ZKZ 67583 . ISSN 0939-8791

Zeppelin Baumaschinen GmbH, Graf-Zeppelin-Platz 1, 85748 Garching bei München

DEUTSCHES BAUBLATT

MENSCHEN & MÄRKTE, MASCHINEN, METHODEN, MATERIAL

die auflagenstarke Bauunternehmer-Zeitung

Januar/Februar 2012 39. Jahrgang, Nr. 360

„Kaiser" zu Besuch bei Zeppelin

Foto: Zeppelin/Bernd Ducke

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**

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/Erdölgas 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 Gigalinern 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 CO_2-Ausstoß. Zwei Lang-Lkw sollen drei herkömmliche Lkw ersetzen können.

Schon heute reiht sich im Straßenverkehr Stoßstange an Stoßstange. Elefantenrennen 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 kutschiert. 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 Abwärtsspirale 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 Gigalinern 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 zurückzulegen 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 Motorgradern 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 Baufach-Journalist 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

Auf Schatzsuche in Deutschland

Fortsetzung von Seite 1

Rund 300 Bergbaustätten sind es, vor allem in Ostdeutschland, wo noch Bodenschätze wie Zinn und Kupfer lagern. Derzeit sind viele Schatzsucher unterwegs, um den Abbau solcher Vorkommen zu ergründen. **Foto: Deutsche Rohstoff AG**

Darin wurde für 13 bedeutende mineralische Rohstoffe, wie Metalle, Industriemineralien sowie Steine und Erden, die Verfügbarkeit als kritisch eingestuft. Die Forscher kamen zu dem Ergebnis: Die Verknappung gefährdet die Entwicklung von Zukunftstechnologien, die beispielsweise für die Energiewende benötigt werden. „Zu den sehr kritischen Rohstoffen, die wir identifizierten, zählen Germanium, Rhenium und Antimon. Als „kritisch“ stuften wir ein: Seltene Erden, Indium, Wolfram, Gallium, Palladium, Silber, Zinn, Niob, Chrom und Bismut. Noch vor wenigen Jahren war die Rohstoffversorgung für viele deutsche Unternehmen eine reine Beschaffungsaufgabe. Durch die erheblichen Preisschwankungen, die hohen Preisniveaus und die schwierige Verfügbarkeit einiger Rohstoffe wird die Rohstoffversorgung in Zukunft für Unternehmen zu einer Kernaufgabe“, berichtete Dr. Siegfried Behrendt, wissenschaftlicher Mitarbeiter vom IZT.

Im Rahmen der Studie wurden insgesamt 52 Rohstoffe hinsichtlich ihrer Risiken für die Rohstoffversorgung und der Verletzbarkeit der deutschen Wirtschaft bei Eintritt einer Versorgungsstörung analysiert. Beispielsweise wird Germanium für die Glasfaserkabelproduktion, Rhenium für hocheffiziente Gasturbinen für Kraftwerke, Seltene Erden für Magnete der Windkrafttechnologie, für Batterien der Elektromobilität und in der Informations- und Kommunikationstechnik eingesetzt. Gallium und Indium werden für die Dünnschicht-Fotovoltaik benötigt, Wolfram bei den Hartmetallen in Schneidwerkzeugen und verschleißfesten Werkzeugen sowie Zinn zur Herstellung von Weißblech.

Hohe Versorgungsrisiken ergeben sich für die als kritisch eingestuften Rohstoffe insbesondere durch die Konzentration der globalen Rohstoffproduktion von Germanium, Antimon, Seltene Erden oder Wolfram auf wenige Länder, hier vor allem auf die Volksrepublik China. Bei einzelnen Rohstoffen ergeben sich darüber hinaus Marktrisiken durch ein geringes Verhältnis von globalen Reserven zur globalen Produktion, sodass hier mittel- bis langfristig Versorgungsengpässe drohen können. Das betrifft etwa Antimon, Chrom, Germanium, Silber und Zinn.

Des Weiteren ist das Recycling einiger kritischer Rohstoffe, wie etwa von Seltenen Erden, aufgrund ihrer kleinteiligen und räumlich verteilten Verwendung erschwert. Siegfried Behrendt kritisiert, dass es „teilweise auch an geeigneten Recyclingverfahren fehlt. Für Niob beispielsweise ist das Recycling bisher ein Downcycling – denn die besonderen Materialeigenschaften können am Ende nicht mehr genutzt werden.“ Angesichts dessen fordert Dr. Norbert Irsch, Chefvolkswirt der KfW-Bankengruppe: „Vor dem Hintergrund der beschriebenen Versorgungsrisiken wird es für den Technologie- und Innovationsstandort Deutschland immer bedeutender, dass die Unternehmen stärker als bisher Strategien für eine nachhaltige Rohstoffsicherung entwickeln, etwa über Beteiligungen an Bergbauprojekten.“

Zufallsfund zu DDR-Zeiten

Ein Unternehmen, dessen Geschäftsmodell auf der (Wieder-) Erschließung von Vorkommen aufbaut, die bereits in der Vergangenheit gut erkundet worden sind, ist die Deutsche Rohstoff AG mit Sitz in Heidelberg, der Niederlassung in Chemnitz und Tochtergesellschaften beziehungsweise Beteiligungen in Australien, den USA und Kanada. Die Gesellschaft wurde 2006 von den Vorständen Dr. Titus Gebel und Dr. Thomas Gutschlag gegründet. Beide verfügen über langjährige Erfahrung im Rohstoffgeschäft und im Kapitalmarkt. Titus Gebel war als Vorstand einer privaten Rohstoffholding zuvor mit einem der weltweit erfolgreichsten neuen Goldprojekte in Kanada sowie der Evaluierung von Öl- und Gaslagerstätten in Kasachstan befasst. Thomas Gutschlag hat als Berater Dutzende von Börseneinführungen und M&A-Transaktionen begleitet sowie Mitte der 1990-er Jahre bei der Deutsche Börse AG den Neuen Markt mitentwickelt.

Während Politik und Wirtschaft schon seit einiger Zeit nach einer Lösung für das Rohstoffproblem suchen, arbeitet die Deutsche Rohstoff AG längst daran, im deutschen Bergbau Fuß zu fassen. Sie hat dabei die heimischen Rohstofflager im Visier, die derzeit stillgelegt sind. 2011 gab das Unternehmen bekannt, im sächsischen Geyer und Gottesberg wieder nach Zinn zu bohren. Nach DDR-Klassifikation verfügen beide Lagerstätten im Erzgebirge zusammen über 180 000 Tonnen Zinn. Gemeinsam stellen die Lagerstätten das größte derzeit bekannte unentwickelte Zinnvorkommen weltweit dar. Insgesamt sind fünf Bohrgeräte parallel im Einsatz. Hauptziel der Bohrungen ist es, die Ergebnisse aus den 1970-er und 1980-er Jahren stichprobenartig zu bestätigen. Zu diesem Zweck werden in beiden Gebieten mehrere Bohrungen mit zusammen rund 2 400 Metern abgeteuft. In Gottesberg werden zusätzlich zu der Bestätigungsbohrung auch zwei Erweiterungsbohrungen unternommen, die das Lagerstättenmodell verfeinern sollen.

Erst kürzlich gründete die Deutsche Rohstoff AG mit der „Seltenerden Storkwitz AG“ ein neues Unternehmen, um die Entwicklung der Lagerstätte Storkwitz im Lizenzgebiet Delitzsch voranzutreiben. Es handelt sich hierbei um das einzige bekannte Vorkommen für Seltene Erden Elemente (SEE) in Mitteleuropa. SEE finden vor allem in der Hoch- und Umwelttechnologie Verwendung. Die historische Ressource nach DDR-Klassifizierung beläuft sich auf rund 38 000 Tonnen Seltene Erden und 8 000 Tonnen Niob. Ziel ist es zunächst, die historische Ressource auf einen international anerkannten Standard zu bringen und danach deutlich zu vergrößern. „Die einzige Lagerstätte Mitteleuropas kann nun zügig weiterentwickelt werden“, meinte Dr. Titus Gebel, Vorstand der Deutsche Rohstoff AG. Seit DDR-Zeiten sind sich die Geologen einig, dass diese Lagerstätte zur Tiefe hin noch deutlich wachsen kann.

Das Vorkommen Storkwitz ist in den 1970-er Jahren bei Explorationstätigkeiten auf Uran entdeckt worden. Dieser völlig unerwartete Fund galt damals als Sensation, weil in Deutschland nie zuvor vergleichbare Vorkommen von Seltenen Erden entdeckt worden waren. Bei 29 Bohrungen in dem Gebiet konnte der Erzkörper bisher durch fünf Bohrungen definiert werden. Im Frühjahr 2012 wird ein Bohrprogramm beginnen. Danach soll dann die Ausdehnung der Lagerstätte insbesondere zur Tiefe hin weiter untersucht werden. Die früheren Untersuchungen gingen davon aus, dass ein erhebliches Erweiterungspotenzial besteht. Der Entdecker, die deutsch-sowjetische Urangesellschaft SDAG Wismut, schätzte die mögliche Menge an SEE bereits 1975 auf bis zu 136 000 Tonnen.

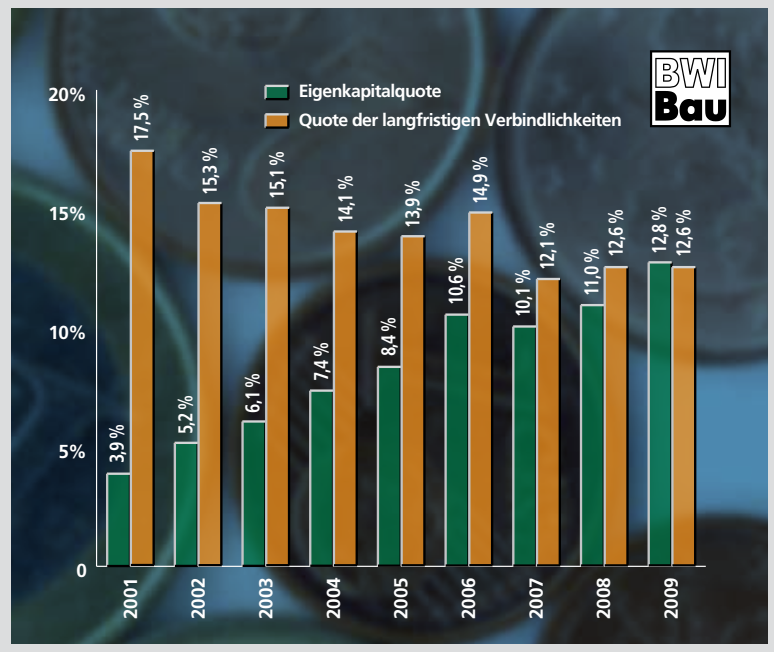
Rund 300 Bergbaustätten sind es, vor allem in Ostdeutschland, wo noch Bodenschätze wie Zinn und Kupfer lagern. Derzeit sind viele Schatzsucher unterwegs, um den Abbau solcher Vorkommen zu ergründen.

Die Kurz- und Langfassung der Studie „Kritische Rohstoffe für Deutschland“ der KfW-Bankengruppe sowie ein separater Anhang mit Profilen für ausgewählte Rohstoffe stehen online bereit unter: http://www.kfw.de/research

„Bei mir waren sie auch schon. Die Regierung verlangt die Untersuchung sämtlicher stillgelegter Stollen!“
Zeichnung: Götz Wiedenroth

Aktuelle Grafiken:

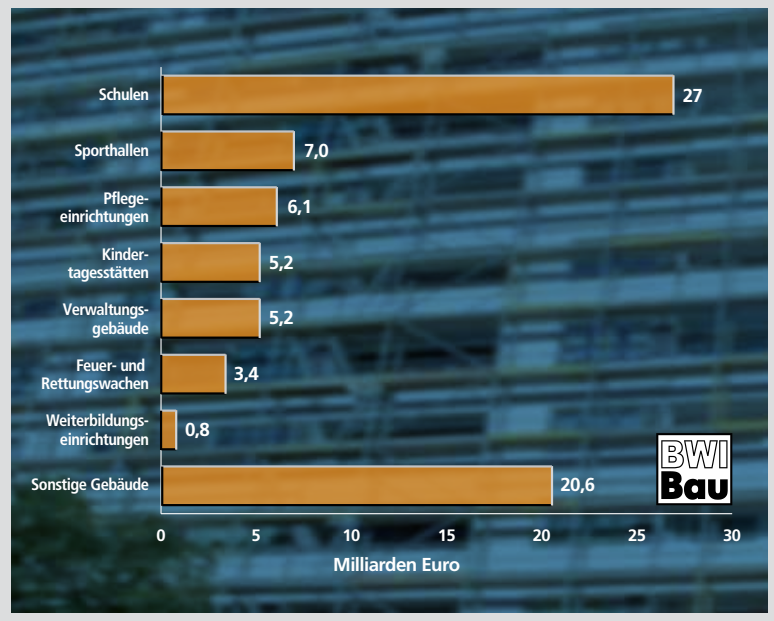
Eigenkapitalstärkung im Baugewerbe fortgesetzt



Die Eigenkapitalausstattung im deutschen Baugewerbe hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert. So erhöhte sich der Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme von durchschnittlich 3,9 Prozent im Jahr 2001 auf 12,8 Prozent im Jahr 2009. Allein von 2008 auf 2009 stieg die Eigenkapitalquote nach Berechnungen der Deutschen Bundesbank von 11,0 Prozent auf 12,8 Prozent – was einem Plus um 1,8 Prozentpunkte oder 16 Prozent entspricht. Im Gegenzug hat sich auf der Fremdkapitalseite vor allem der Anteil der langfristigen Verbindlichkeiten deutlich verringert: Die Quote sank von 17,5 Prozent im Jahr 2001 auf 12,6 Prozent im Jahr 2009. Damit lag die Quote der langfristigen Verbindlichkeiten im Baugewerbe erstmals im Betrachtungszeitraum unter der Eigenkapitalquote. Auch im Vergleich zur Gesamtwirtschaft liegt der Anteil der langfristigen Verbindlichkeiten im Baugewerbe mittlerweile deutlich unter dem Durchschnittswert von 15,6 Prozent im Jahr 2009.

Datenquelle: Deutsche Bundesbank

75 Milliarden Euro Bedarf an energetischer Sanierung



Im Zeitraum von 2012 bis 2020 besteht in den Gebäuden der kommunalen und sozialen Infrastruktur ein Sanierungsbedarf von mindestens 75 Milliarden Euro, um alle modernisierungsbedürftigen Gebäude auf das energetische Niveau eines Neubaus nach der Energieeinsparverordnung 2009 zu sanieren. Das ist das Ergebnis einer Studie, die das Bremer Energie Institut im Auftrag der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) erstellt hat. Dieser enorme energetische Sanierungsbedarf ist etwa eine Folge des hohen Alters vieler Gebäude, von denen drei Viertel noch vor der ersten Wärmeschutzverordnung 1977 errichtet wurden. Außerdem zeigen sich die Konsequenzen, die der durch die knappen Finanzmittel hervorgerufene Sanierungsstau hat. Mit 27 Milliarden Euro besteht der mit Abstand größte energetische Sanierungsbedarf bis 2020 in Schulen (über ein Drittel des Gesamtbedarfs). In Sporthallen müssen sieben Milliarden Euro investiert werden und in Pflegeeinrichtungen 6,1 Milliarden Euro.

Datenquelle: Bremer Energie Institut

Deutscher Meister im Vertrieb und Service von Baumaschinen

Auf dem Vertriebs-Kick-off in der Allianz Arena wird der Zeppelin Mannschaft die Spieltaktik für das Geschäftsjahr 2012 vermittelt

MÜNCHEN (SR). So wie Fußballer in der Kabine vom Trainer vor dem Spiel auf die Mannschaftsleistung auf dem Rasen eingeschworen werden, so wurde auch die Vertriebsmannschaft der Zeppelin Baumaschinen GmbH wieder auf die Ziele und Strategien im neuen Geschäftsjahr 2012 eingestimmt. Als Austragungsort diente der Presseclub der Allianz Arena in München, wo normalerweise Journalisten den FC-Bayern-Trainer Jupp Heynckes mit Fragen zu Ribéry und Robben löchern. Stattdessen beschäftigte sich das Vertriebs-Kick-off kurz vor dem Start in die Rückrunde der Bundesliga mit der Spieltaktik für das neue Geschäftsjahr. Während im Fußball nur die Tore zählen, ging es für die Zeppelin Mannschaft um Analysen zur Geschäftsentwicklung, angepeilte Umsatzzahlen bei neuen und gebrauchten Baumaschinen sowie Gabelstaplern, Marktanteile, Produkteinführungen und Marketingprogramme. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage: Was kann die Mannschaft tun, um für die Kunden noch besser zu werden?

Auf dem Vertriebs-Kick-off in der Allianz Arena wird der Zeppelin Mannschaft die Spieltaktik für 2012 vermittelt. Fotos: Zeppelin/Bernd Ducke

Wer wissen will, was ein Unternehmen zukünftig verbessern kann, muss das vergangene Geschäftsjahr Revue passieren lassen, um daraus Rückschlüsse für den Erfolg in der Zukunft zu ziehen. Den Jahresrückblick übernahm Peter Gerstmann. Der Vorsitzende der Geschäftsführung des Zeppelin Konzerns variierte ein bekanntes Zitat des Stargasts der Vertriebstagung, Franz Beckenbauer (siehe dazu das Interview auf den Seiten 4-5), als dieser als Teamchef der deutschen Mannschaft 1990 den WM-Titel gewonnen hatte und verkündete: „Es tut mir leid für die anderen Wettbewerber, aber unsere Mannschaft wird auf Jahre hinaus unschlagbar sein." Der Zeppelin-Chef bezog sich dabei auf den Wettbewerb und die Marktanteile, welche Zeppelin 2011 gewonnen hat, sowie das erzielte Ergebnis. Die strategische Geschäftseinheit Baumaschinen EU (Deutschland, Österreich, Tschechien, Slowakei), zu der auch die Zeppelin Baumaschinen GmbH zählt, konnte 2011 einen Umsatz von über 1,1 Milliarden Euro verbuchen. Insgesamt erzielte der Zeppelin Konzern mit fast 7 000 Mitarbeitern einen Umsatz in Höhe von über 2,4 Milliarden Euro. „Das ist weitaus mehr als gedacht. Unsere Marktanteile konnten wir im dritten Jahr hintereinander steigern und haben einen neuen Rekordwert erreicht. Wir wollen den Wettbewerb weiter schön auf Distanz halten", so Gerstmann. Dazu gehört für ihn auch, dass Zeppelin ein besonders attraktiver Arbeitgeber ist, Mitarbeiter zu fördern sowie zu qualifizieren und die Ausbildungsquote auf 17 Prozent zu erhöhen. Unerlässlich ist, in die Infrastruktur der Niederlassungen zu investieren, wie 2011 in Böblingen oder 2012 in Hamm, um für Kunden schnell erreichbar zu sein und ihnen einen erstklassigen Service zu bieten.

Mit gutem Auftragspolster gestartet

Auch 2011 konnte der Zeppelin Service zum guten Ergebnis im Handel neuer und gebrauchter Baumaschinen und Gabelstapler einen beachtlichen Beitrag leisten. Der Markt für Baumaschinen ist 2011 aufgrund hoher Investitionen von Baufirmen, der Baustoffindustrie und von Mietgesellschaften stärker gewachsen als ursprünglich gedacht. Zeppelin ist mit einem guten Auftragspolster in das neue Geschäftsjahr gestartet. Bereits in den ersten Wochen zeichnen sich einige Großaufträge ab, die das Unternehmen optimistisch für den weiteren Geschäftsverlauf stimmen. Bestätigung dafür, dass die deutsche Wirtschaft und das Baugewerbe in diesem Jahr moderate Zuwachsraten verzeichnen werden, gab es vom ifo Institut München und dem Unternehmensberater Roland Berger. „Das gilt unter der Prämisse, dass es keine Eurokrise größeren Ausmaßes geben wird", schränkte Michael Heidemann ein, der Chef der Zeppelin Baumaschinen GmbH.

Ambitionierte Ziele hat sich Zeppelin wieder für sein Neu- und Gebrauchtmaschinengeschäft vorgenommen. „Selbst wenn das Jahr 2011 so erfolgreich verlaufen ist und sich unsere Geschäftszahlen sehen lassen können, dürfen wir uns auf unserer Position nicht ausruhen. Unser Ziel ist es, unseren Umsatz weiter zu steigern und unsere Marktanteile in allen Sparten weiter auszubauen. Insbesondere bei den Kompaktgeräten wollen wir einen kräftigen Zuwachs hinlegen und Marktführer werden. 2010 wurden wir von Cat als erfolgreichster Vertriebs- und Servicepartner weltweit ausgezeichnet, weil wir die meisten kompakten Baumaschinen verkauften. Daran wollen wir 2012 anknüpfen", erklärte Michael Heidemann gegenüber den aus allen Teilen Deutschlands vertretenen Mitarbeitern sowie den Mitgliedern des Managements vom Herstellerpartner Caterpillar und Caterpillar Financial Services. Für kompakte Baumaschinen wurde daher vor Ort mit dem weltweiten Caterpillar Vertriebschef für Kompaktgeräte, Max Martin, eine Vereinbarung zum Wachstum in diesem Produktsegment unterzeichnet. Beide Partner verpflichten sich, ihre Zusammenarbeit bei den Kompaktgeräten zu intensivieren. Um eine bessere Marktdurchdringung zu erreichen, sollen Kunden insbesondere im ersten Halbjahr, wenn die Bausaison richtig Fahrt aufnimmt, mit Maschinen versorgt werden.

Stargast der Vertriebstagung, Franz Beckenbauer (Mitte), mit Peter Gerstmann (rechts), dem Vorsitzenden der Geschäftsführung des Zeppelin Konzerns und dessen Stellvertreter, Michael Heidemann (links).

Auch beim Absatz von Standard- und Großgeräten will Zeppelin weiter wachsen. Einen Schwerpunkt dabei bilden die Mobilbagger von Caterpillar. „Was wir bisher schon erfolgreich gemacht haben, führen wir fort und tun alles dafür, unsere Dienstleistungen weiter auszubauen", gab Michael Heidemann als Marschrichtung vor. Dazu gehört vor allem, den Kunden weitere Serviceleistungen anzubieten. Ein Bestandteil wird sein, Kunden 2012 bei ihrer Arbeit zu unterstützen, ihre Produktivität zu steigern und Prozesse auf der Baustelle und beim Maschineneinsatz zu verbessern. Helfen soll ihnen dabei das Caterpillar Flottenmanagement Product Link, das Zeppelin zum festen Bestandteil der Baustelle der Zukunft machen will.

Servicegeschäft weiter vorantreiben

Weiter gestärkt werden soll das Servicegeschäft, insbesondere im Bereich Ersatzteile. Voranbringen will Zeppelin sein Ersatzteilgeschäft auch über einen Verkauf im Internet. So startet das Unternehmen ab sofort ein Online-Portal für Kunden, über das Ersatzteile von sechs bis 20 Uhr, sieben Tage die Woche, bestellt werden können (siehe dazu auch den Bericht in dieser Ausgabe auf Seite 10). Kunden, die über die Internetseite www.zeppelin-kundenportal.de online ihre Ersatzteile ordern, zahlen dafür drei Prozent weniger als im regulären Handel. Außerdem richtet das Unternehmen für seine Vertriebsmitarbeiter optional eine App ein, damit sie über das iPad Kunden an Ort und Stelle Produkte und Informationen über Zeppelin noch schneller näherbringen können. „Mit unseren Aktivitäten wie dem Online-Kundenportal oder der App wollen wir der Konkurrenz wieder voraus sein. Auch andere wollen „Deutscher Meister" werden und versuchen, unsere Produkte und Dienstleistungen zu kopieren. Doch bis heute sind es halbherzige Versuche geblieben, die nicht annähernd an uns herangereicht haben. Den Titel „Marktführer" werden wir uns nicht nehmen lassen, und daher werden wir wieder alles daran setzen, unseren Kunden Spitzenprodukte von Caterpillar in der Kombination mit dem erstklassigen Service von Zeppelin zu bieten", beschreibt Michael Heidemann die Strategie für das neue Jahr.

Damit den Worten in der Allianz Arena Taten folgen, hat Zeppelin unter der Regie von Konrad Werkmann, Bereichsleiter Marketing und Verkaufsförderung, ein flexibles Marketingprogramm ausgearbeitet, um Kunden attraktive Angebote machen zu können, wenn sie eine Baumaschine bei Zeppelin erwerben. Werkmann stellte dem Vertrieb verschiedene Bausteine vor und zeigte Möglichkeiten der Sonderfinanzierung auf. Auch wenn 2011 bedingt durch die Einführung der neuen Abgasemissionsrichtlinie der Stufe IIIB zahlreiche neue Modelle, ob bei den Radladern die K-Serie, bei den Kettenbaggern die E-Serie und bei den Dumpern die B-Serie, bereits eingeführt wurden, dürfen Kunden in diesem Jahr mit weiteren Neuentwicklungen bei Kompaktmaschinen, Standardgeräten und Großgeräten rechnen. „Erlkönige" in Form eines Cat Radladers und eines Cat Minibaggers wurden den Verkäufern vor der Allianz Arena in allen Details präsentiert. „Zu Gesicht bekommen Kunden neue Modelle auf Messen, wie der GalaBau in Nürnberg, der NordBau in Neumünster oder der IFAT in München, wo Zeppelin als Aussteller vertreten sein wird", führt Konrad Werkmann aus. Und da zeigt sich bereits einer der Schwerpunkte, den Zeppelin 2012 ins Visier genommen hat: das Recycling und die Entsorgung, auf die Zeppelin genauso den Fokus legen wird wie bereits auf das Mining-Geschäft. Dieses war schon zwei Jahre bevor Cat 2011 Bucyrus übernommen hatte von Zeppelin als strategisches Geschäftsfeld definiert worden.

Weil eine gebrauchte Baumaschine von Caterpillar häufig eine interessante Alternative zur neuen Baumaschine aus Fernost darstellt, hat der Verkauf von Gebrauchtmaschinen bei Zeppelin einen hohen Stellenwert. Der zuständige Bereichsleiter Kurt Kerler ging auf die Umsatzentwicklung 2011 ein, die etwas moderater ausfiel als im Neumaschinenbereich. Insbesondere im zweiten Halbjahr wirkte sich die Eurokrise negativ auf den Absatz von Gebrauchtmaschinen aus. In Summe konnte Zeppelin aber deutlich mehr gebrauchte Maschinen verkaufen als im Vorjahr. Der erzielte Umsatz kann, so Kerler, zwar nicht mit dem aus dem Jahr 2007 mithalten, doch bedingt durch das Programm CCU (Caterpillar Certified Used), nach Kriterien von Cat den Kunden zertifizierte Gebrauchtmaschinen mit Garantie anzubieten, schnitt Zeppelin als Anbieter von Gebrauchtmaschinen gut ab. Zeppelin durfte unter allen Cat Händlern dafür den Titel „Weltmeister" für CCU verbuchen. Für die Abwicklung mit CCU-Maschinen wurde Zeppelin von Cat Vice-President Paolo Fellin 2011 die Auszeichnung Fünf-Sterne-Händler verliehen. Über einen Zeitraum von zwei Jahren wurde von Caterpillar untersucht und bewertet, wie der Händler seine Gebrauchten mit CCU-Garantie für Kunden aufbereitet. „In Deutschland gibt es keinen vergleichbaren Baumaschinenanbieter wie Zeppelin, der so viele Gebrauchtgeräte sofort liefern kann", machte Kerler deutlich und verwies dabei auch auf Straßenbaugeräte wie Fertiger und Walzen, die Zeppelin am Standort in Alsfeld vorhält. Das Ziel für 2012 im Segment Gebrauchtmaschinen gleicht exakt dem Ziel für Neumaschinen: weiteres Wachstum, um die bisher erreichte Spitzenposition, Platz eins im Baumaschinenhandel und -service, nicht nur zu verteidigen, sondern diese zum Wohle der Zeppelin Kunden weiter auszubauen.

„Geht raus und spielt Fußball“

„Kaiser“ trifft Kaiser: Franz Beckenbauer gibt auf der Zeppelin Vertriebstagung Auskunft über seine Karriere im Profi-Fußball

MÜNCHEN (SR). Nachdem FC-Bayern-Präsident Uli Hoeneß im vergangenen Jahr der Zeppelin Vertriebsmannschaft Rede und Antwort zu Fragen rund um das runde Leder und zu den unternehmerischen Aktivitäten gestanden hatte, durfte sie diesmal seinem Vorgänger und keinem Geringeren als der „Lichtgestalt des deutschen Fußballs“ lauschen. Die Mitarbeiter erfuhren im Presseclub der Allianz Arena, was Franz Beckenbauer, der „Kaiser“ und Ehrenpräsident des FC Bayern, über seine Sportlerkarriere im Profifußball als Spieler und Trainer zu berichten hatte und wie er seine beiden größten sportlichen Erfolge eingefahren hat: den Titelgewinn der Fußball-Weltmeisterschaft 1974 als Mannschaftskapitän und 1990 als Teamchef der deutschen Nationalmannschaft. Manche Anregung konnten die Zeppelin Mitarbeiter auf ihre Arbeit, den Vertrieb und Service von neuen und gebrauchten Baumaschinen sowie Gabelstaplern, übertragen. Interviewt hat ihn Andrea Kaiser, SAT.1 RAN-Moderatorin der Europa und Champions League. Das Gespräch „Kaiser“ trifft Kaiser dauerte knapp eineinhalb Stunden – hier eine Zusammenfassung.

Auf dem Rasen in der Allianz Arena (von links): Zeppelin Bereichsleiter Konrad Werkmann, Zeppelin Geschäftsführer Michael Heidemann, der Stargast der Vertriebstagung, Franz Beckenbauer, die Moderatorin Andrea Kaiser und Zeppelin Geschäftsführer Peter Gerstmann.

Fotos: Zeppelin/Bernd Ducke

Andrea Kaiser: Ich glaube, es gibt nur ganz wenige, die Uli Hoeneß toppen können, und das ist eindeutig Franz Beckenbauer. Wenn man auf Deine Karriere zurückblickt, bekommt man schon Gänsehaut. Wie geht es Dir dabei?

Franz Beckenbauer: Es gab schöne Erfolge, aber natürlich auch Wunden, aber die zeigt man dann nicht. Es ist schon eine lange Karriere, auf die ich zurückschauen kann.

Andrea Kaiser: Wärst Du damals zum Verein TSV 1860 München gegangen, …

Franz Beckenbauer: … dann wäre es wohl ganz anders verlaufen und wir wären wohl mehrmals Deutscher Meister, Europapokalsieger und so weiter geworden. Dann wären die Sechziger jetzt da, wo die Bayern sind und umgekehrt.

Andrea Kaiser: Stimmt die Legende, dass Du nicht zu den Sechzigern gegangen bist wegen der Watschen?

Franz Beckenbauer: Das stimmt. Ich bin im Münchner Stadtteil Giesing aufgewachsen und habe als Schüler bei dem Club SC 1906 gespielt. Die Giesinger sind für 1860, weil dort das Sechziger-Stadion beheimatet ist. Unsere Vorbilder waren vom rechten Flügel. Zausinger und Mondschein waren unsere Idole. Als sich die Schülerabteilung 1958 aufgelöst hat, war klar, dass fünf von uns zu den Sechzigern gehen würden. Wie das Schicksal so will: Bei einem der letzten Turniere war unser Gegner TSV 1860. Ich war Mittelstürmer, frech, beweglich, schnell und habe immer die meisten Tore geschossen. Damals ging es im Fußball noch um Mann gegen Mann. Der Mittelläufer und ich mochten uns nicht sonderlich und das Spiel endete damit, dass er mir eine Ohrfeige gegeben hat. Das hat mich veranlasst, zu meinen Kameraden zu sagen: Nein, zu diesem Schlägerclub gehe ich nicht! Alle fünf sind wir dann zu den Bayern gegangen.

Andrea Kaiser: Angefangen hat alles viel früher. Was war der Auslöser? Kannst Du Dich noch erinnern, als Du das erste Mal auf dem Platz gestanden bist?

Franz Beckenbauer: Das war spät. Ich bin Jahrgang 45. Nach dem Krieg gab es nichts. Die Trümmer mussten weggeräumt werden. Zuerst hatte man nur mit einem Wollknäuel rumgekickt. Dann kam der Plastikball. An einen Lederball war gar nicht zu denken. Wir haben fast ein ganzes Jahr mit unserer Straßenmannschaft Alteisen und Altpapier gesammelt und verkauft, bis wir uns einen Lederball leisten konnten. Erst damit ging es los, da war ich schon zehn oder elf Jahre alt. Mein erster Kontakt zum SC 1906 war mit zehn Jahren. Darunter durfte man nicht spielen – im Gegensatz zu heute. Es gab keine U6, U7 oder U8.

Andrea Kaiser: War bei Dir von Anfang an klar, dass Du Fußball-Profi werden wolltest?

Franz Beckenbauer: Ich bin gelernter Versicherungskaufmann und einer der ersten Lehrlinge der Allianz, welche die Volksschule besucht haben – zuvor durften nur Oberschüler dort eine Ausbildung machen. Ich hatte mich auch bei der Stadt München beworben, aber die Allianz war schneller mit der Zusage. In meiner Ausbildung bei der Allianz habe ich erstmals ein Telefon gesehen. Ich dürfte der blindeste Lehrling der Allianz gewesen sein. Jahre später, als ich Fußballprofi war, habe ich den Personalchef, Dr. Heller, getroffen und ihn gefragt, warum er ausgerechnet mich genommen hat von all den hundert Bewerbern. Er meinte: Mir hat bei der Aufnahmeprüfung die Schnelligkeit bei den Antworten gefallen. Drei Jahre hat die Ausbildung gedauert. Ein Jahr lang war ich Sachbearbeiter. Dann kam der Ruf des FC Bayern, der damals noch in der Regionalliga spielte. Der Profi-Fußball wurde 1963 ins Leben gerufen. Fußball-Profi war damals noch nicht der Traumberuf schlechthin. Ich bin zum Abteilungsleiter, Herrn Binder, und habe ihn nach seiner Meinung gefragt. Er meinte: Fußball, das hat doch keine Zukunft. Zum Glück habe ich mich anders entschieden.

Andrea Kaiser: In der ersten Zeit spielte der FC Bayern noch in der Regionalliga: Mit Dir ging es steil bergauf. Habt Ihr den Starruhm schon wahrgenommen wie er heute bei einem Gomez, Ribéry oder Müller typisch ist?

Franz Beckenbauer: Der Fußball hatte nicht den Stellenwert von heute. Es gab keine Medienvielfalt. Das Fernsehen kam erst später. Man hat den Fußball als Lieblingssport der Massen entdeckt. Das ist natürlich schade für die anderen Sportarten. Ich bin ein großer Eishockeyfan, doch diese Spiele werden ja nicht mehr übertragen. Manchmal denke ich, es ist etwas zu aufgebläht. Das sind halt die Geister, die wir gerufen haben und mit denen wir leben müssen.

Andrea Kaiser: Heute wird es den jungen Spielern leicht gemacht, einen Vertrag zu unterschreiben. Ich glaube, wenn der FC Bayern ruft, dann winkt im ersten Jahr eine Million. Wie war das bei Dir?

Franz Beckenbauer: 1963, in dem Jahr als die Bundesliga gegründet wurde, war alles reglementiert. Uwe Seeler war der Spieler, der mit 1 800 Mark am besten verdient hat. Das ging nach Grundgehalt und Prämien. Die Regionalligaspieler durften nicht mehr als 400 Mark zuzüglich Prämien verdienen. Bei den ersten Versuchen, 1963 und 1964, sind wir nicht aufgestiegen. Gott sei Dank, denn ein Sepp Maier und ein Gerd Müller wären nicht zur Entfaltung gekommen. Die alten Spieler sind weg und der Club hat es mit einer jungen Mannschaft versucht. Dann stellte sich der Aufstieg ein.

Andrea Kaiser: Heute gibt es Jugend- und Leistungszentren. Unter welchen Umständen hast Du täglich trainiert?

Franz Beckenbauer: Damals gab es eine Holzhütte an der Säbener Straße. Erst 1972, als die Olympischen Spiele in München stattfanden, hat der damalige FC-Bayern-Präsident Neudecker, der Bauunternehmer war, – weitsichtig wie er war – die ersten Gebäude gebaut. Heute sind in der Allianz Arena bestimmt die Infrarotleuchten an, damit der Rasen gleichmäßig wächst. Grundsätzlich ist mir Neid vollkommen fremd, aber die Spieler, die auf diesem Platz spielen dürfen, kann man schon beneiden. Wir haben auf Schnee und Eis gespielt. Bei uns ist der Ball noch gehüpft, wie er wollte und musste erst unter Kontrolle gebracht werden. Es kam kein direktes Spiel zustande. Heute kann man viel schneller und direkter spielen.

Andrea Kaiser: Wann hattest Du zuletzt einen Ball am Fuß?

Franz Beckenbauer: Vor mehr als 16 Jahren habe ich zuletzt im Olympiastadion anlässlich meines 50. Geburtstages gegen den FC Bayern mit einer Weltauswahl gespielt, zu der auch Michel Platini gehörte. Heute kicke ich höchstens noch mit meinen Kindern im Garten.

Andrea Kaiser: Wann fing es mit diesem Glamourfaktor an, den der FC Bayern heute hat?

Franz Beckenbauer: Ein wichtiger Schritt war der Umzug vom Grünwalder- ins Olympiastadion. Man hatte plötzlich 70 000 Plätze. Wegen den finanziellen Möglichkeiten wurden wir deswegen beneidet. Das Trainingszentrum wurde gebaut. Die Anfänge waren bescheiden, auch wenn wir erfolgreich waren und Deutscher Meister geworden sind. Erst Anfang der 1970-er Jahre ging es los. Es kamen internationale Titel 1974, 1975 und 1976 dazu. Das Fernsehen wurde stärker. Die Spiele wurden übertragen.

Andrea Kaiser: Und dann kam die Werbung dazu. Erinnerst Du Dich an den ersten Werbespot?

Franz Beckenbauer: Das war 1966 von Knorr kurz vor der Weltmeisterschaft. Damals fand der erste Fernsehspot in meiner Wohnung in Solln statt. Ich hatte eine Schrankwand aus Holz. Wichtig war der Hintergrund. Da waren sie begeistert. Drei Leute waren da: der Kameramann, der Mann für den Ton und einer von der Agentur. Heute sind 50 Leute beteiligt – vom Auftraggeber und der Agentur.

Andrea Kaiser: Was für ein Spielertyp warst Du?

Franz Beckenbauer: Am Anfang hatte ich Probleme, weil die Journalisten mit meiner Art zu spielen nicht zurechtkamen. Mitte der 1960-er Jahre wurde das kämpferische Spiel bevorzugt. Wenn Du dem Ball hinterhergelaufen bist und ihn nicht mehr erreichen konntest, dann hattest Du trotzdem bis zur Außenlinie zu grätschen. Ich habe mich dem verweigert – genauso den Kopfbällen, denn die taten weh. Bei mir hieß es daher: Er geht immer weiß vom Platz und ist nie dreckig. Ich musste lange um meine Anerkennung kämpfen. Aber letztlich war mein Spiel mehr vom Athletischen geprägt. Ich war ein anderer Spielertyp.

Andrea Kaiser: Wie würden Dich Deine Mitspieler und Trainer von damals charakterisieren?

Franz Beckenbauer: Ich habe nur gestritten, mit Mitspielern, Gegnern, Linienrichtern, Schiedsrichtern, einfach mit allen. Und als Trainer habe ich sowieso gestritten. Irgendwann habe ich dann gesagt: Ich mag nicht mehr streiten. Früher habe ich den Streit nicht gesucht, aber im Fußball gibt es viele Reibungspunkte. Das war damals vielleicht auch eine andere Zeit. Es gab streitbare Typen auf dem Platz, wie einen Uwe Seeler oder Günter Netzer.

Andrea Kaiser: 1974 folgte der erste Weltmeistertitel: Was für ein Gefühl war das?

Franz Beckenbauer: Es war eine sehr zerstrittene Weltmeisterschaft. Von der Kaderzusammenstellung hat so einiges nicht gepasst. Wir konnten uns wegen der Prämie nicht einigen.

Der „Kaise der Fußba mannscha

Die Zeppe lerkarriere

Andrea Ka Geschäftsf

er" gab Auskunft, wie er seine beiden größten sportlichen Erfolge eingefahren hat: den Titelgewinn ll-Weltmeisterschaft 1974 als Mannschaftskapitän und 1990 als Teamchef der deutschen National-ft.

lin Mitarbeiter erfuhren im Presseclub der Allianz Arena, was Franz Beckenbauer über seine Sport-e im Profifußball als Spieler und Teamchef zu berichten hatte.

iser (links), SAT.1 RAN-Moderatorin der Europa und Champions League, hier mit dem Zeppelin führer Michael Heidemann.

Spieler nachnominieren konnte man nicht. Daher hatten wir alle Trümpfe in der Hand. Trotzdem waren die Verhandlungen schwierig – wir sollten erst 25 000 Mark bekommen. Wir wollten aber 100 000 Mark, weil es hieß, das bekommen die Italiener. Letztlich haben wir uns auf 75 000 Mark und einen VW geeinigt. Auch die ersten drei Spiele waren eine einzige Katastrophe. Erst durch die Niederlage gegen die DDR, als wir 0:1 verloren haben, sind wir zu einer Mannschaft geworden. Über Jugoslawien, Schweden und Polen sind wir ins Endspiel gekommen, in dem wir gegen Holland antreten mussten. Sie meinten, sie sind uns überlegen. Aber das Schicksal hat sich auf unsere Seite geschlagen, auch wenn es anfangs weniger gut aussah. Wir berührten erstmals einen Ball bei einem Endspiel und lagen schon 1:0 hinten. Dann haben sie Fehler gemacht, statt nachzusetzen und uns unter Druck zu setzen, wollten sie uns laufen lassen und Überlegenheit zeigen. Das haben wir uns nicht gefallen lassen. Wir kamen ins Spiel zurück. Beide Mannschaften hatten gute Torchancen, doch Sepp Maier hat dann alles gehalten. Wir sind nicht unverdient Weltmeister geworden.

Andrea Kaiser: Springen wir ein bisschen in die Zeit, als Du Teamchef wurdest. Du wolltest es nicht, oder?

Franz Beckenbauer: Ich dachte mir, das tust Du dir nicht an, denn dann bist Du an allem schuld. Wenn die Mannschaft verliert, ist der Trainer schuld, gewinnt sie, dann ist es der Verdienst der Mannschaft. 1984 nach der Europameisterschaft, die Deutschen schieden früh aus, nahm Jupp Derwall seinen Hut und der DFB stand ohne Trainer da. Ich war Bildzeitungs-Kolumnist und habe mich versteckt, weil ich wusste, was da auf mich zukommt. Die Bildzeitung schrieb: „Franz: Ich bin bereit." Das hat nicht gestimmt. Das war das Letzte, was ich im Sinn hatte, doch ich konnte nicht aus der Nummer raus. Der Druck über die Medien wurde immer größer. Ich hatte nicht mal einen Trainerschein, deswegen hat DFB-Präsident Neuberger den Titel Teamchef erfunden. Aber ich glaube, die Ergebnisse waren nicht schlecht: Weltmeister, Vize-Weltmeister, Dritter bei der EM.

Andrea Kaiser: Du als Teamchef: Als ich das erste Mal mit Dir gedreht habe, da gab es 200 Statisten in Berlin. Wir mussten ganz lange warten – es sah nach großem Chaos aus. Du warst die Ruhe in Person. Du hast nie die Nerven verloren. Warst Du immer schon so geduldig?

Franz Beckenbauer: Du brauchst Dir nur die Bilder von mir anzuschauen, wo wir damals gegen die Tschechoslowakei gespielt haben. Wenn ich mir heute die Bilder anschaue, frage ich mich: Wer ist das? Die Mannschaft im Viertelfinale, wir haben 70 Minuten auf ein Tor gespielt und 1:0 geführt. Dann passiert etwas, das gibt es nur im Fußball: Der beste Mann der Tschechen wird vom Platz gestellt. Plötzlich dreht sich das Spiel. Zehn Tschechen spielen auf unser Tor. Alles ist durcheinander. Da bin ich in die Kabine gestürmt. Tür auf, Tür zu. Ich wusste nicht, dass Rudi Völler knapp hinter mir war. Ich kicke in der Kabine gegen einen Eiskübel. Der Fuß tut mir heute noch weh, wenn ich daran denke. Die Mannschaft war voller Euphorie, war im Halbfinale und hat nicht verstanden, was mit mir los war. Aber die Spielweise hat mich wirklich aufgeregt.

Andrea Kaiser: Was stimmt an dem Gerücht, dass Du ein Kontrollfreak warst?

Franz Beckenbauer: Ich bin Jungfrau vom Sternzeichen her. Denen sagt man den Hang zum Perfekten nach. Ich habe mich viel zu viel mit Kleinigkeiten auseinandergesetzt, obwohl ich dafür meine Leute hatte. Bei der Weltmeisterschaft 1986 in Mexiko hatte ich als Teamchef große Probleme mit der Mannschaft und sie mit mir auch. Ich habe Journalisten beschimpft. Das geht gar nicht – heute nicht und damals nicht. Die Medien haben mich in der Luft zerrissen. Als wir dann mit einer durchschnittlichen Mannschaft Vize-Weltmeister geworden sind, obwohl die Argentinier weitaus besser waren, konnten wir uns wieder sehen lassen. Wenn ich zurückblicke, dann war der Vizeweltmeistertitel mit dieser Mannschaft höher zu bewerten als vier Jahre später der Titel bei der WM in Italien. Das war ungefähr das achte Weltwunder.

Andrea Kaiser: Wie ist es, eine Mannschaft zu führen? Wir sind hier bei Zeppelin, beim Tabellenführer, der in der Champions League spielt. Es ist schon schwierig, an die Tabellenspitze zu kommen, aber noch schwieriger ist es, dort an dieser Position zu bleiben. Wie verteidigt man einen Titel am besten? Welche Motivation ist da wichtig?

Franz Beckenbauer: Wenn man drei oder vier Mal hintereinander gewinnt, wird es naturgemäß schwieriger, sich zu motivieren. Dann beginnt die Kunst, gerade auch für ein Unternehmen, das permanenten Erfolg gewohnt ist. Übertragen auf ein Unternehmen finde ich: Allein, die schöne Aufgabe zu haben, bei einer Weltfirma arbeiten zu dürfen, dort Geld zu verdienen und den Erfolg zu wiederholen, das müsste eigentlich Motivation genug sein. Selbst wenn man sich nicht immer grün ist und wenn man mal gegensätzliche Meinungen hat, muss das so sein. Die fruchtbarsten Dinge sind daraus entstanden. Der Zusammenhalt ist wichtig, dass man eine gemeinsame Linie vertritt, wenn man ein Produkt verkauft.

Andrea Kaiser: Du hast vorher schon die Anfangsjahre beim FC Bayern erwähnt. Ihr seid als junge Mannschaft nicht gleich aufgestiegen, somit konnte sich die Mannschaft formen. Ist es gut, wenn manchmal etwas länger dauert und der Erfolg nicht steil bergauf geht, sondern sich stetig entwickelt?

Franz Beckenbauer: Du willst den Erfolg nicht verhindern. Ein nachhaltiger Erfolg mag etwas stabiler sein, aber es kommt auf die Mannschaft und nicht auf den Einzelnen an.

Andrea Kaiser: Schaut man sich das Krisenmanagement beim Fußball an, hat man den Eindruck, es ist sehr unkoordiniert. Anders bei einem Unternehmen. Was ist für Dich perfektes Krisenmanagement?

Franz Beckenbauer: Ich denke, bei einem Unternehmen ist es etwas einfacher als bei einer Fußballmannschaft. Da hat man Probleme wegen Formschwankungen oder wenn Stammspieler verletzt sind. Dann gibt es oft Sand im Getriebe. Bei einem Unternehmen werden nicht 200 von 300 Mitarbeitern auf einmal krank.

Andrea Kaiser: Warst Du immer motiviert? Wenn ich Dich sehe, bist Du immer gut gelaunt – ich habe Dich noch nie unfreundlich erlebt. Wie motivierst Du Dich?

