Viel besser wäre es stattdessen, den Ausbau unserer Infrastruktur und umweltfreundliche Transportwege zu forcieren. Interessant ist hier ein Ansatz, den Wissenschaftler der Ruhr-Universität Bochum mit dem Titel CargoCap entwickelt haben. Computergesteuerte Fahrzeuge sollen Güter in dicht besiedelten Ballungsräumen

durch unterirdische Fahrrohrleitungen transportieren.

Noch viel naheliegender wäre es, die Schiene nicht auf das Abstellgleis zu schicken, sondern weiterzuentwickeln. Es ist zu befürchten, dass die Bahn durch die Gigaliner weiter ins Hintertreffen gerät. Es heißt zwar: Konkurrenz belebt das Geschäft. Doch die Riesen-Lkw gefährden zentrale Märkte des Bahngüterverkehrs. Davon sind das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung und die K+P Transport Consultants überzeugt, die den Wettbewerb zwischen Straße und Schiene in einer Studie unter die Lupe genommen haben. Sie kamen zu dem Schluss, dass im Einzelwagenverkehr und im kombinierten Verkehr Straße-Schiene eine besonders sensible Konkurrenzsituation besteht. Neben den direkten Verlagerungen könnte es zudem zu einer nachgelagerten Abwärts Spirale kommen. Sinkt die Nachfrage nach Bahngüterverkehr, kommt das einer Ausdünnung des Angebots gleich. Die Preise für Schienentransporte werden steigen,

sodass noch mehr Gütertransport auf die Straße verlagert werde. Durch die Monster-Transporter dürfte sich diese Situation verschärfen.

Bislang ist der Feldversuch mit den Gigaliner auf bestimmte Strecken und Bundesländer, wie Bayern, Sachsen, Thüringen, Hessen, Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein, begrenzt. Neun Bundesländer sperren sich gegen den Test und verweigern ihre Teilnahme. Schenker, einer der größten Spediteure Deutschlands, hat dem Feldversuch ebenfalls eine Absage erteilt. Damit dürfte der Feldversuch bereits gescheitert sein, bevor er überhaupt richtig begonnen hat. Denn der Einsatz solcher Gigaliner macht auf Langstrecken Sinn, wie sie in Australien oder in den USA zurückzuliegen sind, nicht jedoch auf Kurzstrecken. Daher muss die Einführung der langen Lkw besonders kritisch hinterfragt werden. Der Feldversuch kann Klarheit bringen, dass Gigaliner nicht das richtige Rezept sind, die hohe Verkehrsbelastung einzudämmen.

Themen:

Bürger bei Bauvorhaben bewusst beteiligen

Seit den Protesten und Demos gegen Stuttgart 21 ist klar: Bürger müssen frühzeitig bei großen Bauvorhaben eingebunden werden, sonst sind Bauprojekte zum Scheitern verurteilt. Wie die Bürgerbeteiligung funktionieren kann, hat die bayerische Justizministerin, Dr. Beate Merk, während ihrer Amtszeit als Oberbürgermeisterin von Neu-Ulm gezeigt. Dort machte sie sich stark für die Tieferlegung des Bahnhofs, die dem Projekt Stuttgart 21 vorausging. Worauf es ihr ankam, stellt sie in einem Interview dar auf [Seite 7](#)

Wie in Zukunft mit GPS gebaggert wird

Längst ist es keine Zukunftsvision mehr: Baggern mit GPS. Bauunternehmen in Skandinavien setzen längst Maschinensteuerungen bei Ketten- und Mobilbaggern ein, weil sie sich davon deutlich geringere Kosten versprechen. Deutsche Baufirmen sind da noch in den Anfängen. Sie glauben, dass sich der Nutzen der Maschinensteuerung zwar bei Raupen und Motorgraden hinsichtlich Produktivitätssteigerungen klar quantifizieren lässt, nicht jedoch bei Ketten- und Mobilbaggern. Zwei Beispiele belegen das Gegenteil, wie ein Bericht zeigt auf den [Seiten 9-10](#)

Gelbe Giganten mit deutschem Ursprung

Durch die Übernahme von Bucyrus gelangen deutsche Baggertradition, technische Pionierleistungen und weltweit geschätzte Hochleistungsbagger zu Caterpillar. Wie es dazu kam und wie die mächtigen Hydraulikbagger das Programm des weltweit größten Baumaschinenproduzenten bereichern werden, analysierte der renommierte Baufachjournalist Heinz-Herbert Cohrs in einem Beitrag auf den [Seiten 12-13](#)

Kurzes Baggerheck braucht wenig Platz

Straßen- und Tiefbauarbeiten haben eines gemeinsam: Für den Einsatz von Baumaschinen bleibt Baufirmen wenig Platz, wenn sie im innerstädtischen Bereich damit Aufträge erledigen. Daher hat sich seit einiger Zeit eine neue Maschinengattung unter den Baggern etabliert, die sich durch ihren kurzen Schwenkradius auszeichnet: der Kurzheckbagger. Welche Vorteile die Konstruktion bringt, erklärt ein Bericht auf [Seite 14](#)

Cat Radlader der K-Serie geht in Betrieb

Angekündigt wurden neue Baumaschinenmodelle von Cat 2011 – die EU-Emissionsrichtlinie Stufe IIIB erforderte neue Motoren und somit wurde eine neue Maschinengeneration entwickelt. Eines der ersten Modelle, ein Cat Radlader 966K, nahm vor wenigen Wochen seinen Betrieb beim Klinkerhersteller Hagemeister auf. Welche Aufgaben auf die Baumaschine zukommen und welche Anforderungen an sie gestellt werden, erfahren Sie auf [Seite 22](#)

ABBRUCH	17-19
GEWINNUNG	20-21
STRASSENBAU	23
LOGISTIK	24
BAUFORSCHUNG	27
IMPRESSUM	28