Franz Beckenbauer: Ich hatte keine Motivationsprobleme, weil ich einen Beruf hatte, der meine Leidenschaft war. Ich habe begeistert Tag und Nacht Fußball gespielt. Motivation habe ich erst später kennengelernt. Natürlich hatte ich auch Schwankungen. Es gab schlechte Spiele, man hat auch mal ein Eigentor geschossen. Zum Glück hatte ich da einen Manager, Robert Schwan, der mich gepackt und wieder auf Vordermann gebracht hat.

Andrea Kaiser: War er Dein Motivator?

Franz Beckenbauer: Er hat mir ins Gewissen geredet, dass ich als Kapitän der Nationalmannschaft eine Vorbildfunktion habe und mit gutem Beispiel vorangehen muss.

Andrea Kaiser: Es gibt da eine Aussage von Dir, die sich eingebrannt hat: „Geht raus und spielt Fußball."

Franz Beckenbauer: Das ist ein Satz, der an mir haften geblieben ist. Jedem Spiel gehen tagelange Vorbereitungen voraus. Es gibt Einzelgespräche und Mannschaftssitzungen, damit jeder genau weiß, was verlangt wird und was gespielt werden soll. „Geht raus und spielt Fußball" – das war immer mein Standardsatz in der Kabine, wenn ich meine Ansprache vor der Mannschaft gehalten habe. Da kann man nicht mehr auf alle Einzelheiten eingehen. Kurz vor dem Spiel hört ja keiner mehr zu. Um die Mannschaft zu beruhigen, habe ich halt noch mal die Schwerpunkte kurz wiederholt und einfach gesagt: „Jetzt geht raus und spielt Fußball."

Andrea Kaiser: Wir sind hier beim FC Bayern. Wir sitzen in der Allianz Arena. Werden sie Meister?

Franz Beckenbauer: Solche Aussagen sind immer gefährlich. Ich halte Dortmund für den stärksten Verfolger. Die haben nicht die Doppelbelastung mit der Champions League. Bei jedem Spiel steigt die Verletzungsgefahr. Oft bleibt keine oder kaum Zeit zum Auskurieren. Sicher ist nichts. Wenn die Bayern so spielen wie in der Vorrunde, dann sehe ich keine Probleme, dass sie nicht Meister werden könnten.

Andrea Kaiser: Es ist die gleiche Mannschaft, die van Gaal trainiert hat. Warum erreicht ein Jupp Heynckes die Mannschaft und ein Louis van Gaal nicht?

Franz Beckenbauer: Ich denke, es liegt auch an den Neuzugängen wie Neuer und Boateng. Dazu kommt, dass Jupp Heynckes die Mannschaft spielen lässt. Van Gaal hatte ein anderes System. Er hatte einstudierte Laufwerke. Aber Ribéry und Robben sind Individualisten. Der Erfolg einer Mannschaft hängt von Einzelspielern ab.

Andrea Kaiser: Wir stehen vor einem wichtigen Turnier: vor der EM in Polen und der Ukraine. Unsere Gruppengegner könnten eigentlich schon gut für ein Endspiel sein.

Franz Beckenbauer: Leicht ist es nicht, aber machbar. Die Nationalmannschaft hat sich unglaublich entwickelt. Sie ist noch mehr zusammengewachsen. Für jede Position gibt es doppelt und dreifach gute Besetzungen. So viele Auswahlmöglichkeiten hat es zu meiner Zeit nicht gegeben.

Über Franz Beckenbauer

Franz Beckenbauer gilt als einer der besten Fußballer aller Zeiten. Geboren wurde das Ausnahmetalent – oder die „Lichtgestalt", wie ihn die Medien gerne bezeichnen – am 1. September 1945 in München-Giesing. In seiner sportlichen Profi-Karriere durchlief er nahezu alle Stationen, die der Fußball zu bieten hat: Spieler, Kapitän, Teamchef und Funktionär. Er spielte beim FC Bayern München, dem er später erst als Trainer, dann als Präsident, Aufsichtsratsvorsitzender und bis heute als Ehrenpräsident verbunden ist. Beckenbauer kickte für Cosmos New York und den Hamburger SV. Seine beiden größten Erfolge feierte er als Kapitän der deutschen Nationalmannschaft 1974 mit dem WM-Titel und als Teamchef mit dem Sieg bei der WM 1990. Beckenbauer übernahm verschiedene Aufgaben als Funktionär, etwa als DFB-Vizepräsident. Außerdem stand er als Präsident dem Organisationskomitee der Fußball-WM 2006 in Deutschland vor, die als „Sommermärchen" in die deutsche Fußballgeschichte einging.

Bauaussichten für 2012

Ein Kommentar von Michael Heidemann, Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH

Wer hätte gedacht, dass sich die deutsche Baukonjunktur 2011 trotz der europäischen Schuldenkrise und der anhaltenden Verunsicherung der Finanzmärkte derart schnell erholen würde? Zeppelin wurde, wie so viele deutsche Firmen, von der starken Nachfrage überrascht. Hätten wir aufgrund dessen nicht Lieferengpässe bewältigen müssen, dann wäre unser Umsatz wahrscheinlich noch höher ausgefallen. So kommen wir auf ein Niveau, das fast dem vor Ausbruch der Wirtschafts- und Finanzkrise entspricht. Nachdem die Baumaschinenindustrie ganz besonders von der Krise gebeutelt wurde – der Markt brach um mehr als 50 Prozent ein – tat uns allen die positive Entwicklung gut. Bis Jahresende 2011 fuhren wir das zweitbeste Ergebnis in unserer Unternehmensgeschichte ein und das kann sich sehen lassen.

Dass der Absatzmarkt für Baumaschinen so zugelegt hat, haben wir auch dem Wohnungsbau zu verdanken, der lange Zeit als Sorgenkind galt, nun aber einen erstaunlichen Aufschwung verzeichnet hat. Viele Anleger investieren ihr Geld lieber in „Ziegel-Gold“ statt in Aktien. In unsicheren Zeiten wie diesen, in denen Staatspleiten drohen, sind vor allem Immobilien gefragt. Weil Bürger Angst haben, dass ihr Geld an Wert verliert und uns eine Inflation drohen könnte, haben Investitionen in Immobilien einen regelrechten Boom ausgelöst. Das Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen, zumal das derzeit niedrige Zinsniveau günstige Kredite beschert und so die Nachfrage nach Immobilien aller Voraussicht nach weiter steigen lässt.

Die Nachfrage nach Baumaschinen beflügelt hat 2011 auch der Wirtschaftsbau, der sich wieder gefestigt hat – allen Unkenrufen zum Trotz. Firmen haben etwa in den Bau neuer Produktionshallen und Büros investiert. In der Krise haben Unternehmen ihre Investitionen rapide zurückgefahren. Statt Mitarbeiter zu entlassen, war ein rigoroser Sparkurs angesagt. Viele Firmen haben bereits vor der Krise ihre Hausaufgaben gemacht, ihre Kosten optimiert und Produktionsprozesse verbessert, sodass sie wieder durchstarten konnten, als es mit der deutschen Wirtschaft aufwärts ging. Aber auch die Politik hat die Weichen mit der Kurzarbeit richtig gestellt, sodass Unternehmen hierzulande kein Personal abbauen mussten und 2011 ihre Stammbelegschaft an Bord hatten. Zeppelin selbst hat mit der Belegschaft einen Solidarpakt geschlossen. Um niemanden entlassen zu müssen, haben unsere Führungskräfte freiwillig auf einen Teil ihres Einkommens und alle Mitarbeiter auf ihre variablen Gehaltsbestandteile verzichtet. Das hat uns sehr geholfen. Unsere Kollegen aus den Caterpillar Vertriebsorganisationen aus dem benachbarten europäischen Ausland, aber auch unsere Wettbewerber aus Europa, haben neidvoll auf uns geblickt und bestätigt, dass unsere Regierung die richtigen Schritte zur Krisenbewältigung eingeläutet hatte.

So wie sich die Lage derzeit entwickelt, gehen viele Experten davon aus, dass sich das Konjunkturklima in Deutschland allmählich abkühlt. Manche glauben gar schon an eine Rezession. Soweit würde ich derzeit nicht gehen. Fakt ist: Die weltwirtschaftlichen und finanzpolitischen Rahmenbedingungen sind spürbar schlechter geworden. Verunsicherung macht sich breit und die Erwartungen an 2012 fallen seit ein paar Wochen längst nicht mehr so euphorisch aus. Dann kommt noch dazu, dass viel Panik in den Medien aufgrund der Eurokrise verbreitet wird. Ob das alles auch immer eintritt, was Experten prognostizieren, ist fraglich. Denn eines hat die Krise gezeigt: Langfristig müssen sich Unternehmen auf immer kürzere Konjunkturzyklen einstellen. So schnell wie es bergab geht, geht es auch wieder bergauf. Die Märkte, in denen wir uns bewegen, sind traditionell von hoher Volatilität geprägt. Wir sind es also gewohnt, auf Schwankungen im Markt zu reagieren und haben dies in der letzten Krise auch bewiesen. Wir sollten uns nicht von der weltweiten Verunsicherung anstecken lassen und nun alles schlechtreden, sondern uns bewusst machen, dass sich Deutschland wirklich gut behauptet hat in dieser wirtschaftlich schwierigen Phase. Auch unser Herstellerpartner Caterpillar trotzt der Krise. Ungeachtet globaler Konjunktursorgen hat der weltgrößte Baumaschinen- und Motoren-Hersteller Caterpillar seine Prognosen für 2011 angehoben und kräftige Zuwächse für 2012 anvisiert. Schon das abgelaufene Quartal soll dem Konzern den höchsten Umsatz der Firmengeschichte eingebracht haben. Zeppelin wird 2012 alles daran setzen, um die marktführende Position weiter zu festigen und unsere Spitzenposition zu stärken. „Ihr Erfolg – unsere Leidenschaft“ wird auch 2012 unser Motto heißen, damit sich die Kunden auf Zeppelin verlassen können, in guten und in schlechten Zeiten.

Der Beitrag ist bereits erschienen in der Allgemeinen Bauzeitung 2012.

Sicher mit System

Zeppelin erhält das begehrte BG-Gütesiegel

GARCHING BEI MÜNCHEN (NH). Bereits im Frühjahr 2011 haben Vertreter der Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution in der Zeppelin Zentrale und in ausgewählten Niederlassungen der Zeppelin Baumaschinen GmbH sowie der Zeppelin Rental GmbH & Co. KG, vormals MVS Zeppelin, die Maßnahmen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz bewertet. Letzten Dezember fand die Übergabe des BG-Gütesiegels „Sicher mit System“ im feierlichen Rahmen statt.

Mitarbeiter der Zeppelin Baumaschinen GmbH sowie von der Zeppelin Rental GmbH & Co. KG, vormals MVS Zeppelin, erhalten stellvertretend für die beiden Unternehmen das Gütesiegel. Foto: Zeppelin

„Das Thema Arbeitsschutz wird bei Zeppelin großgeschrieben. Unsere Mitarbeiter haben mit ihrem Einsatz dazu beigetragen, dass die Sicherheitsvorschriften für unsere Führungs- und Fachkräfte transparent und leicht zugänglich sind. Das Gütesiegel wird für drei Jahre vergeben, doch wir ruhen uns nicht darauf aus, sondern sehen es als Ansporn für weitere Verbesserungen“, so Jürgen-Philipp Knepper, Geschäftsführer und Arbeitsdirektor des Zeppelin Konzerns. Der Erfolg der Zertifizierung mit dem BG-Gütesiegel geht maßgeblich auf den unermüdlichen Einsatz von Friedrich Hinkelmann zurück, langjährig Verantwortlicher für Arbeitssicherheit, Umwelt- und Brandschutz, der im August 2011 unerwartet starb.

Da beide Unternehmen des Zeppelin Konzerns unabhängig voneinander bewertet wurden, fiel die Begutachtung der beiden Gesellschaften natürlich nicht in allen Bereichen gleich aus. Bei der Zeppelin Baumaschinen GmbH lobten die Gutachter insbesondere die Entwicklung des Arbeitsschutzkataloges. „Das Thema Arbeits- und Gesundheitsschutz lässt sich nicht von heute auf morgen in einem Unternehmen verankern. Bereits im Jahr 2000 hat das Unternehmen hierzu einen Arbeitsschutzkatalog entwickelt, der über die Jahre ständig aktualisiert und den aktuellen Ansprüchen angepasst wurde“, so Gabriele März, Sicherheitsingenieurin und externe Beraterin der B.A.D. GmbH. Der Arbeitsschutzkatalog ist die Grundlage, allerdings sind die Informationswege natürlich genauso wichtig. Eine der zentralen Fragen lautet daher: Wie gut erreichen die notwendigen Sicherheits- und Betriebsanweisungen die einzelnen Mitarbeiter, sprich die Werkstattmeister und Servicetechniker in den Niederlassungen? „Bei den Begehungen wurden dazu stichprobenartige Kontrollen durchgeführt, Sicherheitsanweisungen gecheckt und Interviews mit den Mitarbeitern vor Ort durchgeführt. „Sehr positiv bewerteten die Gutachter das Know-how der Mitarbeiter zum Arbeits- und Gesundheitsschutz in den einzelnen Niederlassungen. Ein flächendeckendes Bewusstsein bei meinen Kollegen zum Thema Sicherheit spricht für die Qualität unseres Arbeitsschutzmanagements“, so Swidgard Walter vom Zeppelin Qualitätsmanagement.

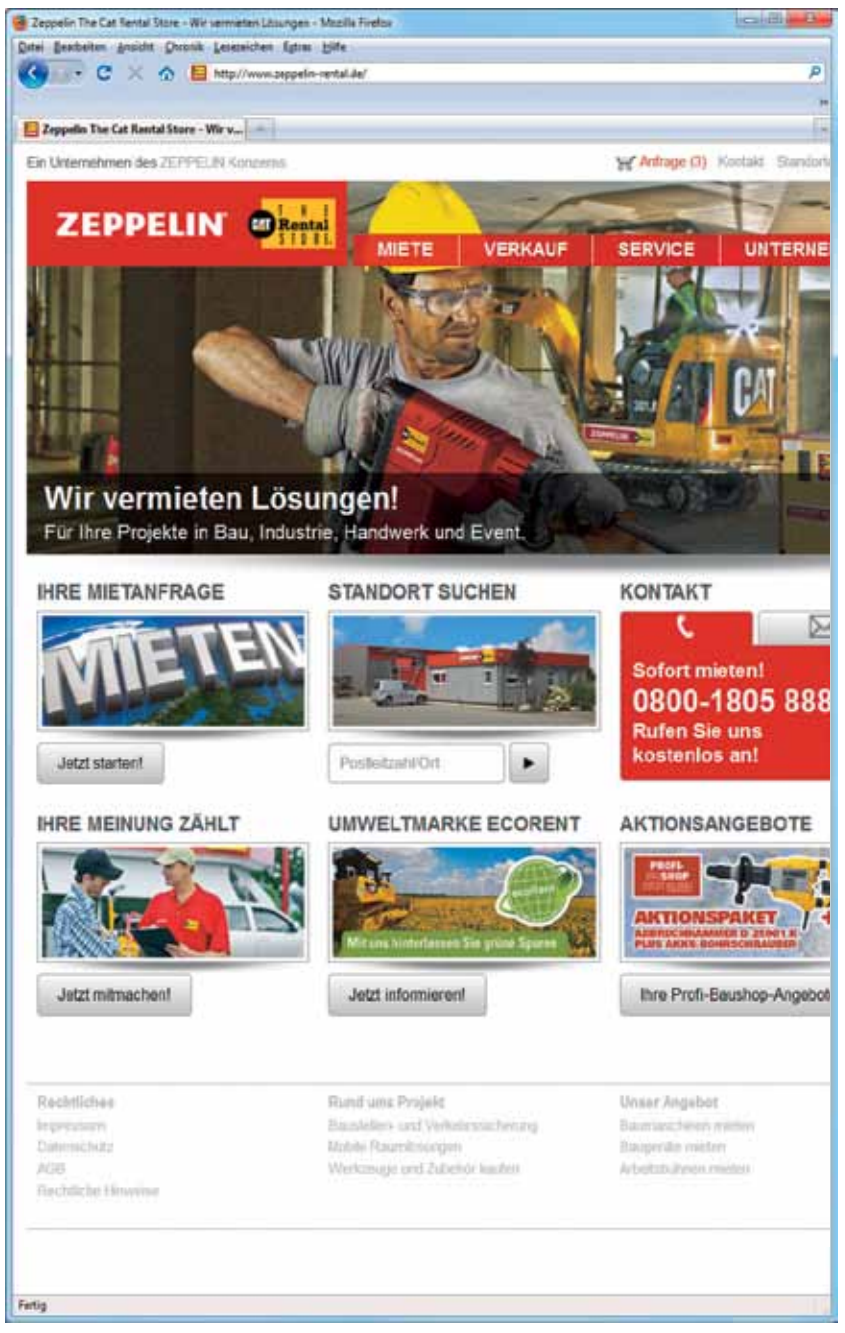
„Sehr vorbildlich sind wiederum die bei der Zeppelin Rental GmbH & Co. KG an jedem Standort vorliegenden Arbeitsschutzordner“, hieß es in der Bewertung der Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution. In allen Mietstationen sind dabei zwei Arbeitsordner vorhanden und den Mitarbeitern frei zugänglich. Der eine Ordner dient ihnen zur Information und enthält Formulare und Checklisten, in dem anderen können Aufzeichnungen und Nachweise selbst abgeheftet werden. Zudem wurde das „Thema des Monats“ sehr positiv aufgenommen – in jedem Monat wird ein anderes Präventionsthema wie zum Beispiel „Sichtkontrolle Anschlagmittel“ vorgestellt. Die Mitarbeiter finden hierzu im Intranet grundlegende Informationen sowie ein Formular als Unterweisungsnachweis. Die Vertreter der BG lobten ebenfalls die Nutzung des web-basierten „PreSys“. Mit diesem Programm werden Gefährdungsanalysen erstellt und online für jeden Mitarbeiter bereitgestellt. „Das Gütesiegel „Sicher mit System“ ist ein integrierter Baustein für die Zertifizierung unseres Qualitätsmanagementsystems nach DIN EN ISO 9001:2008, die bis März 2012 abgeschlossen sein soll“, so Frank Littmann, Leiter Immobilienmanagement und Fachkraft für Arbeitssicherheit bei Zeppelin Rental.

Namensänderung

MVS Zeppelin heißt ab sofort Zeppelin Rental

GARCHING BEI MÜNCHEN (GB). Die MVS Zeppelin GmbH & Co. KG wurde zum zweiten Januar 2012 in die Zeppelin Rental GmbH & Co. KG umbenannt. Auch bei der österreichischen Miettochter MVS Zeppelin Österreich GmbH wurde der Firmenname angepasst: Sie heißt nun Zeppelin Rental Österreich GmbH.

Das Corporate Design der Gesellschaften wird entsprechend angepasst. Auf dem neuen Logo ist die Wortmarke Zeppelin im Vergleich zu vorher deutlich größer gestaltet. Die neuen Namen garantieren eine einheitliche Außendarstellung auch in Bezug auf die übergeordnete strategische Geschäftseinheit SGE Rental. Die Umbenennung dient der noch klareren Marktpositionierung als Dienstleister für die Vermietung von Baumaschinen und -geräten, Baustellenausrüstung, Arbeitsbühnen, Containern sowie von Equipment für die Baustellen- und Verkehrssicherheit. „Wir stärken dadurch nicht nur die Wahrnehmung der Konzernmarke Zeppelin in der Öffentlichkeit, sondern unterstreichen auch unsere nationale und internationale Wachstumsstrategie in der Branche“, so der Konsens beider Geschäftsführer von Zeppelin Rental, Wolfgang Hahnenberg, zugleich Leiter der SGE Rental, und Peter Schrader.



Pünktlich zur Namensänderung startet Zeppelin Rental mit seiner neuen Internetseite www.zeppelin-rental.de, die mit ihrem neuen Design, einer klaren Struktur sowie verbesserten Funktionalitäten punktet. Vor allem die Mietanfragen und Standortsuche wurden nochmals überarbeitet. Die Navigation wurde intuitiver gestaltet. So ist eine Anfrage nun bereits auf Produktgruppenebene möglich, das heißt, ein Interessent kann einen Kettenbagger, eine Scherenbühne, eine Heizung, einen Kompressor et cetera anfragen, ohne sich auf ein genaues Modell festzulegen. Neue Darstellungsformen wie „Produkte von A-Z“ oder „Einsatzgebiete von A-Z“ bieten ihm zusätzliche Unterstützung bei der Suche und Auswahl. Ganz neu ist auch die Rubrik „Aktuelles“, die kontinuierlich über interessante Maschineneinsätze, Produktneuheiten, Veranstaltungen, Aktionen und mehr informiert. Foto: Zeppelin Rental

Von Anfang an eine intensive Beteiligung erreichen

Dr. Beate Merk: Gelingt es, Bürger bei Bauvorhaben mit einzubeziehen, dann lassen sie sich von Großprojekten überzeugen

MÜNCHEN (SR). Verwurzelt ist sie nach wie vor in Neu-Ulm, auch wenn die politische Heimat der bayerischen Justizministerin, Dr. Beate Merk, in München ist. In der Kreisstadt im bayerischen Regierungsbezirk Schwaben hat sie als Oberbürgermeisterin von 1995 bis 2003 mit der Tieferlegung des Bahnhofs die Weichen für Stuttgart 21 gestellt und damit vorgemacht, wie man Großprojekte erfolgreich umsetzt. Darüber unterhielten sich mit ihr Michael Heidemann, der Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH, sowie deren langjähriger Vertriebsdirektor, Reinhold Kramer, der bis 2011 für den Wirtschaftsraum Baden-Württemberg zuständig war.

Reinhold Kramer: Auf die Frage nach Ihrem schönsten Erlebnis in Neu-Ulm haben Sie einmal geantwortet: die Tieferlegung des Bahnhofs. Was hat Sie als damalige Oberbürgermeisterin bei diesem Projekt so positiv beeinflusst?

Dr. Beate Merk: Das Bauprojekt war natürlich erst einmal ein Projekt, mit dem ich die Wahl zur Oberbürgermeisterin gewonnen habe. Es war eines der ganz wichtigen Themen, die ich in meinem Wahlkampf angedacht hatte. Damals hat es niemand sonderlich ernst genommen, weil man sich gar nicht vorstellen konnte, dass so was tatsächlich realisiert werden kann. Hinterher zu einem Erfolg zu kommen, das war für mich etwas Besonders.

Michael Heidemann: Inwiefern hat die Stadt von der Tieferlegung des Bahnhofs bis heute profitiert?

Dr. Beate Merk: Für mich hat das Projekt auch deshalb so eine große Bedeutung, weil die Stadt Neu-Ulm durch die Schienenstränge an die Donau gegürtet war. Diese Schienenstränge waren mehr oder weniger unüberwindlich. Diesen Gürtel wegzubekommen, damit eine Befreiung der Innenstadt und somit eine Möglichkeit der Ausdehnung zu erreichen, war für mich ein großes Anliegen. Wie man heute sieht, war das genau richtig.

Michael Heidemann: Hätte man das Projekt auch als Vorbild für Stuttgart 21 ansehen können?

Dr. Beate Merk: Im Kleinen kann es sicherlich als Beispiel dienen. Ähnlich wie es bei Stuttgart 21 geplant ist, konnten auch bei uns viele Gleisstränge entfernt werden. So wurde in der Innenstadt ein großer Bereich frei, der neu beplanbar ist. Wir haben es hier mit über einem Drittel der Innenstadtfläche zu tun. Das bedeutet natürlich auch, dass man eine Stadt komplett anders konzipieren kann. In Stuttgart ist es so, dass aufgrund seiner Kessellage keine größeren Entwicklungsmöglichkeiten vorhanden sind. Dadurch ist dieser Bereich von ganz besonderer Bedeutung.

Reinhold Kramer: Wäre Neu-Ulm 21 heute noch genauso möglich oder würde es am Widerstand scheitern?

Dr. Beate Merk: Insgesamt ist die Problematik bei solchen Bauvorhaben die Zeit. Man braucht sehr lange, bis man entsprechende Genehmigungsverfahren durchlaufen hat. Dann vergeht noch mal viel Zeit, bis mit dem Bau tatsächlich begonnen werden kann. Selbst wenn in den Verfahren Einwendungen erhoben und erledigt worden sind, dann heißt dies nicht, dass inzwischen nicht neue, aktuelle Einwendungen entstanden sind. Hinzu kommt, dass die Bürger erst dann richtig auf das Vorhaben aufmerksam werden, wenn die Bagger anrollen. Dann wird erst die Dimension des Vorhabens greifbar. Das war auch in Neu-Ulm der Fall.

Michael Heidemann: Mussten Sie sich auch mit Protesten auseinandersetzen?

Dr. Beate Merk: Es gab zwar Proteste, aber keine Demonstrationen. Das mag vielleicht auch daran gelegen haben, dass wir Fragen und Kritik sofort aufgegriffen haben. Es war uns ein großes Anliegen, den Menschen die Möglichkeit zu geben, mit kompetenten Leuten zu sprechen, um so ihren Bedürfnissen Gehör zu verschaffen und Rechnung tragen zu können.

Michael Heidemann: Es besteht wahrscheinlich immer ein Spannungsfeld: Auf der einen Seite soll eine moderne Infrastruktur geschaffen werden, auf der anderen Seite muss man den Menschen gerecht werden, die möglicherweise negativ von solchen Maßnahmen betroffen sein können. Die geplante dritte Start- und Landebahn am Flughafen München ist da ein gutes Beispiel. Sie ist für den Wirtschaftsstandort München unverzichtbar. Wir begrüßen dieses Projekt sehr. Als Unternehmen nutzen wir den Flughafen intensiv. Natürlich kann ich anders herum verstehen, wenn Menschen, die im Bereich der Einflugschneise wohnen, nicht gerade von der Zunahme des Flugverkehrs begeistert sind.

Dr. Beate Merk: Der Wirtschaftsstandort Bayern ist schon etwas ganz Besonderes. Es ist wichtig, dass er erreichbar ist, dass Direktverbindungen von München aus in andere Kontinente bestehen und man nicht noch einmal einen Zwischenstopp einlegen muss. Insofern brauchen wir den Ausbau des Flughafens. Das hat natürlich für einige deutliche Nebenwirkungen, die ich nicht kleinreden will. Letztlich geht es darum, dass man miteinander im Gespräch ist, dass man von Anfang an mit den Bürgern redet, um so eine möglichst intensive Beteiligung zu erreichen. Logisch ist aber auch, dass wir nicht überall Hilfe und Unterstützung leisten können. Ich glaube, es ist schon klar: Man wird sicherlich nicht alle befrieden können.

Michael Heidemann: Sie wären also schon dafür, dass man die Bürger unabhängig beziehungsweise ergänzend zu den gängigen politischen Gremien und Verfahren einbindet?

Dr. Beate Merk: Unsere Gesetze sehen eine starke Beteiligung der Bürger vor. Dennoch kommt es immer darauf an, wie das in der Praxis ausgestaltet wird. Die Frage ist: Möchte man auch ernsthaft mit den Menschen reden oder begreift man die Beteiligung nur als reine Proforma-Kommunikation? Ich denke, wir müssen uns den Menschen intensiv nähern. Man darf keine Angst haben, auch die unangenehmen Dinge anzusprechen. Und die Gespräche müssen transparent sein. Die Menschen müssen zum einen sehen, dass sie und ihre Anliegen wirklich ernst genommen werden. Zum anderen muss ihnen dargestellt werden, was passiert und wie etwas passiert. Die Menschen in unserem Land werden sich durch Stuttgart 21 bewusster mit Bauvorhaben auseinandersetzen, als dies vor einigen Jahren der Fall war.

Michael Heidemann: Das gefällt natürlich etlichen nicht. Viele Bauunternehmer haben damit zu kämpfen. Sie sagen: Wir haben eigentlich Aufträge bekommen, können sie aber nun nicht ausführen, weil möglicherweise die Bürgereinbindung nicht so stattgefunden hat, wie es optimalerweise hätte sein sollen.

Reinhold Kramer: Wie ist es Ihnen gelungen, die Bürger, insbesondere Gegner, hinter sich zu bringen und von der Tieferlegung des Bahnhofs in Neu-Ulm zu überzeugen?

Dr. Beate Merk: Wir hatten damals eine intensive Bürgereinbindung in Form einer Bürger-Werkstatt, die sich nicht nur um die Tieferlegung des Bahnhofs gekümmert hat, sondern die gesamte Entwicklung der Stadt im Blick hatte. Wir haben da soziale und kulturelle Aspekte angesprochen, aber auch alles von der Bildung über die Natur bis hin zur Ökologie thematisiert. Ich glaube, dass es durchaus gut tut, sich ab und zu über die Stadtgestaltung der Zukunft auszutauschen und zu informieren. Die Bürger hatten die Gelegenheit, ihre eigenen Vorstellungen einzubringen.

Michael Heidemann: Können Sie die Höhe der Investitionen und Kosten beziffern, die das Projekt insgesamt verursacht hat?

Dr. Beate Merk: Leider nicht, da das Vorhaben letztlich von meinem Nachfolger und dem Stadtrat umgesetzt wurde, nachdem ich in das Justizministerium gewechselt war. Ich kann aber sagen, dass damals eine neue Vereinbarung zwischen Bund, Land, Stadt und Bahn geschlossen worden ist, bei der wir mit fiktiven Kosten gerechnet haben. Wir haben gesagt: Wenn wir die Tieferlegung erreichen, fallen viele andere Dinge weg, die wir ansonsten hätten finanzieren müssen, wie etwa verschränkte Bahnübergänge. Natürlich hätten wir mit vielen kleinen Maßnahmen ein Konzept auf den Weg bringen können, mit dem die Stadt heute genauso hätte leben können. Wir haben uns jedoch für den großen Wurf entschieden, der zwar etwas mehr gekostet hat, aber letzten Endes Neu-Ulm deutlich mehr gebracht hat.

Reinhold Kramer: Hätten Sie den Schwaben zugetraut, dass sie sich so vehement gegen Stuttgart 21 sträuben?

Dr. Beate Merk: Natürlich! Ohne hier eine Region besonders charakterisieren zu wollen kann ich sagen: Eine gewisse Hartnäckigkeit und ein gewisses Selbstbewusstsein sind den Schwaben durchaus eigen. Ich habe selbst schwäbisches Blut und weiß daher, wovon ich spreche. Ich habe den Schwaben daher sehr wohl zugetraut, ihre eigene Entscheidung zu treffen. Das haben sie nicht nur bei den Protesten gegen Stuttgart 21, sondern auch bei der Volksabstimmung über Stuttgart 21 gezeigt. Das hat mich beeindruckt. Nur betrübt es mich jetzt etwas, wenn es heißt, „wir machen weiter mit dem Protest." In einer Demokratie muss man mit der Entscheidung der Mehrheit leben und sie akzeptieren. Wer sich nun weigert, zeigt kein demokratisches Bewusstsein. Das bedauere ich. Irgendwann muss auch mal gehandelt werden können, sonst lähmen wir uns komplett. Dieses Bahnprojekt tangiert nicht nur Baden-Württemberg, sondern es beeinflusst die benachbarten Bundesländer genauso. Für Bayern ist es ebenso wichtig, weil es die Verbindungen in den Süden betrifft. Die Magistrale Paris – Bratislava ist ein gesamteuropäisches Anliegen, welches eminent wichtig ist und viele Menschen mobiler machen kann.

Michael Heidemann: Seit Stuttgart 21 und mit Heiner Geißler als Schlichter ist nun die Mediation in aller Munde. Wie bewerten Sie das Instrument der Mediation im Rahmen demokratisch legitimierter Verfahren? Sie fördern ab 2012 ein Pilotprojekt der „Wirtschaftsmediation" in Bayern.

Dr. Beate Merk: Mediation bedeutet, dass eine Lösung nicht einfach aufgepfropft wird, sondern gemeinsam mit den Beteiligten gefunden wird. Sie ist für mich ein wichtiges Kommunikationsmittel. Gerade wenn wir den Menschen Vorschläge machen oder Projekte darstellen, dann bitte nicht ex cathedra, also von oben nach unten, predigen und sagen: So muss es jetzt sein! Stattdessen muss man die Vorschläge und Projekte mit den Menschen diskutieren. Es geht darum: Was können wir uns leisten, und zwar nicht ausschließlich im finanziellen Sinne, sondern auch in der Frage, wie wir handlungsfähig bleiben. Wir müssen zugleich die Möglichkeit haben, die Bürger soweit wie es geht, einzubinden und ihnen soweit wie möglich Transparenz geben. Die andere Frage ist: Wie können wir letzten Endes überhaupt noch zu tragfähigen Lösungen kommen?

Reinhold Kramer: Wie stufen Sie es ein, eine Frage beziehungsweise ein Projekt wie Stuttgart 21 per Volksentscheid legitimieren zu lassen, und wie stehen Sie zu der Forderung, Volksentscheide auf Bundesebene einzuführen?

Dr. Beate Merk: Als Demokratin bin ich eine Verfechterin der parlamentarischen Demokratie. Dennoch haben Bürgerbegehren in Bayern durchaus eine erfolgreiche Geschichte vorzuweisen. Auf Kommunalebene habe ich erlebt, dass wir mit entsprechenden Initiativen gut haben leben können und umgegangen sind. Man muss sich immer überlegen, wie viel Befriedung so eine Form der Beteiligung bringt. Auch in Europa warten Bürger darauf, direkt beteiligt zu werden. Darum muss man sich Gedanken machen, inwieweit man hier Möglichkeiten anbietet. Ich persönlich bin da nicht so ängstlich, aber auch hier gilt, dass man sich die Handlungsfähigkeit erhalten muss. Es mag einzelne Themen geben, in denen es sinnvoll und wünschenswert ist, eine Möglichkeit der Bürgerbeteiligung zu haben. Das muss aber in einem gewissen Rahmen erfolgen. Es darf nicht dazu führen, dass nichts mehr vorwärts geht.

Michael Heidemann: Ich sehe es genauso. Gegner und Kritiker von Volksabstimmungen sagen ja, dass viele Entscheidungen auf Basis der jeweiligen Tagesstimmung getroffen werden und dass politische Entscheidungen, wie etwa die Einführung des Euro beziehungsweise die Abschaffung der DM, bei einer Volksabstimmung wohl nie zustande gekommen wären.

Dr. Beate Merk: Das mag sein, dass bestimmte Dinge nicht durchsetzbar wären. Ich bin mir aber keineswegs sicher, ob die Menschen sich damals für die DM entschieden hätten. Schließlich haben großartige und beliebte Politiker wie Theo Waigel, der aus meiner Heimat kommt, unheimlich für den Euro geworben. Sie haben damals eine unheimliche Erklärungsleistung abgegeben.

Michael Heidemann: Das will ich auch nicht ausschließen, es sind ja eh nur Spekulationen, die wir hier anstellen können, denn wir haben ja den Euro. Als ich vor einiger Zeit Dr. Waigel getroffen und ihn direkt danach gefragt habe, hat er da eher Skepsis gezeigt.

Dr. Beate Merk: Es ändern sich die Zeiten. Die Menschen sehen heute Politik anders als vor einigen Jahren oder Jahrzehnten. Deswegen muss man darüber langfristig nachdenken, ob man hier vielleicht etwas ändern muss. Ich bin überzeugt, dass Politiker auch heute den Menschen erklären, was sie für den besten Weg halten. Manchmal hat man aber den Eindruck, dass die Zeit dafür gar nicht mehr reicht und sich manches überholt. So ist es wichtig, dass man sich selbst darüber im Klaren ist, dass Politik den Menschen vermittelt werden kann. Wenn die Bevölkerung nicht mehr versteht, um was es geht und wenn die Zeit dafür fehlt, um Erläuterungen abzugeben, dann wenden sich die Menschen ab und es tritt Politikverdrossenheit ein. In dem Moment, wenn wir diskutieren, Themen erklären, darum werben und unser ganzes Herzblut reinstecken, so wie ich im Fall von Neu-Ulm 21, dann kann man auch überzeugen.

Michael Heidemann: Fairerweise muss man den Politikern wirklich zugute halten, dass sich viele Bürger nicht näher mit einer Sache befassen, sondern schnell nur eine Überschrift zurate ziehen, um ein Urteil zu fällen. Frau Dr. Merk, vielen Dank für das Gespräch.

Über Dr. Beate Merk

Dr. Beate Merk, geboren am 1. August 1957 in Nordhorn, ist CSU-Politikerin und bayerische Ministerin der Justiz und für Verbraucherschutz. Nach dem Studium der Rechtswissenschaften sowie der Politikwissenschaften und ihrer Promotion schlug sie die Verwaltungslaufbahn ein, zunächst als persönliche Referentin des Staatssekretärs am bayerischen Staatsministerium des Innern, dann am Landratsamt Neu-Ulm als juristische Staatsbeamtin für die Ressorts Baurecht und Umweltschutz. 1994 holte sie der bayerische Ministerpräsident Edmund Stoiber in die Staatskanzlei. 1995 stellte sie sich in Neu-Ulm der Wahl zur Oberbürgermeisterin, die sie mit drei Stimmen Vorsprung gewann. Dieses Amt hatte sie bis 2003 inne, bis sie als bayerische Justizministerin nach München wechselte. 2008 übernahm sie das zusätzliche Ressort Verbraucherschutz.

Trafen sich mit der bayerischen Justizministerin Dr. Beate Merk (Mitte): Michael Heidemann (links), Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH, sowie deren langjähriger Vertriebsdirektor, Reinhold Kramer (rechts), der bis 2011 für den Wirtschaftsraum Baden-Württemberg zuständig war. Foto: Zeppelin

Neu-Ulm 21

Für knapp 160 Millionen Euro wurden die Gleisanlagen in Neu-Ulm auf einer Länge von etwa vier Kilometern tiefergelegt und um etwa hundert Meter verschoben. Der Regional- und Fernverkehr wird nicht mehr über 16 Gleisanlagen abgewickelt, sondern über vier Gleise. Die so frei werdende Fläche in der Innenstadt von 18 Hektar steht der Stadtentwicklung zur Verfügung.

Managementposition aus eigenen Reihen besetzt

Fred Cordes wird Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH, der größten Gesellschaft im Zeppelin Konzern

GARCHING BEI MÜNCHEN (SR). Das neue Jahr bringt eine personelle Veränderung bei Zeppelin mit sich: Zum 1. Januar 2012 steigt der bisherige Vertriebschef Fred Cordes in die Geschäftsführung der Zeppelin Baumaschinen GmbH, der größten Gesellschaft im Zeppelin Konzern, auf. Mit der Bestellung von Fred Cordes zum Geschäftsführer ist Deutschlands führende Vertriebs- und Serviceorganisation wieder mit einer Doppelspitze besetzt. Cordes wird sich die Aufgaben in der Geschäftsführung mit Michael Heidemann teilen, der seit 2008 deren Vorsitzender ist. Heidemann bleibt auch weiterhin stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung der Zeppelin GmbH.

„Fred Cordes hat bei Zeppelin verschiedene Stationen durchlaufen und kennt daher unsere Branche und unsere Produkte, aber vor allem die Anforderungen und Wünsche unserer Kunden bestens. Unser Ziel ist es, möglichst viele Top-Management-Positionen bei Zeppelin aus den eigenen Reihen zu besetzen. Die besten Mitarbeiter zu finden, sie weiterzuentwickeln und sie zu fördern ist seit Jahren wesentlicher Teil unserer Personalstrategie. Fred Cordes ist ein exzellentes Beispiel dafür“, erklärt Michael Heidemann.

Seit 1995 ist der diplomierte Maschinenbauingenieur Cordes für die Zeppelin Baumaschinen GmbH tätig, zunächst als Vertriebsingenieur im Außendienst, dann als Produktmanager für Ersatzteile-Vertrieb und -Marketing in der Zentrale in Garching. Im Jahr 2000 wurde er zum Niederlassungsleiter von Osnabrück ernannt. Drei Jahre später verantwortete er bereits als Vertriebsdirektor des Wirtschaftsraums Nord die Zeppelin Niederlassungen Hamburg, Bremen, Osnabrück, Westerstede und Rendsburg. Von 2009 bis heute hatte er die Funktion des Direktors für Vertrieb und Marketing inne und damit die Aufgaben des Zeppelin Vertriebschefs Deutschland übernommen. „Als Marktführer im Vertrieb und Service von Baumaschinen wird es auch in Zukunft unser höchstes Ziel sein, unseren Kunden und deren Anforderungen mit innovativen Produkten und bestmöglichem Service in hohem Maße gerecht zu werden und ein verlässlicher Partner zu sein. Dafür werde ich mich auch in meiner neuen Funktion einsetzen“, verspricht Fred Cordes.

Steht der Zeppelin Baumaschinen GmbH zusammen mit Michael Heidemann als Geschäftsführer vor: Fred Cordes. Foto: Zeppelin

Anzeige

Alles über Zeppelin im Internet!

www.zeppelin-cat.de

ZEPPELIN CAT

Eine besondere Aufgabe im Vertrieb

Stephan Lackner wird neuer Zeppelin Niederlassungsleiter in Bremen und Westerstede

BREMEN (SR). Für den Standort Bremen war er zwar schon seit Mitte 2010 als Verkaufsleiter verantwortlich, doch zum Jahresanfang übernimmt Stephan Lackner die Leitung der Niederlassungen Achim bei Bremen und Westerstede und ist für 80 Mitarbeiter verantwortlich. Der gelernte Groß- und Außenhandelskaufmann kam 2006 zu Zeppelin. In den ersten Jahren war er als leitender Verkaufsrepräsentant für den Vertrieb von Cat Baumaschinen zuständig. Zuvor sammelte er Erfahrungen im Baumaschinenvertrieb bei anderen namhaften Herstellern.

Innerhalb der Zeppelin Niederlassungsstruktur nimmt der Standort Achim bei Bremen eine Sonderrolle ein, die sich aufgrund der Hafennähe ergibt. Sobald Containerschiffe aus Übersee, insbesondere aus Amerika und Japan, mit den geladenen Cat Baumaschinen in Bremerhaven angelegt haben und ausgeladen wurden, wird die Fracht nach Achim bei Bremen gebracht. Dort nehmen sie die Mitarbeiter in der Niederlassung in Empfang, um die Geräte für die Auslieferung direkt zum Kunden oder zu den Kunden betreuenden Niederlassungen in ganz Deutschland vorzubereiten.

Aber noch aus einem anderen Grund hat die Niederlassung im Vertriebsnetz eine besondere Aufgabe: Sie bietet verschiedene Hydraulikservice-Leistungen an. In Achim bei Bremen und in Köln erhalten Kunden eine fachgerechte Instandhaltung, Reparatur sowie Wartungsarbeiten von mobilen und stationären Hydraulikanlagen und natürlich auch für ihre Baumaschinen. Der Zeppelin Hydraulikservice nimmt nicht nur Hydraulikzylinder kritisch unter die Lupe, sondern setzt auch die Hydraulikpumpen und -motoren instand. Von der Hydraulikspezialisierung profitieren darum längst nicht nur Baufirmen, welche die Hydraulik ihrer Baumaschinen überarbeiten lassen, sondern mittlerweile greifen auch eine Vielzahl von Unternehmen, wie Werften, Industrieanlagen, Betriebe für das Offshore-Equipment sowie aus der verarbeitenden Industrie, auf den Zeppelin Service zurück und lassen Hydraulikzylinder, -pumpen und -motoren jeder Bauart und aller Fabrikate überholen. Ausgerüstet ist die Niederlassung mit speziell ausgestatteten Werkstätten inklusive einem modernen Hydraulikpumpen-Prüfstand (bis 460 kW hydraulische Antriebsleistung sowie Pumpen mit einer Förderleistung von tausend Liter pro Minute) mit automatischem Prüflauf und Kennlinienprotokoll, zahlreichen Bearbeitungsmaschinen sowie einem Messplatz mit elektronischer Messwerterfassung.

Stephan Lackner leitet die neue Zeppelin Niederlassung in Achim bei Bremen und Westerstede und ist für 80 Mitarbeiter verantwortlich. Foto: Zeppelin

Ein Kenner des Geschäfts

Jürgen Blattmann wird neuer Zeppelin Vertriebsdirektor

GARCHING BEI MÜNCHEN (SR). Zeppelin besetzt zum Jahresanfang die Leitung seines Wirtschaftsraums in Baden-Württemberg und Schwaben neu: Nachdem der langjährige Vertriebsdirektor Reinhold Kramer zum Jahreswechsel in den Vorruhestand verabschiedet wurde, rückt zum 1. Januar 2012 Jürgen Blattmann nach. Der aus der Region Freiburg stammende Handelsfachwirt wird das Vertriebsgebiet in Baden-Württemberg leiten und ist dort für den Erfolg der Zeppelin Niederlassungen Böblingen, Ulm und Freiburg mit insgesamt über 150 Mitarbeitern verantwortlich. Die Leitung der Niederlassungen in Ulm und Freiburg wird er selbst übernehmen.

Jürgen Blattmann wird neuer Zeppelin Vertriebsdirektor in Baden-Württemberg. Foto: Zeppelin

Jürgen Blattmann hat das Baumaschinengeschäft von der Pike auf gelernt. Von 2001 bis 2011 verantwortete er als Niederlassungsleiter das Baumaschinengeschäft von Zeppelin im Raum Freiburg. Davor war er bei namhaften Handelsunternehmen in der Region Baden in Führungspositionen tätig. „Zeppelin legt schon seit jeher großen Wert auf eine langfristig ausgerichtete Personalpolitik, indem Führungskräfte mit hoher Verantwortung, wie Jürgen Blattmann, gefördert werden, um weiterführende Aufgaben und Führungspositionen zu übernehmen“, erklärte Fred Cordes, Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH. „Es freut uns sehr, dass Reinhold Kramer, langjähriger Vertriebsdirektor des Wirtschaftsraumes, unserem Unternehmen eng verbunden bleibt und noch zukünftig Sonderaufgaben und die Betreuung einiger Großkunden übernehmen wird.“

„Der Lotse geht von Bord“

Dieter Sibbert, Geschäftsführer von Cat Financial Services, in den Ruhestand verabschiedet – Nachfolger wird Detlev Fuchs

ISMANING (SR). Wie die Leistung eines Managers beurteilt wird, zeigt sich in der Regel daran, wie seine Verabschiedung ausfällt. Geht er sang- und klanglos von Bord, spricht das Bände. Kommen Arbeitskollegen und Geschäftspartner aus dem In- und Ausland, um sich persönlich von ihm zu verabschieden, ist das ein Zeichen ihrer Wertschätzung. Diese durfte Dieter Sibbert erfahren. Der Geschäftsführer der Caterpillar Financial Services GmbH beendete 2011 sein aktives Berufsleben im Beisein von Cat Händlern wie Avesco und Zeppelin sowie gemeinsamer Kunden. Die weiteste Anreise legte Kent Adams zurück. Der Präsident von Caterpillar Financial Services war aus Nashville, dem US-Bundesstaat Tennessee, gekommen. Nachdem Sibbert 15 Jahre lang das Unternehmen gesteuert hatte, wechselte er in den Ruhestand. Sein Nachfolger kommt aus den eigenen Reihen und wird Detlev Fuchs, der zuvor das Osteuropageschäft von Caterpillar Financial Services verantwortete.

Dieter Sibbert, der Geschäftsführer der Caterpillar Financial Services GmbH, beendete 2011 sein aktives Berufsleben.

„Der Lotse geht von Bord“, meinte Alexander Bautzmann in seiner Laudatio. Der frühere Geschäftsführer des Zeppelin Konzerns, verantwortlich für die Finanzen, hatte viele Jahre mit Sibbert eng zusammengearbeitet. Er dankte im Namen der Geschäftsführung, der Führungskräfte und Mitarbeiter der Zeppelin Baumaschinen GmbH und der Zeppelin Holding für seine Leistung, sein Wirken und die Erfolge der beiden Geschäftspartner Cat und Zeppelin. „Über 15 Jahre hat Dieter Sibbert die Zusammenarbeit zwischen beiden Unternehmen zu einem Großteil durch seine konstruktiven Vorschläge und loyale Art geprägt. Davon konnten letztlich unsere beiden Gesellschaften genauso profitieren wie unsere Kunden. Deswegen gebührt ihm ein besonderer Dank“, erklärte Michael Heidemann, Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH und Geschäftsführer des Zeppelin Konzerns, zu Sibberts Abschied aus dem Berufsleben.

Die langjährige Erfahrung Sibberts als Bankfachmann und die besondere Art seiner Führung und Kommunikation hätten dabei die Geschicke des Unternehmens geprägt. So sei es gelungen, die Zusammenarbeit zur Erfolgsgeschichte zu machen und Caterpillar Financial Services nicht allein in Deutschland, sondern auch international in eine Spitzenstellung zu bringen. „Entsprechend oft wurde Dein Rat gesucht. Unter Deiner Führung wurden die Weichen eures Angebots völlig neu gestellt“, so Bautzmann zu Sibbert. Das Spektrum der Finanzierungsangebote wurde unter ihm wesentlich ausgeweitet. Als Paradebeispiel nannte Bautzmann hier die Miet-Kauf-Option. Hier hätte Caterpillar Financial Services Finanzierungsgeschichte geschrieben. „Die Grundidee, mit dem Kunden primär nicht über den Kaufpreis der Maschine, sondern über eine moderate Monatsrate zu sprechen, war so überzeugend, innovativ und erfolgreich, dass auch die Konkurrenten im Markt schnell über Nachahmungen nachdachten“, berichtete Bautzmann in seinem Rückblick. Nicht zuletzt stand Dieter Sibbert Zeppelin auch mit großen Finanzierungslösungen zur Seite, unabhängig vom Standardmaschinengeschäft. So hatte er einen wesentlichen Anteil an der Finanzierung der Akquisition der Berliner MVS AG durch Zeppelin im Jahr 2003.

Bedankten sich für die partnerschaftliche Zusammenarbeit bei Dieter Sibbert (Mitte): Michael Heidemann (links), Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH und Geschäftsführer des Zeppelin Konzerns, sowie Alexander Bautzmann (rechts), der frühere Geschäftsführer des Zeppelin Konzerns. Fotos: Caterpillar Financial Services

Zu den Finanzprodukten kamen weitere Faktoren hinzu, die Cat Händler wie Zeppelin bei Marktanteilen und Umsatz unterstützten, weitere Marktanteile zu generieren. Sibbert baute eine Beratungs- und Vertriebsmannschaft auf, die Zeppelin Verkäufern und kaufmännischen Mitarbeitern zur Seite standen. Zugute kam auch, dass Kreditanfragen und -genehmigungen bereits sehr früh über IT-gestützte Plattformen zügig bearbeitet wurden. „Du hast gezeigt, wie man in schwierigen Situationen mit seinen Partnern wie Zeppelin Lösungen nicht mit dem Kopf durch die Wand anstrebt, sondern im harmonischen Ausgleich der Interessen eine Win-win-Situation erreicht. Die von Dir dazu einberufenen „Jours fix“ sind legendär geworden“, hob Bautzmann hervor. Cat Financial Services wird dank Dieter Sibbert auch in Zukunft der verlässliche Finanzierungspartner der deutschen Bauwirtschaft sein.

Nr. 360, Januar/Februar 2012

Baggern in der dritten Dimension

3D-Maschinensteuerungen erhöhen die Produktivität und senken die Kosten beim Einsatz von Ketten- und Mobilbaggern

RAUNHEIM (SR). Sie gelten laut EU-Kommission als Innovationstreiber in Europa: Länder aus Skandinavien, allen voran Norwegen und Finnland. Das zeigt sich etwa auch im Einsatz von Baggersteuerungen. Allein in Norwegen dürften schon mehr als 70 Prozent aller neuen Kettenbagger mit GPS-Steuerungen in den Einsatz gehen. „Konkrete Zahlen liegen zwar nicht vor, weil es keine zentrale Stelle der Datenerfassung gibt, doch in Skandinavien sind im Unterschied zu Deutschland GPS-Baggersteuerungen längst gang und gäbe. Auch bei uns wird das die Zukunft sein", ist Dr. Andreas Linnartz, Geschäftsführer der Sitech Deutschland GmbH, überzeugt. Hierzulande gibt es bereits Bauunternehmen wie Georg Eichele und das Vermietunternehmen Reuen, die Steuerungen nicht allein bei Raupen nutzen, bei denen der Einsatz von Maschinensteuerungen längst genauso Standard ist wie bei Motorgradern. Doch Unternehmen wie diese sind bislang eher eine Ausnahme, wenn es um den Einsatz von Kettenbaggern sowie Mobilbaggern mit 3D-Steuerungen geht. Das könnte sich bald ändern.

Rund ein Drittel aller Baustellen wickelt die Baufirma Eichele mit Steuerungen ab. Deren Auslastung beträgt bei den Dozern rund 90 Prozent und bei den Kettenbaggern 70 Prozent. Foto: Sitech Deutschland

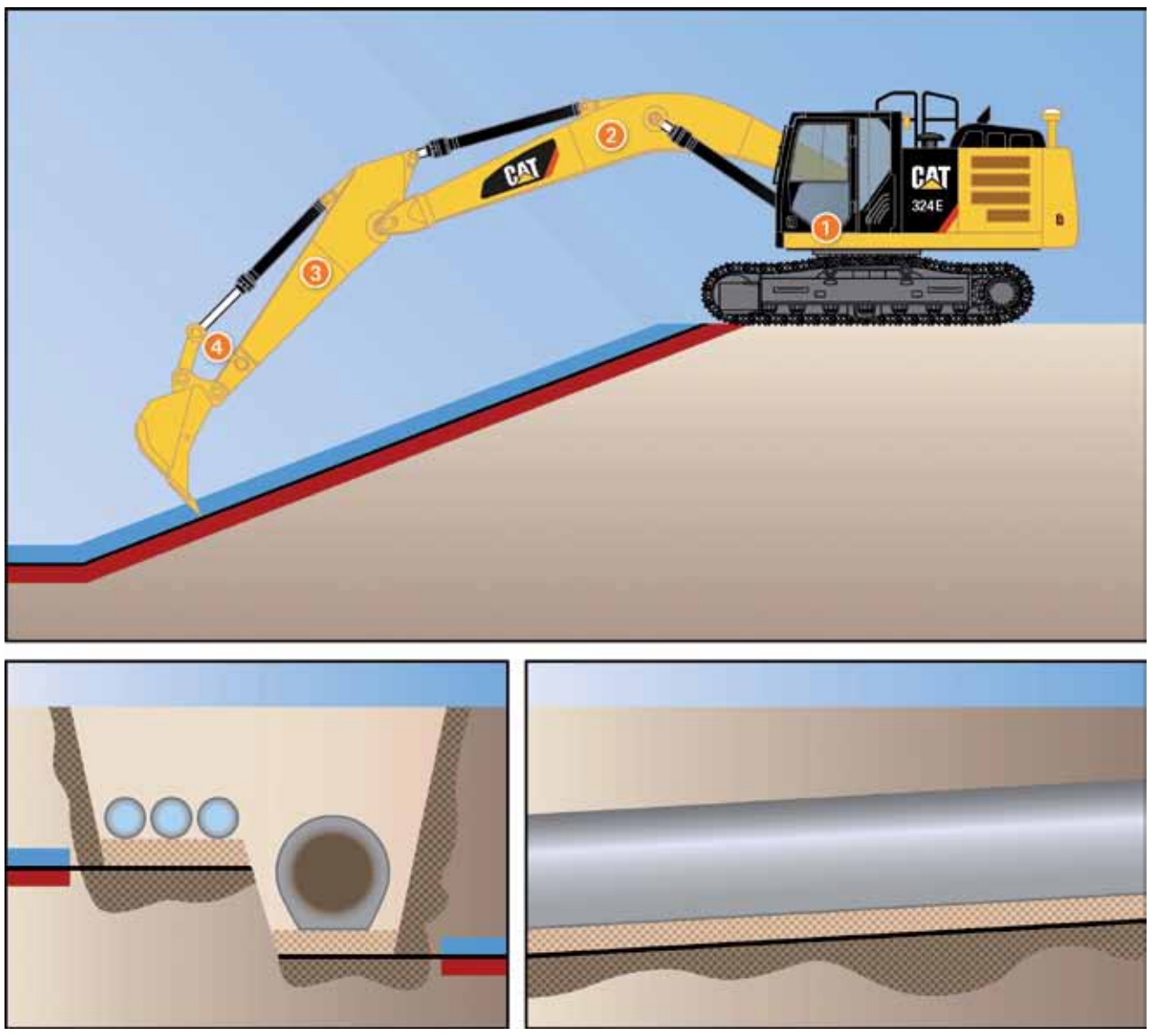
„Wir rechnen damit, dass in zehn bis 15 Jahren oberhalb der 20-Tonnen-Klasse jeder zweite Kettenbagger mit einer 3D-Maschinensteuerung ausgerüstet sein wird", diese These vertritt Dr. Andreas Linnartz. Was seiner Meinung nach dafür spricht, sind die Vorteile, die sich damit für Unternehmen generieren lassen. Noch glauben viele Unternehmer, dass sich der Nutzen der Maschinensteuerung zwar bei Raupen und Motorgradern hinsichtlich Produktivitätssteigerung und Kostenreduzierung klar quantifizieren lässt, jedoch nicht bei Ketten- und Mobilbaggern. Und das erklärt die geringe Ausrüstungsquote. Bei den Kettenbaggern über 20 Tonnen soll der Anteil bei fünf bis zehn Prozent liegen und bei den Mobilbaggern deutlich unter fünf Prozent sein.

Kosten senken

In einer Studie untersuchten die isländische Universität Reykjavik und der regionale Trimble-Händler Hekla, wie sich ein Cat Kettenbagger 330DL einmal mit GPS- und einmal ohne GPS-Steuerung schlägt, wenn er einen Graben auszuheben hat. Die Resultate überzeugten: Der mit GPS ausgerüstete Bagger war um 32 Prozent schneller und verbrauchte für die Verrichtung der gleichen Arbeit 28 Prozent weniger Kraftstoff. Überdies zeichnete sich der Bagger mit 3D durch ein deutlich besseres Materialhandling aus. Das Material wurde nur einmal mit dem Löffel angefasst. Nacharbeiten waren nicht erforderlich. „Wir glauben, dass diese Erfahrungen auch auf unsere Baustellen übertragbar sind. Mit 3D-Steuerungen lassen sich die Kosten beim Baggereinsatz um 20 bis 40 Prozent senken", gibt sich der Sitech-Geschäftsführer optimistisch.

Der Grabenaushub, wie er im Kanalbau auftritt, ist jedoch nur ein Einsatzgebiet von Baggersteuerungen. Weitere Betätigungsfelder bieten sich auch an im Böschungsbau, im Wasserbau und überall dort, wo der Baggerfahrer mit eingeschränkten Sichtverhältnissen zurechtkommen muss. „Nach den Erkenntnissen von Sitech sind die Einsatzmöglichkeiten noch lange nicht ausgeschöpft. Wir denken, dass fast alle klassischen Baggerarbeiten für 3D-Systeme geeignet sind", so Bernhard Tabert, als Produktmanager bei Zeppelin zuständig für Maschinensteuerungen, die an Cat Geräten den Namen AccuGrade tragen. Zeppelin hat 2011 Sitech Deutschland als exklusiven Technologiepartner für den Vertrieb und Service von AccuGrade-Maschinensteuerungssystemen an Caterpillar Baumaschinen gewählt. Sitech bietet jedoch unabhängig von der Kooperation mit Zeppelin alle Lösungen rund um Maschinensteuerungen auch für Produkte anderer Baumaschinenhersteller.

So viel zur Theorie der Maschinensteuerungen. Aber wie gestaltet es sich in der Praxis? Bei der Georg Eichele Bauunternehmung GmbH aus dem Ostalbkreis sind fünf von acht Kettenbaggern für die Maschinensteuerung aus dem Hause Sitech West und Trimble vorgerüstet. „Das Unternehmen ist in der Region das einzige, das intensiv auf moderne Technologien setzt und nimmt hier eine Vorreiterrolle ein", berichtet Gerwin Geisel, Gebietsverkaufsleiter von Sitech West, der den Betrieb bei der Ausrüstung beraten hat. Eingesetzt werden in dem Familienunternehmen zwei duale GPS-Anlagen, etwa auch an den beiden Cat Kettenbaggern 324D sowie an dem neuen Cat Kettenbagger 345D. Seit 2009 wurde die Maschinensteuerung für Baggerarbeiten verwendet. Vorher wurden Maschinensteuerungen bereits bei Raupen im Unternehmen erprobt. „Überzeugt hat uns ein Test bei einer Industriebaustelle für ein Recyclingunternehmen in der Region", erklärt Markus Eichele, Mitglied der Geschäftsleitung und Urenkel des Firmengründers. Seit 2008 arbeitet das Unternehmen damit. Längst haben sich die Steuerungen bei den Raupen bewährt. Ausgerüstet werden können die beiden Dozer mit GPS, UTS oder mit einer dualen Laser-Anlage, ebenfalls von Sitech/Trimble. Für die Vermessungsarbeiten stehen zwei GPS-Rover, zwei GPS-Referenzstationen und zwei Tachymeter zur Verfügung. Aufträge führt das Unternehmen, das ein klassischer Familienbetrieb ist, in seinen Kerngeschäftsfeldern Straßen- und Tiefbau, insbesondere dem Rohrleitungs- und Wasserleitungsbau, aus. Sie machen 70 Prozent des Umsatzes aus. Dann kommen noch der Deponie- und Industriebau dazu. Rund ein Drittel aller Baustellen wickelt die Baufirma mit Steuerungen ab. Deren Auslastung beträgt bei den Dozern rund 90 Prozent und bei den Kettenbaggern 70 Prozent.



Die Grafik oben zeigt Sensoren (durchnummeriert von eins bis vier), die am Kettenbagger angebracht wurden. Sie befinden sich am Oberwagen, Ausleger, Stiel und Koppel (Löffel). Am rechten Eck der Fahrerkabine wurde ein gelbes Kästchen montiert. Es handelt sich um ein Funkgerät für den Empfang der GPS-Korrekturdaten. Das Kontergewicht des Baggers ist mit zwei GPS/Glonass-Antennen ausgerüstet, die Positionsdaten empfangen. Die Grafik unten links zeigt einen Querschnitt von Versorgungsleitung (links) und Abwasserleitung (rechts) mit Soll- und Ist-Aushub. Die dunkelbraun schraffierte Fläche symbolisiert den Mehraushub, die hellbraun schraffierte Fläche den Bereich, in dem die Rohre auf einer Bettung liegen. Die schwarze dicke Linie zeigt die Ideallinie an, die ein Bagger ausheben soll. Der rote Balken verdeutlicht, dass zu tief ausgehoben wurde. Das bedeutet, dass mehr Material für die Bettung eingebaut werden muss. Die Folge: Das kostet Zeit und Geld. Der blaue Balken verdeutlicht, dass zu hoch ausgehoben wurde. Auch hier ist ebenfalls Nacharbeiten angesagt. Auch bei der Grafik unten rechts steht die schwarze dicke Linie für die Ideallinie der Gradiente, die ein Bagger ausheben soll. Hebt er zu viel aus, muss er mehr Material einbauen und zusätzlich verdichten. Hebt er zu wenig aus, muss ebenfalls korrigiert werden. Eine ungleichmäßig ausgehobene Gradiente führt zur Mehrarbeit, zusätzlichem Einbau von Material und Verdichtung für die Bettung. Grafik: Zeppelin

Genauer arbeiten

„Bei Arbeiten mit dem Bagger hat sich herausgestellt, dass der Baggerfahrer damit autark auf der Baustelle arbeiten kann und nicht mehr warten muss, bis der Vermesser Zeit für ihn hat. Eine minimale Vorbereitung ist zwar vorher erforderlich, doch ansonsten kommt der Fahrer ohne Vermesser aus", berichtet Markus Eichele von seinen Erfahrungen. Weitere Beweggründe, die ihn überzeugt haben, die Maschinensteuerung auf Bagger zu übertragen, waren Aspekte wie eine höhere Genauigkeit sowie Sicherheit. „Der Fahrer fühlt sich sicherer. Es treten weniger Fehler auf, und es hat sich inzwischen erwiesen, dass wir damit einen besseren Materialeinsatz erzielen, weniger Material verbrauchen und schneller bis auf Sollhöhe ausheben können. Unsere Baggerfahrer können kontinuierlich durcharbeiten und müssen keine Zwangspausen einlegen, weil sie nicht mehr ständig nachmessen müssen", fasst er die Vorteile zusammen. Die Frage nach der Produktivität von Maschinensteuerungen für Bagger kann bejaht werden. Diese zu beziffern ist jedoch deutlich schwieriger. „Meiner Meinung nach liegen diese zwischen zehn bis 20 Prozent. Es kommt auf verschiedene Faktoren an, etwa welche Arbeiten ausgeführt werden und mit welchen Bodenverhältnissen man es zu tun hat", schränkt Markus Eichele ein und fügt hinzu: „Die Einsatzbedingungen müssen passen. Je aufwendiger die Erstellung des Projektes und je anspruchsvoller die Geometrie, desto eher rechnet sich der Einsatz von Baggersteuerungen. Die Mindestlaufzeit muss schon drei Wochen betragen, sonst macht der Einsatz keinen Sinn. Natürlich steht und fällt die ganze Arbeit mit qualifizierten Mitarbeitern. Gute Vorbereitung durch den Vermesser ist genauso das A und O wie ein von der Steuerung überzeugter Baggerfahrer, der routiniert im Umgang damit ist." Bei Georg Eichele sind dies sechs Maschinenführer plus Vermesser, die inzwischen damit versiert sind. Maschinensteuerungen haben sich bei ihnen als fester Standard etabliert. Baggerfahrer fordern mittlerweile den Einsatz von Baggersteuerungen. Sie werden dann genutzt, wenn Aushubarbeiten wie etwa beim Bau von Überlandleitungen anstehen. „Dann kann der Bagger ohne Vorlauf und Verzug sofort damit loslegen", so Markus Eichele. Im Kanalbau übernehmen damit die Bagger zusätzlich eine Kontrollfunktion und stellen sicher, dass nicht zu tief ausgehoben wird. Denn das bringt später nur Probleme mit sich, weil dort das Wasser nicht richtig abfließen kann und sich Staunässe bildet. Werden Baggerarbeiten beim Bau von Regenrückhaltebecken erforderlich, dann geht das Unternehmen in zwei Schritten vor: Der Bagger samt Steuerung kann ohne größere Vorbereitung die Arbeit aufnehmen und sich bis auf wenige Zentimeter an die Soll-Höhe heranarbeiten. Im Nachgang rückt dann ein Dozer an, der den Rest erledigt und abschiebt. „Festzuhalten ist, dass wir uns durch die Maschinensteuerung Personal sparen, weil auf der Baustelle zwei Mann die Arbeit stemmen können. Wenn alles optimal für den Steuerungseinsatz passt, dann sind mehr Geräte als Mitarbeiter vor Ort", so das Resümee von Markus Eichele.

Das Unternehmen beschäftigt derzeit hundert Mitarbeiter und ist überwiegend regional tätig. Langfristig gesehen wird auch die demografische Entwicklung in Deutschland dazu führen, dass allein deswegen die Maschinensteuerung sich hierzulande mehr ausbreiten wird. „In zehn bis 20 Jahren werden wir damit rechnen müssen, dass wir ein Drittel weniger Fachpersonal haben als heute, das aber nicht weniger zu tun hat, sondern im Gegenteil: 30 Prozent mehr Arbeiten bewältigen muss. Ich denke, die notwendige Steigerung der Produktivität kann nur durch den Einsatz innovativer Technologien erreicht werden. Hier spielen GPS-Maschinensteuerungen für den Bagger eine entscheidende Rolle." Gegenwärtig, so Markus Eichele, sei man jedoch weit davon entfernt, dass Auftraggeber den Einsatz der 3D-Technologie fordern. „Der Einsatz von 3D-Bauvermessungstechnologien findet bei der Dokumentation, wie etwa beim Aufmaß, bislang noch nicht die erforderliche Akzeptanz der Auftraggeber", berichtet Markus Eichele von seinen Erfahrungen. Langfristig ist er jedoch überzeugt, dass das Potenzial der Baggersteuerungen bei Weitem nicht ausgeschöpft ist.

Dass die Baggersteuerungen in den nächsten fünf Jahren mit großen Schritten Einzug auf deutschen Baustellen halten werden, nimmt auch Gerhard Behr an, Prokurist der Firma Reuen. „Daran wird kein Weg vorbeiführen. In fünf Jahren werden 80 Prozent aller Standardbagger damit ausgerüstet sein", lautet seine Prognose. Sein Vermietunternehmen bietet seit zwei Jahren Baumaschinen mit UTS (ATS) und GPS für den Bau von Radwegen, Straßen, Autobahnen bis zu Rollbahnen sowie zum Anlegen von kleinen und großen Flächen zur Miete an. Vermietet werden die Baumaschinen an Kunden in Deutschland sowie an Kunden im angrenzenden Ausland. Hauptsächlich sind es Grader und Raupen, aber auch Walzen und vor allem Ketten- sowie Mobilbagger hat der Betrieb in seinem Mietprogramm. Der verstärkten Nachfrage von Maschinensteuerungssystemen im Straßenbau trägt das Mietunternehmen Rechnung, indem Mietkunden Cat Raupen, wie eine D4C, D4G, D5G, neun D6N, eine D6R, eine D6RM sowie Bagger, darunter ein Cat Mobilbagger M316C, sowie die Cat Kettenbagger 320D als Langstielbagger, 324D und 325D mit GPS- oder UTS-Ausrüstung bekommen können. „Überall, wo ein digitales Geländemodell vorhanden ist und die Baustellen eine gewisse Größenordnung aufweisen, lässt sich die Maschinensteuerung effektiv umsetzen.

Fortsetzung auf Seite 10

Baggern in der dritten Dimension

Fortsetzung von Seite 9

Grundvoraussetzung ist allerdings immer, dass Planänderungen stets auf dem neuesten Stand sind und auch an den Baggerfahrer weitergegeben werden“, so Behr. Das bedeutet im Klartext: Es ist kein Nacharbeiten mehr erforderlich. Früher musste ein Baggerfahrer beim Ausschachten zwei bis drei Mal ansetzen, um ein Planum abziehen zu können. Heute kann dies ein versierter Profi mit einem Mal mit seiner Maschine bewerkstelligen. Somit hat sich laut Behr die Produktivität deutlich erhöht, weil sich dadurch das Arbeitstempo gesteigert hat. Dies bestätigt auch Sitech: „Nach unseren Erkenntnissen erhöhen 3D-Steuerungen die Produktivität um 25 bis 50 Prozent“, versichert Dr. Linnartz.

Früher musste ein Baggerfahrer zwei bis drei Mal ansetzen, um ein Planum abziehen zu können. Heute kann dies ein versierter Profi mit einem Mal mit seiner Maschine bewerkstelligen.

Erklären lässt sich die deutliche Produktivitätssteigerung dadurch, dass der Baggerfahrer sofort mit der Arbeit loslegen kann und er nicht mehr auf den Vermesser warten muss. Auch während er seine Arbeit ausführt, ist kein zusätzliches Hilfspersonal auf der Baustelle erforderlich, das ihm zur Seite steht. Der Baggerfahrer kann ohne Unterbrechung ein Planum oder einen Graben ausheben und muss nicht noch extra Zeit dafür aufbringen, Absteckungen und Pflöcke auf den vorgegebenen Höhen zu verteilen. Ein weiterer zentraler Punkt war für Behr, dass bei jeder Witterung gearbeitet werden kann. „Man ist bei schlechtem Wetter nicht mehr von den Launen des Einweisers abhängig und der Fahrer sieht bei Dunkelheit noch immer die vorgegebene Höhenreferenz“, behauptet er. Seine Motivation, die Maschinensteuerung vor zwei Jahren einzuführen, war der Aspekt Kostenersparnis. „Für die gleiche Arbeit benötigt ein Bagger mit Steuerung deutlich weniger Zeit und somit wirkt sich die Maschinensteuerung auch positiv auf die Kraftstoffersparnis aus“, erklärt er. Diese Vorteile haben ihn überzeugt, auf das sprichwörtliche Pferd Maschinensteuerung zu setzen. Ein Blick ins benachbarte Ausland hat ihm bestätigt, dass er damit nicht falsch liegen kann. „Etwa in Holland findet man kaum noch einen Bagger mehr ohne aufgeschweißte Antennenhalterungen für GPS“, beobachtet Behr.

Wer UTS oder GPS nutzen will, braucht Maschinisten, die wissen, wie diese anzuwenden sind, damit die Baumaschinen ab der ersten Stunde im Einsatz Leistung bringen können. „Schließlich wird eine Maschine vor allem über ihre Leistung vermietet“, erklärt Behr. Doch weil gerade qualifiziertes Personal heutzutage Mangelware ist, arbeitet Reuen mit der Titzer Baumaschinen Gesellschaft (TBG) zusammen, deren Geschäftsführer Gerhard Behr gleichzeitig ist. So können die Mietgeräte samt Personal vermietet werden – inzwischen arbeiten acht Fahrer mit der Steuerung. Zu ihren Hauptaufgaben zählen überwiegend Erdbauarbeiten. Es werden Flächen, Böschungen und Gräben angelegt. Hinzu kommen Arbeiten im Bereich Wasserbau. „Wenn wir Bach- oder Flussregulierungen durchführen, zeigt sich ein weiterer Vorteil der Maschinensteuerung. Der Fahrer arbeitet unter der Wasseroberfläche. Dank der Steuerung hat er die volle Kontrolle über sein Werkzeug wie Tieflöffel, Greifer oder Grabenräumlöffel“, argumentiert Behr. Auf die Frage, welche Voraussetzungen die Fahrer mitbringen müssen, wenn sie mit GPS oder UTS (ATS) arbeiten sollen, antwortet er schlicht: „Ein Fahrer muss es wollen. Viele Maschinisten haben heutzutage Angst vor der Technik, weil sie damit genauer arbeiten können. Manche haben auch Angst vor zu viel Verantwortung. Denn Fakt ist auch: Eine verkehrte Eingabe, etwa wenn das Arbeitswerkzeug (zum Beispiel der Baggerlöffel) falsch im Rechner eingegeben wurde, kann da verheerende Folgen haben. Und die gehen bekanntlich dann richtig ins Geld.“ Darum verlangt er von seinen Fahrern, dass sie den Umgang mit den Baumaschinen genauso beherrschen wie GPS oder UTS. Und von der Maschinensteuerung erwartet er, dass sie – wie es bei Produkten von Trimble der Fall ist - kompatibel ist für Bagger, Raupen und Grader. Denn nur so können Kunden eine preiswerte Mietmaschine bekommen. Das sichert ihm letztendlich Aufträge und somit dem Unternehmen seine Zukunft.

Das Vermietunternehmen Reuen bietet seit zwei Jahren Baumaschinen mit UTS-ATS und GPS für den Bau von Radwegen, Straßen, Autobahnen bis zu Rollbahnen sowie zum Anlegen von kleinen und großen Flächen zur Miete an, darunter auch Cat Kettenbagger. Fotos: Reuen

Ersatzteile online bestellen

Drei Prozent Rabatt über www.zeppelin-kundenportal.de

GARCHING BEI MÜNCHEN (SR). Schnell und günstiger – diese beiden Schlagworte charakterisieren, was Kunden erwarten dürfen, wenn sie über das Zeppelin Online-Kundenportal Ersatzteile bestellen. Die Internetseite www.zeppelin-kundenportal.de ist ab sofort freigeschaltet, damit Kunden aus ganz Deutschland bequem von ihrem Rechner aus Ersatzteile, wie Filter, Hydraulikschläuche, Scheibenwischer und Zähne, ordern können. Wer den Weg über das Online-Kundenportal wählt, kann gleichzeitig auch noch sparen: Drei Prozent Rabatt gewährt Zeppelin auf alle Ersatzteile pro Bestellvorgang.

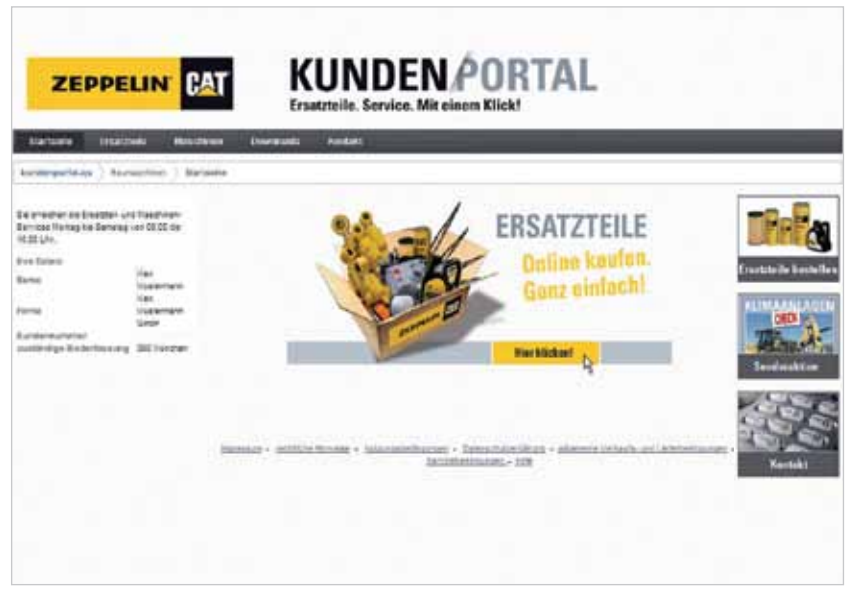
„Was Amazon für den Online-Handel von Büchern ist, will Zeppelin in den nächsten Jahren für die Bestellung von Ersatzteilen werden. Das ist sehr ehrgeizig und momentan wollen wir erst mal klein anfangen, aber Zeppelin will Kunden eine sichere Plattform bieten, über die sie sieben Tage die Woche von sechs Uhr morgens bis 20 Uhr abends Bestellungen vornehmen können. Mit dem Online-Handel bauen wir unseren Service weiter aus und sind somit unabhängiger von festen Bürozeiten gerade an Werktagen“, meint Christoph Lindhuber, verantwortlich für den E-Commerce-Vertrieb. Fast ein Jahr Arbeit steckt in der Zeppelin Lösung, die mit der hauseigenen IT bewerkstelligt wurde. Im Juli 2010 startete Zeppelin eine Testphase mit 30 Kunden, die in den verschiedensten Branchen zu Hause sind. Sie prüften das Online-Kundenportal in allen Details. Großer Wert wurde auf eine einfache Bedienung gelegt. „Der Anmeldeprozess ist kein Hexenwerk. Eine Videoanleitung zeigt dem Anwender, wie er vorgehen muss“, so Lindhuber. Maximal sind vier Klicks mit der Computermaus erforderlich, um eine Bestellung abzuschicken.

Wer sich erstmals anmelden will, kann sich entweder an seinen Serviceberater in der nächstgelegenen Zeppelin Niederlassung oder an den Support unter der Telefonnummer (089) 32 000 303 wenden. Damit der Kunde auch im Kundenportal richtig betreut werden kann, wird er seiner Niederlassung zugeordnet, die ihn bei Bedarf unterstützen wird. Sobald dem Kunden per E-Mail sein Passwort übermittelt wurde, kann er loslegen. Über den link „Ersatzteile“ und „Auswahl“ kann sich der Kunde zum Beispiel Filter, Hydraulikschläuche, Scheibenwischer und Zähne anzeigen lassen. Bevor er seine Bestellung abschickt, kann er deren Preise und die Verfügbarkeit der Ersatzteile abfragen. Grundsätzlich gilt dies für alle Artikel, die an Baumaschinen schnell auszutauschen sind.

Gibt der potenzielle Käufer einen Artikel ein, kann er abfragen, wann das bestellte Ersatzteil ankommt. In der Regel werden bei Zeppelin Ersatzteile innerhalb von 24 Stunden ausgeliefert – alle Niederlassungen in Deutschland sind an die Zeppelin Rundtour angeschlossen, die das Zentrale Ersatzteillager von Köln aus versorgt. Wenn es besonders schnell gehen soll, liefert Zeppelin Ersatzteile über Nacht bis 8:00 Uhr morgens aus. Beim Versand stehen verschiedene Varianten zur Auswahl. Möglich ist es, die bestellte Ware an eine Zeppelin Niederlassung schicken zu lassen oder eine andere Adresse einzugeben.

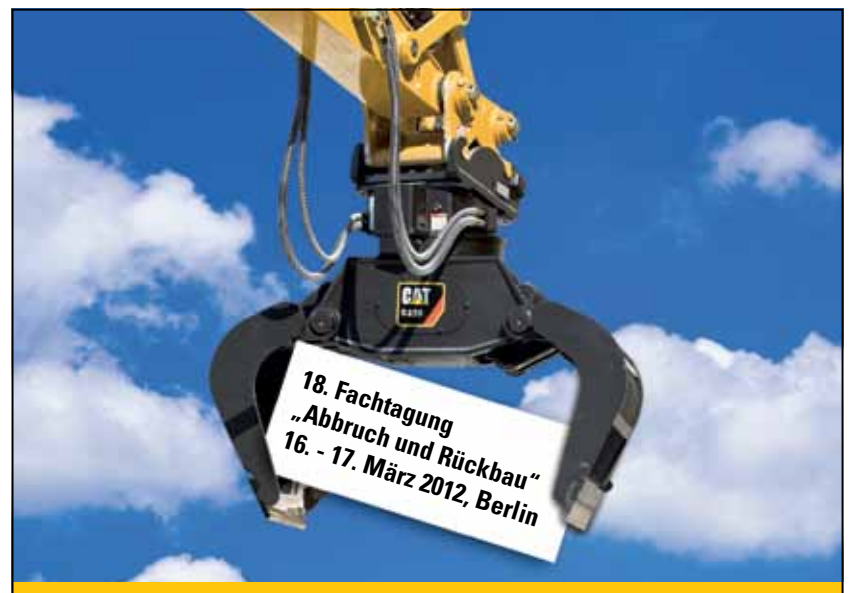
Vorlagen abspeichern

Das Portal bietet eine Übersicht über alle bereits getätigten Bestellungen und eine Vorschau auf den Warenkorb. Es lassen sich Bestellvorlagen abspeichern, um Bestellungen von Ersatzteilen, die immer wieder benötigt werden, später erneut aufrufen zu können. „Die Vorlagen sind ein großer Vorteil, aber auch sonst spart man sich viel Zeit beim Bestellen über das Portal“, erklärt Lindhuber. Kunden können sich auch ihre Cat Baumaschinen anzeigen lassen und den Bestellvorgang der passenden Ersatzteile darüber abwickeln. Außerdem haben sie die Möglichkeit, maschinenspezifische Daten, wie Inventarnummern, zu hinterlegen sowie Betriebsstunden abzuändern. „Wir werden weiter am Ausbau arbeiten, um zusätzliche Leistungen anbieten zu können. Durch den ständigen Input und die Rückmeldung unserer Kunden werden wir das Portal stetig verbessern“, verspricht Christoph Lindhuber.



Die Internetseite www.zeppelin-kundenportal.de ist ab sofort freigeschaltet, damit Kunden aus ganz Deutschland bequem von ihrem Rechner aus Ersatzteile, wie Filter, Hydraulikschläuche, Scheibenwischer und Zähne, ordern können. Foto: Zeppelin

Anzeige



Besuchen Sie uns an unserem Info-Stand im Hotel Berlin, Berlin!

www.zeppelin-cat.de

ZEPPELIN CAT

Nr. 360, Januar/Februar 2012

Gut durchdacht

Rotator RotoTop mit komplett gekapselter Bauweise garantiert Effizienz bei Anbaugeräten

MURRHARDT-FORNSBACH. Der RotoTop ist ein Rotator, mit dem jedes Bagger-Anbaugerät, ob Tief-, MultiGrip- und Vario-Löffel, Universal-, Abbruch- und Steingreifer, Fräse, Hydraulikhammer, Rüttelplatte, Mulcher, Greifsäge oder Astschere um 360 Grad gedreht werden kann. Seitdem er von Firmenchef Günter Holp auf dem Markt eingeführt wurde, breitete er sich immer weiter aus. Für seinen Einsatz auf der Baustelle spricht laut Günter Holp der wirtschaftliche Nutzen. „Der RotoTop bringt eine erhebliche Arbeitserleichterung mit sich. Viele manuelle, anstrengende Arbeiten lassen sich mit dem Einsatz dieses Geräts reduzieren", äußert sich Holp zu den Vorteilen.

Mit dem RotoTop in Verbindung mit der baggereigenen Löffelkinematik können alle Anbaugeräte an jedem Bagger in jeder Arbeitsstellung positioniert werden. Drehdurchführungen mit bis zu sieben Leitungen erlauben, dass der RotoTop mit verschiedensten Anbaugeräten zum Einsatz kommen kann. Der komplette Systemdruck des Baggers (bis 400 bar) kann an das Anbaugerät durchgeleitet werden. Dabei sind Querschnitte bis einen Zoll möglich. Somit können große Ölmengen zum Anbaugerät zugeführt werden. Diese Technik spart Kosten. Denn mit dem Einsatz des RotoTop muss nicht mehr jedes Anbaugerät mit einem eigenen Drehmotor angeschafft werden. Die gekapselte Bauform schließt alle Teile ein. „Gut durchdacht bis ins Detail", lobt Anwender Rüdiger Lang, Geschäftsführer der Quarzsandwerk Lang GmbH & Co. KG mit Sitz in Gschwend in Baden-Württemberg und fügt hinzu: „Denn weil nichts übersteht kann logischerweise auch nichts beschädigt werden. So werden Reparaturen und ein Maschinenausfall von vornherein vermieden."

Vorwiegend wird der RotoTop in Verbindung mit einem vollhydraulischen Schnellwechsler eingesetzt. Der Rotator kann durch seine ausgeklügelte Technik immer am Baggerstil bleiben. Durch die niedrige Bauweise wird die volle Hydraulik-Leistung des Baggers nahezu komplett an das Anbaugerät übertragen. Auch äußerlich ist der technologische Vorsprung des RotoTops markant: die extrem niedrige Bauhöhe, die gekapselte Bauform und das geringe Eigengewicht. Der Rotator ist nämlich nur halb so hoch wie die meisten Tilteinrichtungen und bietet zudem einen wesentlich höheren Nutzen.

Der RotoTop von Holp ist ein Rotator für alle Anbaugeräte für Baggerklassen von drei bis 32 Tonnen. Foto: Holp

Wie bei allen Produkten des Herstellers Holp besteht auch der RotoTop aus hochwertigen Materialkomponenten, die „made in Germany" verarbeitet sind. Zudem kann jedes Teil einzeln ausgetauscht werden. Das selbsthemmende Schneckengetriebe garantiert Stabilität und Arbeitspräzision. Ein Wegdrehen des Anbaugerätes ist unmöglich. Das Getriebe ist mit einer extrem stoßfesten Gleitlagerung ausgestattet.

Platte Baumaschinenreifen sind Schnee von gestern

Das Schweriner Tiefbauunternehmen Seemann bekämpft mit AirSeal Reifenpannen wirkungsvoll

SCHWERIN (SR). Geht es nach der Statistik, müssen Autofahrer alle 150 000 Kilometer im Schnitt mit einer Reifenpanne rechnen, meint der ADAC. Baumaschinen haben da eine deutlich geringere Haltbarkeit, was nicht zuletzt an ihren Einsätzen liegt. Schließlich sind die Reifen weitaus größeren Belastungen und Risiken ausgesetzt. Plattfüße können schnell mal eben auftreten, wenn ein Radlader sich einen Nagel einfährt oder der Fahrer ein Moniereisen auf der Baustelle übersehen hat. Platte Reifen ziehen einen Luftverlust nach sich und ein Reifenwechsel lässt nicht lange auf sich warten. Der ist nicht nur ärgerlich, sondern bedeutet Stillstand auf der Baustelle, weil er unnötig Zeit und Geld kostet. „Reifenpannen können sich Unternehmen sparen. Gegen Plattfüße gibt es ein wirksames Mittel. AirSeal verhindert Luftverlust und dichtet die Reifen durch einen Schutzfilm dauerhaft ab", behauptet Jens Heerdegen, Produktmanager bei Zeppelin. Das Unternehmen vertreibt das Reifendichtmittel in Deutschland. Wie es sich wirklich in der Praxis bewährt, zeigt das Tiefbauunternehmen Seemann aus Schwerin.

Eine Autobahnbaustelle steht wegen eines unnötigen Reifenwechsels. Der Lkw-Fahrer muss warten, bis er sein geladenes Material abkippen kann. Fotos: Zeppelin

Seit 2008 lässt der von den drei Brüdern Jörg, Uwe und Ralph Seemann gegründete und geführte Betrieb alle seine Radlader mit AirSeal befüllen. Zeppelin Serviceberater Wolfgang Mumerey von der Niederlassung Rostock hatte dem Tiefbau-Spezialisten dazu geraten. Weil das Familienunternehmen in der Vergangenheit immer wieder Ärger mit Plattfüßen an seinen schlauchlosen Baumaschinenreifen hatte, wollte es Abhilfe schaffen. „AirSeal hat sich seitdem wirklich bewährt. Lästige Ausfälle wegen Reifenschäden hatten wir seitdem keine. Daher möchten wir das Mittel nicht mehr missen. Baumaschinen kommen ohne AirSeal nicht auf die Baustelle", meint Geschäftsführer Jörg Seemann. Inzwischen sind in der Tiefbaufirma sechs Radlader, darunter zwei Cat Radlader 906H, zwei Cat Radlader 908, ein Cat Radlader 908H sowie ein weiterer Radlader mit AirSeal-Füllung im Baustelleneinsatz. Reifen einer Pflasterverlegemaschine erhielten ebenfalls das Dichtmittel. „Richtig wirkt es nur bei schlauchlosen Reifen", so Heerdegen. Konsequenterweise haben Jörg Seemann und seine Brüder auf einen weiteren Einsatz bei den übrigen der insgesamt 18 Baumaschinen verzichtet.

Fährt nun ein Radlader über eine Schraube, dann dichtet AirSeal Löcher bis zu einem Durchmesser von zwölf Millimetern ab. Für Lkw- sowie Anhängerreifen hat Zeppelin ebenfalls ein eigenes Reifendichtmittel im Programm, das Löcher bis zu sechs Millimetern Durchmesser sprichwörtlich stopft. Einmal eingefüllt, soll Reifenschäden dauerhaft vorgebeugt werden. „Es kommt zu keinem Luftverlust und folglich nimmt die Walkarbeit nicht zu. Denn das würde eine erhöhte Reifentemperatur bedeuten, die zwangsläufig zu einem erhöhten Reifenverschleiß und letztlich auch zu höherem Kraftstoffverbrauch führt", erklärt Serviceberater Wolfgang Mumerey, der Kunden wie Seemann Tiefbau beim Einsatz von AirSeal berät und für diese auch das Befüllen übernimmt. Dazu ist es nicht mal erforderlich, dass man beim Befüllen die Luft der Reifen ablassen muss. Über einen eigenen Fülladapter wird die pinkfarbene Flüssigkeit mit den schwarzen Gummipartikeln dem Reifen zugeführt. Eine Tabelle gibt die Füllmenge für die Reifengröße vor. Eine Füllung kann mehrere Plattfüße hintereinander wegstecken. Erst danach muss rund ein Fünftel der ursprünglichen Menge aufgefüllt werden.

Nach dem Einfüllen verteilt sich AirSeal allein durch Rotation und haftet aufgrund seiner Eigenschaften dauerhaft an der Innenseite des Reifens und der Felge. „Steckt ein Nagel im Reifen, muss ihn der Fahrer umgehend herausziehen. Danach soll er sofort weiterfahren. Wichtig ist, dass die Maschine gleich bewegt wird, damit sich die Flüssigkeit verteilt. Nur so wird der Einstichkanal auch abgedichtet", macht Jens Heerdegen deutlich. Nicht immer bemerkt der Fahrer gleich an Ort und Stelle, dass ein Fremdkörper im Reifen steckt. „Daher empfiehlt sich immer ein Rundgang um die Maschine vor Arbeitsbeginn und -ende. Das sollte für jeden Fahrer zur festen Regel werden und zwar auch dann, wenn kein AirSeal verwendet wird", rät Wolfgang Mumerey.

Studien haben ergeben: Ein geringer Luftverlust wird häufig vom Fahrer gar nicht bemerkt. Fährt er sich mit seinem Gerät einen Fremdkörper ein, dann ist es in der Regel zu spät und der Reifenhändler vor Ort muss anrücken. Doch nicht immer ist dieser gleich zur Stelle. Gegebenenfalls muss der defekte Reifen in der Werkstatt repariert werden. „Reifenpannen treten doch immer dann auf, wenn man sie am wenigsten brauchen kann. Man muss da sofort reagieren. Gerade im Tiefbau haben Radlader Schlüsselfunktionen zu übernehmen. Sie sind täglich im Einsatz. Können wir dann mit einer Maschine nicht arbeiten, kann das eine ganze Kette an Folgereaktionen auslösen. Im schlimmsten Fall steht ein Lkw mit Füllmaterial, das nicht mehr eingebaut werden kann. Möglicherweise können Lkw nicht beladen werden. Die ganze Tiefbaukolonne kann nicht weiterarbeiten, bevor der Radlader einen neuen Reifen hat und ich muss die Mitarbeiter womöglich nach Hause schicken, weil der ganze Betrieb zum Erliegen kommt. Der Reifenschaden ist für uns nicht das eigentliche Problem, sondern was daraus folgt", verdeutlicht Jörg Seemann.

Um Standzeiten, Verspätungen sowie Produktionsausfälle zu verhindern, haben sich er und seine Brüder dazu entschlossen, Geld in die Hand zu nehmen, um prophylaktisch Reifenschäden zu verhindern. „Bereits nach einer gesparten Reifenreparatur hat sich AirSeal amortisiert. Aufgrund der gestiegenen Kautschukpreise haben auch die Preise für Baumaschinenreifen angezogen. Daher lohnt sich der Einsatz des Reifendichtmittels in jedem Fall", so der Produktmanager Heerdegen. Allerdings sind AirSeal auch Grenzen gesetzt. „Kein Reifendichtmittel der Welt kann Risse oder Schäden an den Flanken verhindern", ergänzt er.

Fährt sich ein mit AirSeal befüllter Baumaschinenreifen einen Nagel ein, dichtet die pinkfarbene Substanz mit den schwarzen Gummipartikeln das Loch ab.

Jens Heerdegen (links), Produktmanager bei Zeppelin, und Zeppelin Serviceberater Wolfgang Mumerey (rechts), befüllen einen Radladerreifen mit AirSeal.

Über Seemann Tiefbau

Kurz nach der Wiedervereinigung erlebte der Bau in Ostdeutschland ein Hoch: Viel gab es für Betriebe zu tun – zu vieles hatte sich im Staat der ehemaligen DDR aufgestaut. Darum wagten die drei Brüder Jörg, Uwe und Ralph Seemann den Schritt in die Selbstständigkeit und gründeten ihr eigenes Tiefbauunternehmen. Spezialisiert haben sich die versierten Baufachleute auf Erschließungen im Umkreis von bis zu 70 Kilometern rund um die Landeshauptstadt Mecklenburg-Vorpommerns. Zum Kundenkreis gehören Unternehmen, Privatkunden und Kommunen, für die Bauprojekte aus den Bereichen Tief- und Straßenbau bis zu einer Größenordnung von 400 000 Euro realisiert werden. „Was den Umsatz betrifft, gehört 2011 zum bislang besten Jahr in unserer Firmengeschichte, allerdings leben und arbeiten wir in einer strukturschwachen Region, was das Baugeschäft nicht gerade einfach macht", fasst Jörg Seemann zusammen. Inzwischen beschäftigt der Betrieb rund 45 Mitarbeiter. Die Geschäftsleitung teilen sich Jörg, Uwe und Ralph Seemann, die zu dritt die Bauleitung auf den Baustellen übernehmen sowie Aufträge akquirieren. Investitionsentscheidungen, so auch pro AirSeal, werden gemeinsam getroffen.

Eingesetzt werden kann AirSeal bei Fahrzeugen mit schlauchlosen Luftreifen und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometer pro Stunde bis zu Temperaturen von minus 40 und plus 150 Grad Celsius. Doch AirSeal ist mehr als nur ein Pannenhelfer: Der Stahlgürtel wird vor Korrosion geschützt, denn an der beschädigten Stelle kann keine Feuchtigkeit eindringen, die Rost verursacht. Außerdem verhindern Gummi-Emulgatoren, dass die Reifen porös werden. Somit wird die Alterung der Karkasse verzögert und der Reifen bleibt runderneuerungsfähig. „AirSeal bewirkt eine Feinwuchtung des Reifens und belastet Achsen, Bremsen und Federungsverhalten nicht zusätzlich, wie es beim Ausschäumen der Reifen der Fall ist", hebt Jens Heerdegen hervor. Aufgrund der Wasserlöslichkeit, können Felgen und Reifen nach dem Abspülen wieder verwendet werden. Kurzum: AirSeal ist und bleibt eine wasserlösliche, geruchsneutrale, ungiftige und nicht brennbare Emulsion. Eigenschaften wie diese haben auch den Schweriner Tiefbauer überzeugt. Bei Seemann Tiefbau achtet man schon lange darauf, biologisch abbaubare Hydrauliköle in allen Baumaschinen einzusetzen. „Das Unternehmen war nicht nur hier ein Vorreiter, sondern auch einer der ersten Kunden, der gleich von den Vorzügen überzeugt war, nachdem Zeppelin AirSeal auf den deutschen Markt gebracht hat", berichtet der Zeppelin Serviceberater. Daran hat sich bis heute nichts geändert. „Wir versuchen stets, Innovationen zu nutzen. Dazu gehört AirSeal bestimmt dazu. Denn wir wollen unsere Abläufe auf der Baustelle verbessern. Indem wir das Reifendichtmittel eingeführt haben, müssen wir keine Reifendienste koordinieren, sondern können uns auf die wirklich wichtigen Aufgaben konzentrieren", so Jörg Seemann.

Gelbe Riesen „made in Germany“

Durch die Übernahme von Bucyrus gelangen deutsche Baggertradition, technische Pionierleistungen und weltweit geschätzte Hochleistungsbagger zu

DORTMUND. Mächtige Hydraulikbagger bereichern seit kurzem das Caterpillar Programm, darunter auch der größte Hydraulikbagger der Welt. Die Schaufel dieses fast tausend Tonnen schweren Kolosses schluckt mit jedem „Bissen“ bis zu 52 Kubikmeter, könnte also einen 90-Tonnen-Kipper mit nur einer Füllung beladen. Die neue Baggerreihe gilt als passende Ergänzung des Produktportfolios, ist sie doch bestens abgestimmt zum Beladen der ganz großen Cat Muldenkipper mit Nutzlasten zwischen hundert und 360 Tonnen.

Bemerkenswert dabei ist, dass die gelben Baggerriesen aus Deutschland stammen, hier entwickelt wurden und von hier aus ihre Reise zu Einsätzen rund um den Globus antreten. Ursprünglich wurden die Bagger nämlich von Orenstein & Koppel, besser bekannt als O&K, konstruiert. O&K gehörte zu den ältesten Baumaschinenherstellern weltweit, und viele der robusten roten Bagger, die im Werk Dortmund entstanden, befinden sich noch heute im Einsatz. Deshalb ist Caterpillar jetzt in der glücklichen Lage, Großbagger mit legendärem Ruf anbieten zu können, die sich wie maßgeschneidert zu den Cat Muldenkippern gesellen. Mit Hochdruck beschäftigen sich Cat Ingenieure bereits mit der Produktanpassung und Weiterentwicklung, damit sich die Baggerriesen zukünftig nahtlos ins Cat Programm einfügen. Das betrifft nicht nur Motorisierung und Hydraulikkomponenten, sondern auch Qualitätsstandards und Ersatzteilverfügbarkeit.

Gute Bekannte bei Zeppelin

Große Bagger setzen sich aus vielen Teilen zusammen und müssen als Schlüsselmaschinen unbedingt zuverlässig sein. Deshalb erfordert ihr schneller und kompetenter Service große Sachkenntnisse und eine gehörige Portion Know-how. Insofern kämen auf Zeppelin Mitarbeiter und Monteure eigentlich allerlei neue Aufgaben zu, doch gibt man sich dort gelassen. Bei Zeppelin freut man sich auf die gelben Giganten, haben die entsprechenden Mitarbeiter doch schon langjährige Erfahrungen mit den Baggern. Aber wie kann das sein? Die Maschinen wurden doch erst jetzt ins Cat Progamm aufgenommen? Die Erklärung ist einfach: Um Großbagger für die Kipperbeladung anbieten zu können, ging Caterpillar 2005 ein Abkommen mit Terex ein, dem früheren Hersteller dieser Maschinen. Um die hohen Leistungen der Bagger wusste man bei Cat damals schon. Durch das Abkommen wurden Cat Händler wie Zeppelin in die Lage versetzt, auch Mining-Bagger verkaufen zu können. Deshalb hat man bei Zeppelin reichhaltige Erfahrungen mit dem Vertrieb, Einsatz und Service dieser Hydraulikbagger, die international als echte Qualitätsprodukte mit dem Label „made in Germany“ bekannt sind. Seit nunmehr sieben Jahren betreuen Zeppelin Spezialisten die Bagger, angefangen beim RH40 bis hin zu einigen RH120, die mit 290 Tonnen Gewicht und 30 Tonnen Löffelnutzlast zu den größten Baggern in deutschen Steinbrüchen zählen.

Anfänglich, während der Produktion durch O&K, waren die Bagger rot, dann wanderten sie zu Terex und wurden für einige Jahre weiß-grau. Nun aber tragen sie gelbe Cat Farben, und das bedeutet: grünes Licht für neue Maßstäbe beim Baggereinsatz, für ausgewogene Großbaggertechnik in bewährter Cat Qualität und für harmonisch aufeinander abgestimmte Bagger-Muldenkipper-Teams, die jahrein, jahraus Höchstleistungen erzielen.

Wie kam es zu diesem Werdegang der Baggerbaureihe? 1997 erwarb Terex die Fertigungsrechte und Produktionsstätten der O&K-Großbagger, um passende Ladegeräte für die zum Konzern gehörenden amerikanischen Unit Rig-Muldenkipper im Programm zu führen. Doch im nachfolgenden Jahrzehnt änderte Terex seine Strategie und veräußerte die Bergbausparte 2010 an das US-Unternehmen Bucyrus. Damit rückte Bucyrus zu einem der weltweit bedeutendsten Hersteller von Übertage- und Untertage-Bergbaumaschinen auf. Bucyrus, früher mit Seilbaggern auch in Deutschland als Bucyrus-Erie bekannt und durch eine Kooperation in England mit Ruston-Bucyrus-Baggern auch in vielen Steinbrüchen vertreten, ist mit 130-jähriger Vergangenheit einer der traditionsreichsten Baggerhersteller. Mit der Mining-Sparte von Terex erhielt Bucyrus auch die Produktionsrechte der Großbagger aus Dortmund. Die Transaktion interessierte das Cat Management, zeigte man sich dort doch bestrebt, die Mining-Sparte ausweiten zu können, da viele Kunden im Mining-Bereich Komplettpakete samt Finanzierungen und Serviceverträgen bevorzugen. Aus diesen Gründen entschloss man sich 2011 bei Caterpillar, das nun äußerst umfangreiche Bucyrus-Programm für 8,8 Milliarden Dollar zu übernehmen. Dies kennzeichnete die bislang größte Übernahmetransaktion in der Geschichte von Caterpillar. Im Mai 2011 erhielt Caterpillar von der amerikanischen Justizbehörde die Zustimmung, Bucyrus wie beabsichtigt übernehmen zu dürfen. Damit wurden die großen Hydraulikbagger aus dem früheren Dortmunder O&K-Werk zum festen Bestandteil des neuen, nun erheblich breiteren Mining-Programms. Mit rasantem Tempo ging es weiter: Nur sechs Wochen später rollten bereits die ersten Tieflader mit großen gelben Baggerkomponenten aus den Werkstoren in Dortmund. Zu jener Zeit wurde schon der erste Cat Großbagger an einen Kunden in Finnland ausgeliefert, ein 290-Tonnen-Riese. Der Kunde betreibt mehr als hundert Cat Maschinen überwiegend im Tagebau und wird den Baggerkoloss für die Beladung von drei neuen Cat Muldenkippern 785D mit 150 Tonnen Nutzlast verwenden.

Trendsetter bei Großbaggern

Immer wieder hatten die Dortmunder Baggerspezialisten den Mut und auch das Können, mit ihren Mining-Baggern in neue Leistungsklassen vorzustoßen. Die Entwicklung begann 1962 mit dem gerade mal 13 Tonnen schweren RH 5, dem ersten vollhydraulischen „Hydrobagger“ des Unternehmens. 1967 folgte der RH 15, der mit 37 Tonnen Gewicht und einer Drei-Kubikmeter-Ladeschaufel zu jener Zeit ein hydraulischer Baggerriese war und mit neuartiger Servosteuerung und Leistungsregelung Maßstäbe setzte. Durch die Erfolge auf Baustellen wurde schnell deutlich, dass sich die „Hydrobagger“ auch bestens für den Steinbruch und Tagebau eigneten. Das nun ließ die Baggerbauer nicht ruhen, größere und stärkere Hydraulikbagger als Konkurrenz zu den damals beliebten Seilbaggern zu konstruieren. Wesentliche Impulse für diese Entwicklung gingen von Dortmund aus, denn andere Hersteller, auch japanische, beschränkten sich zunächst auf „baustellengerechte“ Baggerklassen.

Die Erfolge der Dortmunder Baggerbauer hielten ungeachtet der Besitzerwechsel an: Mit der nur kurz existierenden Bucyrus-Farbgebung wurden mehr als 40 Bagger ausgeliefert, mehrere davon nach Australien, Mexiko und Venezuela. Foto: Bucyrus

Aufgrund ein besitzt insofe

Ein riesiger Hydraulikbagger in gelben Cat Farben – das ist ebenso neu wie ungewohnt, denn nun bereichern Mining-Hydraulikbagger mit 105 bis fast tausend Tonnen Gewicht das Cat Programm, hier der 290-Tonner 6030 mit 17 Kubikmeter Löffelinhalt. Foto: Zeppelin

Die ersten gelben Mining-Bagger von Cat befinden si drei und fünf Ladespielen Cat Muldenkipper 777 und

Überall rund um den Globus arbeiten die Dortmunder Bagger und Cat Muldenkipper seit Jahren z Insofern wird es in der Mining-Industrie weltweit begrüßt, dass beide Maschinengattungen nun a Hause stammen, was Finanzierung und Service deutlich vereinfacht. Fo

u Caterpillar – ein Beitrag von Heinz-Herbert Cohrs

nes Abkommens zwischen Terex und Caterpillar führt Zeppelin schon seit Jahren Vertrieb und Service der Dortmunder Bagger durch und ern reichhaltige Erfahrungen mit den Hochleistungsmaschinen. Foto: Zeppelin

ich bereits im Einsatz. Dieser 6030 belädt in einem finnischen Phosphat-Tagebau mit jeweils nur 785 mit 95 und 150 Tonnen Nutzlast. Foto: Caterpillar

usammen. aus einem oto: Bucyrus

Die Konstrukteure hatten es jedoch keineswegs leicht: Die Vergrößerung von Pumpen, Motoren und Hydraulikzylindern war gar nicht mal das größte Problem. Vielmehr fehlte es an geeigneten Steuerventilen, Verbindungen und anderen Hydraulikkomponenten, die den immensen Drücken, großen Förderströmen und härtesten Belastungen standhalten konnten. Doch Beharrlichkeit zeichnet sich aus: Zur Hannover-Messe 1970 wurde stolz der „größte Hydro-Bagger und –Lader der Welt“ präsentiert, der 101 Tonnen schwere RH 60 mit sechs bis acht Kubikmeter großer Klappschaufel. Heute wirkt der RH 60 wie ein Hydraulikbagger mittlerer Gewichtsklasse. Damals stellte er jedoch eine Sensation dar, wurde mit dem Bagger mutig Neuland betreten.

Zurecht überzeugt von den Zukunftschancen großer „Hydrobagger“ wurde anlässlich der Vorstellung des Baggerriesen erklärt: „Mit dem RH 60 wird die vielfach aufgestellte Behauptung widerlegt, Geräte dieser Größe seien nicht mehr hydraulisch zu beherrschen. Doch jetzt steht fest: Dem Bau noch größerer Hydraulik-Bagger und –Lader sind keine Grenzen gesetzt.“ 1976 wurde der RH 60 vom RH 75 abgelöst, der mit 135 Tonnen Gewicht und 7,6 Kubikmeter großer Klappschaufel in den Folgejahren rund um den Globus Hydraulikbaggern den Weg in die Gewinnungsindustrie bahnte.

Zweifellos hatten die Dortmunder Baggerbauer schon damals das größte Knowhow in der Branche, denn die Ingenieure leiteten 1978 eine Entwicklung ein, die einen gewaltigen Größensprung beinhaltete und ihrer Zeit um 15 bis 20 Jahre voraus war, führte sie doch zur heutigen Ultraklasse der Hydraulikbagger mit Schaufelgrößen von über 20 Kubikmetern. Erster Bagger dieser Klasse war der RH 300 mit 475 Tonnen Gewicht und 22 Kubikmeter fassender Klappschaufel, der im englischen Kohletagebau Abraum in 150-Tonnen-Muldenkipper förderte.

Zwei Jahrzehnte später wurde erneut Baggergeschichte geschrieben: 1997 stand auf dem Dortmunder Werkshof der größte Hydraulikbagger des 20. Jahrhunderts - und der bis heute größte der Welt. Mit 42 Kubikmeter Schaufelinhalt und 840 Tonnen Gewicht übertraf der RH 400 den bis dahin größten Hydraulikbagger um fast 30 Prozent und die damals im Tagebau üblichen sogar um etwa 50 Prozent. Insofern markierte der RH 400 fast eine Verdoppelung der Baggergröße. Der Baggergigant wurde konstruiert, um große Muldenkipper mit 220 bis 300 Tonnen Nutzlast mit nur drei bis vier Arbeitsspielen beladen zu können, und stieß damit in Leistungsklassen vor, die bislang schwersten Hochlöffel-Seilbaggern vorbehalten waren. Erneut bestätigte sich, dass die Baggerkonstrukteure ihr Handwerk verstanden: Der erste RH 400 erzielte die vom kanadischen Betreiber Syncrude bei der Ölsandgewinnung geforderten Produktionsleistungen von über 5 000 Tonnen pro Stunde problemlos. Umgehend wurden deshalb gleich drei weitere dieser Rekordbagger bestellt.

Doppelte Motoren

Schon zu Zeiten der Seilbagger galten die Baggerkonstruktionen aus Dortmund als innovativ. So wurden in den frühen 1960-er Jahren Seilbagger nicht einfach mechanisch, sondern über eine Voith-Turbokupplung als Überlastungssicherung und ein Zweigang-Schaltgetriebe angetrieben. Auf Wunsch war für schwerste Einsätze zum Windenantrieb sogar ein Drehmomentwandler erhältlich. Stets schöpften die Dortmunder Ingenieure das Maximum der technischen Möglichkeiten aus: Bereits der erste „Hydrobagger“ von 1962, der 13 Tonnen wiegende RH 5, wurde serienmäßig mit zwei leistungsgeregelten Pumpen ausgestattet. Die Einzelregelung der zwei Axialkolbenpumpen mit der bald darauf vorgestellten und patentierten Doppelbeaufschlagung sorgte also schon vor nunmehr einem halben Jahrhundert für die bestmögliche Ausnutzung der Motorleistung.

Auch der bereits oben erwähnte RH 60 wies als Pionier der Mining-Hydraulikbagger Merkmale auf, die erst Jahrzehnte später zum allgemeinen Standard wurden. Der RH 60 trumpfte schon 1970 mit einer automatischen Leistungsregelung auf, mit der Arbeitsgeschwindigkeit und Grabkraft an den momentanen Arbeitswiderstand angepasst wurde. Zudem erkannten die Konstrukteure schon früh die Vorzüge einer doppelten Motorisierung. Sollte einer der beiden Motoren ausfallen, bleibt der Bagger immerhin eingeschränkt betriebsfähig, kann sich wenigstens noch bewegen und von der Ladestelle fortfahren. Gerade dies ist beispielsweise wichtig, sofern der Bagger vor dem Sprengen von der Wand abrücken soll. Ein Ausfall des Motors bei einem Ein-Motoren-Bagger würde demzufolge das Sprengen und weitere Ladearbeiten mit Stand-by-Geräten so lange verzögern, bis der Schaden behoben ist. Aufgrund der positiven Praxiserfahrungen wird dieses Antriebskonzept bei den Dortmunder Großbaggern seit nunmehr über 42 Jahren bis heute verfolgt.

Innovativ waren die Bagger schon immer: Die „gebremste Löffelentleerung“ mit patentiertem Pendelschieber erlaubte das schonende Beladen der Loren. Das Modell 16 war wahlweise mit Heißdampf-, Pressluft- (für den untertägigen Einsatz) oder elektrischem Antrieb lieferbar. Foto: Heinz-Herbert Cohrs

„TriPower“

Ein weiteres Merkmal der neuen Cat Bagger ist die patentierte TriPower-Kinematik, bei sämtlichen Modellen mit Klappschaufel serienmäßig vorhanden. Dieser technische Leckerbissen könnte fast aus der Trickkiste eines Zauberers stammen, denn die ausgeklügelten Lenker und die beiden Dreieckshebel sorgen für rund 50 Prozent größere Vorschubkräfte und 40 Prozent höhere Auslegermomente als bei einer herkömmlichen Baggerkinematik – und das ohne größeren Energieaufwand.

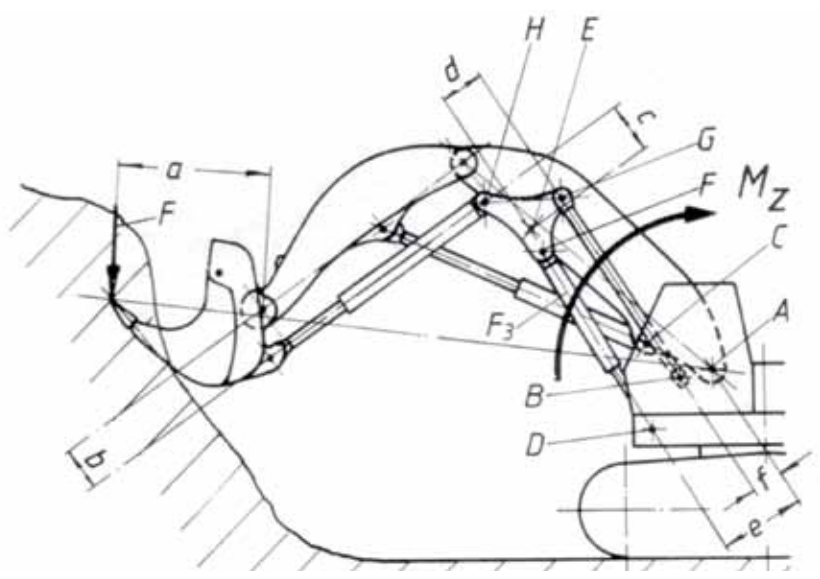
Bescheiden war 1982 jedoch das Marketing, wurde die clevere Konstruktion doch recht schlicht erläutert: „Die TriPower-Kinematik stellt ein Gelenkgetriebe dar, dessen Übersetzung sowohl die Auslegermomente als auch die Vorschub- und Reißkräfte erhöht. Außerdem wirkt eine Zusatzkraft, die durch die neuartige Anlenkung der Schaufelzylinder entsteht und die Kraft an der Schaufelschneide um bis zu 50 Prozent erhöht.“ Die TriPower-Kinematik trug zum weltweiten Erfolg der Großbagger aus Dortmund bei, orderten doch etliche Mining-Betriebe aufgrund der bemerkenswerten Vorteile Folgemodelle.

Vertraute Technik, neue Namen

Seit dem ersten „Hydrobagger“, der 1962 aus den Werkstoren in Dortmund rollte, trugen alle Maschinen in der Typenbezeichnung das Kürzel „RH“, eine Abkürzung für Raupen-Hydraulikbagger. Dieses Kürzel wurde in Deutschland zum festen Begriff, da unzählige RH 15, RH 25, RH 30, RH 40, RH 60 und RH 75 in heimischen Betrieben fleißig waren. Um die neuen Baggermodelle harmonisch in das umfangreiche Cat Programm einpassen zu können, sind nun jedoch andere Typenbezeichnungen unumgänglich. Die großen Hydraulikbagger bilden bei Caterpillar die brandneue Serie 6000 und erhalten entsprechende Bezeichnungen. So wird der RH40 jetzt zum Cat 6015, der RH120 zum Cat 6030 und der riesige RH200 zum Cat 6050. Dabei stehen die beiden letzten Ziffern für die nominelle Löffel- oder Schaufelnutzlast in Tonnen.

Der größte Hydraulikbagger der Welt, der frühere RH400 mit 37 bis 52 Kubikmeter Schaufelinhalt und annähernd tausend Tonnen Gewicht, wandelt sich zum 6090 FS. Das „FS“ steht dabei für „Front Shovel“, also für Hochlöffel- beziehungsweise Klappschaufelbagger. Bei allen Modellen ohne das „FS“ handelt es sich um Tieflöffelbagger. Vertraut klingen die neuen Typenbezeichnungen zwar noch nicht, sicher ist aber jetzt schon: Die 6000er-Serie wird zu einem weiteren Meilenstein in der langen Geschichte von Caterpillar werden.

Der Autor des Beitrags, Heinz-Herbert Cohrs, gilt als renommierter Baufach-Journalist. Seit 1979 widmet sich der studierte Maschinenbauer in Fachbeiträgen der Baumaschinentechnik. Mit Baumaschinen verbindet ihn zeit seines Lebens eine große Begeisterung. Wer im Online-Portal Amazon seinen Namen eingibt, landet 32 Treffer. Cohrs ist Verfasser zahlreicher Bücher, die inzwischen Standardwerke der Baumaschinenszene geworden sind, darunter die Veröffentlichung „Faszination Baumaschinen – Erdbewegung durch fünf Jahrhunderte“ oder „Baumaschinen-Geschichte(n) – Menck-Album“.



Ein ungewöhnliches Merkmal der Bagger ist die patentierte TriPower-Kinematik. Was in der Zeichnung nur Technikern auf den ersten Blick verständlich ist, macht sich im Einsatz positiv bemerkbar: Die Lenker und Dreieckshebel der seit 1982 bei Klappschaufelbaggern serienmäßigen TriPower erhöhen – ohne zusätzlichen Energieaufwand – im Vergleich zur konventionellen Kinematik die Vorschubkraft um bis zu 50 Prozent und das Auslegermoment um 40 Prozent. Foto links: Bucyrus, Grafik rechts: Heinz-Herbert Cohrs

Von der eierlegenden Wollmilchsau

Welche Vorteile der neue Cat Kurzheckbagger der Niederlassung Koblenz von Eurovia Teerbau bringt

KOBLENZ (SR). Anecken will heutzutage keine Baufirma mehr, wenn sie mit ihren Baumaschinen im innerstädtischen Bereich Kanalarbeiten ausführt und das vielfach bei laufendem Straßenverkehr und dichter Bebauung. Weil Platz auf den engen Baustellen häufig Mangelware ist, hat sich seit einigen Jahren eine neue Maschinengattung unter den Baggern etabliert, die sich durch ihren kurzen Schwenkradius auszeichnet: der Kurzheckbagger. Bagger mit kurzem Oberwagenheck schwenken innerhalb der Breite des Unterwagens und können sich deutlich dichter an Böschungen, Mauern und Wänden bewegen, während einem herkömmlichen Bagger mit vergleichbarer Leistung und Hubkraft Grenzen gesetzt sind. Doch spricht nicht allein das platzsparende Argument für den Einsatz der Kurzheckbagger, sondern auch die Tatsache, die kompakten Baumaschinen möglichst sicher und vielseitig einsetzen zu können. Deshalb entschied sich Eurovia Teerbau und deren Niederlassung Koblenz, den Fuhrpark mit einem neuen Cat Kurzheckbagger 321DLCR aus dem Zeppelin Lieferprogramm auszustatten. Für die Niederlassung ist es bereits der zweite Kettenbagger in der Kurzheckversion.

Bagger mit kurzem Oberwagenheck schwenken innerhalb der Breite des Unterwagens und können sich deutlich dichter an Böschungen, Mauern und Wänden bewegen, während einem herkömmlichen Bagger mit vergleichbarer Leistung und Hubkraft Grenzen gesetzt sind. Fotos: Zeppelin

„Vollsperrungen wegen einer Baustelle – das gibt es heutzutage kaum noch. Zu schnell hagelt es Beschwerden aus der Bevölkerung. Früher wurden ganze Straßenzüge geschlossen und es gab Umleitungen, wenn wir einen Graben geöffnet haben, um neue Leitungen zu verlegen. Doch inzwischen müssen wir unsere Arbeiten in der Regel unter halbseitiger Sperrung der Straße ausführen. Das erfordert Baumaschinen wie Kurzheckbagger. Mit dem neuen Gerät mit 25 Tonnen Einsatzgewicht können wir nun Arbeiten erledigen, die vorher nicht oder nur schwer möglich gewesen wären“, erläutert Ludger Schneider, Niederlassungsleiter von Eurovia Teerbau am Standort Koblenz. Dessen Geschäft ist der Straßen- und Tiefbau. Arbeiten werden zu einem Großteil innerorts in einem Umkreis von hundert Kilometern durchgeführt. Reicht der verfügbare Platz nicht aus, wenn ein herkömmlicher Bagger wegen seiner Auslegerlänge und -kinematik für bestimmte Arbeiten etwas zurücksetzen muss, kann ein Kurzheckbagger, wie der Cat 321DLCR, durchaus noch Arbeiten verrichten. Der Kurzheckbagger bleibt beim Schwenken auf einer Fahrspur, was so den Verkehr weniger behindert, denn der Oberwagen ragt nicht in den laufenden Verkehr hinein. Zum Vergleich: Während der Standardbagger Cat 320D einen Heckschwenkradius von 2 750 Millimeter aufweist, beträgt dieses Maß beim Cat Kurzheckbagger 321DLCR nur noch 1 680 Millimeter. Dabei bringt weniger das kurze Oberwagenheck, sondern die beim Schwenken sich nicht vergrößernde Baggerbreite wesentliche Vorteile mit sich. Während sich die Arbeitsbreite eines Baggers beim Ausschwenken des Oberwagens durchaus um einen oder zwei Meter vergrößern kann, bleibt sie beim Kurzheckbagger konstant.

Aber auch weniger Unfälle sind das Ergebnis der kompakten Bauweise. „Sicherheit bekommt einen immer größeren Stellenwert auf der Baustelle. Bei Eurovia legen wir großes Augenmerk auf den Arbeitsschutz. Auch hier kann der Kurzheckbagger einen Beitrag leisten“, so der Niederlassungsleiter. Sein Argument: Zwar verfügt der neue Cat 321DLCR über eine Seiten- und Heck-Kamera, um dem Baggerfahrer das Rückwärtsfahren und das Schwenken zu erleichtern, aber allein der verkürzte Oberwagen entlastet den Maschinisten in dem Bewusstsein, dass er damit nicht an Mauern und Wänden hängen bleiben kann. Das hat wiederum zur Folge, dass ein Einweiser nicht immer erforderlich ist – das Unternehmen spart sich Personal. Letztlich lassen sich auch Arbeitsvorgänge schneller umsetzen und Taktzeiten reduzieren.

Aufgrund der Kurzheck-Bauweise bleiben Änderungen der Baggerkonstruktion jedoch nicht aus. Schließlich müssen im Inneren Motor, Getriebe, Wandler sowie Hydraulikleitungen samt der Pumpe, der entsprechenden Schläuche und Ventile untergebracht werden. „Wir haben uns natürlich vorab gefragt, ob die kompakte Bauweise nicht auf Kosten des Komforts geht. Schließlich möchte es unser Fahrer auch bequem haben und braucht ausreichend Platz im Fahrerhaus“, argumentiert der Niederlassungsleiter. Daher musste sich der Cat 321DLCR im Vorfeld erst einem Praxistest sowie einem Vergleich mit einem Wettbewerbsgerät stellen und wurde von verschiedenen Fahrern im Einsatz begutachtet und kritisch geprüft. „Wir verlassen uns bei Eurovia auf das Urteil der Fahrer. Schließlich sind sie es, die den ganzen Tag mit der Maschine arbeiten müssen. Dabei setzen wir bei Leistungsgeräten auf Stammfahrer. Im Fall des Kurzheckbaggers von Caterpillar hat sie die Hubleistung und der Kraftstoffverbrauch überzeugt“, berichtet der Niederlassungsleiter. Und diese Faktoren der Wirtschaftlichkeit sind es auch, die Eurovia, eine Tochtergesellschaft des VINCI-Konzerns, mit weltweit knapp 40 000 Mitarbeitern, zur klaren Vorgabe jeder Investitionsentscheidung für seine Geschäftsbereiche, wie etwa Eurovia Teerbau, macht. Die kaufmännischen und technischen Serviceleistungen werden bundesweit zentral durch die Eurovia Services GmbH erbracht, die bei allen Investitionsentscheidungen in den Maschinenpark involviert ist. „Vor Ort können wir darauf Einfluss nehmen, wenn wir begründen, warum wir eine bestimmte Baumaschine, wie den Cat Kurzheckbagger, benötigen“, so der Niederlassungsleiter. Bevor eine Maschine angeschafft wird, tauschen sich die einzelnen Niederlassungen von Eurovia Teerbau, wie in Bottrop, Hamburg, Hannover, Koblenz, Köln, Ludwigshafen, Münster und Stuttgart, untereinander über ihre Erfahrungen aus. „Natürlich gilt für uns alle, dass eine Maschine so wirtschaftlich wie möglich sein muss, doch von Standort zu Standort gibt es durchaus auch Unterschiede, was die Abwicklung der Baustellen betrifft, was daran liegt, dass bei Eurovia jede Niederlassung wie ein eigenständiges Profitcenter agiert“, erklärt der Niederlassungsleiter. Er leitet nicht nur die Koblenzer, sondern auch die Frankfurter Niederlassung mit rund 150 Mitarbeitern inklusive von 20 Auszubildenden. „Zwischen beiden Standorten gibt es eindeutige Unterschiede, was am regionalen Baumarkt liegt. Die Baustellenstruktur ist im Raum Frankfurt eine andere als im Raum Koblenz, wobei hier verstärkt in innerstädtischen Bereichen gearbeitet wird. Und das erklärt, warum hier stärker das Maschinenkonzept des Kurzheckbaggers sowie ein ganz besonderes Anbaugerät gefragt ist“, meint er und bezieht sich dabei auf einen Rotator. Dieser wird beim neuen Cat Kurzheckbagger mit einem hydraulischen Schnellwechsler und wahlweise mit einem Tieflöffel, Grabenräumlöffel, Hammer und Greifer kombiniert. So lassen sich die Anbaugeräte drehen und gleichzeitig auch noch schwenken. Weil so verschiedene Winkelstellungen möglich sind, hat sich auch das Einsatzspektrum des Kurzheckbaggers erweitert. „Der Rotator ist natürlich erst einmal ein Kostenfaktor in der Maschinenkalkulation und macht rund 15 Prozent der Gesamtinvestition aus, doch die Mitarbeiter am Standort Koblenz sind überzeugt, dass sich die Anschaffung langfristig rechnet“, ist der Niederlassungsleiter sicher. Dafür spricht, dass sich der neue Cat 321DLCR samt Rotator bereits im Dauerbetrieb bewährt und es schon der vierte Rotator ist, den die Niederlassung Koblenz einsetzt. Genutzt wird dessen Funktion, wenn Modellierungsarbeiten auszuführen sind oder wenn Leitungen unterführt werden müssen. „Der neue Kurzheckbagger ist eine Schlüsselmaschine. Natürlich wäre uns die eierlegende Wollmilchsau am liebsten. Als Arbeitsgerät muss der Kurzheckbagger daher möglichst viele Funktionen ausüben können“, verlangt der Niederlassungsleiter. Da trägt der Rotator sein Übriges dazu bei, aber auch der Baggerfahrer ist gefordert bei der Anwendung. „Im täglichen Umgang entwickelt er neue Einsatzmöglichkeiten, an die man zuvor noch gar nicht gedacht hat“, berichtet er. Langfristig wird sich zeigen, was mit der Maschine samt Anbaugeräten alles möglich ist. Die erste Bewährungsprobe hat der neue Cat Kurzheckbagger bereits erfolgreich bestanden: Zusammen mit dem Arge-Partner Strabag ist die Niederlassung von Eurovia Teerbau bei der Sanierung des Zentralplatzes in Koblenz zugange und hat in diesem Zusammenhang die komplette Kanalisation samt der Straßen erneuert.

Der neue Cat 321DLCR verfügt über eine Seiten- und Heck-Kamera, um dem Baggerfahrer das Rückwärtsfahren und das Schwenken zu erleichtern.

Anzeige

IHR MOTOR IN BESTEN HÄNDEN!

Bestens ausgerüstet für alle Motoren präsentieren sich unsere eigenen Motorencenter in Frankenthal und Köln; in Frankenthal überholen wir außerdem Getriebe aller Bauarten. Dank langjähriger Erfahrung kennen unsere Experten die Cat Motoren bis ins kleinste Detail, sie sind eng vertraut mit den Besonderheiten der einzelnen Typen und wissen genau, worauf es ankommt, um eine hohe Reparaturqualität sicherzustellen. Auf den überholten Motor geben wir umfangreiche Garantien: 24 Monate oder 4000 Bh. Wenn eine Instandsetzung ansteht, ist ihr Cat Motor bei Zeppelin in besten Händen.

* Garantie nur in Verbindung mit einer abzuschließenden Servicevereinbarung gültig.

Zeppelin Baumaschinen GmbH
Graf-Zeppelin-Platz 1 • 85748 Garching bei München
Telefon 089 32000-0 • Fax 089 32000-111
www.zeppelin-cat.de

ZEPPELIN CAT

Eurovia Mitarbeiter zu Besuch bei Zeppelin

Halten Innovationen bei Baumaschinen Einzug, kommt zusätzliche Arbeit auf die Mitarbeiter in Baufirmen zu, die für die Maschinen verantwortlich zeichnen. Damit eine regelmäßige und professionelle Betreuung zu einer höheren Einsatzdauer und Verfügbarkeit beiträgt, muss der Wissensstand des Fachpersonals hinsichtlich neuester Maschinentechnik und Trends regelmäßig aufgefrischt werden. Dies trifft doppelt zu, wenn neue Gesetze eingeführt werden, die sich auf neue Baumaschinenmodelle auswirken, wie etwa die Einführung der neuen EU-Abgasemissionsrichtlinie der Stufe IIIB im letzten Jahr. Aus diesem Grund beschäftigten sich rund 22 Maschineningenieure und -meister von Eurovia kürzlich bei ihrer internen Tagung, abgehalten in der Zeppelin Zentrale und der Niederlassung in Garching bei München, intensiv mit den Auswirkungen der neuesten EU-Abgasrichtlinie. Nach einer Begrüßung durch Zeppelin Geschäftsführer Michael Heidemann und Zeppelin Konzernkundenleiter Reinhold Bosl ging es ins Detail. Dort gab es seitens des Zeppelin Produktmanagements eine Einführung in die neue Motorentechnologie, die neue K-Serie der Cat Radlader und die neue E-Serie der Cat Kettenbagger, deren technische Neuerungen vorgestellt wurden. Behandelt wurden die grundsätzlichen Veränderungen von neuer und alter Serie, welche die Kabine, die Hydraulik, die Steuerung und die Wartung betreffen und was Kunden wie Eurovia an technischen Features erwartet. Nach einem Abstecher zur D-Serie der Cat Mobilbagger und den Cat Kompaktgeräten hieß es zum Abschluss „an die Eisen“, wobei die einzelnen Baumaschinen, die zuvor in der Theorie vorgestellt wurden, selbst erprobt und unter die Lupe genommen werden konnten.

Baggern wie Extremklettern

Mit dem neuen Cat Abbruchbagger DEM 70 will die Firma Chantré eine neue Hürde im Rückbau nehmen

FRANKFURT AM MAIN (SR). „Am Limit“ ist ein Dokumentarfilm über die beiden Extremkletterer Thomas und Alexander Huber auf dem berühmten Granitfelsen „El Capitan“. Dem Filmtitel musste der neue Cat Abbruchbagger DEM 70 schon bei seinem erster Einsatz gerecht werden: dem Abbruch in direkter Nachbarschaft zur Alten Oper in Frankfurt. Damit ein Luxushotel zwischen Hochstraße und Opernplatz entstehen kann, müssen ein altes Umspannwerk, das die Innenstadt von Frankfurt versorgte, und ein leer stehendes Bürogebäude der ehemaligen Deutschen Flugsicherung abgerissen werden. Zwar ging es für die Baumaschine aus dem Maschinenpark der Chantré GmbH & Co. Wiederaufbereitungs KG aus Neu-Isenburg nicht ganz so hoch hinaus wie beim Klettern, doch der Cat DEM 70 muss Höhen sicher erreichen und wie im aktuellen Fall in bis zu 34 Metern Höhe zuverlässig seinen Auftrag ausführen. Dieser lautet: Rückbau von Stahlbeton. Und es gibt noch eine weitere Gemeinsamkeit mit den Extremkletterern. Der Baggerfahrer Bernd Jungmann muss stets genauso konzentriert bei der Arbeit sein, wie die Huber-Brüder und Leistung gezielt abrufen können. Schließlich hatte er mit 120 000 Kubikmetern umbauten Raum zu tun.

Zwar ging es für die Baumaschine aus dem Maschinenpark der Chantré GmbH & Co. Wiederaufbereitungs KG aus Neu-Isenburg nicht ganz so hoch hinaus wie beim Klettern, doch der Cat DEM 70 muss Höhen sicher erreichen und wie im aktuellen Fall in bis zu 34 Metern Höhe zuverlässig seinen Auftrag ausführen. Fotos: Chantré

Anzeige

ROTOTOP ...der bewährte Rotator Flexibler als jeder Tilt

Ausgerüstet ist der Abbruchbagger mit einem hydraulisch-ausfahrbaren Kettenfahrwerk. „Der Unterwagen verleiht der Maschine Standsicherheit, aber die braucht sie auch, wenn sie in Höhen von 34 Metern agiert“, meint Frank Neumann, Zeppelin Niederlassungsleiter aus Hanau, die den Bagger an das Unternehmen Chantré ausgeliefert hat. Der Ausleger kann in der Länge durch drei bis fünf Meter lange Zwischenstücke variiert werden, sodass die Abbruchwerkzeuge, wie Hammer, Schere und Greifer, an der obersten Gebäudestelle des Baukomplexes aus den 1960-er Jahren sicher ansetzen können. Durch einen hydraulischen Schnellwechsler kann der Abbrucharm gewechselt werden. „Wir wollen mit unserem Abbruchbagger an den Vorgänger, den Cat 330, anknüpfen, den wir bis zu seiner Grenze belastet haben. Mit dem neuen Cat DEM 70 wollen wir weitere Hürden im Abbruchgeschäft nehmen“, plant Alexander Chantré, technischer Kaufmann des Abbruchunternehmens. Es geht nicht allein darum, Stahlbeton zu beseitigen und für das Recycling aufzubereiten, damit dieser als neuer Baustoff verwendet werden kann. Bei jedem Abbruch treten Materialien auf, die einer Sonderbehandlung bedürfen. Nachdem Chantré eine umfangreiche Separierung und Schadstoffsanierung durchgeführt hatte, machte sich der Cat DEM 70 an die Arbeit.

Der Ausleger kann in der Länge durch drei bis fünf Meter lange Zwischenstücke variiert werden, sodass die Abbruchwerkzeuge, wie Hammer, Schere und Greifer, an der obersten Gebäudestelle des Baukomplexes aus den 1960-er Jahren sicher ansetzen können.

Innerstädtische Abbruchbaustellen setzen grundsätzlich ein Konzept voraus, Staub- und Lärmemissionen zu reduzieren, um so die Belastungen für die Anwohner zu begrenzen. Daher betreiben Abbruchfirmen wie Chantré schon lange viel Aufwand, um die Beeinträchtigungen in Grenzen zu halten. Auch Hersteller von Baumaschinen reagieren darauf. Konstrukteure von Caterpillar und Demlone konzipierten für den Cat DEM 70 eine Wassersprühanlage sowie eine eigene Schlauchtrommel, die am Baggerheck angebracht ist. Über eine Druckerhöhungsanlage wird so viel Druck erzeugt, dass auch in über 30 Metern Höhe noch ein feiner Sprühnebel erzeugt werden kann, der auf die Arbeitswerkzeuge zielt und so die Staubbildung eindämmt. Firmen wie Chantré setzen alle möglichen Maßnahmen ein, damit Anwohner von den Bauarbeiten weitgehend unbehelligt bleiben. Inzwischen werden den Unternehmen die Arbeiten durch gesetzliche Auflagen erschwert. „Die am Bau Beteiligten dürfen nur die schonendsten Abbruchmethoden anwenden, geräuscharme Baumaschinen nach dem neuesten Stand der Technik einsetzen und keinen vermeidbaren Baulärm verursachen“, verlangt der Magistrat der Stadt Frankfurt. Deren Bauaufsicht stellte einen eigenen Forderungskatalog zusammen. Denn wegen einer anderen Großbaustelle in der Mainmetropole verklagte ein Anwohner die Stadt als Bauherren wegen auftretendem Baulärm. In erster Instanz legte das Verwaltungsgericht Frankfurt 55 dB (A) als vorläufigen Grenzwert für Arbeiten tagsüber fest. Der Beschluss des 9. Senats des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 31. Mai 2011 setzte diese Grenze auf 65 dB (A) nach oben. Damit gilt die sogenannte AVV Baulärm vom 19. August 1970 für Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen. Das bedeutet: Alle Firmen sind seitdem angehalten, diesen Grenzwert nicht zu überschreiten. Chantré achtet darum penibel darauf, die 65 dB (A) einzuhalten. Kontinuierlich werden Schall und Erschütterungen gemessen. Die Bauarbeiten an der Alten Oper begleiten Wissenschaftler der TU Darmstadt. Anwohner wurden eingeladen, sich vor Ort ein Bild von den Bauarbeiten zu machen. „Wichtig ist es, von Anfang an für Transparenz zu sorgen. Unsere Arbeiten führen wir an prominenter Stelle aus. Viele Anwohner haben ein Auge auf uns und sind entsprechend sensibilisiert. Wir arbeiten akkurat wie immer und halten die gesetzlichen Vorgaben genau ein“, so Alexander Chantré, der zahlreiche Vorkehrungen für Lärmschutzmaßnahmen getroffen hat, wie etwa der Aufbau von Gerüsten und einem mobilen Lärmschutz. Aber auch der neue Cat Bagger DEM 70 trägt zusammen mit den anderen eingesetzten Cat Baumaschinen, wie ein Cat Mobilbagger M318C, zwei Cat Kettenbagger 329DLN, ein Cat Kettenbagger 330DL und ein Cat Kettenbagger 336DLN sein Übriges dazu bei, die Richtwerte zu erfüllen.

Anzeige

ROTOTOP ...der bewährte Rotator Ein Rotator für alle Anbaugeräte

Den Rückbau von Stahlbeton übernimmt der neue Abbruchbagger.

Anzeige

ROTOTOP ...der bewährte Rotator Mehr Gewinn! Infos: www.holp.eu

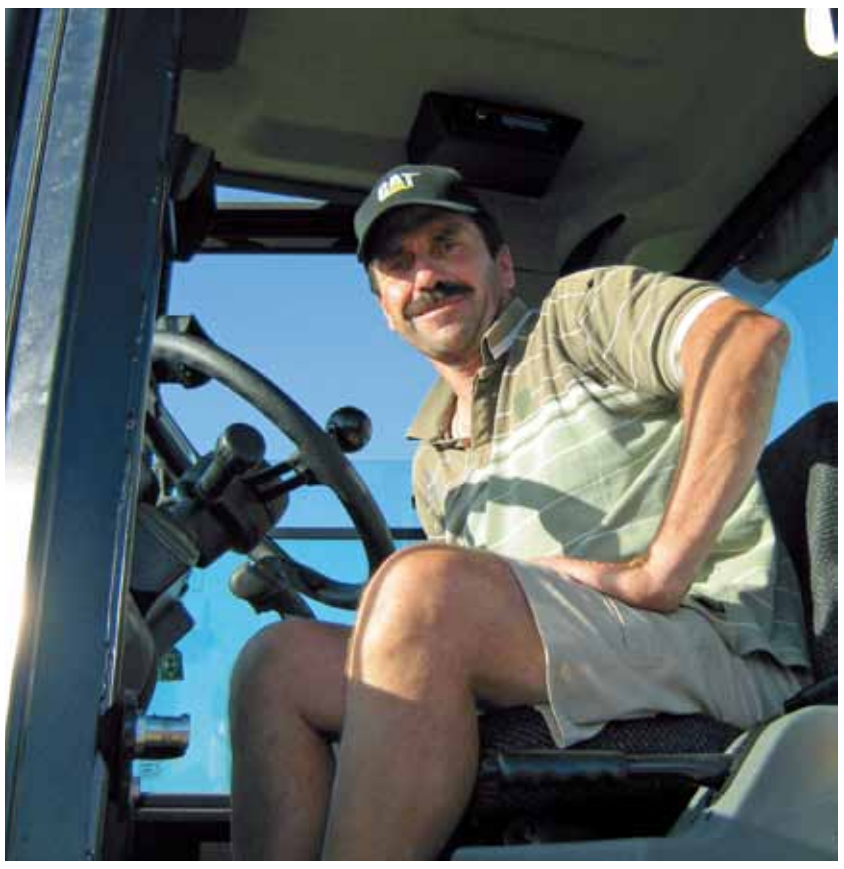
Kräftig zubeißen müssen die Abbruchwerkzeuge.

Vor der Frankfurter Skyline, den Türmen der Deutschen Bank und der Alten Oper agiert der neue Cat Abbruchbagger DEM 70.

Beim Cat Radlader 938H stimmt die Chemie

Johann Wechslberger unterstützt Betriebe beim Umschlag der Mais- und Grassilage

SULZRAIN BEI DACHAU (SR). Ist der Mais reif für die Silage in der Biogasproduktion, haben Anlagenbetreiber alle Hände voll zu tun. So auch im Landkreis Dachau vor den Toren Münchens. Dort hat sich Johann Wechslberger als Lohnunternehmer eingerichtet und unterstützt Betriebe beim Umschlag der Silage. Seit 2011 übernimmt er diese Aufgabe mit einem neuen Cat Radlader 938H aus dem Lieferprogramm der Zeppelin Niederlassung München. Von diesem erwartet er eine ebenso lange Einsatzdauer wie von seinem Vorgängergerät.



Johann Wechslberger unterstützt Betriebe beim Umschlag der Silage. Seit 2011 übernimmt er diese Aufgabe mit einem neuen Cat Radlader 938H. Fotos: Zeppelin

17 Jahre lang hatte Johann Wechslberger mit seinem Radlader tagein, tagaus gearbeitet. „Trotz seiner vielen Betriebsstunden war nie etwas kaputt. Das erwarte ich auch von meinem neuen Arbeitsgerät, das nun eine Nummer größer gewählt wurde und somit mehr Leistung bringt“, stellt er klar. Für den Fall der Fälle steht er nicht alleine da: Die nächstgelegene Zeppelin Niederlassung in Garching bei München ist rund zwölf Kilometer entfernt und somit kann auch der Service schnell gewährleistet werden, wenn bei der Maisernte Hochbetrieb herrscht. Denn da ist der neue Cat Radlader 938H mit seiner 2,8 Kubikmeter großen Erdbauschaufel besonders gefordert. Im Schnitt wird alle drei Minuten eine Fuhre mit rund 28 Kubikmetern Mais angeliefert, die der Radlader mit seiner Schaufel peu à peu aufnehmen muss. Die Baumaschine fährt in ein Silo, befördert mit ihrer Schaufel die Silage, verteilt sie gleichmäßig und verdichtet gleichzeitig die gehäckselten Pflanzen durch ihr Einsatzgewicht von rund 15 Tonnen. Um die Silage festzufahren, erhielt die Maschine Michelin-Reifen mit offenem Profil, damit die Silage darin nicht hängen bleibt. Bei der Silage muss einiges beachtet werden, damit sie sich zur Biogasgewinnung eignet. Denn Luft beispielsweise verdirbt die Silage. Besonders wichtig ist daher die Verdichtung der gehäckselten Pflanzen. Die Maissilage macht jedoch nur einen geringen Anteil des Maschineneinsatzes aus – er ist auf drei Wochen im Jahr beschränkt. Vom Frühjahr bis Herbst hilft der Radlader bei der Grassilage. Auch da herrscht großer Zeitdruck, wenn das Gras eingefahren wird.

Die Baumaschine fährt in ein Silo, befördert mit ihrer Schaufel die Silage, verteilt sie gleichmäßig und verdichtet gleichzeitig die gehäckselten Pflanzen durch ihr Einsatzgewicht von rund 15 Tonnen.

Über Alfred und Michael Kari ist Johann Wechslberger zum Radladerfahren gekommen, die als Lohnunternehmer fünf Häcksler und einen Cat Radlader 930 haben. Damit wird die eigene Biogasanlage beschickt. Die Entscheidung für die Baumaschine von Cat hat Johann Wechslberger abhängig von der Motorentechnologie getroffen. „Ich habe mir drei Hersteller angeschaut und miteinander verglichen. Bei einem benachbarten Unternehmer konnte ich einen Cat Radlader testen, der mich überzeugt hat. Bis heute wurde ich nicht enttäuscht. Allein der niedrige Kraftstoffverbrauch kann sich sehen lassen. Denn den Mais kann man gewöhnlich nicht leicht zusammenschieben“, argumentiert Wechslberger. Ein anderes Gerät fiel bei ihm gleich von vornherein durch, weil dem Kraftstoff AdBlue-Harnstoff beigemischt hätte werden müssen. „Das ist für mich nicht praktikabel. Denn mit dem Radlader fahre ich von Landwirt zu Landwirt. Wenn ich zwischendurch zum Tanken muss, hätte ich jedoch große Probleme. Außerdem müsste man im Sommer für den Harnstoff für zusätzliche Kühlung und im Winter für höhere Temperaturen sorgen. Nun bin ich froh, dass ich mich darum nicht auch noch kümmern muss“, meint er.

Dass bei einer Kaufentscheidung auch immer emotionale Faktoren eine Rolle spielen, ist längst bekannt. „Bei dem Zeppelin Verkäufer Sepp Gruber fühle ich mich gut aufgehoben und betreut. Zwischen uns stimmt die Chemie“, so Wechslberger. Des Weiteren hatte er den Wiederverkaufswert im Blick, wenn er nach zehn Jahren oder mehr dieses Gerät durch eine Neumaschine ersetzt. „Bei Gebrauchtmaschinen schlägt sich Cat einfach besser als die Wettbewerber“, ist er überzeugt. Ausgestattet ist der Radlader mit einer zentralen Schmieranlage und der Schwingungsdämpfung, welche genauso zum Fahrerkomfort beitragen wie die Sitzheizung, Klimaanlage und ein Radio. Ein grobmaschiger Kühler und ein feines Kühlluftansaugsieb erhalten bei starker Staubentwicklung, wie sie bei landwirtschaftlichen Einsätzen nicht selten ist, eine dauerhaft volle Kühlleistung.

„Kaum habe ich mit meinem neuen Lader gearbeitet, hat sich das wie ein Lauffeuer in unserem Landkreis herumgesprochen“, berichtet Wechslberger von seinen bisherigen Erfahrungen. „Erneuert ein Betrieb seinen Fuhrpark und nimmt ein neues Gerät in Betrieb, dann hat das durchaus auch eine Signalwirkung für benachbarte Unternehmen. Es wird genau beobachtet, wer in was investiert und welche Erfahrungen mit der Baumaschine gemacht werden“, so Wechslberger. Im Fall des neuen Cat 938H fallen diese bislang positiv aus.

Der neue Cat Radlader 938H mit seiner 2,8 Kubikmeter großen Erdbauschaufel.

In der Silogrube zu Hause

Cat Radlader in der Version für die Landwirtschaft

Zeigt nicht nur auf Baustellen, was in ihm steckt, sondern auch bei Einsätzen in der Landwirtschaft: der Cat Radlader. Foto: Zeppelin

MODLETICE, TSCHECHISCHE REPUBLIK. Phoenix-Zeppelin, Exklusivanbieter von Maschinen der Marke Caterpillar für die Tschechische Republik, hat einen Radlader vom Typ Cat 930H HL in Agrarausführung an die Landwirtschaftliche Handelsgenossenschaft Zálší übergeben. Die Maschine in der Version High Lift mit verlängerter Reichweite von 4,6 Metern ist ein wichtiger Bestandteil des geplanten Projektes zum Bau einer Biogasanlage mit einer Leistung von tausend kW. Der Einsatz der Baumaschine zeigt, dass Caterpillar Maschinen nicht nur auf Baustellen zentrale Aufgaben übernehmen, sondern auch für die Landwirtschaft geeignet sind.

Der Radlader kommt bei der Gärfutterbereitung, der Heugewinnung, der Verladung von Getreide, bei Erdarbeiten und bei der Ausbesserung von Feldwegen zum Einsatz. „Unser Maschinenpark verfügt über Teleskoplader, die jedoch für schwerere Arbeiten nicht geeignet sind“, so der Direktor der Genossenschaft Zálší, Zdeněk Burda.

Hauptanforderungen beim Kauf der Maschine waren die Leistung, die Reichweite bei maximaler Hubhöhe und der Dieselverbrauch pro Betriebsstunde. „In all diesen Kategorien erwies sich der Cat 930H HL als sparsamste und leistungsfähigste Maschine im Verhältnis zur geleisteten Arbeit“, informiert Pavel Závitkovský, Verkaufsleiter bei Phoenix-Zeppelin, verantwortlich für Caterpillar Maschinen in der Landwirtschaft. „Die Maschine zeigte weder in Silogruben noch auf dem Feld die Tendenz wegzurutschen oder sich einzugraben“, fügt Pavel Závitkovský hinzu.

Positiv bewertete der Kunde auch die breiteren 26-Zoll-Reifen, die hydraulische Schnellwechseleinrichtung einschließlich Zusatzkreis und die Versalink-Kinematik. Dank dieser Verbesserungen lässt sich die Maschine leicht und einfach bedienen sowie vielseitig einsetzen. Positive Eigenschaften wie diese verdankt der Radlader dem parallelen Hub und der Z-Hubkinematik. Die Reinigung des Motorkühlsystems ist durch die Umkehrlüfterfunktion und dem problemlosen Zugang zum Kühlsystem einfach.

Der Kunde hat sich insbesondere aufgrund der individuellen Herangehensweise und der überdurchschnittlichen Serviceleistungen für Phoenix-Zeppelin als Partner entschieden. „Man hat uns die Möglichkeit geboten, die Maschinen in allen Anwendungen zu testen. Außerdem bot uns Phoenix-Zeppelin als einziger eine verlängerte Werksgarantie von 60 Monaten oder 6 000 Motorbetriebsstunden an“, so Zdeněk Burda.

Caterpillar Maschinen in Agrarausführung sind bereits in der gesamten Tschechischen Republik im Einsatz. „Die Kunden loben die Maschinen der Marke Caterpillar insbesondere wegen ihrer hohen Leistung und des geringen Verbrauchs. Es gelingt uns, ihnen zu zeigen, dass Caterpillar Geräte sowohl auf der Baustelle als auch in der Silogrube zu Hause ist“, so das Fazit von Pavel Závitkovský.

Der Radlader kommt bei der Gärfutterbereitung, der Heugewinnung, der Verladung von Getreide, bei Erdarbeiten und bei der Ausbesserung von Feldwegen zum Einsatz. Foto: Phoenix-Zeppelin

Nr. 360, Januar/Februar 2012

Eine echt harte Nuss

Seinen ersten Großeinsatz übernimmt der neue Cat Kettenbagger 390DLME von AWR beim Abbruch des Degussa-Areals

FRANKFURT AM MAIN (SR). Während Wolkenkratzer die Silhouette amerikanischer Innenstädte prägen, beeinflussen Hochhäuser hierzulande nur wenig das Stadtbild. Anders ist es dagegen in Frankfurt: Die Mainmetropole verfügt über eine Skyline mit zahlreichen historischen Türmen. Bedingt durch die Finanzkrise gab es dort in den letzten Jahren wenig Zuwachs an Neubauten. 2011 hat das Immobilienunternehmen DIC den Baubeginn der Hochhäuser des Maintor-Projekts auf dem Areal zwischen Untermainkai und Weißfrauenstraße angekündigt. Es handelt sich um eine der letzten großen Entwicklungsgebiete und gleichzeitig um eine der größten Baustellen in Frankfurts Innenstadt. Bevor in vier Jahren ein 110 Meter hohes Glas-Hochhaus und ein 70 Meter hoher Turm samt Büros sowie Geschäften für den Einzelhandel und Wohnungen entstehen, muss allerdings erst der Rückbau des früheren Degussa-Firmensitzes erfolgen. Diesen übernimmt das Unternehmen AWR Abbruch.

Abgebrochen werden müssen ein mehrgeschossiger Gebäudekomplex sowie drei Kellerräume bis zur Unterkante Fundament bis Frühjahr 2012. Sind die Kellergeschosse rückgebaut, werden sie mit mineralischer Bausubstanz aufgefüllt, um Großgeräte einsetzen zu können, wie etwa einen neuen Cat Kettenbagger vom Typ 390DLME mit rund 94 Tonnen Einsatzgewicht. Foto: AWR

In Summe geht es um 320 000 Kubikmeter umbauten Raum. Abgebrochen werden müssen ein mehrgeschossiger Gebäudekomplex sowie drei Kellerräume bis zur Unterkante Fundament bis Frühjahr 2012. Sind die Kellergeschosse rückgebaut, werden sie mit mineralischer Bausubstanz aufgefüllt, um Großgeräte einsetzen zu können, wie etwa einen neuen Cat Kettenbagger vom Typ 390DLME mit rund 94 Tonnen Einsatzgewicht. Bei diesem hat die Zeppelin Niederlassung Koblenz eine Hammer-Scherenhydraulik nachgerüstet und diverse abbruchrelevante Umbauten durchgeführt. „Hierbei handelt es sich um den größten Tiefbau-Bagger aus unserem Programm. Es ist der erste Bagger dieser Baureihe in Deutschland, der für Abbrucharbeiten eingesetzt wird und er muss eine echt harte Nuss knacken“, erklärt Rainer Odendahl, Zeppelin Vertriebsdirektor im Wirtschaftsraum Rhein-Main-Saar. So unerbittlich wie die Panzerknacker aus den Walt-Disney-Comics es auf Dagobert Ducks Geldspeicher abgesehen haben, so knöpft sich der Cat 390DLME die Tresorräume der ehemaligen Degussa Bank vor – allerdings mit größerem Erfolg. Mit dem Bagger werden meterbreite Stahlwände mit einer Zwölf-Tonnen-Schere getrennt. „Da zeigt sich, was in dem Bagger steckt. Kraft hat die Maschine auf jeden Fall, aber was uns vor allem gefällt: Für so einen harten Einsatz wie diesen fällt der Kraftstoffverbrauch trotzdem noch gering aus. Uns hat die Maschine bis heute nur überzeugt. In unserem Fuhrpark, der sich auf dem neuesten Stand der Technik befindet, haben wir allein rund 50 Bagger und deshalb können wir einen guten Vergleich ziehen“, äußert sich Ilmi Viqa zufrieden. Zusammen mit seinen Brüdern Nazmi und Gani Viqa leitet er das Unternehmen AWR, das 1994 von den Geschwistern gegründet wurde, als Geschäftsführer. Bei Investitionen wie dieser achten die Brüder Viqa insbesondere auf den Service. „Hier kann man Zeppelin nur volles Lob aussprechen. Wir wollen unsere Termine und unsere Zusagen gegenüber unseren Kunden einhalten. Was nützt uns ein Bagger, wenn er steht und nichts vorwärts geht. Der Service muss funktionieren“, so ihre Auffassung.

Auf Baustellenbesuch (von links): Zeppelin Verkaufsleiter Stefan Kirschbaum, die Brüder und AWR-Geschäftsführer Nazmi, Ilmi und Gani Viqa sowie Zeppelin Vertriebsdirektor Rainer Odendahl. Fotos (3): Zeppelin

Der neue Kettenbagger ist Teil einer Baggerflotte der Abbruchfirma aus Weißenthurm/Koblenz, die sich seit August schon daran macht, den Gebäudeblock zu zertrümmern, in dem die Degussa Bank bis zu ihrem Umzug in die Theodor-Heuss-Allee untergebracht war. Eine Vielzahl an Baumaschinen, wie zwei Cat Kettenbagger 329D mit Pulverisierer und ein Cat Mobilbagger 316C mit Greifer, agieren auf 21 000 Quadratmetern Fläche, um die Bauten, darunter einen 48 Meter hohen Hauptturm aus den 1980-er Jahren, in ihre Einzelteile zu zerlegen. Mit ihren Abbruchwerkzeugen, wie Hammer, Greifer und Schere, bearbeiten drei Longfrontbagger die Gebäudesubstanz, beißen sich in dem Stahlbeton der Klasse C20-C45 so lange fest, bis sie Kabel, Stahlträger oder Beton zu fassen kriegen. Die Bestandteile werden strikt getrennt. Was sich wiederverwenden lässt, wird an Ort und Stelle mithilfe von zwei Brechern recycelt und aufbereitet. AWR muss sich darüber hinaus um die Schadstoffsanierung kümmern, die den fachgerechten Ausbau und die Entsorgung von Künstlichen Mineralfasern, Asbest und Weichmachern in Form von PCB umfasst.

Die Abbrucharbeiten begannen mit einer gründlichen Entkernung der inneren Gebäudeteile. Zusammen mit dem Denkmalamt der Stadt, dem Historischen Museum und weiteren Experten wurde festgelegt, was an denkmalwerten Bauteilen erhalten werden kann. Erst dann ging es mit dem Abbruch der Außenmauern der einzelnen Gebäude los. Vom Südbau aus arbeiteten sich die Baumaschinen von AWR bis zum zentralen Kreuzbau vor. In der letzten Phase folgt der Ostbau zur Innenstadt, damit er möglichst lange als natürlicher Schallschutz zur Stadt dienen kann. Schließlich geht es darum, so weit wie möglich Lärm zu vermeiden. Um einen reibungslosen Ablauf zu sichern, der Anwohner, Passanten und den Verkehr in der Innenstadt möglichst schont, wurde ein Konzept ausgearbeitet, das darauf ausgerichtet ist, Geräuschemissionen zu begrenzen. Der TÜV Hessen hat ein Auge darauf, dass AWR die Vorgaben einhält. Permanent werden die auftretenden Geräuschemissionen gemessen. Um diese zu erreichen, setzt das Abbruchunternehmen auf Baumaschinen wie den neuen Cat Bagger 390DLME. Zum Konzept gehörten Überlegungen, mit welchen Maschinen geräuscharm gearbeitet werden kann und wie sich die vorgegebenen Werte erreichen lassen.

Dabei muss AWR auch alle anderen Emissionen im Blick behalten. Bewusst erfolgt der Abbruch, insbesondere staubintensiver Bauteile, in den Wintermonaten, wenn die Fenster der umliegenden Büros geschlossen sind. Ansonsten ist die Baustelle als Tagesbaustelle konzipiert. Gearbeitet wird montags bis freitags von 7.00 bis 17.00 Uhr und am Samstag von 7.00 bis 14.00 Uhr. Um auftretenden Staub zu binden, ist eine Schneekanone im Einsatz, deren Sprühnebel sich auf die Longfrontbagger richtet, die gewöhnlich besonders stark Staub aufwirbeln.

Wie aufwendig das Projekt ist, verdeutlicht der Mitarbeiter- und Maschineneinsatz, den AWR aufbringt. Der größte unter den drei Longfrontbaggern bringt es auf 140 Tonnen und 45 Meter Reichweite. Ihm stehen ein weiterer Longfrontbagger mit 75 Tonnen und 28 Meter Reichweite sowie ein Longfrontbagger mit 45 Tonnen und 21 Meter Reichweite zur Seite. Doch nicht nur für den Rückbau von Gebäudeteilen in der Höhe sind leistungsfähige Maschinen gefragt, um die Bauzeit zu begrenzen, sondern auch vom Boden aus sollen Bagger wie der neue Cat 390DLME den Rückbau vorantreiben.

So unerbittlich wie die Panzerknacker aus den Walt-Disney-Comics es auf Dagobert Ducks Geldspeicher abgesehen haben, so knöpft sich der Cat 390DLME die Tresorräume der ehemaligen Degussa Bank vor, allerdings mit mehr Erfolg.

Eine Vielzahl an Baumaschinen, wie zwei Cat Kettenbagger 329D mit Pulverisierer und ein Cat Mobilbagger 316C mit Greifer, agieren auf 21 000 Quadratmetern Fläche, um die Bauten, darunter einen 48 Meter hohen Hauptturm aus den 1980-er Jahren, in ihre Einzelteile zu zerlegen.

Um das große Pensum zu bewältigen, haben ein Projektleiter, ein Umweltkoordinator, eine Fachkraft für Arbeitssicherheit, zwei Poliere, 50 Fachkräfte für Entkernung, darunter eigenes Personal sowie Mitarbeiter von Subunternehmen, zehn Fachkräfte zur Schadstoffsanierung, fünf Hilfsarbeiter und 16 Maschinisten alle Hände voll zu tun. „Selbstverständlich ist auch unsere Geschäftsführung präsent. Das zeigt, wie ernst wir hier unsere Aufgabe nehmen“, so Ilmi Viqa. Er kümmert sich zusammen mit seinen Brüdern Nazmi und Gani Viqa um einen reibungslosen Ablauf auf der Baustelle inklusive einer funktionierenden Baustellenlogistik. „Dies ist unabdingbar, weil wir insgesamt allein mit 130 000 Tonnen Bauschutt rechnen, die abtransportiert werden müssen, und das durch Frankfurts Innenstadt“, fügt Ilmi Viqa hinzu. Die Logistik der Baustelle ist ebenfalls im Konzept festgeschrieben, das der Auftraggeber DIC forderte. In enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der Stadt Frankfurt wurden Vorschläge ausgearbeitet, wie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer am besten gewährleistet werden kann. Dazu zählen beispielsweise barrierefreie und ampelgeführte Übergänge, die der Sicherheit der Fußgänger dienen, indem sie den Baustellenverkehr von den Fußgängerbereichen weitestgehend trennen. Darüber hinaus wurde als reine Vorsichtsmaßnahme und zum Schutz der Verkehrsteilnehmer an einem Kran eine Gummimatte als Prallschutz befestigt, damit keine Betonbrocken durch die Gegend fliegen, wenn die Longfrontbagger ihr Werk verrichten. „Es liegt unserem Auftraggeber und uns als ausführendem Unternehmen am Herzen, dass der Abbruch störungsfrei über die Bühne geht. Darum setzen wir moderne, wirtschaftliche und zuverlässige Technik wie den neuen Cat 390DLME ein“, meinen die Brüder Viqa abschließend.

48 Stunden für 8 000 Tonnen Beton

Beim Abbruch zweier Eisenbahnbrücken konnte der neue Cat 336DLN mit seinem gestreckten Monoausleger seine Vorzüge ausspielen

STUTTGART (SR). Mit den Bauarbeiten rund um den Bauplatz für den geplanten Tiefbahnhof Stuttgart 21 geht es Schlag auf Schlag vorwärts: Zwei Eisenbahnbrücken in der Wolframstraße Ecke Nordbahnstraße sind seit dem vierten Adventssonntag 2011 Geschichte. Dafür sorgte eine ganze Bagger-Armada der Firma FWA Fischer Weilheim Abbruch, welche die Bauwerke aus Stahlbeton an einem Wochenende in ihre Einzelteile zerlegten. Die beiden Brücken im geplanten Europaviertel waren schon lange ohne Funktion und mussten wegen der Erschließung des neuen Stadtviertels am ehemaligen Güterbahnhof weichen. Außerdem war laut Auskunft der Stadt der Abriss für den Bau einer Brücke für eine neue Stadtbahnlinie erforderlich.

Auf der Baustelle herrschte klare Arbeitsteilung: Die vorbereitenden Arbeiten und die Aufräumarbeiten teilten sich ein Cat Kurzheckbagger 314D, zwei Cat Mobilbagger M318D und ein Cat Radlader 972H. Aufgrund der besonderen Konstruktion musste die Brücke Stück für Stück abgetragen werden. Diese Aufgabe übernahmen die Cat Kettenbagger 325DLN, 329DLN, zwei 336DLN und 345DL plus ein weiterer Bagger und das entsprechende Equipment an Abbruchwerkzeugen, wie Hammer, Schere und Abbruchsortiergreifer. Sie knöpften sich die Brückenkonstruktion in kleinen Schritten vor. „Die Brückenkonstruktion wurde von oben nach unten bearbeitet. Wir machten uns die Bogenwirkung der Stahlbetonbrücke zunutze“, erklärte FWA-Fischer-Bauleiter Max Bachteler. Dabei konnte der neue Cat Kettenbagger 336DLN seine Vorzüge ausspielen. Eine von der Firma FWA Fischer bei der Zeppelin Niederlassung Böblingen in Auftrag gegebene Sonderkonstruktion des Auslegers erleichterte den Brückenabbruch. Um mehr Reichweite zu erzielen und Abbrucharbeiten in größeren Höhen durchführen zu können, wurde der Ausleger von den Böblinger Servicemitarbeitern nach Anleitung von Gerhard Rudolph, dem Verantwortlichen für Spezialmaschinen, zu einem gestreckten Monoausleger umgebaut. Es ist bereits der sechste Bagger mit gestrecktem Monoausleger, der in der Unternehmensgruppe Fischer zum Einsatz kommt. „Unsere bisherigen Erfahrungen damit sind gut. Wir sind so deutlich flexibler geworden und können nun mit dem Cat 336DLN Höhen von über 14 Metern mühelos erreichen. Auch im Fall der beiden Eisenbahnbrücken hat sich der gestreckte Monoausleger bewährt“, fasste Geschäftsführer Joachim Schmid die Vorzüge zusammen.

20 Mitarbeiter trieben den Abbruch am Tag und 15 Mitarbeiter in der Nacht voran. Um die beiden zwölf Meter breiten Brückenbauwerke, bestehend aus 8 000 Tonnen Stahlbeton, zu beseitigen, blieben der Abbruchfirma 48 Stunden Zeit.

Das enge Zeitfenster erklärte auch den entsprechend großen Maschineneinsatz, den das Unternehmen aufgeboten hatte.
Fotos: FWA Fischer

Auf engstem Raum zerkleinerten die Bagger das Material und bereiteten die Aussortierung vor. Mit eigenen Lkw wurde das gebrochene Material weg von der Baustelle gebracht. Um zügig voranzukommen, wurde im Zweischichtbetrieb gearbeitet. 20 Mitarbeiter trieben den Abbruch am Tag und 15 Mitarbeiter in der Nacht voran. Um die beiden zwölf Meter breiten Brückenbauwerke, bestehend aus 8 000 Tonnen Stahlbeton, zu beseitigen, blieben der Abbruchfirma 48 Stunden Zeit. „Da muss jeder Handgriff sitzen und jeder wissen, was zu tun ist. Alle Mitarbeiter zogen an einem Strang“, meinte Joachim Schmid. Das enge Zeitfenster erklärte auch den entsprechend großen Maschineneinsatz, den das Unternehmen aufgeboten hatte. „Wir wollten lieber auf Nummer sicher gehen. Schließlich mussten wir am Sonntagabend um 22 Uhr nicht nur mit dem Abbruch, sondern auch mit den Aufräumarbeiten fertig sein, damit der Verkehr wieder ohne Behinderung rollen konnte, was dann auch der Fall war“, so Joachim Schmid. Zum Schutz des Straßenbelags unterhalb der beiden Brücken und zum Schutz von Strom-, Gas-, Telefon- und Abwasserleitungen war ein Fallbett aufgebracht worden.

Vom Zeitdruck nicht zu erschüttern

Das Unternehmen der Gebrüder Bergmann treibt den Abbruch des Garchinger Gymnasiums voran

GARCHING BEI MÜNCHEN (SR). Die Moderatorin Sandra Maischberger drückte schon am Werner-Heisenberg-Gymnasium in Garching die Schulbank. Auch andere bekannte Größen aus Film und Fernsehen, wie die Drehbuchautorin Monika Peetz, die Schauspielerinnen Gitti Hobmeier und Ruth Moschner, erhielten dort ihre Ausbildung. Von der früheren Bildungsstätte wird in Kürze nichts mehr zu sehen sein. Denn das Gymnasium wird seit Mitte Dezember abgerissen. Ein Fall für das Unternehmen der Gebrüder Bergmann aus Feldkirchen bei München.

Das anfallende Abbruchmaterial wird auf der Baustelle getrennt und das Eisen separiert.

Dessen Auftrag lautete gemäß den Ausschreibungsunterlagen: Komplettabbruch des Schulgebäudes und Entfernen der Stahlbetondecken und Wände aus Mauerwerk. Das dreigeschossige Gebäude, bestehend aus Kellergeschoss, Erdgeschoss und Obergeschoss, entstand als Stahlbetonskelettbau mit einem Flachdach zwischen 1970 und 1975 in mehreren Bauabschnitten. Später erfolgten zeitlich versetzt Anbauten. Eine Sanierung kam aufgrund der schlechten Bausubstanz und des mangelhaften Brandschutzes nicht mehr infrage, sodass nun ein Abbruch und Neubau folgen.

Um die benachbarte Grundschule Ost weitgehend vor Baulärm zu schützen, sollte der Abbruch zu einem Großteil in den Weihnachtsferien von statten gehen. Unterstützt wird die Firma bei den Abbrucharbeiten von einem Cat Kettenbagger 323, zwei Cat Kettenbaggern 324DLN, einem Cat Kettenbagger 325 und einem Cat Longfrontbagger 330CL. Um einen raschen Anbau der eingesetzten Arbeitswerkzeuge wie Hammer, Schere und Greifer zu bewerkstelligen, kommt bei Bergmann das Schnellwechselsystem OilQuick zum Einsatz. Die Anbaugeräte knöpfen sich den Stahlbeton vor. Lediglich ein Teil der alten Schule, die gläserne Bibliothek, darf dem Abbruch nicht zum Opfer fallen. Es erfordert jedoch besondere Sorgfalt und Vorsicht, das Bestandsgebäude vom Abbruchgebäude zu trennen.

„Beim Abbruch sind zuverlässige Geräte gefragt. Mit den Baumaschinen von Cat haben wir eine gute Wahl getroffen, weil sie einiges aushalten müssen. Die enge Anbindung an die Zeppelin Niederlassung Garching kommt uns sehr gelegen. In kurzer Zeit sind Monteure vor Ort, um nach dem Rechten an den Maschinen zu sehen“, argumentiert Michael Bergmann, der nach seinem Studium der Betriebswirtschaftslehre seit 2011 in den Familienbetrieb eingestiegen ist.

Zum bislang größten Auftrag des 1986 gegründeten Unternehmens zählten Erdarbeiten in Höhe von 6,1 Millionen Kubikmetern, die Bergmann als Subunternehmen der Wismut ausgeführt hat, seitdem diese mit der Sanierung des ehemaligen Uranerzbergbaus bei Ronneburg begonnen hatte. Täglich musste das Subunternehmen 5 000 Kubikmeter kontaminiertes Erdreich abbauen und transportieren. Was die Dimensionen und Umweltauflagen hinsichtlich des Strahlenschutzes anging, wurde von dem Betrieb einiges abverlangt, sei es in puncto Genauigkeit oder sei es beim Zeitraum der Realisierung dieser Mammutaufgabe. Wer solche Massen bewegt, den kann nichts so leicht erschüttern, nicht mal der Abbruch in Höhe von 60 000 Kubikmetern umbauten Raumes, mit denen der Betrieb beim Abbruch des Garchinger Gymnasiums zu tun hatte. Doch auch das ist angesichts des engen Zeitfensters im straff kalkulierten Bauzeitenplan keine Kleinigkeit.

Während andere Gewerke auf dem Bau in dieser Jahreszeit witterungsbedingt ihre Arbeit einstellen müssen, ist der Abbruch gewöhnlich von Frost und Minusgraden weniger stark betroffen. Trotzdem musste sich das Unternehmen Bergmann kräftig ranhalten, um mit der Arbeit wie geplant voranzukommen. Erst machten sich 15 Bauhelfer an die Entkernung, dann ging es darum, das Dach und die Fassaden abzutragen. „Der Termindruck ist enorm. Es darf nichts dazwischenkommen“, erklärt Michael Bergmann. Doch das ist leichter gesagt als getan. „Wer Bauprojekte abwickelt, muss wissen, dass sich nicht immer alles so entwickelt wie gedacht. Hier hatten wir mit vielen nachträglichen Änderungen im Leistungsverzeichnis zu tun. Als Betrieb muss man auf Unvorhergesehenes reagieren“, so Michael Bergmann. Das betraf etwa die Fassaden, die mit Styropor verklebt waren. Das Entfernen des Materials hat zusätzlich wertvolle Zeit gekostet, weil das Styropor an den Fassadenplatten vom Bagger abgekratzt und gesondert verpackt werden musste.

Unterstützt wird die Firma bei den Abbrucharbeiten von einem Cat Kettenbagger 323, zwei Cat Kettenbaggern 324DLN, einem Cat Kettenbagger 325 und einem Cat Longfrontbagger 330CL.
Fotos: Zeppelin

Der Betonbruch wird gleich vor Ort aufbereitet.

Und dann kam auch noch ein Diebstahl dazwischen: Zwei Magnetanlagen im Wert von 50 000 Euro wurden entwendet, und das, obwohl die Baustelle abgesichert war. Doch das konnte die dreisten Diebe nicht daran hindern, das Gelände zu betreten. „Die Spurensicherung der Polizei hat sogar festgestellt, dass sie die Maschinen bewegt haben und mit ihnen die Magnetanlagen verladen wurden. Es sind Profis, die da zugange waren. Sie sind mit den Magneten schon längst über alle Berge, sprich im Ausland“, vermutet Michael Bergmann, der nun den Schaden hat. Denn die Magnetanlagen fehlen beim Sortieren. Denn das anfallende Abbruchmaterial wird auf der Baustelle getrennt, das Eisen separiert und der Betonbruch gleich vor Ort mithilfe zweier Brecher aufbereitet. Was nicht wieder verwendet werden kann, wird abgefahren – ein Teil wurde gleich zum Anlegen einer Baustraße verwendet. Der Rest wird in Aschheim gesondert als Bauschutt entsorgt. Den Materialtransport übernehmen mehrere eigene Sattelschlepper und ein Containerfahrzeug.

Um Haaresbreite

Abbruch in der Leipziger GutsMuthsstraße

Leipzig (CL). Da passte wahrlich nur noch eine Handbreit zwischen Bagger und Hausmauer. Ein Einsatz der besonderen Art fand im vergangenen Dezember in der Leipziger GutsMuthsstraße 48 im Stadtteil Lindenau statt. Die Caruso Umweltservice GmbH, ein Fachunternehmen für Abbruch, Entsorgung und Sanierungsmanagement aus Großpösna bei Leipzig, hatte von Zeppelin Rental, vormals MVS Zeppelin, für Abbrucharbeiten einen Cat 330 Long Demolition gemietet. Doch bevor die Arbeit mit dem Bagger überhaupt losgehen konnte, mussten alle Beteiligten eine logistische Meisterleistung vollbringen.

„Noch ein Stück, noch ein Stück, stopp! Ein bisschen weiter, stopp!“, schallte es Mitte Dezember an einem Vormittag hektisch durch die Leipziger GutsMuthsstraße, rund drei Kilometer westlich des Stadtzentrums. Der Grund für die Aufregung: ein um 1900 gebautes leer stehendes denkmalgeschütztes Wohn- und Geschäftshaus. Wegen seines undichten Daches waren Decken durchgebrochen und Durchfeuchtungsschäden aufgetreten und das Haus deshalb umfassend sanierungs- und modernisierungsbedürftig. Deshalb sollte es abgebrochen werden – unter Erhalt seiner historischen Fassade. Der für diese Arbeiten benötigte knapp 48 Tonnen schwere Bagger musste dazu durch eine Zufahrt in der Häuserfront in den Hinterhof manövriert werden, um den Abbruch von dort aus durchzuführen. Allerdings war das Tor kaum breiter als die Baumaschine selbst – und das Rangieren erwies sich aufgrund des langen Auslegers in der Version „Long Demo“ in der engen GutsMuthsstraße als ganz schön verzwickte Angelegenheit.

Schon in der Nacht zum 14. Dezember 2011 wurde der Ausleger in die in beide Richtungen gesperrte GutsMuthsstraße gebracht, gegen 8.00 Uhr früh begann der Einsatz. Insgesamt sieben Personen waren an Koordination und Durchführung beteiligt: Dagmar Caruso, Geschäftsführerin der Caruso Umweltservice GmbH, Bauleiter Uwe Schmidt, Baggerfahrer Jens Konnegen und zwei weitere Mitarbeiter der Abbruchfirma, der Architekt des Auftraggebers sowie Andreas Voigtsberger, Leiter der betreuenden Mietstation von Zeppelin Rental in Leipzig-Süd.

Stück für Stück bewegte der Maschinenführer den Bagger rückwärts durch die Toröffnung. **Fotos: Zeppelin Rental**

Durch diese enge Zufahrt in der GutsMuthsstraße 48 musste der „Long Demolition“ manövriert werden.

Zunächst musste der entlang der Straße stehende „Long Demo“ mühsam vor die Zufahrt zum Hinterhof manövriert werden. Mithilfe von alten Autoreifen zur Schonung des Untergrunds bewegte der Fahrer die Baumaschine zunächst Stück für Stück so, dass sie am Ende mit dem Heck vor dem Tor stand. Dabei musste der Ausleger senkrecht nach oben angehoben werden, denn die Enge dieser Leipziger Straße ließ eine waagrechte Stellung nicht zu: Mit seiner Transportlänge von über 15 Metern ist der „Long Demo“ knapp länger als die GutsMuthsstraße samt ihrer Fußwege vor der Hausnummer 48 breit.

Doch nicht nur die Straßenbreite machte dem Unternehmen Caruso und Zeppelin Rental das Leben schwer, auch das Tor zum Hinterhof der GutsMuthsstraße 48 ist für alles andere, nicht aber als Zufahrt für 48-Tonnen-Bagger ausgelegt. Schon im Vorfeld hatten Dagmar Caruso und Andreas Voigtsberger Maß angelegt und die Breite und die Höhe des Tores vermessen. Es war also klar: Der Bagger würde durch die Zufahrt passen – aber nur um Haaresbreite. Und genau so war es dann auch.

Zentimeter um Zentimeter setzte Jens Konnegen den „Long Demo“ unter Absenkung des Auslegers zurück. „Nur ein sehr guter Baggerfahrer kann eine solche Herausforderung meistern“, erklärte Andreas Voigtsberger. Allerdings war Konnegen auf die Unterstützung seiner Kollegen angewiesen: Vier Mitarbeiter von Caruso Umweltservice gaben dem Maschinenführer lautstark Kommandos und passten auf, dass der Bagger weder die linke noch die rechte Mauer der Zufahrt berührte und keine Schrammen davontrug. Gar nicht so einfach, denn auf jeder Seite blieben nur etwa fünf Zentimeter Luft zwischen Maschine und Mauer.

Doch alles klappte, nach knapp zwei Stunden stand der „Long Demo“ wohlbehalten und ohne Kratzer im Hinterhof der GutsMuthsstraße 48. Und Zeppelin Rental konnte wieder einmal unter Beweis stellen, dass der Komplettanbieter nicht nur Baumaschinen, sondern auch Lösungen vermietet.

Nur etwa fünf Zentimeter Luft blieben zwischen Bagger und Hausmauer.

18. Fachtagung „Abbruch und Rückbau“

BERLIN. Die unter Abbruchexperten bekannte Fachtagung „Abbruch und Rückbau“ findet diesmal vom 16. bis 17. März 2012 in Berlin statt. Mit rund 20 Vorträgen und Präsentationen bietet die Tagung ein breit gefächertes Programm, in dem neueste Erkenntnisse und technische Entwicklungen dargelegt werden. Berichtet wird aus der Praxis zu außergewöhnlichen Abbruchprojekten und -verfahren, wie dem Rückbau von kerntechnischen Anlagen. Thematisiert werden Gefahrstoffe bei Abbrucharbeiten, Umwelt- und Recyclingaspekte sowie die Qualifizierung von Mitarbeitern. Ergänzt wird das Programm durch eine Fachausstellung sowie durch Exkursionen zu Berliner Abbruchobjekten. Erwartet werden rund 500 Teilnehmer und 50 Aussteller.

Mehr Abfälle verbrannt als deponiert

WIESBADEN. 2010 wurden 41,7 Millionen Tonnen Abfälle in Feuerungsanlagen und thermischen Abfallbehandlungsanlagen verbrannt und 34,6 Millionen Tonnen auf Deponien abgelagert. Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, lag somit das zweite Jahr in Folge die verbrannte Abfallmenge über der deponierten Abfallmenge. Damit setzt sich der Trend fort, Abfälle weiterzubehandeln oder zu verbrennen, statt sie zu lagern. Insbesondere die Verbrennung in Feuerungsanlagen hat an Bedeutung gewonnen. 2010 wurden hier 17,3 Millionen Tonnen Abfälle eingesetzt, dies entspricht einem Zuwachs von 17 Prozent gegenüber 2009. Feuerungsanlagen dienen in erster Linie der Energieerzeugung oder anderen Produktionszwecken und setzen dabei Abfälle als zusätzlichen oder alleinigen Brennstoff ein. Die sinkende Tendenz bei den deponierten Abfallmengen (-2,3 Prozent gegenüber 2009) setzt einen Trend fort, der seit etwa 20 Jahren zu beobachten ist. Deponiert werden hauptsächlich Bau- und Abbruchabfälle (19,7 Millionen Tonnen), Abfälle aus thermischen Prozessen (6,9 Millionen Tonnen) und Abfälle, die bei der Abfall- oder Abwasserbehandlung entstanden sind (5,3 Millionen Tonnen).

Baustellenabfälle günstig und fachgerecht entsorgen

THURNAU. Die Zeiten, in denen Handwerker sich auf die fachgerechte Ausführung ihrer Gewerke konzentrieren konnten, sind vorbei. Immer wichtiger wird die Abfallentsorgung. In kaum einem anderen Umweltbereich kann so viel Geld und Zeit eingespart werden, ist Rolf Apfeld überzeugt, Marketing- und Entsorgungslogistikleiter bei der PDR Recycling GmbH + Co KG aus Thurnau. Das wichtigste Prinzip ist, die Abfälle sortenrein zu erfassen. Bei der Montage von Fenstern und Türen zum Beispiel fallen Styroporformteile, Folien oder Pappen, gebrauchte Montageschaumdosen, Bauschutt und etwas Restmüll, wie Kantenreste, verbrauchtes Schleifpapier, ausgehärtete Klebe- oder Leimabfälle, Lackreste, Reste von Isoliermaterial und Kehricht, an. Mengenmäßig am meisten zu Buche schlagen bei der Sanierung die Altfenster und deren Beschläge. Generell muss der Betrieb nachweisen können, was er mit den Abfällen gemacht hat. Das gilt besonders für die Sonderabfälle, für die ein eigenes Nachweisverfahren gilt, wie etwa Montageschaumdosen, auch PUR-Schaumdosen genannt, und Altfenster mit Holzrahmen. Gebrauchte PUR-Schaumdosen gehören nicht in die Verbrennungsanlagen und schon gar nicht in den Baumischcontainer. Landen sie dort, bedeutet das im ungünstigsten Fall, dass dieser teuer als Sondermüll entsorgt werden muss. Auf der sicheren Seite ist, wer die gebrauchten Dosen sammelt und von PDR zum Recycling abholen lässt. Dazu kommen die gebrauchten Dosen einfach zurück in den Originalverkaufskarton, der gleichzeitig als Rücksendekarton dient. Ist dieser voll, genügt ein Anruf bei PDR unter der Telefonnummer (0800) 7836736 oder ein Fax an (0800) 7836737 oder eine E-Mail an abholauftrag@pdr.de und der Auftrag für die kostenfreie Abholung ist erteilt. Das Unternehmen kümmert sich um die Abholung und die stoffliche Verwertung.

Anzeige

Alles eine Frage der Philosophie

Am Piesberg hat es Cemex beim Abbau von Karbonquarzit mit geologischen Besonderheiten zu tun, die ihresgleichen suchen

OSNABRÜCK (SR). Die Anschrift lautet Glückaufstraße in Osnabrück. Mit Glück hat der Abbau von Karbonquarzit am Piesberg nichts zu tun. Vielmehr bezieht sich die Adresse auf den alten Bergmannsgruß „Glück auf", als dort vom 16. Jahrhundert bis 1898 Kohle unterirdisch gefördert wurde. Die Zeiten der Kohleförderung sind längst vorbei, auch wenn Kohle in Form von Abraum am Piesberg noch immer präsent ist. Heutzutage geht es um die wirtschaftliche Gewinnung von Karbonquarzit. Der Steinbruch, der lange Zeit als größter Hartsteinbruch Europas galt und seit Anfang der 1990-er Jahre fest in der Hand der Cemex Kies & Splitt GmbH ist, weist geologische Besonderheiten auf, die bewältigt werden müssen.

Die Härte des Materials ist eine der Herausforderungen. Eine weitere ist der Abraum. „Der Abraum macht hier mit 40 Prozent einen vergleichsweise großen Teil der Masse aus, die wir hier bewegen müssen", erklärt Peter Graf von Spee (rechts), der für die Region Nord-West verantwortliche Regionalleiter bei Cemex im Bereich Mineralische Rohstoffe, dem Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH, Fred Cordes.

Die durchschnittliche Jahresproduktion des geförderten Rohstoffs macht 1,5 Millionen Tonnen aus. Rund 300 Millionen Jahre alter Karbonquarzit wird seit 1991 von Cemex am Piesberg gewonnen, der zu Splitt, Schotter und Wasserbausteinen weiterverarbeitet wird. Der abgebaute Stein wurde etwa schon als Wellenbrecher an der Nordseeküste eingesetzt. Ein zehn Kilometer langes Teilstück der A30 erhielt vor zwei Jahren eine Waschbetondeckschicht aus 33 000 Tonnen Karbonquarzit 2/8 mm, was damals als ein Novum galt. Denn bis dato waren alkaliempfindliche Gesteinskörnungen vom Einbau in Betonfahrbahndecken ausgeschlossen, weil sie in Verdacht standen, Risse zu fördern. In einem Nebelkammerversuch zeigte sich der Piesberger Edelsplitt unempfindlich gegenüber einer schädigenden Alkali-Kieselsäure-Reaktion. Damit stand einer Ausweitung der Einsatzmöglichkeiten des Edelsplitts nichts mehr im Weg. „Die besonders hohe Qualität unserer Produkte für den Autobahn- und Straßenbau sowie Kanalbau rechtfertigen den herausfordernden Einsatz. Einen Standort wie den Piesberg kann man sich nur hier leisten", argumentiert Peter Graf von Spee, der für die Region Nord-West verantwortliche Regionalleiter bei Cemex im Bereich Mineralische Rohstoffe. Das Abbauvorkommen reicht bis 2030. In den nächsten Jahren geht es an das Abtragen der 150 Meter hohen Felsrippe, auf der derzeit noch vier Windräder stehen.

In sich abwechselnden Schichten treten am Piesberg Karbonquarzit, Kohleflöze und Tonsteine auf. An den Steilwänden lassen sich die schwarz gefärbten Kohleflöze mit bloßem Auge erkennen. „Es kommt immer wieder vor, dass plötzlich eine zehn bis zwölf Meter breite Abraumbank den brauchbaren Karbonquarzit durchzieht. Der Abraum macht hier mit 40 Prozent einen vergleichsweise großen Teil der Masse aus, die wir hier bewegen müssen", erklärt Peter Graf von Spee. Das ist eine der Schwierigkeiten, die er zusammen mit den 35 Mitarbeitern im Zweischichtbetrieb meistern muss. Die andere hat mit der Härte des Materials zu tun. Und diese bleibt nicht ohne Folgen für den Maschineneinsatz. Cemex hat sich für das Duo Radlader und Muldenkipper beziehungsweise Tieflöffelbagger und Muldenkipper entschieden. Eine Raupe vom Typ D6R übernimmt Arbeiten im Abraum und im Wegebau.

Erneuert werden die eingesetzten Maschinen alle drei bis vier Jahre. Im Durchschnitt haben sie es dann auf rund 8 000 bis 10 000 Betriebsstunden gebracht. In dieser Zeit mussten sie wahre Schwerstarbeit verrichten. Vor etwa 70 Millionen Jahren hat ein unterirdischer Vulkan am Piesberg die darüber gelagerten Sandsteinmengen erhitzt und komprimiert. Dadurch entstand ein Gestein mit besonderer Härte und einer hohen Rauheit – Eigenschaften, die insbesondere im Straßenbau erwünscht sind, weil diese für Griffigkeit sorgen. Für die eingesetzten Baumaschinen, wie die Cat Muldenkipper 775E, Cat Radlader vom Typ 990H und Cat Tieflöffelbagger 385C, bedeutet dies, dass sie besonders großem Verschleiß ausgesetzt sind. Der Stahl wird stark beansprucht – Zahnspitzen der eingesetzten Cat Radlader und Hochlöffelbagger halten gerade einmal zwei bis drei Wochen, und das, obwohl zusätzliche Stahlplatten in der eigenen Werkstatt angeschweißt werden. Um dem erhöhten Abrieb halbwegs Herr zu werden, wurden auch die Mulden zusätzlich mit Stahl ausgepanzert. „Wenn der Skw den Rohstoff am Brecher abkippt, schabt der Stein am Muldenboden, sodass das Metall in Kürze aufgearbeitet ist", erklärt Roland Redlich, der bei Zeppelin im Bereich Konzernkunden den Service leitet und auch Aufgaben der Einsatzberatung übernimmt. Er analysierte kürzlich den Maschineneinsatz vor Ort. Denn zusätzliche Platten führen zu zwei Nebeneffekten, die weniger erwünscht sind. Zum einen steigt der Kraftstoffverbrauch, zum anderen erhöht sich das Leergewicht. Um herauszufinden, wie viel Material die Skw – trotz angeschweißter Stahlplatte – laden können, wurden von der Zeppelin Projekt- und Einsatzberatung verschiedene Ladespiele mit einem Scale Truck, einer Art Wiege-Lkw, durchgeführt. Dazu wurden die Muldenkipper mit unterschiedlichen Materialien von Radlader und Tieflöffelbagger beladen. Dann wurde der Muldenkipper gewogen, nachdem zuvor das Leergewicht festgestellt worden war. Dazu wurde die Fahrzeugwaage so aufgebaut, dass die im Einsatz befindlichen Muldenkipper im laufenden Betrieb zügig verwogen werden konnten. Dafür mussten zwei

Vor zwei Jahren knöpften sich die Servicemitarbeit
und ist mehrmals täglich im Einsatz im weit verzwei

Zwei von insgesamt vier eingesetzten Cat Muldenkippern vom Typ 775E werden in den nächsten Monaten einem Rebuild unterzogen. Dabei wird ihr Kraftstrang von Servicemitarbeitern der Zeppelin Niederlassung Osnabrück im Rahmen eines von Cat zertifizierten Instandsetzungsprogramms überholt.

Cemex hat sich beim Abbau für das Duo Radlader und Muldenkipper beziehungsweise Tieflöff

er der Zeppelin Niederlassung in Osnabrück den Wasserwagen vor, um ihn instand zu setzen. Dieser wird zur Staubbindung eingesetzt igten Wegenetz des Steinbruchs. Foto: Cemex

Frage stellen, welches Maschinenkonzept für seine Abbaubedingungen das beste ist. Jede Geräteauswahl ist irgendwo auch eine Frage der Philosophie“, führt Peter Graf von Spee aus. Und mit der Philosophie „Maschinenerneuerung statt Neumaschine“ hat auch folgende aktuelle Entscheidung zu tun: Zwei von insgesamt vier eingesetzten Cat Muldenkippern vom Typ 775E werden in den nächsten Monaten einem Rebuild unterzogen. Dabei wird ihr Kraftstrang von Servicemitarbeitern der Zeppelin Niederlassung Osnabrück im Rahmen eines von Cat zertifizierten Instandsetzungsprogramms überholt. Mit diesem hat der Standort am Piesberg bereits positive Erfahrungen gemacht, als er vor zwei Jahren einen Cat Wasserwagen vom Typ 769 auf Vordermann brachte. „Das Ergebnis der Instandsetzung war einwandfrei und kostengünstig“, äußert sich Peter Graf von Spee.

2003 haben Caterpillar und sein Vertriebs- und Servicepartner Zeppelin das Rebuild-Programm in Deutschland auf die Beine gestellt. Zeppelin startete als weltweit erster Cat Händler mit der Generalüberholung von Baumaschinen. Seitdem wurden nicht nur Muldenkipper, sondern auch zahlreiche Kettendozer, Radlader, Motorgrader, Schürfzüge, Rohrverleger und Müllverdichter mithilfe eines Rebuilds wieder flottgemacht. „Inzwischen können wir umfangreiche Erfahrungen beim Rebuild von Baumaschinen vorweisen. Dies umfasst die komplette Überholung einer Maschine, genauso wie die Instandsetzung des Antriebsstrangs, insbesondere des Motors, des Getriebes, des Wandlers, des Kühlers, der Achsen und der Bremsen. Ursprünglich hatten wir angedacht, Baumaschinen nach abgeschlossenem Rebuild zu veräußern und sie unseren Kunden als kostengünstige Alternative zu einer Neu-, Gebraucht- und Mietmaschine anzubieten. Doch schnell hat sich herausgestellt, dass es für unsere Kunden mehr Sinn macht, wenn sie ihre Maschinen nach der Instandsetzung behalten, weil sie so ein Gerät bekommen, das einem neuwertigen entspricht“, führt Fred Cordes, Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH, aus. Das trifft vor allem dann zu, wenn Kunden wie Cemex Baumaschinen, die nicht so verbreitet sind, länger einsetzen können als ein Maschinenleben allein. Vor zwei Jahren knöpften sich die Servicemitarbeiter der Zeppelin Niederlassung in Osnabrück den Wasserwagen vor. Dieser wird zur Staubbindung eingesetzt und ist mehrmals täglich im Einsatz im weit verzweigten Wegenetz des Steinbruchs. Darüber hinaus nutzt der Betrieb am Piesberg einen Cat Telehandler TH 460B bei Reparatur- und Wartungsarbeiten an den stationären Aufbereitungsanlagen. Sobald es jedoch komplizierter wird und sie mit dem Schraubschlüssel an ihre Grenzen stoßen, sind die Monteure der Zeppelin Niederlassung Osnabrück gefordert. Sie können mithilfe ihres Laptops Maschinendaten auslesen, bewerten und dann die entsprechenden Reparaturmaßnahmen einläuten. „Entscheidend ist für uns der Service vor Ort. Zwei feste Monteure von der Niederlassung Osnabrück wissen genau, was sie bei uns am Piesberg erwartet“, verdeutlicht Graf von Spee zum Schluss.

felbagger und Muldenkipper entschieden.

Für die eingesetzten Baumaschinen, wie die Cat Muldenkipper 775E, Cat Radlader vom Typ 990H und Cat Tieflöffelbagger 385C, bedeutet dies, dass sie besonders großem Verschleiß ausgesetzt sind. Fotos (5): Zeppelin

Stahlplattformen in Spurbreite der Muldenkipper verlegt werden. Vor und hinter diesen Plattformen wurden jeweils Anfahrtrampen geschüttet und verdichtet, sodass die Fahrzeuge horizontal stehend achsweise verwogen werden konnten. Diese exakt ermittelten und sehr genauen Wiegedaten (plus/minus zwei Prozent) wurden automatisch über einen Computer erfasst. „Das Ergebnis war eindeutig. Trotz der zusätzlichen Platten sind die Muldenkipper nicht zu schwer für den Materialtransport. Das Gesamtgewicht passt“, bestätigt Roland Redlich dem Betrieb.

Jeden Mittag erfolgt punkt 13 Uhr am Piesberg eine Großbohrlochsprengung. Das auf diese Weise gewonnene Haufwerk weist große Gesteinsbrocken auf, und das führt zu einer zusätzlichen Belastung der Maschinen beim Transport. Am Piesberg muss der abgebaute Karbonquarzit aus 60 Metern Tiefe zum Brecher gefahren werden. Die Muldenkipper sind dann voll beladen. „Ursprünglich war am Piesberg einmal angedacht, die Sprengungen zu reduzieren und das Material durch Reißen mit einem Bagger zu lösen. Doch das Material ist hier so hart, dass es keine Alternative zum Sprengen gibt. Grundsätzlich muss sich jeder Gewinnungsbetrieb die

Die durchschnittliche Jahresproduktion des geförderten Rohstoffs macht 1,5 Millionen Tonnen aus. Rund 300 Millionen Jahre alter Karbonquarzit wird seit 1991 von Cemex am Piesberg gewonnen, der zu Splitt, Schotter und Wasserbausteinen weiterverarbeitet wird.

Eine Frage der Präzision

Ein neuer Cat Radlader 966K gibt bei Klinkerproduzent Hagemeister den Ton an

NOTTULN (SR). Um Abgasemissionen zu senken, wurde 2011 die neue EU-Emissionsrichtlinie Stufe IIIB für nicht straßengebundene Arbeitsmaschinen mit Motoren der Leistungsklasse von 130 bis 560 kW verbindlich. Baumaschinenhersteller wie Caterpillar reagierten darauf mit der europaweiten Einführung einer neuen Maschinengeneration, darunter die Radlader der K-Serie. Eines der ersten Modelle, ein Cat 966K, nahm letzten Dezember seinen Betrieb beim Klinkerhersteller Hagemeister aus dem Münsterland auf. Die neue Motorentechnologie passt gut in das Konzept der Nachhaltigkeit, das sich das Unternehmen gegeben hat.

Drei Generationen unter einem Dach: Ein Cat 966K positioniert sich zu den bisherigen Radladern der H- und G-Serie derselben Baureihe, die bei Klinkerproduzent Hagemeister im Einsatz sind. Die Inbetriebnahme der neuen Baumaschine begleiten (von links): der Radladerfahrer Hermann Koesters, der technische Leiter Andreas Penzenstadler, der Zeppelin Vertriebsdirektor Kay-Achim Ziemann, der Geschäftsführer Christian Hagemeister, der Betriebsleiter Thorsten Eller, der Zeppelin Verkaufsrepräsentant Alf Fischer und der Radladerfahrer Martin Ahlers. Foto: Zeppelin

„Unsere Produkte haben ein ökologisches Image – Ziegel zum Beispiel zeichnen ihre lange Haltbarkeit und Wertbeständigkeit aus. Selbst nach hundert Jahren sind sie noch intakt. Das rechtfertigt den hohen Ressourceneinsatz “, argumentiert Geschäftsführer Christian Hagemeister. Ökologie spielt nicht nur beim Produkt Klinker eine Rolle, sondern Nachhaltigkeit zieht sich durch den gesamten Prozess der Herstellung des 150 Mitarbeiter starken Betriebs, der in der vierten Familiengeneration geführt wird. Dem Umweltschutzfaktor zugute kommt ein weiterer Aspekt: „Kunden, die sich für die neue Maschinengeneration entschieden haben, bestätigen uns, dass sich der geringe Spritverbrauch sehen lassen kann. Aber auch wegen ihrer einfachen Bedienung kommen die Geräte sehr gut an“, erklärt Kay-Achim Ziemann, Zeppelin Vertriebsdirektor für Nordrhein-Westfalen und Leiter der Zeppelin Niederlassung Hamm.

Umgehend an neue Steuerung gewöhnt

Im Frühjahr 2011 hat der Klinkerbetrieb bereits dem Zeppelin Verkaufsrepräsentanten, Alf Fischer, Interesse an der neuen K-Serie signalisiert. Bis zur europaweiten Einführung der neuen Motorentechnologie, die auf der steinexpo erfolgte, sollte ein halbes Jahr vergehen. „Die Wartezeit haben wir gerne in Kauf genommen. Denn wir wollen das Neueste an Maschinentechnik, was der Markt zu bieten hat“, erklärt Christian Hagemeister. Neue Technik bedeutet immer auch eine Umstellung für die Maschinisten, die sich an den Umgang mit dem neuen Baumaschinenmodell erst gewöhnen müssen, selbst wenn es routinierte Fahrer sind. „Anfangs hatten wir Sorge, dass unsere fünf Radladerfahrer mit der Joystick-Lenkung nicht zurechtkommen. Doch diese Sorge war wirklich unbegründet. Unsere Fahrer hatten sich umgehend an die neue Steuerung gewöhnt. Die Joystick-Steuerung ist noch feinfühliger und unkomplizierter als die Direktlenkung, wie sie noch bei Maschinen der vorhergehenden Generation der H-Serie Standard ist“, so Christian Hagemeister. Die Joystick-Steuerung gipfelt in einem direkten Ansprechverhalten der Maschine, und dies macht sich unter anderem in der Wendigkeit bemerkbar. Die 966K wird zusammen mit einer 966H zum Mischen von Ton und Sand sowie zum Beschicken in Hallen eingesetzt, wo es mitunter sehr eng zugeht. „Die Fahrer kommen mit der neuen Schaufel noch besser in die Ecken“, bewertet der Geschäftsführer die neue Technik.

Die Schaufel – ausgestattet mit Zähnen des K-Systems – erhielt von der Zeppelin Niederlassung Hamm ein Unterschneidmesser. „Durch das Unterschneidmesser wird verhindert, dass die Zähne den Unterbelag kaputt machen“, führt Alf Fischer aus. Ausgerüstet sind die Radlader mit Mehrprozent-Bereifung. „Bei den Reifen kommt es uns auf Eigenschaften wie gute Traktion an. Weil die Radlader auch im Außenbereich unterwegs sind, wo sie mitunter über harte Lehmbrocken fahren, haben wir festgestellt, dass diese Bereifung einen besseren Flankenschutz sowie besseren Verschleißschutz bietet“, so Hagemeister.

Je besser die Mischung, desto besser das Ergebnis

Die Rohstoffe werden in eigenen Tongruben im Umkreis von 50 Metern vom Firmensitz in Nottuln, rund 20 Kilometer westlich von Münster entfernt, abgebaut. Alles, was nicht über das geologische Vorkommen aus der Region abgedeckt werden kann, wird zugekauft. „Uns geht es dabei um Präzision und Qualität. Je genauer die Radlader die einzelnen Bestandteile des Rohmaterials für die Klinkerproduktion mischen können, desto besser wird das Endergebnis nach dem Brennen ausfallen. Auch wenn wir mit unserem Qualitätsniveau am oberen Ende angekommen sind, erwarten wir uns von dem Radlader, dass wir hier noch Verbesserungen erzielen. Das ist auch der einzige Bereich, in dem wir noch Einfluss nehmen können. Nach dem Brennprozess ist alles vorbei und entweder das Ergebnis passt oder eben nicht. Jeder produzierte Stein kostet Energie und darum erwarten wir von dem Radlader absolute Präzision. Fakt ist, unsere Industrie zählt zu den energieintensivsten überhaupt. Von steigenden Energiekosten sind wir besonders betroffen. Umso stärker sind wir daran interessiert, den Energieverbrauch zu optimieren und die Kosten zu senken“, so Christian Hagemeister. Um den Fahrern das Mischen zu erleichtern, ist die Maschine mit einer Waage ausgestattet. „Die Mischung beeinflusst unser Ergebnis genauso wie die Qualität der Rohstoffe. Bis auf das Kilogramm genau muss es passen. Nur dann erreichen wir auch ein Brennergebnis, das unseren Ansprüchen genügt“, erklärt der verantwortliche Betriebsleiter Thorsten Eller.

Seit rund 30 Jahren sind Baumaschinen der Marke Cat bei Hagemeister im Einsatz. Bevor die neue K-Serie bei dem Klinkerhersteller Einzug hielt, übernahmen das Mischen der Rohstoffe die Vorgängermodelle 966G und 966H. Die 966H wird sich diese Aufgabe mit der neuen Cat 966K teilen. Für kleinere Mischungen wird ein kompakter Radlader vom Typ 906H eingesetzt. Ihm zur Seite steht noch ein Zeppelin Radlader ZL4B. Auch im Tonabbau finden sich Cat Baumaschinen, wie der Cat Dozer vom Typ D5H und der Cat Kettenbagger 320DL. Das abgebaute Material wird von Speditionen angeliefert und auf Halden gelegt. Weil in den Wintermonaten je nach Witterung der Abbau von Ton eingeschränkt ist, muss Hagemeister in dieser Zeit auf Vorräte zurückgreifen. „Um unsere Lieferfähigkeit auch in dieser Zeit zu behalten, benötigen wir eine Vorratshaltung“, erklärt Eller. Die Radlader werden im Zwei-Schicht-Betrieb gefahren.

Je nach Brenntemperatur und dem Mischungsverhältnis der Tonerden lassen sich über 300 verschiedene Klinker herstellen, die sich je nach Formaten und Strukturen zur Fassadengestaltung oder als Pflasterklinker verwenden lassen. Laut Firmenangaben könnte die Produktion eine Kleinstadt mit 10 000 Einfamilienhäusern allein mit Klinkerfassaden von Hagemeister versorgen. So viel stellt das Unternehmen durchschnittlich an Ziegeln jedes Jahr her. Eine Spezialität sind objektbezogene Sonderanfertigungen, die zusammen mit Architekten und Designern entwickelt werden. „Wir dürfen nicht stehen bleiben oder gar den Anschluss verlieren“, macht Hagemeister deutlich. Mit dem neuen Radlader zeigt das Unternehmen, dass es mit der neuen Technik Schritt halten kann.

Anzeige

Weniger Verschleiß, verlängerte Lebensdauer

Caterpillar Öle

Zum Erzielen maximaler Leistung und Lebensdauer genügen herkömmliche Schmierstoffe meist nicht. Daher hat Caterpillar Öle entwickelt, mit deren Hilfe Ihre Maschinen in der Lage sind, Bestleistungen in allen Belangen zu erzielen. Mit Spezifikationen, die speziell auf die Anforderungen unserer Baumaschinen abgestimmt sind – aber auch mit vielen marktgängigen Freigaben für den Einsatz in gemischten Fuhrparks.

Zeppelin Baumaschinen GmbH
Graf-Zeppelin-Platz 1
85748 Garching bei München
Telefon 0800 8887700
ersatzteile@zeppelin.com

ZEPPELIN CAT
www.zeppelin-cat.de

Fest verankert mit Hagemeister Klinker

REHAU. Sensibel und gleichzeitig innovativ haben die Architekten Michael Weber und Klaus Würschinger die Alte Buntweberei aus der Jahrhundertwende im oberfränkischen Landkreis Hof zu einem zukunftsfähigen Ausbildungszentrum von Rehau erweitert und modernisiert. Als verbindendes Element zum Altbau kleidet rotbunter Hagemeister-Klinker in der Backsteinsortierung „Münsterland BA“ den Neubau in eine hochwertige Fassade mit Manufakturcharakter.

Aufgrund der System- und Serviceleistungen des Unternehmens der chemischen Industrie ist das Schulungsgebäude nach der Aminosäure „Prolin“ benannt. Das Ausbildungszentrum Prolin am Firmenstammsitz in der oberfränkischen Kleinstadt Rehau bietet Raum für 170 Auszubildende aus dem technischen und kaufmännischen Bereich. Auf dem weiträumigen Gelände unweit der Innenstadt erstrecken sich zahlreiche Firmengebäude für Produktion, Entwicklung und Verwaltung.

Ausgangspunkt für eine bauliche Erweiterung ist eine alte Buntweberei aus der Jahrhundertwende. Statt diesem stadtbildprägenden Industriebau einen kontrastierenden Neubau gegenüberzustellen, entschieden sich Michael Weber und Klaus Würschinger für eine zeitgemäße Fortführung der historischen Backsteintradition. Mit der rotbunten Hagemeister-Sortierung „Münsterland BA“ greifen sie den stilprägenden Klinker im Alten Reichsformat sowie die Fassadengliederung auf. Dank unregelmäßiger Kanten und Oberflächen wirken auch die neuen Klinker wie von Hand geformt. Der markante Kohlebrand aus dem Nottulner Klinkerwerk sorgt für einen fließenden Übergang von zeitgemäßer Fassade zu historischem Bestand. Die Jury des DETAIL Preises 2011, die das Gebäude ausgezeichnet hat, lobt genau diese Sensibilität: „Die Erweiterung ist ein gefühlvolles Weiterbauen im Bestand, passt sich der Materialität an, nimmt formale Elemente des Altbaus auf und entwickelt diese weiter.“

Die rotbunte Hagemeister-Sortierung „Münsterland BA“ prägt den Neubau. Fotos: Hagemeister/Stefan Meyer

Von der Rennstrecke zum Überflieger

Das Autobahndreieck Schwanebeck soll den ungehinderten Verkehrsfluss zwischen Ost- und Westeuropa sicherstellen

BERLIN (CL). 430 000 Kubikmeter Erdabtrag, 3 900 Meter Entwässerungs-Sammelleitungen, 7 300 Meter Mulden-Rigolen-Systeme und neun Brücken – das sind nur ein paar Zahlen, die es im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau des Autobahndreiecks Schwanebeck am nördlichen Berliner Ring zu nennen gibt. Das derzeit größte Bauvorhaben in Brandenburg läuft seit Mai 2011 auf Hochtouren und soll bis 2013 abgeschlossen sein. Den Großauftrag für die Durchführung der Baumaßnahmen erteilte der Landesbetrieb Brandenburg im Auftrag des Bundes der ARGE Autobahndreieck Schwanebeck, die aus der Berliner Niederlassung der Eurovia Verkehrsbau Union GmbH, den Niederlassungen Ingenieurbau und Betonstraßenbau der Eurovia Beton GmbH sowie der Eurovia Industrie GmbH besteht. Unterstützt wird die ARGE dabei von Mietmaschinen des Komplettanbieters Zeppelin Rental, der zu Auftragsbeginn noch MVS Zeppelin hieß (siehe dazu den Beitrag zur Namensänderung in dieser Aufgabe auf Seite 6).

Um die Entwässerung zu gewährleisten, heben Arbeiter mit dem Cat Kettenbagger 319DL von Zeppelin Rental beispielsweise Gräben für die Mulden-Rigolen-Systeme aus und füllen sie mit Kies.

75 Jahre ist das Dreieck Schwanebeck bereits alt. 1936 im Rahmen des Reichsautobahnbaus unter dem Namen „Stettiner Abzweig“ errichtet, stellt es den Knotenpunkt zwischen den Autobahnen A10 und A11 sowie einen Bestandteil des transeuropäischen Fernstraßensystems dar. Deutschlandweite Bekanntheit erlangte es – vor allem unter Motorsportfreunden – durch die Nutzung als Rennstrecke „Bernauer Schleife“. Zwischen 1951 und 1973 fanden hier internationale Motorrad- und Autorennen statt – DDR-Zeitungen meldeten einen Besucheransturm von bis zu 80 000 Zuschauern an der zwischen fünf und knapp sechs Kilometer langen Piste.

Die von Zeppelin Rental gemieteten Bagger sind momentan hauptsächlich bei Bodenabtrag, -umlagerung, -einbau sowie -verbesserung im Einsatz.

Nun ist aufgrund der Tatsachen, dass das Verkehrsaufkommen nach der Wiedervereinigung stark anstieg und Prognosen zufolge bis 2025 weiter zunehmen wird, eine Umgestaltung des Dreiecks nötig. Ein Problem der jetzigen Geometrie des Autobahndreiecks Schwanebeck ist der knappe Abstand zwischen dem Dreieck und der Anschlussstelle Berlin-Weißensee, der zu Problemen im Verkehrsablauf führt. So kommt es beispielsweise beim Übergang von der A11 zur A10 Ost aufgrund des engen Kurvenradius und schlechten Sichtbedingungen häufig zu Unfällen. Diese Gefahrenstellen sollen vermindert werden. Das Bauvorhaben: der sechsstufige Aus- sowie ein Umbau des Dreiecks in Form eines Kleeblatts mit sogenannten Überfliegern. Die A10 verläuft dann künftig als durchgehende Fahrbahn durch das Autobahndreieck Schwanebeck, die Anschlussstelle Berlin-Weißensee entfällt. Die Bundesstraße B2 wird von Süden her direkt an die A10 angebunden, ihre sowie die Anschlüsse der Autobahn A11 erfolgen dann untergeordnet über Ein- und Ausfahrten. Dazu müssen sieben Brücken neu gebaut, zwei erneuert und eine abgebrochen werden.

Für die Durchführung der Bauarbeiten zeichnet die ARGE Autobahndreieck Schwanebeck verantwortlich, die dafür auf Mietmaschinen von Zeppelin Rental vertraut. Gebraucht werden momentan für die Erdbauarbeiten die Cat Kettenbagger 330DLN, 324DLN, 319DL und 318CL sowie der Cat Dozer D6N mit ATS-Steuerung. Nachdem die Bauvorbereitungen, wie die Rodung von Bäumen, die Sicherung der betroffenen Bodendenkmale, Leitungsänderungsmaßnahmen und Umverlegung des Autobahnfernmeldekabels, abgeschlossen waren und am 5. Mai 2011 der erste Spatenstich erfolgte, begannen in Bauphase eins zunächst die Arbeiten an provisorischen Fahrbahnen, der Einrichtung der Verkehrssicherungen sowie der Errichtung der neuen Brücken.

Die von Zeppelin Rental gemieteten Bagger sind momentan hauptsächlich bei Bodenabtrag, -umlagerung, -einbau sowie -verbesserung im Einsatz. Insgesamt werden während der gesamten Bauzeit rund 430 000 Kubikmeter Erde ab- und über das Doppelte – nämlich 950 000 Kubikmeter – aufgetragen. Um die Entwässerung zu gewährleisten, heben Arbeiter mit dem Cat Kettenbagger 319DL von Zeppelin Rental momentan beispielsweise Gräben für die Mulden-Rigolen-Systeme aus und füllen sie mit Kies. Zwar erfolgt die Entwässerung der Fahrbahnen des Autobahndreiecks Schwanebeck durch Versickerung des Regenwassers in angrenzenden Böschungsflächen, dies ist allerdings nicht überall möglich. In Einschnittslagen oder Bereichen, deren Baueigenschaften keine solche Versickerung zulassen, wird auf Mulden-Rigolen-Systeme zurückgegriffen. Das von der Fahrbahn ablaufende Regenwasser wird in eine Mulde geleitet, durchfließt den belebten Mutterboden, der das Wasser reinigt, und wird dann in einer Rigole, einem in Geotextil eingepackten Kieskörper, zwischengespeichert. Von dort versickert es. Auf diese Weise sind keine Regenrückhalte- oder Absetzbecken erforderlich.

Für die zuverlässige Bewegung von Bodenmaterial auf der Großbaustelle sorgt der Cat Dozer D6N mit ATS-Steuerung. **Fotos: Zeppelin Rental**

Für die zuverlässige Bewegung von Bodenmaterial auf der Großbaustelle sorgt der Cat Dozer D6N mit ATS-Steuerung. Die Maschine ist von Zeppelin Rental mit dem ecoRent-Siegel ausgezeichnet – dies bedeutet, dass sie nachweisbare Umweltvorteile aufweist. Der Grund: Ihre ATS-Steuerung macht sie effizient. Eine ATS-Totalstation bestimmt millimetergenau die Schildposition – durch diese Höhengenauigkeit werden Korrekturfahrten und damit auch ein überflüssiger Schadstoffausstoß vermieden.

Eurovia nutzt die Kettenbagger von Zeppelin Rental außerdem für Arbeiten an den Brückenwiderlagern, den Übergängen der Brückenkonstruktionen zu den Erddämmen. Die Cat Bagger sind hier beispielsweise beim Erdaushub im Einsatz. Insgesamt müssen sieben Brücken neu errichtet werden. Die beiden längsten haben eine Stützweite von 153,6 und 170,8 Metern und führen den Verkehr von der A10 zur A11 beziehungsweise von der A11 zur A10 jeweils über die A10. Sie sind als Verbundbrücken mit Stahlhohlkasten konstruiert.

Eine historische Besonderheit stellt die 1935 entworfene Bärenbrücke dar. Sie trägt ein Wappen der Stadt Stettin sowie ein Bärenrelief und ist – vom Dreieck Schwanebeck kommend – das erste Bauwerk auf der Autobahn A11. Damit diese Brücke für die Nachwelt erhalten bleibt, die neue Geometrie des Autobahndreiecks aber dennoch realisiert werden kann, wird ein neues Bauwerk gebaut. So verläuft in Zukunft unter der bestehenden Brücke nur die rechte Richtungsfahrbahn der A11 nach Norden, die linke Fahrbahn wird unter der neuen Brücke geführt. Diese wird in Form und Gestaltung an das historische Bauwerk angepasst. Die Bauarbeiten in diesem Bereich sind bereits weit fortgeschritten. Beispielsweise wurde für die Herstellung der neuen Fahrbahn hier schon die Schottertragsauf die Frostschutzschicht aufgetragen.

Insgesamt sollen die Bauarbeiten am neuen Autobahndreieck bis Ende des Jahres 2013 abgeschlossen sein. Mit dem neuen Dreieck soll vor allem auch eines sichergestellt sein: der ungehinderte und problemlose Verkehrsfluss zwischen Ost- und Westeuropa.

Betonpflaster gegen dicke Luft

Franz Carl Nüdling hat einen Pflasterstein entwickelt, der die Luft reinigen hilft

FULDA (SR). Deutsche Firmen aller Branchen arbeiten derzeit mit Hochdruck daran, den klimaschädlichen Emissionen Einhalt zu gebieten und deren Ausstoß zu senken. Den Beitrag, den das Unternehmen Franz Carl Nüdling (FCN) beisteuern will, ist ein grauer Pflasterstein aus Beton. Sein Name „Airclean“ ist Programm: Damit soll die Luft sauberer werden.

Die erhöhte Konzentration an Stickoxiden mit dem gesundheitsschädigenden Stickstoffdioxid ist mitverantwortlich für Luftverschmutzung, auch im Zusammenwirken mit Ozon und Smog. Besonders in den heißen Sommermonaten steigt in vielen Städten die Belastung rapide an – aber auch bereits in den ersten drei Monaten eines Jahres werden die maximal zulässigen Grenzwerte von Stickstoffdioxid in Höhe von 40 µg/m3 überschritten – zu Lasten der Gesundheit der Bevölkerung. „Airclean“ soll Abhilfe schaffen und ist insbesondere für Innenstädte oder entlang von viel befahrenen Straßen gedacht, wo besonders große Mengen an Schadstoffen aufgrund der Verbrennung von fossilen Brennstoffen in Fahrzeugen entstehen.

„Airclean“ soll Abhilfe schaffen und ist insbesondere für Innenstädte oder entlang von viel befahrenen Straßen gedacht, wo besonders große Mengen an Schadstoffen aufgrund der Verbrennung von fossilen Brennstoffen in Fahrzeugen entstehen.

Entwickelt hat den Pflasterstein, der gesundheitsschädliche Stickstoffdioxide in leichtlösliche und ungefährliche Salze, respektive Nitrat, umwandeln soll, die F. C. Nüdling Betonelemente GmbH + Co. KG. Möglich macht dies die chemische Reaktion über die Photokatalyse – als Katalysator fungiert Titandioxid, das dem Beton bei der Pflasterproduktion in der oberen Schicht hinzugefügt wurde. Mithilfe verschiedener Mustersteine unterschiedlicher Oberflächen, Farben und Zementzusammensetzungen gelang es FCN zusammen mit der Deutschen Bundesstiftung Umwelt, einen Pflasterstein zu kreieren, bei dem Titandioxid unter Einwirkung von Sonnenlicht den Abbau von Stickoxid beschleunigt und daraus das weniger schädliche Nitrat macht. Regen spült das Salz in seiner geringen Konzentration in die Kanalisation.

Untersucht hat die Wirksamkeit der Pflastersteine das Fraunhofer Institut für Molekularbiologie und Angewandte Ökologie aus Schmallenberg. Dazu wurden verschiedene Messungen durchgeführt sowie eine Musterfläche zum Testen angelegt. Eine weitere Referenz ist der Gothaer Platz in Erfurt. Dort sowie bei Langzeitversuchen zeigte sich gegenüber konventionellen Flächen, dass Stickstoffoxide, auch das gesundheitsschädliche Stickstoffdioxid, in drei Metern Höhe über dem Pflasterbelag deutlich abgebaut werden konnten. In der Stadt Fulda wurde „Airclean“ bereits an mehreren Straßen verlegt, so auch in der Petersberger Straße. Die Verlegung von „Airclean“ ist hier Bestandteil einer Maßnahme im Luftreinhalteplan der Stadt.

In der Stadt Fulda wurde „Airclean“ bereits an mehreren Straßen verlegt, so auch in der Petersberger Straße. Die Verlegung von „Airclean“ ist hier Bestandteil einer Maßnahme im Luftreinhalteplan der Stadt. **Fotos: FCN**

FCN bietet sein Pflaster nun in ganz Deutschland an. Zum Verkauf in den einzelnen Bundesländern kann das hessische Unternehmen am Standort Fulda neben seinen eigenen Werken in Hessen, Thüringen, Sachsen und dem Auslieferungslager in Franken jetzt auf ein Netz von Vertriebspartnern in ganz Deutschland zurückgreifen. Für die Entwicklung wurde das Unternehmen bereits ausgezeichnet und zwar als einer der „365 Orte im Land der Ideen“, eine Initiative in Kooperation mit der Deutschen Bank und dem Bundespräsidenten als Schirmherrn.

Schlüsselposition in der Fertigung

Wie 28 Hyster Stapler bema bei der Produktion von Anbaugeräten unterstützen

VOLTLAGE (SR). Nach zwei harten Wintern war der Bedarf an Schneeschilden in diesem Herbst und Winter enorm groß. Bislang wurden diese aufgrund der milden Temperaturen aber noch geschont. Die bema Anbau-Kehrmaschinen, die ihren Haupteinsatz im Beseitigen von Schmutz haben, sind das ganze Jahr in Betrieb. Zum Schneefegen sind sie dank ihrer speziellen Schneekehrwalze auch gut geeignet. Das Unternehmen bema fertigt die Anbaugeräte für den Einsatz an verschiedenen Trägerfahrzeugen, wie etwa Radladern und Gabelstaplern, mit denen Baufirmen, ob Hoch-, Tief- und Galabauer, Kommunen sowie Landwirtschaftsbetriebe das ganze Jahr über arbeiten, wenn sie Schmutz auf Baustellen, Straßen und Plätzen beseitigen. In der Fertigung der Anbaugeräte hilft seit 2005 eine Flotte von Hyster Staplern mit Tragfähigkeiten von 1,5 bis fünf Tonnen mit Seitenschieber sowie drittem und viertem Steuerkreis mit.

Vor dem Firmensitz von bema aufgereiht: die Hyster Stapler-Flotte.

Diese übernehmen verschiedene Aufgaben in der Produktion des Familienbetriebs, wie bei der Lagerhaltung, dem Transport von Produktionsteilen, beim Be- und Entladen sowie als Arbeitsbühne in der Montage der Kehrmaschinen und Schneeschilder. Inzwischen hat Zeppelin 28 Geräte an bema ausgeliefert, wobei die Fortens-Baureihe dominiert. „Es gibt mehrere Gründe, warum bei uns so eine große Stapler-Flotte im Einsatz ist. Die Geräte sind solide und stabil gebaut und funktionieren zuverlässig. Darum kamen immer weitere Hyster Stapler Jahr für Jahr dazu. Denn deren Eigenschaften haben uns überzeugt, den Staplern viele Aufgaben in unserer Produktion zu übertragen, sodass sie eine zentrale Schlüsselposition eingenommen haben. Inzwischen sind sie nicht mehr wegzudenken“, führt Geschäftsführer Günther Berens aus.

Die Stapler dienen zum Be- und Entladen von Lkw, die Einzelteile anliefern, die dann von bema weiterverarbeitet werden. Dabei müssen sie mitunter längere Wege zurücklegen. Bei diesen Arbeitsschritten sind vor allem Beweglichkeit, Schnelligkeit, ein geringer Betriebsmittelverbrauch und eine einfache Bedienung gefordert. Dank ihrer Gabeln übernehmen sie auch die Funktion von Arbeitsbühnen. Nach der Fertigstellung wird mit den Staplern ein Funktionstest durchgeführt. Bevor eine Kehrmaschine oder ein Schneeräumschild das Werksgelände verlässt, wird mithilfe des Staplers überprüft, ob die Hydraulikanlage einwandfrei funktioniert. Dazu wird das Anbaugerät an einen Stapler angebaut und es erfolgt ein Probelauf. Nur wenn alles in Ordnung ist, verlässt das Anbaugerät die Fertigung und wird an den Kunden ausgeliefert. Dazu gehört ebenso Zeppelin. Das Unternehmen vertreibt nicht nur Hyster Stapler, sondern auch Cat Baumaschinen, wie Radlader, inklusive Kehrmaschinen und Schneeräumschilde. Der bema-Vertrieb erfolgt über ein weltweites Händlernetz. Geliefert wird nach Europa und in die ganze Welt. bema ist ein typisch deutsches Unternehmen. Typisch deutsch heißt hier Mittelstand.

Der Maschinenbauer produziert mit 60 Mitarbeitern Kehrmaschinen für jedes Trägerfahrzeug inklusive Sonderbauten. Darunter befinden sich auch Geräte für Flughäfen. Allein am Flughafen München sind fast 50 bema Kehrmaschinen dafür zuständig, die Vorfelder von Schnee frei zu halten. Schneeräumschilde hat bema seit 2000 im Sortiment. „Eine unserer besonderen Stärken ist, dass wir die Anbaugeräte genau an die verschiedensten Schnellwechslersysteme und sonstigen Gegebenheiten des Trägerfahrzeuges unserer Kunden anpassen können“, so Berens.

Schneeräumschilde machen ein Drittel und Kehrmaschinen zwei Drittel der Produktion aus, was daran liegt, dass sie sich weitaus vielseitiger verwenden lassen. Das hat Günther Berens schon früh erkannt. Sein Vater Heinrich Berens hatte sich 1940 mit einer Schmiede selbstständig gemacht, die sein Sohn Günther dann zu Landmaschinenhandel und Reparaturwerkstatt ausbaute. Als Deutschland eine tiefe Rezession drohte und angesichts einer großen Konkurrenz Dienstleistungen wie der Reparaturservice kaum mehr nachgefragt waren, entdeckte der heutige Geschäftsführer Günther Berens die Kehrmaschine. Über Nacht wagte er einen Neuanfang und baute Kehrmaschinen für Landwirte. Diese zählen heute noch immer zum Kundenkreis, doch auch andere Anwender aus allen Wirtschaftsbereichen, wie der Baubranche und der öffentlichen Hand, haben den Nutzen der Anbaugeräte erkannt. Überzeugt werden sie unter anderem durch die Qualität der Geräte: sei es, dass hochwertige Komponenten verwendet werden oder durch das Qualitätsmanagement nach DIN EN ISO 9001, welches das Unternehmen bereits seit 1999 besitzt.

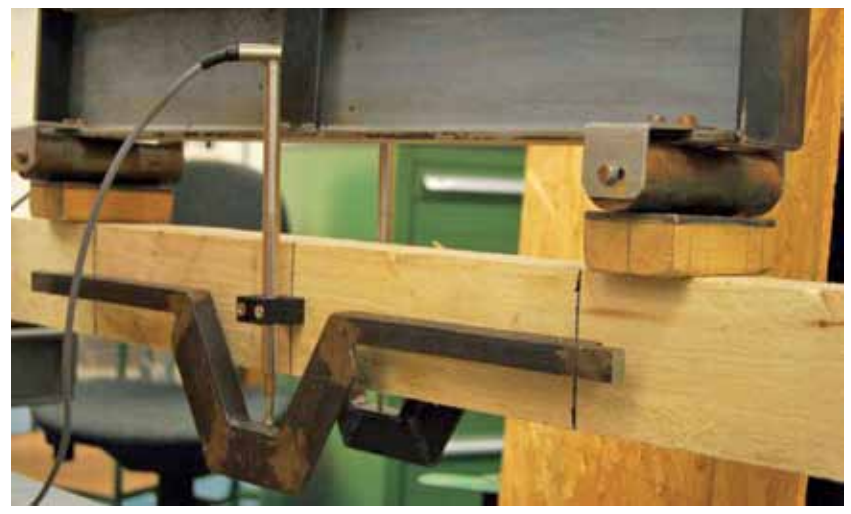
Nach der Fertigstellung wird mit den Staplern ein Funktionstest durchgeführt. Bevor eine Kehrmaschine oder ein Schneeräumschild das Werksgelände verlässt, wird mithilfe des Staplers überprüft, ob die Hydraulikanlage einwandfrei funktioniert.

Die Stapler übernehmen verschiedene Aufgaben in der Produktion des Familienbetriebs, wie bei der Lagerhaltung, dem Transport von Produktionsteilen und beim Be- und Entladen. Fotos: bema

Eine Formel für die Kiste

Forscher definieren neue Anforderungen für Holzpackmittel

HAMBURG. Unternehmen können sich freuen: Sie können künftig bei ihren Holzpackmitteln kräftig an Material sparen. Ein Forschungsprojekt vom BFSV und Johann Heinrich von Thünen-Institut hat neue Berechnungsgrundlagen ermittelt.



Die Durchbiegung des Kistenholzes wird gemessen. Fotos: VTI

„So wenig wie möglich, so viel wie nötig“ heißt eine alte Ingenieursregel. Doch wie viel Material ist nötig, damit eine Kiste aus Holz allen Belastungen bei Transport, Umschlag und Lagerung standhält? Obwohl Produzenten ihre Waren seit Menschengedenken in Kisten aus Kiefern- oder Fichtenholz verpacken und befördern, wurde diese Frage erst jetzt beantwortet. Ein gemeinsames Forschungsvorhaben des Instituts für BFSV an der HAW Hamburg und des Johann Heinrich von Thünen-Instituts, Institut für Holztechnologie und Holzbiologie (VTI) aus Hamburg, hat praxisnahe Grundlagen für das Bemessen kurzlebiger Holzpackmittel erarbeitet. Bisher fehlen Richtlinien und Normen zu den Festigkeitsanforderungen für Kisten, Verschläge und andere Holzpackmittel. Bei Schadensfällen werden daher stets die Regelwerke aus dem Bauwesen herangezogen. Doch sie enthalten Anforderungen, die für Holzpackmittel allgemein als zu hoch eingeschätzt werden. Überdimensionierte Holzpackmittel wären die Konsequenz, wenn die Regelungen aus dem Bauwesen erfüllt werden sollten.

Die Verpackungsexperten am Institut für BFSV untersuchten die Bemessung von Holzpackmitteln. Das VTI übernahm die experimentellen Untersuchungen an Holz und Holzwerkstoffen und entwickelte Vorschläge zur Ergänzung der Verpackungsrichtlinien. Das Ergebnis: Sichere Packmittel können auch mit einem geringeren Material- und Kostenaufwand als üblich konstruiert werden. Die Kräfteübertragung an den Verbindungselementen einer Kiste wirkt sich wesentlich auf die Stabilität aus. Diese Komponente müsste weiter untersucht werden.

Baumkante und große Äste in der Mitte des Kantholzes.

Hyster auf Platz eins bei Gesamtkosten

GARCHING BEI MÜNCHEN. Bei einer von der Peerless Media Research Group in den USA durchgeführten unabhängigen Studie erreichte die Gabelstapler-Marke Hyster den ersten Platz bei den Gesamtkosten. „Die Tatsache, dass Hyster auf dem Gesamtmarkt als Hersteller der Stapler mit den niedrigsten Gesamtkosten anerkannt wird, zeigt, dass wir unseren Kunden ein gutes Preis-Leistungsverhältnis bieten“, sagte Jonathan Dawley, Vertriebsvorstand von Hyster. „Durch die intensive Zusammenarbeit mit unseren Vertriebspartnern sind wir in der Lage, Produkte und Dienstleistungen mit einem umfassenden Angebot robuster, zuverlässiger und einsatzgerechter Gabelstapler mit den niedrigsten Gesamt-Betriebskosten zu verbinden.“ Die Peerless Media Research Group führte die Studie im Juli 2011 durch. Befragt wurden die Abonnenten der von der Gruppe herausgegebenen Fachzeitschrift Modern Materials Handling, das heißt, Entscheider, die für ihre Unternehmen Gabelstapler beschaffen.

Umsatzplus beim Handel mit Staplern

BONN. Der Gesamtumsatz im Flurförderzeughandel ist im Jahr 2011 um 16 Prozent gegenüber 2010 gestiegen. Dies ergab die Konjunkturumfrage des Bundesverbandes der Händler und Vermieter von mobilen Arbeitsmaschinen (bbi). Sowohl im Neumaschinen- als auch im Gebrauchtmaschinengeschäft wurde im letzten Jahr ein deutliches Umsatzplus erzielt. Eine starke Umsatzentwicklung verzeichneten die Flurförderzeughändler zudem im technischen Service, im Ersatzteilgeschäft und in der kurzfristigen Vermietung. Verhaltener, aber insgesamt noch positiv, stellen sich die Umsatzerwartungen der teilnehmenden Flurförderzeughändler für 2012 dar. Es wird mit einer Steigerung der Gesamtumsätze um ein Prozent gerechnet. Das Neumaschinengeschäft wird nach der Einschätzung der Meldenden allerdings leicht rückläufig sein. Im Gebrauchtmaschinen- und Teilegeschäft sowie technischen Service wird dagegen mit steigenden Umsätzen kalkuliert.

Risikomanagement für Supply Chains

DORTMUND. Ein systematisches Management von Risiken im Bereich der integrierten Planung von Produktion und Transporten existiert heute nur in Ansätzen. Deswegen können die durch die Integration erschließbaren Potenziale zur Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene bisher nicht voll ausgeschöpft werden. In dem neuen Forschungsprojekt InKoRISK arbeiten unter Führung der Volkswagen AG das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML), die 4flow AG, die Schenker AG und Continental gemeinsam an der Schaffung von Risikotransparenz sowie an geeigneten proaktiven und reaktiven Maßnahmen zur Minimierung von Risikoeintritten oder -folgen. Die Beteiligten versprechen sich von dem Forschungsprojekt neben einer Verlagerung von Regeltransporten von der Straße auf die Schiene, auch eine Erhöhung der Auslastung, eine Senkung von Beständen und eine Verkürzung der Durchlaufzeit sowie eine Reduktion der Sondertransporte. „Bei der distributionsorientierten Reihenfolgeplanung verzahnen wir die Prozesse von Produktion und Transport sehr eng, sodass wir über fast keine Sicherheitspuffer mehr verfügen. Wenn dann ein unvorhergesehenes Ereignis eintritt, kann der gesamte Prozess gestört werden. Um das zu vermeiden, bedarf es der Implementierung eines intelligenten Risikomanagements“, erklärt Dr. Ansgar Hermes, Projektleiter Distributionslogistik bei Volkswagen Logistics. Das auf drei Jahre angelegte Forschungsprojekt wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie gefördert. Der Projektplan sieht zunächst die Identifikation, Bewertung und Kategorisierung von Risiken vor. Anschließend werden Risikomanagement-Maßnahmen erarbeitet und in einen Gesamtprozess eingefügt. Das gesamte Projekt wird von Fallstudien in Werken von Continental und Volkswagen in Zusammenarbeit mit der Schenker AG begleitet, um die Praxistauglichkeit der Ansätze zu gewährleisten.

Nr. 360, Januar/Februar 2012

Wer nicht kooperiert, verliert

Wie Kooperationen neue Perspektiven schaffen – ein Beitrag von Christian Kalkbrenner

LINDAU. In einer Welt der schnellen Veränderungen, in der der Wettbewerb täglich härter wird, bieten Kooperationen für Unternehmen vielfältige neue Möglichkeiten. Doch die Gefahr zu scheitern, ist deutlich größer als die Chance, Erfolg zu haben. Dieser Beitrag beschreibt, wie es gelingen kann, den eigenen Mehrwert zu steigern. Er zeigt auf, was Kooperationen leisten können, worauf zu achten ist und welche erfolgreichen Vorbilder existieren.

Kooperationen können Großartiges vollbringen. Denn mehrere Partner stemmen gemeinsam weit mehr als es einem Einzelnen möglich ist. Zum Beispiel will die Initiative Desertec in einigen Jahren die Sonnenenergie der Wüste nach Europa liefern. Verschiedene Partner, darunter Siemens, die Deutsche Bank, Munich RE, Eon und RWE investieren Milliarden.

Doch wo Licht ist, ist bekanntlich auch Schatten: Viele Unternehmen der Baubranche wissen aus eigener Erfahrung, wie schmal der Grad ist zwischen der guten Absicht beim Beginn einer Kooperation und dem Gefühl, dass man letzten Endes doch über den Tisch gezogen wird.

Was sind die Hauptgründe für ein Scheitern?

Die Gründe können sachlicher Art sein, wenn die Ausgangssituation und das Ziel falsch eingeschätzt und bewertet wurden. Doch das ist die Ausnahme. Weitaus häufiger liegen die Ursachen darin, dass das gemeinsame Projekt nicht lange genug Priorität A genießt, dass sich manche Partner im Lauf der Zeit ausgenutzt vorkommen oder dass die berühmte Chemie nicht mehr stimmt.

Eine zündende Idee, bei der der Funke überspringt, steht häufig am Anfang einer Kooperation. Im Überschwang der Idee gilt es dann allerdings ganz analytisch vorzugehen. Um das Scheitern frühzeitig zu vermeiden, empfiehlt es sich, in fünf existenziellen Punkten Klarheit zu schaffen.

1. Die Ausrichtung auf ein konkretes Ziel, das dem Einzelnen allein nicht möglich ist.
2. Die verbindliche Übereinkunft aller Beteiligten, mit welchen Leistungen sie mitwirken.
3. Einen Fahrplan für die Kooperation, nachdem das vorrangige Ziel erreicht ist.
4. Ein Ausstiegsszenario für Kooperationspartner, die ihren Verpflichtungen nicht nachkommen.
5. Ein Einstiegsszenario für neue Partner.

So werden von Anfang an die Weichen für eine Fünf-Sterne-Kooperation richtig gestellt. Unternehmen, die miteinander kooperieren, verfügen über einen ganz besonderen Knotenpunkt: Sie können parallel Neues ausprobieren, optimieren und ihre Erfahrungen den Kooperationspartnern zur Verfügung stellen. Damit erhöhen sie nicht nur die Effizienz und reduzieren die Fehlerkosten um ein Vielfaches, sie werden auch ungeheuer schnell.

Ob eine gemeinsame Produktionsstätte, die Einführung einer neuen Software, ein gemeinsamer Vertriebsweg, um neue Kunden zu gewinnen, oder die gemeinschaftliche Nutzung des Fuhrparks: das Potenzial, systematisch voneinander zu lernen, kann einfache Kooperationen in regelrechte Fünf-Sterne-Kooperationen verwandeln – eine hohe Vertrauenskultur vorausgesetzt.

Wann sind Kooperationen sinnvoll?

Wird durch die Kooperation ein besserer Zustand erreicht oder ein schlechterer Zustand vermieden, so sollte diese Form der Zusammenarbeit erwogen werden. Es gibt viele Felder, auf denen gemeinsam mehr erreicht werden kann, wie die nachfolgenden Beispiele zeigen:

- wenn Unternehmen dadurch effizienter werden, wie bei Bauprozessen, die dadurch wirtschaftlicher und sicherer werden;
- wenn Unternehmen dadurch mehr Kunden gewinnen und ihren Kunden einen größeren Nutzen bieten;
- wenn Unternehmen dadurch existenziellen Gefahren entkommen können; wenn es durch die Zusammenlegung von Know-how zu schnelleren Lösungen kommt;
- wenn sich dadurch die „Denker“ gemeinsam die Köpfe zerbrechen können, um ein drängendes Problem zu lösen;
- wenn kostbare Ressourcen gemeinsam erschlossen oder genutzt werden;
- wenn sich „Kleine“ zusammentun, um gegen „Große“ zu bestehen;
- wenn kapitalstarke Unternehmen gemeinsam Großes leisten wollen.

Erfolgreiche Beispiele der Baubranche

Im Mittelstand beeindruckt die Initiative „Mein Ziegelhaus“, in der sich sechs regional führende Mauerziegelhersteller zusammengeschlossen haben. Sie führen sowohl ihre Entwicklungs- als auch die Vertriebsaktivitäten gemeinsam durch. Bis 2005 entwickelte jedes einzelne Unternehmen seine Mauerwerkziegel selbst, nun erfolgt dies gemeinsam. So steckt jetzt das Know-how von sechs Unternehmen in einem Ziegel, doch die Entwicklungskosten betragen pro Unternehmen nur noch ein Sechstel. Darüber hinaus erfolgt eine gemeinsame mittel- und langfristige Produktpolitik.

Gemeinsam stark dank Kooperation. Foto: Andres Rodriguez/Fotolia

In der Betonindustrie gibt es gesetzlich zulässige Kooperationen im Rahmen der gemeinsamen Fuhrparkauslastung. Im Bereich der Wandbaustoffe zeigen Kooperationen wie Unipor und Unikat, wie erfolgreiche Unternehmensführung im Schatten der Großkonzerne möglich ist. Im regionalen Baubereich richten Händler und Handwerker ein gemeinsames Kompetenzzentrum für Bauen und Renovieren ein, um dem Kunden alles aus einer Hand zu bieten, wie zum Beispiel Salone No4 in Lindau.

Diese Beispiele können einen Anstoß geben, um das Visionäre, den zündenden Funken hinter der Kooperation neu zu entdecken.

Kooperationen sind nicht nur ein Instrument, um die eigene Überlebensfähigkeit abzusichern. Mit dem Gelingen einer Fünf-Sterne-Kooperation bringen Firmen auch die eigene Unternehmensentwicklung in großen Schritten voran. Daher sollte die Kooperationsfrage im Rahmen des Risikomanagements mindestens einmal im Jahr bei der Strategie- und Jahresplanung auf der Tagesordnung stehen. Denn interessante und relevante Ziele, die mit Kooperationen erreicht werden, gibt es genügend.

Der Autor des Beitrags, Diplom-Kaufmann Christian Kalkbrenner, restrukturierte zahlreiche Unternehmen und verhalf ihnen mit Marktkonzepten zu neuen Erfolgen. Unter anderem baute er eine gewinnbringende Kooperation führender Mauerziegelhersteller am Markt erfolgreich auf. Er ist Autor, Strategieberater und Redner.

Von der richtigen Wahl

Wie Bauunternehmer ganzheitliche und klare Entscheidungen treffen – ein Beitrag von Dr. Dr. Cay von Fournier

BERLIN. Bauunternehmer stehen zunehmend vor der Herausforderung, Entscheidungen unter sehr komplexen Rahmenbedingungen treffen zu müssen. Ob bei Ausschreibungen, in der Zusammenarbeit mit Partnerfirmen oder wenn es um die Frage geht, ob und welche neuen Mitarbeiter eingestellt werden sollen: Die einen verlassen sich nur auf ihr Bauchgefühl, die anderen allein auf ihren Verstand, eine dritte Gruppe reagiert mit Unentschlossenheit – entscheidet also gar nichts mehr. Keiner der drei Lösungswege führt zum Ziel. Denn klug wird eine Entscheidung erst durch das Zusammenspiel unserer rationalen und emotionalen Kompetenzen.

Doch warum müssen wir heute eigentlich mehr Entscheidungen treffen als die Generationen vor uns? Ganz einfach, weil wir mehr Auswahl haben. Wir arbeiten nicht mehr nur mit Kunden und Geschäftspartnern aus der Region zusammen, sondern wirtschaften global. Wir wickeln Aufträge nicht mehr nur selbst ab, sondern arbeiten mit Kooperationspartnern zusammen. Wir müssen uns heute sogar für bestimmte Post- und Telefondienstleister entscheiden. Manch einen treibt die Überfülle an Wahlmöglichkeiten in einen höchst angespannten Stillstand, einen Zustand, der als „Multioptionsparalyse“ bezeichnet wird. Dabei ist es heute umso wichtiger, klare Entscheidungen zu treffen, wie Matthias Krieger, Chef des Bauunternehmens Krieger + Schramm mit Hauptsitz in Dingelstädt im Eichsfeld sowie der Niederlassung in Kassel/Lohfelden und Frankfurt/Main bestätigt. Mit derzeit rund 70 Mitarbeitern und einem Bauvolumen von rund 18 Millionen Euro jährlich hat Matthias Krieger jeden Tag viele Entscheidungen zu treffen: „In der Baubranche stehen wir durch Ausschreibungen in einem harten Wettbewerb, der meistens nur über das Budget ausgetragen wird. Bauunternehmen müssen hier etwa eine klare Entscheidung treffen, ob sie diesen Weg gehen wollen. Wir haben für uns entschieden, bei Ausschreibungen nicht länger über uns entscheiden zu lassen, sondern Entscheidungen selbst zu treffen. Dazu sprechen wir vorab mit dem Bauherren, klären dessen Motive und informieren uns über seine Interessen. Diese Installierung eines Mehrwertes führt dazu, dass unsere Leistungen nicht mehr vergleichbar sind.“

Entscheiden nach dem Bernoulli-Prinzip

Im 18. Jahrhundert glaubte man noch, weise Entscheidungen mit rationalen Formeln abbilden zu können. Der Schweizer Mathematiker und Physiker Daniel Bernoulli, Spross einer berühmten Gelehrtenfamilie, entwarf zahlreiche Formeln zur Entscheidungstheorie, wie etwa diese:

wE = P(Z)*N(Z)
wE = die weise oder auch gute Entscheidung
P(Z) = Wahrscheinlichkeit der Zielerreichung
N(Z) = der subjektive Nutzen (=erwarteter Ertrag), den wir mit diesem Ziel verbinden

Wegweiser für Entscheidungen

Bernoulli geht es um eine Maximierung des Nutzens für den Entscheider auf Grundlage rationaler Denkprozesse. Das Problem dabei ist, dass wir es dennoch mit subjektiven Einschätzungen von Wahrscheinlichkeiten zu tun haben und auch den Nutzen des erwarteten Ertrags oft nur subjektiv einschätzen können. „Viele Menschen treffen keine Entscheidungen, weil sie darauf warten beziehungsweise hoffen, dass sie eines Tages wirklich alle Informationen zusammenhaben, alles passt und sie erst dann eine hundertprozentig richtige Entscheidung treffen können“, weiß Matthias Krieger. „Dabei ist genau das keine Lösung. Man sollte weder zaudern noch nach einer Fehlentscheidung, mit sich selbst oder dem Schicksal hadern. Entscheidungen müssen getroffen werden. Dabei helfen auf der einen Seite natürlich Zahlen und klare Kalkulationen, auf der anderen Seite aber auch die eigene Intuition, also die Summe der gemachten Erfahrungen. Und geht einmal eine Entscheidung daneben, gilt es, diesen Lernprozess in neue Entscheidungen einzubeziehen. Die perfekte Entscheidung gibt es nicht.“

Schon Charles de Gaulle war davon überzeugt, dass es besser sei, „unvollkommene Entscheidungen durchzuführen, als beständig nach vollkommenen Entscheidungen zu suchen, die es niemals geben wird.“ Wir glauben, Entscheidungen möglichst „rational“ und „logisch“ treffen zu müssen. Dabei macht uns gerade dann, wenn wir das versuchen, unsere emotionale Komponente einen Strich durch die Rechnung, wie folgende Beispiele beweisen.

1. Versenkte Kosten: Stellen Sie sich vor, Sie haben ein innovatives Produkt entwickelt und sehr viel Geld für Forschung und Entwicklung ausgegeben. Nun stellt sich am Markt aber nicht der erwartete Erfolg ein. Was tun Sie: Stoppen Sie Produktion und Marketing? Oder treiben Sie das Projekt weiter, weil Sie schon so viel Geld investiert haben? Viele Unternehmer tun genau dies. Sie orientieren sich bei ihren Entscheidungen an der Vergangenheit, obwohl Entscheidungen immer die Zukunft betreffen. Letztendlich lassen sie sich durch ihre Angst vor Verlusten führen oder durch ihren Ärger über die versenkten Kosten. Rational ist das kaum.

2. Endloses Maximieren: Viele Menschen unternehmen große Anstrengungen, um die bestmögliche Wahl zu treffen. Sie analysieren Tonnen von Tests, listen Plus- und Minuspunkte auf, halten sich möglichst lange alle Türen offen – und werden doch nicht glücklich. Laut Barry Schwartz, Professor für Psychologie am Swarthmore College in Pennsylvania, sind nicht die „Maximizer“ schlussendlich zufrieden mit ihren Entscheidungen, sondern eher diejenigen, die aufhören, wenn sie gefühlsmäßig das Richtige gefunden haben und sich weiter keine Gedanken machen. Das mag zwar nicht besonders rational sein, dafür aber pragmatisch.

Kluge statt richtige Entscheidungen

Richtige Entscheidungen lassen sich heute gar nicht mehr treffen, ist Maja Storch überzeugt. In komplexen, dynamischen Szenarien seien immerhin kluge Entscheidungen möglich, so die promovierte Diplom-Psychologin und Psychoanalytikerin. Diese entstehen dann, wenn wir nicht nur auf unseren Verstand zurückgreifen (der langsam und gründlich arbeitet), sondern auch auf unser emotionales Erfahrungsgedächtnis: das Bauchgefühl, das seine Bewertung in Millisekunden abgibt, und zwar mit inneren Bildern, Körperempfindungen (Schmetterlinge im Bauch, Klotz am Bein) oder als „innere Stimme“. Auch der niederländische Wissenschaftler Ap Dijksterhuls empfiehlt, auf die unbewusste Informationsverarbeitung zu vertrauen. Der Verstand sei häufig überfordert, sehr viele und widersprüchliche Informationen zu verarbeiten. Wer aber ohne Aufmerksamkeit über eine Entscheidung nachdenke und Entscheidungen auch einmal spontan treffe, sei mit dieser Entscheidung später oft zufriedener als jene, die sehr viele Überlegungen anstellen. Aber Achtung: Das viel gepriesene Bauchgefühl kann auch in die Irre führen, etwa durch frühere Erfahrungen, denn oft lassen sich die im emotionalen Erfahrungsgedächtnis gespeicherten Muster nicht auf unsere aktuelle Situation übertragen. Wer als Kind zum Beispiel häufig von seinem jüngeren Bruder übertrumpft wurde, sollte sich klarmachen, dass sein jüngerer Assistent eben nicht Teil der früheren Familie ist und keine Bedrohung darstellt. Die Herausforderung, gerade beim Thema Mitarbeiter die richtigen Entscheidungen zu treffen, kennt auch Matthias Krieger: „Eine der wichtigsten Entscheidungen treffen Bauunternehmer immer dann, wenn es darum geht, neue Mitarbeiter einzustellen. Es gilt, ganz genau abzuklopfen, ob er ins Team und ins Spielfeld passt. Und nirgends haben falsche Entscheidungen wohl größere Auswirkungen, verursacht ein fauler Kompromiss größeren Schaden als hier.“ Matthias Krieger nutzt die Wirkkraft von Zielen und Visionen. Auch wenn er die Entscheidung hinsichtlich der großen Vision trifft, die meisten Ziele kommen aus dem Team, sprich der Runde seiner Führungskräfte. „Es liegen Welten dazwischen, wenn man ein Ziel erreichen muss oder wenn man ein Ziel erreichen will. Nichts ist besser als Eigenmotivation“, so Matthias Krieger. „Aufgrund dieser Ziele müssen natürlich wieder Entscheidungen getroffen werden. Dabei ist es wichtig, immer wieder zu reflektieren, um diese notfalls korrigieren zu können oder entsprechend weiterzumachen. Falls eine Entscheidung einmal falsch ausgefallen ist, wird auf der Grundlage des heutigen Erkenntnisstandes eben eine neue Entscheidung getroffen. Wichtig ist dann nur, dies auch zu kommentieren und zu kommunizieren, damit die Mannschaft weiß, in welche Richtung sie marschieren muss.“

Jede Entscheidung fällt im Spannungsfeld zwischen Seele, Herz, Geist und Körper. Wenn wir verantwortungsvoll und umsichtig entscheiden wollen, sollten wir auf diese ganzheitliche Entscheidungsfindung setzen:

- Wenn wir an eine bevorstehende Entscheidung denken, wie fühlen wir uns körperlich?
- Wie gehen wir rational mit der bevorstehenden Entscheidung um?
- Was meldet unsere Intuition?
- Empfinden wir starke Gefühle der Lust oder Unlust?

Wenn wir kluge, oder sogar weise Entscheidungen treffen wollen, tun wir gut daran, unsere Rationalität und Emotionalität zu pflegen und zu nutzen. Die Autorin Suzy Welch hat ein sehr einfaches Modell entwickelt, mit dem wir unsere Entscheidungen im Hinblick auf ihre Zukunftsfähigkeit überprüfen können. Dazu brauchen wir lediglich drei Fragen: Welche Auswirkung hat meine Entscheidung in

- zehn Minuten?
- zehn Monaten?
- zehn Jahren?

Setzen Sie sich ganz bewusst mit den verschiedenen Aspekten auseinander, die in Ihre Entscheidung hineinspielen. Lassen Sie sich Zeit, um eine gute Balance innerhalb des Spannungsfeldes zu erreichen. Dabei spielt die Tragweite der aktuellen Entscheidung natürlich eine wesentliche Rolle. Sie können ganz spontan entscheiden, ob Sie gerade eher Lust auf Pizza oder auf Pasta haben. Wenn es um den Kauf eines Unternehmens oder um die Einstellung einer neuen Führungskraft geht, sieht die Sache schon anders aus. Wichtig dabei ist: Lassen Sie sich bei wichtigen Entscheidungen nicht unter Druck setzen, sonst geben Sie Ihrer Ratio (blindes Vertrauen in Zahlen) oder Ihren Emotionen (Angst, Lust) zu viel Macht und riskieren eine Fehlentscheidung.

Der Autor des Beitrags, Dr. Dr. Cay von Fournier, ist Arzt und Unternehmer. Der in Medizin- und Wirtschaftswissenschaften promovierte Seminarleiter und Redner ist bekannt für seine Vorträge mit Praxisbezug. Schmidt-Colleg ist unter seiner Leitung zu einer Unternehmensgruppe geworden, die sich der Vermittlung und Umsetzung einer strategischen sowie ethischen Unternehmensführung widmet. Mit der Praxis der Unternehmensführung setzt sich Dr. Dr. Cay von Fournier in dem von ihm verfassten Buch „UnternehmerEnergie“ ausführlich auseinander.

Böschungen und Baugruben

Von Bernhard Wietek, erschienen im Vieweg+Teubner Verlag, Wiesbaden 2011.

Böschungen als geneigte Erdoberflächen kommen überall vor. Sie werden bearbeitet und so der Zustand verändert. Damit müssen auch die Auswirkungen dieser Veränderungen betrachtet und sich eine Gewissheit über die Sicherheit der Böschungen verschafft werden. Erst mit dieser Kenntnis sollten Veränderungen durchgeführt werden, um so auch deren Auswirkung auf die Umgebung abschätzen zu können. Baugruben werden immer tiefer und näher an Nachbarbauten gelegt. Es werden Verfahren angewendet, die den Sicherheitserfordernissen entsprechen. Die wirtschaftlichen Anforderungen lassen oft riskante Verfahren in den Blickwinkel kommen. Es sollten jedoch neben den Kosten besonders die Sicherheit für alle Bauwerke im Vordergrund stehen.

Arbeits- und Tarifrecht kompakt

Von Harald Schröer, erschienen bei der Verlagsgesellschaft Rudolf Müller, Köln 2012.

Solide Kenntnisse im Arbeits- und Tarifrecht sind für eine erfolgreiche Unternehmens- und Personalführung unerlässlich. „Arbeits- und Tarifrecht kompakt“ von Harald Schröer, Rechtsanwalt und stellvertretender Hauptgeschäftsführer im Zentralverband des Deutschen Baugewerbes, bietet Informationen und Antworten zu den im Baubetrieb auftretenden arbeitsrechtlichen Fragen. Die Neuerscheinung ist ein praktischer Ratgeber für die tägliche Personalarbeit im Baubetrieb. Zahlreiche Praxistipps, Formulierungshilfen, Berechnungsbeispiele, Checklisten und Übersichten unterstützen Baupraktiker bei der täglichen Personalarbeit. Die kompakten Erläuterungen helfen gerade auch dem Nicht-Juristen Arbeitsgesetze, Tarifverträge und Urteile der Arbeitsgerichte rechtssicher anzuwenden und sinnvoll im Baubetriebsalltag umzusetzen. Alle wichtigen Vertragsmuster und Formulare sind im Anhang des Buches abgedruckt und außerdem online unter www.hochbau-praxis.de abrufbar.

Entwicklung eines kostengünstigen Sanierungsverfahrens für Hausanschlüsse

Von Joachim Beyert, aus der Reihe Bauforschung für die Praxis 100, erschienen im Fraunhofer IRB Verlag, Stuttgart 2011.

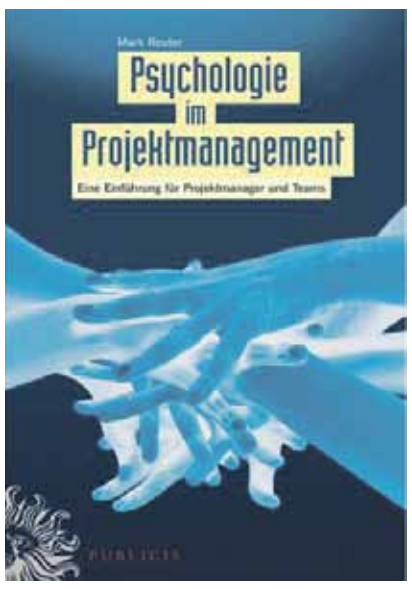
Nach neuen gesetzlichen Vorgaben müssen nun erstmals auch private Grundstücksentwässerungsanlagen untersucht und notfalls saniert werden. Die Untersuchungen ergaben, dass etwa 90 Prozent der Leitungen schadhaft sind und dringend Handlungsbedarf besteht. Ziel des Forschungsvorhabens war die Entwicklung und Erprobung eines neuen Sanierungsverfahrens für Hausanschlüsse und Stutzen. Es stellte sich heraus, dass es kostengünstiger war als die bislang angebotenen Verfahren. Die sanierten Leitungen zeichneten eine hohe Qualität aus. Verbessert wurde die Lagerung und Statik des Altrohres. Bei dem eingeführten Verfahren gelang es, Hinterläufigkeiten zu vermeiden und Wurzeleinwuchs zu verhindern.

Sachverständigenbeweis im Bauprozess

Von Andreas Koenen, erschienen im Werner Verlag, Köln 2011.

Dem Sachverständigen kommt bei Bauprozessen regelmäßig eine entscheidende Bedeutung zu: Die Sachverhalte sind oft technisch so komplex, dass weder Gerichte noch die Parteien über den erforderlichen Sachverstand verfügen und einen Sachverständigen bestellen müssen. Das Buch erläutert, worauf bei einem rechtmäßigen Sachverständigenbeweis zu achten ist. Der Autor, Dr. Andreas Koenen, seit vielen Jahren als Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht tätig, weiß, wie sich Fehler vermeiden lassen. Er ist Lehrbeauftragter für privates Baurecht an den Universitäten Marburg und Duisburg-Essen und Dozent von Fachanwaltslehrgängen.

Psychologie im Projektmanagement



Von Mark Reuter, erschienen im Verlag Publicis, Erlangen 2011.

Die zentrale Frage im Projektmanagement lautet: Was brauche ich, um ein Projekt erfolgreich durchführen zu können? Die Antwort von Mark Reuter: Es ist der Faktor Mensch, der Projekte erfolgreich macht. Dieses Buch ist ein Plädoyer für die menschlichen Managementprozesse. In der Sprache des Projektmanagements heißt das: Kommunikation und Beziehungsmanagement, Stakeholdermanagement, Führung, Konfliktklärung, Ethik und Reflexion. Leider werden gerade diese Aspekte in der Hektik des Projektalltags häufig vernachlässigt oder sogar vergessen. Sowohl für junge als auch für erfahrene Projektmanager bietet der Autor eine Einführung in das Thema, aufgelockert durch eine Fülle praktischer Beispiele, wie sie mancher Leser vielleicht selbst schon ähnlich erlebt hat und die ihn dazu animieren, bei den eigenen Projekten bewusster auf die psychologischen Faktoren zu achten.

Positionen zur Zukunft des Bauens

Von Petra von Both, Alain Thierstein, Oskar Zieta und Nils Fischer, erschienen in der Edition Detail, München 2011.

Wie kaum eine andere Disziplin bestimmt Architektur die Welt von morgen. Deshalb definieren Architekten und Fachplaner, Bauherren und Unternehmen schon heute Parameter, die zukünftigen Entwicklungen und Herausforderungen an das Bauen gerecht werden. Im Fokus stehen dabei konkrete Bedürfnisse, Anforderungen und Ziele sowie Trends und Zukunftsprognosen, die sich auch auf wissenschaftlicher Basis für die Zukunft der Architektur ermitteln lassen. Doch welche gesellschaftliche, wirtschaftliche, ökologische und technologische Entwicklung muss dabei bedacht werden und inwiefern spielt sie für die Praxis eine Rolle? Diese Publikation trägt verschiedene Stimmen zur Zukunft des Bauens zusammen, die aus der Sicht von Experten und Forschern maßgeblich den Diskurs bestimmen. Dabei werden wirtschaftliche, politische und demografische Entwicklungen berücksichtigt, Fragen der Energie und des Planens kommen zur Sprache und es werden zukunftsweisende Herstellungsverfahren diskutiert. Die Aufsätze der einzelnen Autoren stellen wissenschaftliche Studien und Erfahrungen vor, die sich zu einem bunten Kaleidoskop und Zukunftsbild verdichten.

Früherkennung einer Insolvenzgefährdung bei Baukonzernen

Von Cornelius Väth, herausgegeben von Fritz Berner, erschienen in der Schriftenreihe des Instituts für Baubetriebslehre der Universität Stuttgart, Band 51, Bauwerk und Beuth Verlag, Berlin 2012.

Der Titel zeigt anhand der beiden insolventen Unternehmen Philipp Holzmann und Walter Bau auf, inwieweit auch in der externen Konzernbetrachtung eine drohende Insolvenzgefahr frühzeitig hätte erkannt werden können. Hierzu werden die in den Geschäftsberichten veröffentlichten Firmenbilanzen analysiert. Um bedeutsame Unterscheidungsmerkmale gegenüber gesunden Baukonzernen aufzuzeigen, nimmt der Autor eine Gegenüberstellung der Bilanzen der insolventen Betriebe sowie der zwei erfolgreich am Markt agierenden Unternehmen Hochtief und Bilfinger Berger vor. Zudem geht das Buch im Zuge der Bewertung und Lagebeurteilung auch auf die für die Baubranche typischen Belange ein. Die Rahmenbedingungen des Bauwesens unterscheiden sich von vielen anderen Sektoren auffallend deutlich, sodass die Erkennung der Insolvenzgefahr eines Betriebes eine gesonderte Betrachtung erfordert.

Projektbegleitendes Öko-Controlling

Von Fabian Kohlbecker, herausgegeben vom Institut für Technologie und Management im Baubetrieb der Universität Karlsruhe (TH), Reihe F H.67, erschienen bei KIT Scientific Publishing, Karlsruhe 2011.

Eine zügige, ökologisch-ökonomisch ausgewogene und innovative Umsetzung der erforderlichen Infrastruktur wird mit der bestehenden Herangehensweise in Deutschland bisher nicht erreicht. Mit der vorliegenden Arbeit wurde am Beispiel des Tunnelbaus mit dem „Projektbegleitenden Öko-Controlling“ ein grundlegendes Managementmodell entwickelt, das eine ökologisch-ökonomisch ausgewogene Projektrealisierung fördert.

Der Irrtum PowerPoint

Von Matthias Pöhm, erschienen im Verlag Pöhm Seminarfactor, Bonstetten 2011.

Tag für Tag werden Millionen Menschen mit langweiligen PowerPoint-Präsentationen gequält. Schlimmer noch: „Der volks- und betriebswirtschaftliche Schaden dieser nutzlosen Präsentationen summiert sich monatlich auf Milliarden Euro“, hat der Autor Matthias Pöhm errechnet. In seinem aktuellen Buch „Der Irrtum PowerPoint: Präsentieren Sie noch oder faszinieren Sie schon?“ zeigt der Rhetorikexperte, wie Vorträge – quasi auf Knopfdruck – zu echten Krimis werden, die jeden Zuhörer in ihren Bann ziehen. Pöhm verdeutlicht Kapitel für Kapitel, unter welchen Voraussetzungen ein Redner hundert Prozent Aufmerksamkeit bekommt.

Zeitmanagement für Handwerker

Von Dieter Brendt, erschienen im expert-Verlag, Renningen 2011.

Immer wieder berichten Handwerker davon, wegen Arbeitsüberlastung und Zeitnot in Situationen zu geraten, in denen sie nur noch reagieren statt zu agieren. Wichtige Aufgaben werden erst nach offiziellem Arbeitsschluss erledigt, häufig resultieren Berufs-Freizeit-Konflikte. Viele fragen sich, wie sie gegensteuern können, wie sich ihre Zeit bestmöglich gestalten lässt und wie sie das Steuer in der Hand behalten, statt gelenkt zu werden. Das Buch zeigt auf der Grundlage bewährter Erkenntnisse aus der angewandten Psychologie, welche Faktoren im betrieblichen Alltag von Handwerkern sich wie und warum negativ auf ihr Zeit- und Selbstmanagement auswirken. Es bietet den Lesern neben bewährten Methoden des persönlichen Zeitmanagements auch wohlgeprüfte Techniken zum Selbstcoaching. Den Lesern erschließt sich eine breite Palette an unmittelbar umsetzbaren, praxisnahen Möglichkeiten, um planvoll und erfolgreich ihren Arbeitsalltag zu gestalten.

Aachener Muster

Wissenschaftler revolutionieren die Kanalsanierung seit 25 Jahren

AACHEN. „Inzwischen kann sich jeder Immobilienbesitzer eine Kanalsanierung oder -erneuerung leisten." Dr. Joachim Beyert vom Institut für Baumaschinen und Baubetrieb (ibb) der RWTH Aachen weiß, wovon er spricht. Das ibb hat als einziges deutsches Hochschulinstitut in den letzten 25 Jahren zahlreiche Verfahren zur kostengünstigen Sanierung von Kanälen und Hausanschlüssen entwickelt und über Firmenausgründungen in die Praxis überführt. Den zahlreichen Innovationen ist eines gemeinsam: Es werden keine Gräben aufgeworfen, keine Vorgärten umgegraben, keine Erdschollen bewegt – die Kanalsanierung nach Aachener Muster geschieht unterirdisch. Damit ist sie preiswerter und sauberer als herkömmliche Verfahren.

„Als vor über zwei Jahrzehnten der vielfach erneuerungsbedürftige Zustand der Abwasserkanäle in den Blick der Forschung geriet, begannen wir, mit namhaften Firmen Methoden der Überprüfung und Sanierung zu entwickeln", erinnert sich Dr. Beyert. Als Microtunneling bezeichnet man heute die Bohrtechnik, mit der damals begonnen wurde, Abwasserkanäle und Hausanschlüssen unterirdisch zu verlegen. Heute ist man dabei bei großen Querschnitten angelangt, wie sie zum Beispiel beim Umbau des Emschersystems von einem offenen Abwassersammler zu einem unterirdischen Abwassersystem benötigt werden.

Oft sind die Rohrleitungen aber noch intakt, nur die Rohrverbindungen defekt, sodass Abwasser austritt oder Grundwasser eintritt. Auch für diesen Fall haben die Aachener Bauingenieure ein Patentrezept entwickelt: Im Rahmen eines Projekts des NRW-Umweltministeriums entstand eine Methode, bei der die undichten Stellen mittels eines mineralischen Mörtels abgedichtet werden. Die Sanierung kommunaler Abwassernetze gestaltet sich damit erheblich preisgünstiger. Wenn zum Beispiel beim Kölner Kanalnetz mit einer Länge von 2 300 Kilometern alte Leitungen statt kostspielig erneuert, auf diese Weise kostengünstig repariert werden, lassen sich leicht Millionenbeträge einsparen.

Um wesentlich kleinere Größenordnungen geht es, wenn Hausanschlüsse defekt sind, hier aber trifft es den Eigentümer direkt. Statt einer neuen Rohrleitung können sogenannte Schlauchliner eingebracht werden. Dabei handelt es sich um flexible Faserverbundleitungen, welche die vorhandene Kanalisation auskleiden. Beim Schlauchrelining wird ein mit Kunstharz getränkter Faserschlauch in den Hausanschluss eingebracht und mit Druckluft bis zum Kanal vorgetrieben. Dann wird das Kunstharz ausgehärtet. Nur bei sorgfältiger Ausführung vor Ort erfüllt das Rohr im Rohr die entsprechenden Qualitätsanforderungen. Die Kosten liegen bei rund 250 bis 300 Euro pro Meter plus Baustelleneinrichtungskosten.

Kostengünstiger ist das jüngste Verfahren des Instituts für Baumaschinen und Baubetrieb. Hier wird ein vorgefertigtes, flexibles Kunststoffrohr mit 140 Millimetern Außendurchmesser, das damit in die herkömmlichen Abflussleitungen der Hausanschlüsse passt, eingebaut. Mithilfe einer Erdrakete – einem zylindrischen Stahlkörper mit Schlaghammer an der Spitze – wird das Kunststoffrohr vom Revisionsschacht bis zum Kanal vorgetrieben. Dieses Verfahren erweist sich als noch sicherer, zeitsparender und praktischer. Abhängig von der Länge des Hausanschlusses liegt der Finanzaufwand für diese Kanalsanierung bei 150 bis 200 Euro pro Meter plus Baustelleneinrichtungskosten. Im Eifeldorf Lammerdorf werden vom ibb derzeit 400 Grundstücksentwässerungsanlagen und die dazugehörigen Kanäle in einem ersten Schritt untersucht, mit dem Ziel, im kommenden Jahr die erforderlichen Sanierungen mit diesen neuentwickelten Verfahren vorzunehmen. „Unsere Forschung verfügt insofern über einen extrem hohen Praxisbezug mit positiven Auswirkungen auf die Umwelt und den Geldbeutel der Betroffenen", fasst Dr. Joachim Beyert zusammen.

Anzeige

Pionierarbeit im Straßenbau

HeidelbergCement erprobt innovative Betonbauweisen auf der A94

HEIDELBERG. Welcher Straßenbelag ist besonders widerstandsfähig, leise und sicher – kurz: welcher ist der beste? Um dem auf die Spur zu kommen, testen das Bundesverkehrsministerium und die Bundesanstalt für Straßenwesen auf der Autobahn A94 über mehrere Jahre hinweg verschiedene neue Fahrbahnbeläge. Anregungen für neue Bauweisen lieferte auch die HeidelbergCement AG mit einer eigenen Pilotstrecke in Geseke.

Seit Ende 2011 steht die Erprobungsstrecke auf der A94 für den Verkehr zur Verfügung. Neu an dieser Fahrbahn ist, dass ihre Oberfläche eine längsgerichtete sogenannte Grinding-Textur aufweist. Beim Grinding werden mithilfe einer diamantscheibenbesetzten Welle definierte Längsrillen in die Betondecke geschliffen. Fotos: HeidelbergCement/Fuchs

Immer mehr, immer schwerer: So kann man die zukünftige Verkehrsbelastung auf deutschen Autobahnen zusammenfassen. Fahrbahndecken müssen demnach viel aushalten können – und sollen gleichzeitig leiser und griffig sein. Neue Ideen sind gefragt.

Das Unternehmen HeidelbergCement forscht seit geraumer Zeit an innovativen Fahrbahndecken aus Beton. Im Jahr 2009 nahm HeidelbergCement zum Beispiel den Bau einer neuen, circa einen Kilometer langen Werksstraße zwischen seinen Zementwerken Elsa und Milke in Geseke zum Anlass, um über einen langen Zeitraum hinweg neue, innovative Fahrbahndecken aus Beton bei unterschiedlicher Belastung und Nutzung intensiv zu testen. Wissenschaftlich begleitet wird das Projekt von dem Lehrstuhl für Baustofftechnik der Ruhr-Universität Bochum mit seinem Leiter Professor Rolf Breitenbücher.

Schon nach kurzer Zeit gab es einen klaren Favoriten: die Hauptstrecke mit durchgehend bewehrter, fugenloser Fahrbahn. Diese Bauart hat sich bisher in den Niederlanden vor allem auf Baugrund mit geringerer Tragfähigkeit bewährt. Neu an dieser Fahrbahn ist, dass ihre Oberfläche eine längsgerichtete sogenannte Grinding-Textur aufweist. Beim Grinding werden mit Hilfe einer diamantscheibenbesetzten Welle definierte Längsrillen in die Betondecke geschliffen. Siegfried Riffel, Projektmanager Infrastruktur in der Abteilung Entwicklung & Anwendung bei HeidelbergCement, erklärt: „Die Grinding-Textur bietet einige Vorteile: Sie lässt sich witterungsunabhängig herstellen und mit ihr erhalten wir eine absolut ebene, sehr lärmarme und griffige Fahrbahnoberfläche, da alle Unebenheiten aus dem Deckenfertigungsprozess abgeschliffen werden." Auf der Teststrecke in Geseke beeindruckte dieses Verfahren mit einer Lärmminderung um bis zu vier Dezibel gegenüber dem Referenzlärmpegel.

Das sind so gute Werte, dass auch Experten von der Autobahndirektion Südbayern darauf aufmerksam wurden. Sie hatten kurz zuvor von der Obersten Baubehörde eine Anfrage für eine Teststrecke zur Erprobung einer Durchgehend Bewehrten Betondecke erhalten und sich für die A94 entschieden. „Die A94 bot sich an, da sie ein Neubau ist. Dadurch haben wir noch kein Verkehrsaufkommen, also weniger Zeitdruck, und die Anlieferung der Baustoffe ist leichter", erklärt Rupert Schmerbeck von der Autobahndirektion Südbayern.

Die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Auftrag gegebene Teststrecke war ursprünglich nur für die Erprobung von zwei Varianten der Mischbauweise, nämlich als „Durchgehend Bewehrte Betonfahrbahndecke" und Standardplattenbauweise mit einer dünnen Asphaltdeckschicht vorgesehen – das sogenannte Blacktopping. „Die Vorteile dieser Mischbauweise sind, dass der Beton durch die Asphaltschicht vor Alkalieintrag und Frost-Taumittel geschützt und damit bei kostengünstiger Produktion weniger beansprucht wird, während die dünne Asphaltverschleißschicht durch die verformungsstabile Betonunterlage keine Verdrückungen und Spurrinnenbildung erfährt. Ebenso bietet sie eine hohe Lärmminderung bei gutem Fahrkomfort – und kann bei Bedarf schnell und kostengünstig erneuert werden. Beim Blacktopping erhalten wir also von Asphalt und Beton das Beste", ist sich Schmerbeck sicher. Trotzdem: „Die Testergebnisse von Geseke mit der Grinding-Textur auf der Betonfahrbahn waren so gut, dass wir diese Bauweise mit in die Teststrecke aufgenommen haben. Überzeugt hat uns vor allem, dass der Belag griffig und besonders leise ist."

Seit Ende 2011 steht die Erprobungsstrecke auf der A94 für den Verkehr zur Verfügung. Zwischen Forstinning und Pastetten wurden dabei vier unterschiedliche Konzepte realisiert: Zum einen wurden zwei verschiedene Varianten der Mischbauweise Blacktopping verwendet: Ein Teilstück entstand mit Durchgehend Bewehrter Betonfahrbahndecke (DBB), auf die eine „Dünne Asphaltdeckschicht in Heißeinbau auf Versiegelung" (DSH-V) folgt. Auf einem anderen Teilstück entstand die Mischbauweise mit Standardbetonplatten und DSH-V. Als dritte und vierte Variante wurden auf der Plattenbauweise das Grinding-Verfahren mit zwei unterschiedlichen Rillenabständen angewendet.

„Das ist die erste große durchgehend bewehrte Betonfahrbahndecke in Deutschland", berichtet Rupert Schmerbeck. „Und im Gegensatz zu anderen Projekten müssen wir bei diesem lange auf endgültige Testergebnisse warten, denn eine Betondecke hält etwa dreißig Jahre. Früheste Ergebnisse erwarten wir daher erst in etwa zehn Jahren, dann muss wahrscheinlich die Asphaltdeckschicht auf der Lkw-Spur bei der Blacktopping-Bauweise ausgetauscht werden."

Arbeitskreis DBB „Durchgehend Bewehrte Betonfahrbahndecke"

Nach dem erfolgreichen Bau der Teststrecke auf der A94 formierte sich im September 2011 aus der dafür zuständigen Bearbeitergruppe der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) der Arbeitskreis „Durchgehend Bewehrte Betonfahrbahndecke" (DBB). Er will festlegen, welche Anforderungen beim Bau einer DBB zu erfüllen sind. Noch gibt es nicht viel Erfahrung mit der DBB in Deutschland. Denn bisher wurde als Standardbauweise die unbewehrte Betonfahrbahndecke mit verdübelten Querscheinfugen im Abstand von fünf Metern verwendet – während in Nachbarländern zunehmend durchgehend bewehrte Betonfahrbahndecken mit freier Rissbildung gebaut werden. Durch die Bewehrung bilden sich im Beton viele, im Abstand und in der Rissbreite definierte Risse, sodass auf das ansonsten übliche Schneiden von Querfugen verzichtet werden kann. Kosten für die Herstellung der Fugen sowie für die Verdübelung und Verankerung der Platten und die Aufwendungen für die Fugenpflege entfallen.

Auch die Blacktopping-Bauweise kam auf der A94 zum Einsatz: Die Vorteile dieser Mischbauweise sind, dass der Beton durch die Asphaltschicht vor Alkalieintrag und Frost-Taumittel geschützt und damit weniger beansprucht wird, während die dünne Asphaltverschleißschicht durch die verformungsstabile Betonunterlage keine Verdrückungen und Spurrinnenbildung erfährt.

Online-Portal für Informationsmanagement

Schalungshersteller Peri bietet Kunden spezifische Projektdaten ihrer Baustelle rund um die Uhr

WEISSENHORN. Ab Februar ergänzt ein digitales Produkt das Dienstleistungsangebot von Schalungshersteller Peri: Im Online-Portal myPERI können Kunden umfassende technische Informationen sowie spezifische Projektdaten ihrer Peri-Baustellen rund um die Uhr abrufen. Ganz besonderen Nutzen für die Bauausführung haben dabei projektbezogene Reports, die den Unternehmen detaillierten Einblick insbesondere in Materialbestände und -flüsse ihrer Baustellen erlauben.

Peri entwickelte in den vergangenen Jahren sein Serviceangebot weiter, mit dem die Bauschaffenden in puncto Effizienzsteigerung bei ihren Projektaufgaben unterstützt werden. Dazu zählen unterschiedliche technische, kaufmännische und logistische Dienstleistungen wie etwa die Erstellung prüffähiger statischer Berechnungen oder die 3D-Planung komplexer Schalungs- und Gerüstlösungen. Ein weiteres Beispiel ist der Einsatz eines Peri-Projektleiters, der bei Großprojekten die Bauleitung in allen Fragen rund um Schalung und Gerüst umfassend unterstützt. Zur Entlastung der Ausführenden dienen darüber hinaus baustellengerechte, nachvollziehbare Abrechnungsformen und transparente Informationen zur Steuerung des Materialeinsatzes mit Baustellenreports. Derartige Arbeitshilfen sowie umfassende technische Informationen können Kunden in Deutschland nun über das Online-Portal von Peri abrufen. Damit geht der Weißenhorner Schalungs- und Gerüsthersteller ganz neue Wege: Erstmals greift der Nutzer online auf Daten aus Peri-eigenen Systemen zu und kann alle betreffenden Daten rund um die Uhr abrufen.

Das neue Online-Portal von Peri bietet Kunden ein Informationsmanagement für ihre Baustellen. Foto: Peri

Kooperation mit Kunden

Die Planung, Konzeption und Programmierung des Online-Portals wurde von Spezialisten aus den Abteilungen IT, Vertrieb und Marketing umgesetzt. Auf Basis der ersten Ideen entstand ein Prototyp mit vielfältigen Informationen und Auswertungsmöglichkeiten. „Die Präsentation dieser ersten Version auf der bauma 2010 bestätigte unsere Annahme, dass ein derartiges, effektives Informationsmanagement mit jederzeit über das Internet abrufbaren Daten künftig von unseren Kunden gefordert wird“, erinnert sich Franz Kramer, Leiter der IT bei Peri in Weißenhorn.

Der ersten Präsentation folgte eine ausgiebige Testphase mit einigen Pilotkunden, die das Online-Portal nicht nur hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit ausgiebig prüften, sondern darüber hinaus Ideen für weitere Inhalte einbrachten. Verschiedene Workshops während dieser Testphase wurden dazu genutzt, den Bestand und die Aufbereitung der Daten sowie die zu erzeugenden Reports den Anforderungen der Nutzer anzupassen. Der Ausbau des Online-Portals wird in Zukunft stetig weitergeführt. Zahlreiche der gesammelten Ideen und Vorschläge für weitere Inhalte sind bereits in der Konzeptionsphase und werden nach Umsetzung zur Verfügung gestellt.

Die gemeinsame Entwicklung mit Kunden war für beide Seiten sehr positiv. „Wir legen großen Wert auf Transparenz im Mietgeschäft, diese partnerschaftliche Zusammenarbeit war unsere Motivation für die Entwicklung des Online-Portals“, erklärt Thomas Imbacher, Peri-Vertriebsleiter für Deutschland und Österreich.

myPERI bietet allen Projektbeteiligten umfassende technische Informationen und projektspezifische Daten. Die Baustellenübersicht beispielsweise zeigt unter anderem den Materialwert der Mietbestände aktueller Projekte, sortiert nach Produktgruppen. Übersichten und Aufsummierungen berechneter Lieferungen und Dienstleistungen bieten zudem einen schnellen Überblick über die Kostensituation. Eine grafische Darstellung der Schalungsbestände einer Baustelle über den Zeitverlauf gibt aufschlussreiche Informationen über den Ausführungszeitraum. Bezogen auf jede einzelne Baustelle sind ferner detaillierte Daten abrufbar: Materialübersichten enthalten konkrete Aufstellungen einzelner Systemteile sowie bestellte, gelieferte und rückgelieferte Mengen. Ein weiteres Plus im Baustellenalltag ist die Verfügbarkeit sämtlicher technischer Unterlagen zu Produkten und Systemen – vielfach sogar in mehreren Sprachen.

Angepaßt an Unternehmen

Die Zugangsberechtigungen für einzelne Mitarbeiter lassen sich dabei individuell angepasst an die Bedürfnisse des jeweiligen Unternehmens vergeben. So kann für einen Nutzer die Sichtbarkeit auf die Daten eines einzelnen Projekts begrenzt werden, alternativ lässt sich der Zugang auf sämtliche Daten aller Peri-Baustellen eines Unternehmens freischalten. Die Administration dieser individuellen Zugangsberechtigungen ist dabei sehr einfach und benutzerfreundlich.

Die permanente Verfügbarkeit von Lieferscheinen und Rechnungen sowie Informationen über Materialmengen und Rücklieferungen bieten Transparenz für Materialbestände beziehungsweise -flüsse und somit für die Kosten. Der Zugriff auf viele weitere Informationen und Arbeitshilfen ist einfach und schnell möglich – 24 Stunden täglich an sieben Tagen in der Woche. Auf diese Weise werden Arbeitsprozesse erleichtert und Tätigkeiten im Baustellenalltag beschleunigt.

Kunden können bei ihrem zuständigen Fachberater oder bei weiteren Mitarbeitern in den Niederlassungen detaillierte Informationen zu dem digitalen Produkt einholen. Für die registrierten Nutzer gibt es zudem einen Hauptansprechpartner, der bei fachlichen und technischen Fragen der Nutzung des Online-Portals kompetente Unterstützung bietet.

Porto sparen

Elektronischer Lieferschein-Service minimiert die Prozesse rund um den Rechnungsversand

PFERDINGSLEBEN. Innovationen der neusten Baumaschinen mit noch größeren Schaufeln, noch weniger Energieverbrauch und optimierter Abgasemissionen begeistern jeden Ingenieur und technischen Leiter im Rohstoffwerk. Innovationen für die Schütt- und Rohstoffbranche sind jedoch nicht nur im maschinentechnischen Bereich zu finden, sondern auch die administrativen Anwendungen rund um die Software und IT stehen ihnen in nichts nach. Das zeigt der elektronische Lieferschein, kurz „ELSE“, der den Rechnungsversand, die Rechnungsprüfung und Archivierung aller Belege elementar vereinfacht sowie den Arbeitsaufwand und die Archivfläche minimiert und das gilt für das Rohstoffwerk und den Kunden zugleich.

Im Herbst 2011 wurde vom Finanzministerium der elektronische Rechnungsversand grundlegend vereinfacht. Unternehmen können nun Porto sparen und die Rechnung als PDF/A-Dokument per E-Mail an die Kunden versenden. Damit auch in komfortabler Weise die Unternehmen der Zulieferwerke davon profitieren können, unterstützt sie das Portal www.bau-else.de umfassend. Die Anzahl der Lieferscheine übersteigt bei großen Bauvorhaben schnell das Maß der Übersichtlichkeit. Papierberge und Zettelwirtschaft waren in der Vergangenheit die Folge. Bei den Anwendungen rund um „ELSE“ spielen diese Prozesse rund um die elektronische Archivierung eine Rolle. Mit den Möglichkeiten der Belegarchivierung wird der gesamte Belegfluss elektronisch abgewickelt.

Versand automatisiert

Doch wie kann diese Vorgehensweise im Geschäftsalltag umgesetzt werden? Die Versendung der Rechnungen per E-Mail als PDF/A-Dokument kann sofort erfolgen und muss – zumindest in der Branchenanwendung WDV2010/2012 – entsprechend eingestellt werden. Für die Nutzung der elektronischen Lieferscheine wird das Portal www.bau-else.de genutzt. Jeder Lieferschein wird nach Abschluss des Verladevorganges automatisch von der Waage (bei Onlineanbindung; bei lokaler Installation nach dem Datenabgleich) direkt an das Portal übertragen. Hier erfolgt eine Verschlüsselung, die eine Manipulation beziehungsweise das unerlaubten Sichten der Daten durch unbefugte Dritte unterbindet. Parallel erfolgt die Auslieferung des Materials auf die Baustelle. Die Papierlieferscheine werden wie gehabt gegengezeichnet und kommen mit der dritten Unterschrift zum Lieferant zurück. Der Bauleiter hält einen Papierlieferschein mit allen Unterschriften für die Bauakte zurück.

Doch wie kommt die Buchhaltung des Bauunternehmens beziehungsweise der Kunde zu dem der Rechnung zugehörigen Lieferschein? Variante eins ist, dass der Lieferant neben der Rechnung ein Päckchen mit den zugehörigen Papier-Lieferscheinen packt und es direkt dem Kunden sendet. Dieser muss die Lieferscheine nun prüfen und letztlich die Rechnung anweisen. Das bringt jedoch einen hohen manuellen Aufwand mit sich, der Unmengen an Papier, Archivordner und Lagerraum verschlingt. Das Skonto wird kaum genutzt. Besser wäre es, wenn der Lieferant die Lieferscheine nach dem Verladevorgang automatisiert an das Portal überträgt. Dies hat den Vorteil, dass der Lieferschein dem Bauunternehmen zur Verfügung steht, noch bevor das Material auf der Baustelle ankommt und verbaut ist. Auf diese Weise besteht die Möglichkeit, das zu verbauende Material qualitativ zu prüfen, den Baufortschritt direkt am Bildschirm zu beobachten, Statistiken zu führen, und besser informiert mit den Projektleitern des Bauvorhabens zu kommunizieren. Bekommt der Kunde nun die Rechnung, ruft er die Lieferscheine über seine persönlichen Zugangsdaten aus dem Portal ab, und ordnet diese der vorliegenden Rechnung zu, die er als PDF/A-Dokument per E-Mail erhalten hat. Die Übernahme der Lieferscheine aus dem Portal kann ebenfalls als PDF/A-Dokument oder XML-Datei erfolgen. Einer nahtlosen Übernahme in das hauseigene elektronische Archiv steht nichts mehr im Weg. Nach der Prüfung kann die Zahlung zeitnah unter Ausnutzung aller Skonti freigegeben werden. Alle Informationen liegen durchgehend ohne Informationsverlust vor. Auf Knopfdruck können weiterhin etwa das Bautagebuch oder die Mengenermittlung beziehungsweise Informationen zum Bauprojekt abgefragt werden. Die Nutzung des Portals www.bau-else.de ist unabhängig von der eingesetzten ERP-Anwendung. Baubetriebe und Rohstoffwerke bekommen eine Schnittstelle zur Verfügung gestellt, die die Nutzung – neben den Zugangsdaten – ermöglicht. Die Archivierung für den Belegausgang, also für Lieferscheine und auch für die Rechnungen, unterstützt vollständig die Anforderungen der Grundsätze zum Datenzugriff und zur Prüfbarkeit digitaler Unterlagen und ist somit revisionssicher.

Anzeige

DEUTSCHES BAUBLATT
mit Baugerätemarkt

Impressum

39. Jahrgang, Nr. 360
Januar/Februar 2012

Gegründet 1974 als
BGM Baugeräte-Markt

Verleger und Herausgeber:
Zeppelin Baumaschinen GmbH
Graf-Zeppelin-Platz 1
85748 Garching bei München

Chefredakteurin:
Sonja Reimann

Anschrift der Redaktion:
Graf-Zeppelin-Platz 1
85748 Garching bei München
Tel. (089) 320 00 - 636
Fax (089) 320 00 - 646
E-Mail: redaktion@baublatt.de

Freie Mitarbeiter:
Andreas Biedermann
Andrea Kullack
Bernd Knipp

Druck:
Passauer Neue Presse Druck-GmbH
Medienstraße 5a
94036 Passau

Satz und Grafik:
QUERFORM.
Ralf Rützel
Bazeillesstraße 11
81669 München

Nachdruck und/oder Vervielfältigung – nur mit Quellenangaben – bedürfen der Genehmigung durch Verfasser und Redaktion

Vermietspezialist auf der bautec

Zeppelin Rental zeigt regionale Präsenz und einen Querschnitt seiner Bandbreite

GARCHING BEI MÜNCHEN (CL). Über sein breites Produktspektrum sowie seine umfassenden Dienstleistungen rund um die Miete informiert Zeppelin Rental vom 21. bis 25. Februar auf der Messe bautec in Berlin. Auf knapp 500 Quadratmetern können die Besucher am Stand 101 in Halle 25 alles über Maschinen und Geräte der Sparten Baumaschinen, Fördertechnik, Baugeräte, Raumsysteme sowie Produkte des Profi-Baushops erfahren.

Die Internationale Fachmesse für Bauen und Gebäudetechnik bautec ist traditionell eine ganz besondere Messe für Zeppelin Rental. Denn obwohl sie international ausgerichtet ist, zeigt der Vermietspezialist mit seiner Messeteilnahme auch regionale Präsenz: Gerade im Raum Berlin/Brandenburg bedeuten 18 Mietstationen – darunter allein acht in Berlin – eine enge Abdeckung mit Mietmaschinen und -geräten des Marktführers. Uwe Hochwald, Gebietsleiter von Zeppelin Rental in Berlin/Brandenburg: „Die bautec ist für uns ein Heimspiel. Mit acht Standorten in der Hauptstadt garantieren wir unseren Kunden Nähe und schnelle Verfügbarkeit – egal in welcher Ecke von Berlin unsere Mietmaschinen und -geräte benötigt werden."

Auf der bautec 2012 zeigt Zeppelin Rental seine breite Palette an Baugeräten. Am Stand werden unter anderem Rüttelplatten und Vibrationsstampfer für die Verdichtung, Bauschuttrutschen, eine Tauchpumpe, ein Stromerzeuger und ein Kompressor zu sehen sein. Außerdem wird es eine praktische Vorführung mit Bohrhämmern von DeWalt geben. Für die kalte Jahreszeit bringt der Vermietspezialist den mobilen Öl-Lufterhitzer Jumbo 90 M sowie für die Raumtrocknung den Ventilator TTV4500 mit zur Berliner Messe, außerdem eine Flutlichtanlage und Powermoon Leuchtballone. Passend dazu hat Zeppelin Rental kürzlich auch eine neue Mietstation in Berlin-Westend eröffnet, die ganz auf die Vermietung von Baugeräten spezialisiert ist.

Daneben präsentiert Zeppelin Rental auf der bautec auch Produkte aus den Bereichen Fördertechnik, Raum- und Sanitärsysteme und Baustellen- und Verkehrssicherung sowie ausgewählte Baumaschinen. Wer mit offenen Augen durch Berlin und Umgebung geht, sieht die Mietmaschinen und -geräte von Zeppelin Rental auch im Einsatz: So erarbeitete der Komplettanbieter beispielsweise die Verkehrsregelpläne für eine Trambahnverlängerung in der Invalidenstraße und sorgt nun unter anderem mit rund 500 Schrankenschutzgittern, 100 Verkehrszeichen, etwa 300 Verkehrsleitbaken und 20 Beschilderungstafeln dafür, dass der Verkehr weiter rollt. Beim Ausbau des Autobahndreiecks Schwanebeck am nördlichen Berliner Ring finden Dozer und zahlreiche Bagger des Vermietspezialisten Verwendung.

Für die kalte Jahreszeit bringt der Vermietspezialist den mobilen Öl-Lufterhitzer Jumbo 90 M sowie für die Raumtrocknung den Ventilator TTV4500 mit zur Berliner Messe. Foto: Zeppelin Rental

Auch Zeppelin wird in Stuttgart mit einer Reihe neuer Produkte von Hyster vertreten sein, wie zum Beispiel einem neuen Dreiradstapler mit Heckantrieb. Foto: Zeppelin

Geballte Staplerkonzentration

Die Logistikbranche trifft sich in Stuttgart zur Fachmesse LogiMat

STUTTGART. Vom 13. bis 15. März bietet die LogiMAT 2012, die 10. Internationale Fachmesse für Distribution, Material- und Informationsfluss, in Stuttgart einen Überblick über Lösungen der Logistikbranche. Europaweit wird es 2012 keine Logistikfachmesse vergleichbarer Größe und Branchenkonzentration geben. Unter dem Motto „Innovationen + Netzwerke für nachhaltiges Wachstum" präsentieren 900 Aussteller aus 25 Ländern ihre Produkte für zukunftsorientierte und ökologisch optimierte Intralogistik auf 65 000 Quadratmetern Ausstellungsfläche. Erwartet werden 25 000 Fachbesucher.

„Der spannende Mix aus aktuellen Produktentwicklungen, wissenswerten Hintergrundinformationen und der Möglichkeit, auf überschaubarer Fläche Kontakte zu allen wichtigen Herstellern und Anbietern der Intralogistik aufnehmen zu können, macht die LogiMAT aus. Dadurch hat sie sich in der vergangenen Dekade als Treffpunkt der Branche etabliert", erklärt Peter Kazander, Messeleiter der LogiMAT.

Erstmals belegt die LogiMAT in ihrem Jubiläumsjahr 2012 den gesamten Nordflügel des Stuttgarter Messegeländes. Die Förder- und Lagertechnik zeigt sich in zwei Hallen. Die Ausstellerliste der Staplerhersteller, die sich jetzt in der neuen Halle neun präsentieren, liest sich wie das Who-is-Who der Staplerbranche. „Mit der Präsenz von über 30 Staplermarken bietet die LogiMAT 2012 eine geballte Staplerkompetenz, die keine Vergleiche zu scheuen braucht", urteilt Kazander. Allein im deutschen Markt sind nach Expertenschätzung insgesamt rund 600 000 bis 700 000 Flurförderzeuge in Gebrauch – je zur Hälfte elektromotorische und verbrennungsmotorische Flurförderzeuge mit zunehmender Tendenz zum Elektrostapler.

Anzeige

Arbeitsrecht am Bau

Positionspapier zum Arbeits- und Gesundheitsschutz

Arbeitsrecht am Bau

RA Andreas Biedermann

Die drei Tarifvertragsparteien des Baugewerbes – der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, der Zentralverband des Baugewerbes und die Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt – haben ein Positionspapier zum Arbeits- und Gesundheitsschutz erarbeitet, das im November vergangenen Jahres unterzeichnet wurde. In dem Positionspapier wird das Grundverständnis der Tarifvertragsparteien zum Arbeits- und Gesundheitsschutz beschrieben. Es werden diverse konkrete Maßnahmen auch unter Einbeziehung der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft vereinbart. Aus dem Positionspapier geht hervor, dass die Tarifvertragsparteien gemeinsam den Standpunkt vertreten, dass der Arbeits- und Gesundheitsschutz weiter gestärkt werden muss und als Führungsaufgabe verstanden werden muss, wobei die Mitarbeiter in die Aufgabe des Arbeits- und Gesundheitsschutzes eingebunden werden müssen. Dieses Positionspapier wird nachfolgend dargestellt:

Die Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes der Beschäftigten des Baugewerbes ist ein besonderes Anliegen der Tarifvertragsparteien. Unfälle und Gesundheitsgefahren am Arbeitsplatz müssen nach Kräften verhindert werden. Dies kann nur gemeinsam Erfolg haben. Die Arbeitsschutzkultur soll durch zielführende und zugleich imagefördernde Maßnahmen und gemeinsame Aktionen gestärkt und auf Baustellen die Sensibilisierung, Beratung und auch die Kontrolldichte erhöht werden.

Arbeitsschutzkultur stärken

Arbeitsschutz muss als Führungsaufgabe verstanden werden. Zugleich sind alle Mitarbeiter im Bauprozess einzubinden. Es muss eine Kultur entstehen, die nicht vorschriften- sondern gefährdungsgeprägt ist. Um eine sichere Baustelle zu gewährleisten, muss bei allen Baumaßnahmen durch die beteiligten Unternehmen und ihre Beschäftigten die Koordination der einzelnen Gewerke sichergestellt werden. Auf der Maßnahmeebene können individuelle Aktivitäten entfaltet werden, um die Kultur mittel- bis langfristig zu verbessern.

Beispiele sind:
- Grundunterweisung aller Arbeitnehmer vor Beginn der Arbeiten
- Kurzunterweisungen
- Verbesserungspotenzial systematisch feststellen und nutzen

Auftraggeber sollen bereits in der Planungsphase den Arbeits- und Gesundheitsschutz mitberücksichtigen, insbesondere durch Nutzung des Instruments des Sicherheits- und Gesundheitskoordinators sowie die rechtzeitige Aufstellung des Sicherheits- und Gesundheitsplanes. In der Ausführungsphase ist zu gewährleisten, dass der Sicherheits- und Gesundheitskoordinator auch tatsächlich seine Koordinierungsaufgaben wahrnimmt und der Sicherheits- und Gesundheitsplan an einen geänderten Bauprozess kontinuierlich angepasst wird. Die Tarifparteien fordern, dass die Qualifikation und Erfahrung des Sicherheits- und Gesundheitskoordinators sichergestellt und prüfbar sein muss. Um die betriebliche Prävention zu fördern, setzen sich die Tarifvertragsparteien für ein besser ausgestaltetes Anreizsystem ein. Außer Beitragsnachlässen (und -zuschlägen) kommen auch Prämien und Wettbewerbe, Auszeichnungen oder Zertifikate in Betracht.

Kontrollen und Beratung auf den Baustellen verbessern

Die Tarifvertragsparteien setzen sich für eine Verbesserung der Überprüfungstätigkeit auf Baustellen ein. Um bei der BG Bau mehr Personal und Sachmittel in den Bereichen Prävention und Arbeitsmedizinischer Dienst/Sicherheitstechnischer Dienst aufzubauen, soll mindestens jede zweite Stelle, die beim übrigen Personal der BG Bau wegfällt, in diese Bereiche umgeschichtet werden. Die Tarifvertragsparteien werden bei der BG Bau darauf hinwirken. Auch die Effizienz der Prüfungen selbst muss gesteigert werden. Ein Manko in Baustellenbegehungen der berufsgenossenschaftlichen und staatlichen Behörden kann darin bestehen, dass diesen der jeweilige Status der Baustellen nicht bekannt ist und es damit zwangsläufig an einer risikoorientierten Prüfungsplanung fehlt. Hier sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln, um zu erreichen, dass eine geregelte Weitergabe aktueller Baustellendaten ohne ausufernde Bürokratie erfolgt. Zu prüfen und zu bewerten ist zuletzt, ob eine gezielte Verschärfung des Sanktionssystems geeignet sein könnte, die Sicherheit auf Baustellen zu verbessern (Verhängung von Bußgeldern, Anordnungs- und Untersagungsbefugnisse).

Sichtverbesserungsmaßnahmen bei Baumaschinen

Zur Reduzierung des Unfallgeschehens durch rückwärtsfahrende Baumaschinen ist auch für ältere Baumaschinen (vor Baujahr 2009) eine freiwillige Nachrüstung mit Rückfahrkameras anzustreben. Zu diesem Zweck setzen sich die Tarifvertragsparteien dafür ein, die Förderung durch die BG Bau auf einen Zuschuss von 400 Euro pro Rückfahrkamerasystem (maximal 40 Prozent der Anschaffungskosten) für bis zu fünf Systeme pro Betrieb und Jahr und gleichzeitig das Gesamtvolumen der Zuschüsse auf 2,5 Millionen Euro jährlich zu erhöhen. Um möglichst auch bei Vermietern von Baumaschinen eine größere Ausstattung mit Rückfahrkamerasystemen zu erreichen, werden Gespräche mit der BG Transport und Verkehrswirtschaft geführt. Hier wären Werbekampagnen oder Fördermaßnahmen vorstellbar. Außerdem soll zusammen mit dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) erörtert werden, welche Anreize bei Haftpflichtpolicen möglich sind, um eine Ausstattung von Altfahrzeugen mit Rückfahrkamerasystemen zu fördern.

Verhinderung von berufsbedingten Erkrankungen des Skelettapparats

Die Begrenzung des zulässigen Sackgewichts für Normzemente auf 25 Kilogramm soll auf andere Baustoffe, die als Sackware Verwendung finden, erstreckt werden, wie etwa Putz, Estrich und Mörtel. Ferner muss das Bewusstsein der Mitarbeiter für den Skelettapparat bei allen Arbeiten, jedoch auch in der Freizeit gestärkt werden. Hierfür können Schulungen und Projekte durch den Arbeitsmedizinischen Dienst der BG Bau, überbetriebliche Ausbildungszentren und Krankenversicherungen genutzt werden. Die Tarifvertragsparteien setzen sich für die Ausweitung des Angebots und entsprechende gemeinsame Werbekampagnen ein.

Analyse der Entwicklung der Berufskrankheiten

Weitere Verbesserungen präventiver Maßnahmen können durch gezieltere Untersuchungen der Meldungen und Anerkennung von Berufskrankheiten erreicht werden. Die Tarifvertragsparteien versprechen sich daraus Erkenntnisse über die Wirksamkeit präventiver Maßnahmen und Ansätze für Fortentwicklungen der berufsgenossenschaftlichen Vorschriften. Die Ergebnisse können maßgeblich für die Ausgestaltung von Anreizsystemen sein. Die Geschäftsführung der BG Bau soll beauftragt werden, entsprechende Maßstäbe einzuführen.

Mindestlohn für allgemein verbindlich erklärt

Am 8. November 2011 ist die Achte Verordnung über zwingende Arbeitsbedingungen im Baugewerbe vom 24. Oktober 2011 im Bundesanzeiger veröffentlicht worden, mit welcher der Tarifvertrag zur Regelung der Mindestlöhne im Baugewerbe im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (TV Mindestlohn) vom 28. April 2011 für allgemein verbindlich erklärt wurde. Damit sind die nachstehenden im TV Mindestlohn genannten Mindestlöhne mit den in der Übersicht ausgewiesenen Stufen bis zum 31. Dezember 2013 allgemein verbindlich.

Mindestlohn in Euro	West		Berlin		Ost	
	1	2	1	2	1	2
ab 01.01.2012	11,05	13,40	11,05	13,25	10,00	./.
ab 01.01.2013	11,05	13,70	11,05	13,55	10,25	./.

Verantwortlich:
Rechtsanwalt Andreas Biedermann,
Geschäftsführer im Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen, Hannover.

Vergaberecht in der Praxis

Was sich bei der Vergabeverordnung 2011 ändert: Energieeffizienz als Kriterium der Beschaffung

Vergaberecht in der Praxis

RA Andrea Kullack

Am 17. August 2011 ist die Vierte Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge in Kraft getreten. Mit der Änderung der Vergabeverordnung (VgV) wird das Kriterium der Energieeffizienz als wichtiges Kriterium bei der öffentlichen Vergabe oberhalb der Schwellenwerte rechtlich verankert.

Die Änderung der Vergabeordnung dient der Umsetzung des Artikels 9 Abs. 1 der Richtlinie 2010/30 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Angabe des Verbrauchs an Energie und anderen Ressourcen durch energieverbrauchsrelevante Produkte mittels einheitlicher Etiketten und Produktinformationen (ABl. L153 vom 19. Juni 2010, S. 1) sowie der Anpassung an die Berichtigung zur Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L37 vom 11. Februar 2011, S. 30). Die zur Umsetzung der Richtlinie erforderlichen nationalen Vergaberegeln sind in der Vergabeverordnung verankert worden. Die Absätze 4 bis 6 des § 4 VgV wurden ersetzt. Abs. 2 des § 6 wurde durch die Absätze 2 bis 6 ersetzt. Demnach müssen bei energieverbrauchsrelevanten Ausschreibungen besondere Anforderungen beachtet werden. Während § 6 Bauleistungen regelt, regelt § 4 Liefer- und Dienstleistungen.

Wie wird das Merkmal der Energieeffizienz in der Leistungsbeschreibung berücksichtigt?

Wenn energieverbrauchsrelevante Waren, technische Geräte oder Ausrüstungen Gegenstand einer Lieferleistung oder wesentliche Voraussetzungen zur Ausführung einer Dienstleistung sind, sind gemäß § 4 VgV besondere Anforderungen zu beachten. So soll in der Leistungsbeschreibung im Hinblick auf die Energieeffizienz Anforderungen an

1. das höchste Leistungsniveau an Energieeffizienz und

2. soweit vorhanden die höchste Energieeffizienzklasse im Sinne der Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung gestellt werden.

Ebenfalls in der Leistungsbeschreibung oder an anderer geeigneter Stelle in den Vergabeunterlagen sind von den Bietern Informationen zu fordern, wie

1. konkrete Angaben zum Energieverbrauch, es sei denn, die auf dem Markt angebotenen Waren, technischen Geräte oder Ausrüstungen unterscheiden sich im zulässigen Energieverbrauch nur geringfügig, und

2. in geeigneten Fällen eine Analyse minimierter Lebenszykluskosten oder die Ergebnisse einer vergleichbaren Methode zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit.

Im Rahmen der Ermittlungen des wirtschaftlichen Angebotes nach § 97 Abs. 5 GWB ist die durch die Informationen ermittelte Energieeffizienz als Zuschlagskriterium angemessen zu berücksichtigen. Im Weiteren wird in der Verordnung geregelt, dass insbesondere bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen der Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen als Kriterien angemessen zu berücksichtigen sind.

Beschaffungen, die unter den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe bestimmter Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge in den Bereichen Verteidigung und Sicherheit und zur Änderung der Richtlinie 2004/17/EG und 2004/18/EG fallen, sind von dieser Änderung nicht betroffen. Darunter fällt im Wesentlichen die Lieferung von Militärausrüstung, die Lieferung von sensibler Ausrüstung oder Leistungen speziell für militärische Zwecke oder sensible Leistungen, nicht jedoch Beschaffungen, die keinen unmittelbar militärischen oder sicherheitsspezifischen Bezug haben.

In § 6 wird in Übereinstimmung mit § 4 für die Vergabe von Bauleistungen verankert, dass das Kriterium der Energieeffizienz bei der Beschaffung von Waren, technischen Geräten und Ausrüstungen als wichtiges Kriterium zu berücksichtigen ist, mit dem Ziel, dass die Angebote mit den höchsten Leistungsniveaus der Effizienzklassen der Waren, technischen Geräte und Ausrüstungen den Zuschlag bekommen, sofern diese für die Bauleistung wesentlich sind.

Forderung nach dem höchsten Leistungsniveau

Ziel der Regelung ist es, dass künftig bei der Vergabe öffentlicher Aufträge oberhalb der Schwellenwerte Produkte und Dienstleistungen beschafft werden, die im Hinblick auf die Energieeffizienz die höchsten Leistungsniveaus haben und zur höchsten Energieeffizienzklasse gehören (BR-Drs. 345/11). Künftig sollen bereits im Rahmen der Leistungsbeschreibung die höchsten Leistungsniveaus und Effizienzklassen gefordert werden. Darüber hinaus ist das Kriterium der Energieeffizienz bei der Auswahl des wirtschaftlichsten Angebotes nach § 97 Abs. 5 GWB hoch zu gewichten. Um dies zu erreichen, sollen zunächst auf der Ebene der Leistungsbeschreibung, soweit vorhanden, höchste Energieeffizienzklassen gefordert werden. Sollte es für die betreffende Produktgruppe noch keine Energieeffizienzklassen geben, sollen öffentliche Auftraggeber Anforderungen an das höchste Leistungsniveau an Energieeffizienz stellen. Es geht bei der Berücksichtigung der Energieeffizienz nicht um den Herstellungsprozess der Produkte, sondern allein um die Energieeffizienz bei deren Gebrauch (BR-Drs. 345/11). Künftig sollen bereits im Rahmen der Leistungsbeschreibung die höchsten Leistungsniveaus und Effizienzklassen gefordert werden. Der Begriff „sollen“ lässt den Auftraggebern im Rahmen der Leistungsbeschreibung Spielraum für die Fälle, in denen die Forderung der höchsten Leistungsniveaus und Effizienzklassen ausnahmsweise nicht möglich ist.

Soweit das Kriterium der Energieeffizienz künftig bei der Auswahl des wirtschaftlichsten Angebotes entsprechend hoch zu gewichten ist, bedeutet dies, dass nicht nur der Preis, sondern auch weitere funktionale und qualitative Anforderungen an das Produkt berücksichtigt werden können (BR-Drs. 345/11). Auf der Ebene der Auswahl des wirtschaftlichsten Angebotes nach § 97 Abs. 5 GWB ist die Energieeffizienz in jedem Fall als hochgewichtetes Zuschlagskriterium zu berücksichtigen. Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit im Sinne des § 97 Abs. 5 GWB bleibt somit unberührt (BR-Drs. 345/11).

Ob § 4 oder § 6 Anwendung findet, richtet sich nach der konkreten Leis-

tung, die mit dem Auftrag erfüllt werden soll. Sollte nicht die Erstellung eines Bauwerkes, sondern die Beschaffung eines Produktes oder die Dienstleistung zur Erstellung eines Bauwerkes den Schwerpunkt des Auftrages bilden, so läge bereits keine Vergabe von Bauleistungen im Sinne des § 6 vor. Vielmehr wäre dann § 4 anwendbar (BR-Drs. 345/11). Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Preis und der Beschaffungskosten, geht die Bundesregierung davon aus, dass durch ein Ansteigen der Nachfrage nach Produkten der höchsten Leistungs-/Effizienzklassen durch diese Regelungen eine erhöhte Stückproduktion die Produktionskosten senken und zur Kostensenkung auf der Nachfrageseite führen könnte. Hinsichtlich der Nachhaltigkeit entspricht die Verordnung den Anforderungen der Bundesregierung an eine nachhaltige Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Sofern der Auftraggeber in der Leistungsbeschreibung wie in § 4 vorgegeben, das „höchste Leistungsniveau einer Energieeffizienz“ fordert, dürfte für das Zuschlagskriterium Energieeffizienz kein Wertungsspielraum mehr bestehen. Enthält ein Angebot nicht das höchste Leistungsniveau an Energieeffizienz und ist dies so ausgeschrieben, wird sein Angebot die Stufe der Wirtschaftlichkeitswertung nicht erreichen, sondern im Vorfeld wegen Änderung der Verdingungsunterlagen auszuschließen sein.

Verantwortlich:
Rechtsanwältin Andrea Kullack,
Spezialistin im Bau- und Vergaberecht,
Frankfurt/Main.

Neue Urteile im Bauvertragsrecht

Aktuelle Rechtsprechung zur Sicherheit nach § 648 a BGB

Neue Urteile im Bauvertragsrecht

RA Bernd Knipp

Der Auftragnehmer ist aufgrund der gesetzlichen Konzeption des Werkvertragsrechts gegenüber dem Auftraggeber grundsätzlich vorleistungspflichtig. Das ist ein wesentliches Element des Werk- und damit auch des Bauvertrages. Der Unternehmer trägt dadurch das Risiko, dass sein Auftraggeber in Zahlungsschwierigkeiten gerät oder gar insolvent wird. Um dieses (Insolvenz-) Risiko etwas abzufedern, hat der Gesetzgeber in den 1990er-Jahren die sogenannte Bauhandwerkerversicherung eingefügt, um dem vorleistungspflichtigen Bauhandwerker ein gesetzliches Leistungsverweigerungsrecht an die Hand zu geben, wenn der Besteller einem Sicherungsverlangen nicht innerhalb angemessener Frist nachkommt.

Nach § 648 a BGB kann der Auftragnehmer bei der Herstellung eines Bauwerks von seinem Auftraggeber eine Sicherheit in Höhe der vereinbarten Vergütung einschließlich pauschaler Nebenforderungen in Höhe von weiteren zehn Prozent verlangen. Damit kann der Auftragnehmer das Vorleistungsrisiko verringern. Der gesetzliche Anspruch auf Stellung einer Sicherheit entsteht unmittelbar mit Vertragsschluss und kann vom Auftragnehmer bei Verträgen, die nach der Neufassung vom 1. Januar 2009 geschlossen wurden, gemäß § 648 a Abs. 1 BGB sogar – und das ist neu – eingeklagt werden.

Nach altem Recht hingegen stand dem Auftragnehmer lediglich ein Leistungsverweigerungsrecht oder mit beziehungsweise durch Ablauf einer Nachfrist ein Kündigungsrecht zu, wenn der Auftraggeber seiner Verpflichtung zur Stellung einer Sicherheit nach § 648 a BGB nicht nachkam. Das Leistungsverweigerungsrecht und die außerordentliche Kündigung kann der Auftragnehmer nach der Neufassung bei fruchtlosem Ablauf einer angemessenen Frist zur Sicherheitsstellung geltend machen (§ 648 a Abs. 5 Satz 1 BGB). Eine Nachfristsetzung mit Kündigungsandrohung ist nicht mehr erforderlich.

Gemäß § 648 a Abs. 1 S. 4 BGB wirken sich streitige und nicht rechtskräftig festgestellte Ansprüche des Auftraggebers, mit denen er gegen den offenen Vergütungsanspruch des Auftragnehmers aufrechnen kann, auf die Höhe des Sicherheitsverlangens nicht aus. Fällt ein Bauvorhaben in den personellen und sachlichen Anwendungsbereich des § 648 a BGB, sind Abreden, die den gesetzlichen Anspruch auf die Stellung der Sicherheit erschweren, gemäß § 648 a Abs. 7 BGB unwirksam.

Im folgenden Beitrag wird die aktuelle und doch sehr zahlreiche Rechtsprechung zur Sicherheit nach § 648 a BGB erörtert. Dabei werden auch Entscheidungen zur alten Gesetzeslage besprochen, sofern sie für die Neufassung von Bedeutung sind. Die alte Gesetzesfassung wird dabei mit „a. F.“ gekennzeichnet.

Welche Auswirkungen haben Gegenrechte des Auftraggebers oder eine Kündigung des Vertrages auf den Anspruch auf Sicherheitsleistung?

Gegenrechte haben keine Auswirkungen auf das Sicherheitsverlangen. Auf etwaige dem Auftraggeber zustehende Mängelrechte kommt es mithin nicht an. Der Sinn und Zweck des § 648 a BGB liegt darin, dem Auftragnehmer einen schnellen und einfachen Zugriff auf eine Sicherheit zu eröffnen. Die Sicherheit ist ja kein sofortiges Zugriffsmittel, wie dies bei einer Vertragserfüllungs- und/oder bei einer Gewährleistungsbürgschaft gegeben ist. Ansprüche, mit denen der Besteller gegen den Anspruch des Unternehmers auf Vergütung aufrechnen kann, bleiben bei der Berechnung der Vergütung unberücksichtigt, es sei denn, sie sind unstreitig oder rechtskräftig festgestellt (§ 648 a Abs. 1 Satz 3 BGB). Wenn der Auftraggeber also jeweils bereits während der laufenden Bauarbeiten Ausführungsmängel rügt und den Auftragnehmer zu deren Beseitigung auffordert, hat dies keine Relevanz für die vom Auftragnehmer geforderte Sicherheit. Dies gilt selbst dann, wenn der Auftraggeber den Vertrag kündigt und die Stellung der Sicherheit verweigert. Der Anspruch des Auftragnehmers auf eine Sicherheit nach § 648 a BGB bleibt davon unberührt, auch wenn durch die Kündigung die Vorleistungspflicht des Unternehmers wegfällt (LG Nürnberg, Urteil vom 12. April 2010 – 17 O 11183/09 und LG Stuttgart, Urteil vom 3. Dezember 2010 – 8 O 284/10). Bei der Kündigung des Vertrages ist jedoch zu differenzieren: Kündigt der Auftraggeber den Vertrag, ist dies nach der Entscheidung des LG Stuttgart für das Sicherheitsverlangen des Auftragnehmers gemäß § 648 a BGB unerheblich. Der Anspruch auf Sicherheitsleistung besteht unabhängig davon, welches Schicksal der zugrunde liegende Werkvertrag in der Zwischenzeit genommen hat.

Demgegenüber hat das LG Hamburg mit Urteil vom 16. Juli 2010 (Az. 325 O 469/09) entschieden, dass der Auftragnehmer keine Sicherheit mehr fordern könne, wenn er selbst den Werkvertrag gemäß § 648 a Abs. 5 BGB gekündigt habe. Dem Auftragnehmer stehe gemäß § 648 a Abs. 1 und Abs. 5 BGB ein Wahlrecht zu. Er könne entweder die Sicherheitsleistung einklagen und sich zugleich nach Ablauf einer angemessenen Frist auf sein Leistungsverweigerungsrecht berufen oder eben den Vertrag kündigen. In letzterem Fall sei der Auftragnehmer nicht mehr vorleistungsverpflichtet. Damit entfalle der von § 648 a BGB gewährleistete Ausgleich für das Vorleistungsrisiko des Auftragnehmers. Eine Ausnahme bestehe allerdings dann, wenn der Auftraggeber hinsichtlich der bereits erbrachten Tätigkeiten noch Mängelgewährleistungsansprüche geltend mache. Der Auftragnehmer sei weiterhin vorleistungsverpflichtet und könne daher Sicherheit verlangen, soweit und solange die Vergütung noch von der Mängelbeseitigung abhängig sei.

Ist der Auftragnehmer trotz Ausübung des Leistungsverweigerungsrechts gewährleistungspflichtig?

Das OLG Brandenburg hat mit Urteil vom 10. Juni 2010 (Az. 12 U 198/09) entschieden, dass der Auftragnehmer auch eine Mängelbeseitigung verweigern könne, wenn er von seinem Leistungsverweigerungsrecht gemäß § 648 a Abs. 5 Satz 1 a. F. BGB Gebrauch mache, mithin das Leistungsverweigerungsrecht auch das Recht zur Verweigerung von etwaigen bestehenden Mängelbeseitigungspflichten umfasse. In dem der Entscheidung zugrunde liegenden Fall hatte der Auftraggeber dem Auftragnehmer eine Frist zur Mängelbeseitigung gesetzt. Zeitgleich hatte der Auftragnehmer unter Fristsetzung die Leistung einer Sicherheit nach § 648 a BGB a. F. verlangt. Nach fruchtlosem Fristablauf stellte der Auftragnehmer die Arbeiten ein. Daraufhin kündigte der Auftraggeber den Vertrag und stützte sein Kündigungsrecht etwa auf § 4 Nr. 7 VOB/B wegen nicht fristgerechter Beseitigung von Mängeln. Das OLG führte aus, dass der Auftragnehmer aufgrund des Leistungsverweigerungsrechts gemäß § 648 a Abs. 5 Satz 1 BGB a. F. nicht nur die Arbeiten einstellen könne, sondern auch von einer etwa bestehenden Pflicht zur Mängelbeseitigung frei werde. Eine Frist zur Beseitigung der Mängel liefe ab dem Zeitpunkt der Leistungsverweigerung ins Leere. Der Auftragnehmer sei deshalb nicht berechtigt, den Vertrag gemäß § 4 Nr. 7 VOB/B außerordentlich zu kündigen. Das Recht, die Mängelbeseitigung zu verweigern, bestehe nach einer Abnahme des Werks oder einer Kündigung des Vertrages (wohl aber nur seitens des Auftraggebers) fort.

Müssen sich vertraglich vereinbarte Sicherheiten inhaltlich am § 648 a BGB orientieren?

Hierzu hat sich der BGH mit Urteil vom 27. Mai 2010 (Az. VII ZR 165/09) geäußert und seine bisherige Rechtsprechung im Urteil vom 9. November 2000 – Az. VII ZR 82/99 bestätigt. Die Regelung des § 648 a BGB betreffe ausschließlich das Recht des nachträglichen, also nach Vertragsschluss geltend gemachten Sicherheitsverlangens. Vertragliche Sicherheitsabreden würden durch die Regelung des § 648 a BGB nicht beeinflusst. Dem Fall lag folgender Sachverhalt zugrunde: Der Auftraggeber, eine Privatperson, schloss mit dem Auftragnehmer einen Bauvertrag über die Herstellung eines Einfamilienhauses. Die Vertragsbedingungen des Auftragnehmers sahen vor, dass der Auftraggeber vor Baubeginn eine unbefristete selbstschuldnerische Bürgschaft auf seine Kosten vorzulegen hatte. Demgegenüber sieht § 648 a Abs. 3 BGB vor, dass der Auftragnehmer die Avalprovision für die Bürgschaft übernehmen muss. Der BGH prüfte deshalb, ob die vertragliche Klausel gemäß § 307 BGB unwirksam war. Der BGH verneinte dies. Zwar ergebe sich durch die Klausel eine Benachteiligung des Auftraggebers, da er anders als nach § 648 a Abs. 3 BGB mit den Kosten der Sicherheit belastet sei. Eine Abweichung von gesetzlichen Regelungen läge aber nicht vor. Der BGH wendete seine Rechtsprechung zu § 648 a BGB a. F. auch auf die Neuregelung an und betonte, § 648 a BGB biete kein Leitbild dafür, mit welchem Inhalt vertragliche Sicherungsabreden in einem Bauvertrag möglich seien. Daran ändere auch die Möglichkeit des Auftragnehmers nichts, nunmehr gemäß § 648 Abs. 1 BGB die Sicherheit klageweise geltend zu machen. Der Anwendungsbereich der Vorschrift habe sich mit der Neufassung nicht erweitert. Der Wortlaut umfasse vielmehr weiterhin nur ein nachträgliches Sicherheitsverlangen des Auftragnehmers. Zudem habe der Gesetzgeber die Rechtsstellung des Auftragnehmers lediglich in dem von der Rechtsprechung abgesteckten Anwendungsbereich stärken wollen.

Begrenzt eine abschnittsweise Ausführung das Sicherungsbedürfnis nach § 648 a BGB?

Mit Urteil vom 26. Juli 2007 (Az. 1 U 18/07) hatte sich das OLG Bamberg dazu geäußert, ob der Auftragnehmer bei einer stufenweisen Beauftragung von Bauleistungen Sicherheit nach § 648 a BGB a. F. in Höhe des gesamten Auftragsvolumens verlangen kann oder die Sicherheit auf die jeweils beauftragten Bauabschnitte begrenzt sei. Die Parteien vereinbarten in einem Bauvertrag die Errichtung von drei Abschnitten (Blöcken) für ein Bauvorhaben. Die Baukosten waren für jeden Block einzeln bestimmt. Auf den zuerst auszuführenden Block C entfielen 412 000 Euro auf Block A 416 000 Euro und auf Block B 362 000 Euro. Es war vereinbart, dass der Auftragnehmer die jeweiligen Blöcke erst dann ausführen sollte, wenn die entsprechende Finanzierungszusage vorlag. Während der Errichtung des ersten Blocks und nach Erhalt mehrerer Abschlagszahlungen verlangte der Auftragnehmer Sicherheit gemäß § 648 a BGB a. F. in Höhe des Auftragsvolumens aller drei Blöcke. Nach der alten Rechtslage setzte er nach Ablauf einer ersten Frist eine Nachfrist mit Kündigungsandrohung. Im Rahmen einer Feststellungsklage begehrte der Auftraggeber die Feststellung, dass die Kündigungsandrohung gemäß § 648 a Abs. 5 BGB a. F. nicht zur Beendigung des Bauvertrags führte. Das OLG gab dem Auftraggeber Recht. Der Auftragnehmer habe eine unangemessen hohe Sicherheit verlangt. Unter Berücksichtigung der Interessen beider Vertragsparteien bestehe vor Ausführungsbeginn eines jeden der drei Blöcke nur ein Anspruch auf Ausreichung einer (Einzel-) Sicherheit. Diese (Einzel-) Sicherheit sei begrenzt auf die jeweils anteiligen Kosten eines Blocks. Beide Parteien hätten bereits bei Vertragsschluss damit gerechnet, dass einzelne Blöcke nicht ausgeführt würden und hätten diesen Umstand bei ihrer Kalkulation berücksichtigt. Zudem hätte der Auftragnehmer gewusst, dass die Gesamtfinanzierung des Bauvorhabens noch nicht gesichert war. Aus diesen Gründen sah das OLG den Auftraggeber nicht in der Pflicht, die Sicherheit gemäß § 648 a BGB a. F. zeitlich vorgreifend für alle Blöcke leisten zu müssen; dies entgegen der Auffassung des BGH (NJW 1999, 3115), wonach im Grundsatz das Verlangen einer zu hohen Sicherheit gleichzeitig die Aufforderung zur Leistung einer Sicherheit in angemessener Höhe beinhalte. Der Auftraggeber gerät daher in Verzug, wenn er nicht einmal eine solche geringere Sicherheit anbiete. Ausnahmen können sich aber auch bei einer unverhältnismäßig hohen Zuvielforderung ergeben, mit der Folge, dass der Auftraggeber gar keine Sicherheit leisten müsse, zumindest bis der Auftragnehmer eine realistische Sicherheit der Höhe nach verlange. Eine solche Zuvielforderung und damit eine Unverhältnismäßigkeit hatte das OLG hier zu gunsten des Auftraggebers bejaht.

Ist ein Sicherheitsverlangen trotz übereinstimmender Verzichtserklärung berechtigt?

Diese Frage hat das OLG Hamm mit Beschluss vom 28. Januar 2011 (Az. 19 U 155/10) bejaht. Die Vertragsparteien hatten im Vorfeld eines Bauvertrags gegenseitig für die gesamte Geschäftsbeziehung auf Sicherheiten verzichtet. Der Auftraggeber behauptete, er habe den Vertrag nur bei Wirksamkeit dieser ausgehandelten Vereinbarung abschließen wollen. Die Abrede sei daher Bedingung für den Vertragsschluss geworden. Das OLG hat die Vereinbarung aufgrund der Regelung in § 648 a Abs. 7 BGB als unwirksam erachtet. Dort heißt es: „ Eine von den Vorschriften der Absätze 1 bis 5 abweichende Vereinbarung ist unwirksam.“ Damit ist nach Auffassung des OLG Hamm auch die Verknüpfung der Rechte des Unternehmers mit Sicherungsrechten des Bestellers unwirksam, selbst wenn dies im Wege einer Individualvereinbarung erfolge. Unzulässig seien daher Abreden, nach denen der Unternehmer Sicherheit nur dann verlangen könne, wenn er dem Besteller Sicherheiten gewähre. Aber auch Vereinbarungen seien unwirksam, in denen die Parteien auf wechselseitige Sicherheiten verzichten. In beiden Fällen werde die Durchsetzung der Rechte des Unternehmers unzulässig erschwert. Zum Einwand des Auftraggebers, der wechselseitige Verzicht auf die Sicherheiten sei Bedingung für den Vertragsschluss gewesen, stellte das OLG klar, auch solche Abreden seien unwirksam. Der Anwendungsbereich des § 648 a Abs. 7 BGB umfasse Abreden bei und im Rahmen des Vertragsschlusses. In die gleiche Kerbe hat das LG Düsseldorf mit Urteil vom 8. Dezember 2011 (32 O 110/11, nicht rechtskräftig) geschlagen. Ein nach Vertragsschluss vereinbarter Verzicht auf Sicherheit ist nach § 648 a BGB unwirksam und steht einem erneuten Sicherheitsverlangen deshalb nicht entgegen. Somit ist ein erneutes Sicherheitsverlangen nach einem vorherigen Verzicht auf Sicherheit grundsätzlich auch nicht treuwidrig. Das Verlangen nach Sicherheit verstößt trotz anderer Vereinbarung nicht gegen Treu und Glauben. Selbst ein seitens des Auftraggebers behauptetes Vertrauen auf die Wirksamkeit der Verzichtsvereinbarung ist daher nicht schutzwürdig.

Was ist eine angemessene Frist gem. § 648 a BGB?

Der BGH hat mit Urteil vom 20. Dezember 2010 (Az. VII ZR 22/09) darauf hingewiesen, dass bei der Prüfung, ob eine angemessene Frist zur Sicherheitsleistung gesetzt worden sei, es auch darauf ankomme, ob die Rechtslage klar sei. Bei unklarer Rechtslage könne es geboten sein, eine längere Frist zu setzen als bei völlig klarer Rechtslage. Eine unklare Rechtslage bestehe etwa dann, wenn die Höhe der Sicherheit mangels verlässlicher Angaben in der Anforderung der Sicherheit erst noch durch den Auftraggeber ermittelt werden müsse (BGH, Urteil vom 9. November 2000 – Az. VII ZR 82/99). Bei der Fristsetzung müsse deshalb berücksichtigt werden, dass in einem solchen Fall möglicherweise vor der Sicherheitsstellung eine anwaltliche Beratung notwendig sei. Auch müsse darauf Rücksicht genommen werden, dass die Beschaffung einer Bürgschaft jedenfalls nicht an Wochenenden möglich sei und auch nicht an einem Feiertag. Fünf Werktage seien für eine Frist zur Stellung einer Sicherheit nach § 648a BGB a. F. regelmäßig zu kurz, wenn keine anderweitige Ankündigung des Sicherungsverlangens vorausgegangen sei.

Verantwortlich:
Rechtsanwalt Bernd Knipp,
Seniorpartner der Kanzlei HFK
Rechtsanwälte LLP,
Frankfurt/Main.

Eine Plattform für Profis

Zeppelin Fahrerclub begrüßt sein 23 500stes Mitglied: Andreas Brand, OB von Friedrichshafen

GARCHING BEI MÜNCHEN (SR). Er wächst und wächst und wächst: Seitdem die Zeppelin Baumaschinen GmbH 1995 den Zeppelin Fahrerclub ins Leben rief, erfreut sich die Vereinigung von Fans und Fahrern von Caterpillar Baumaschinen regen Zuspruchs. Inzwischen wurde das 23 500ste Mitglied begrüßt. Es ist kein Geringerer als Andreas Brand, Oberbürgermeister von Friedrichshafen und in dieser Funktion Aufsichtsratsvorsitzender des Zeppelin Konzerns.

Bei verschiedenen Veranstaltungen, wie der bauma 2010, aber auch bei „Zeppelin rockt“, dem Tag der offenen Tür des Zeppelin Konzerns in Friedrichshafen im letzten Jahr, war stets auch der Zeppelin Fahrerclub präsent: sei es mit seinem Fahrerclub-Shop, in dem Fanartikel verkauft werden, oder sei es mit einem Wettbewerb in Form von Geschicklichkeitsspielen. Dort müssen die Profis unter den Baumaschinenfahrern zeigen, was sie auf dem Kasten haben. Verschiedene Geschicklichkeitsübungen an den unterschiedlichsten Maschinen dienen dazu, den besten Fahrer Deutschlands zu ermitteln. Er darf sein Können dann bei der weltweiten Fahrermeisterschaft von Caterpillar, ausgetragen im spanischen Malaga, auch international im Wettbewerb mit rund 20 Nationen, unter Beweis stellen.

„Die Idee, die hinter dem Fahrerclub steckt, sich mit Gleichgesinnten auszutauschen und zu messen, hat mich überzeugt, dem Fahrerclub beizutreten. Die Wettbewerbe sind wirklich anspruchsvoll und ich muss noch viel üben, wenn ich diese halbwegs fehlerfrei bestehen will. Als Oberbürgermeister habe ich natürlich nur selten die Möglichkeit, einen Bagger oder Radlader zu steuern. Einem Profi-Fahrer werde ich nie das Wasser reichen können. Doch lasse ich mir die Gelegenheit nicht entgehen, selbst das Steuer in die Hand zu nehmen. Nur Übung macht schließlich den Meister und das Baggerfahren ist doch schließlich ein Traum eines jeden Mannes“, so Andreas Brand.

Überreichten Andreas Brand (Mitte), Oberbürgermeister von Friedrichshafen und in dieser Funktion Aufsichtsratsvorsitzender des Zeppelin Konzerns, die Mitgliedschaft für den Zeppelin Fahrerclub: Michael Heidemann (links) und Peter Gerstmann (rechts), Geschäftsführer des Zeppelin Konzerns. Foto: Zeppelin

Bei vielen Investitionsentscheidungen stellen die Fahrer von Baumaschinen das entscheidende Zünglein an der Waage dar. Bevor ein Unternehmen einen neuen Bagger oder Radlader anschafft, wird vielfach explizit nach der Meinung des Maschinisten gefragt. Denn von ihm hängt ab, wie effektiv der neue Bagger oder Radlader eingesetzt werden kann. Um die Interessen der Fahrer zu bündeln, hat Zeppelin vor 17 Jahren den Fahrerclub gegründet, der seitdem 23 500 Mitglieder zählt.

Vom Reiz des Modellsammelns

Christian Winkler alias Ben Austria – ein Sammlerporträt von Daniel Wietlisbach

FRASTANZ, ÖSTERREICH. Seit zwölf Jahren sammelt Christian Winkler – oder Ben Austria, wie er sich in Sammlerforen im Internet nennt – alles, auf dem Caterpillar steht. Mittlerweile haben sich aus der Sammelleidenschaft zahlreiche Freundschaften ergeben. Sammeln bedeutet für den 42-jährigen Lastwagenfahrer deshalb heute auch oft „Freundschaft zu Gleichgesinnten“, und mitunter ist ihm diese sogar wichtiger als das Sammeln selbst.

Seit zwölf Jahren sammelt Christian Winkler – oder Ben Austria, wie er sich in Sammlerforen im Internet nennt – alles, auf dem Caterpillar steht.

Erst im Alter von 30 Jahren hat Christian Winkler beziehungsweise Ben Austria mit dem Sammeln von Baumaschinen-Modellen begonnen. Damals, kurz vor der Jahrtausendwende, hat er den Führerschein für Mobilkrane absolviert und arbeitete in der Folge vermehrt auf Baustellen, wo er sich vor allem von den gelb und schwarz lackierten Maschinen begeistern lies.

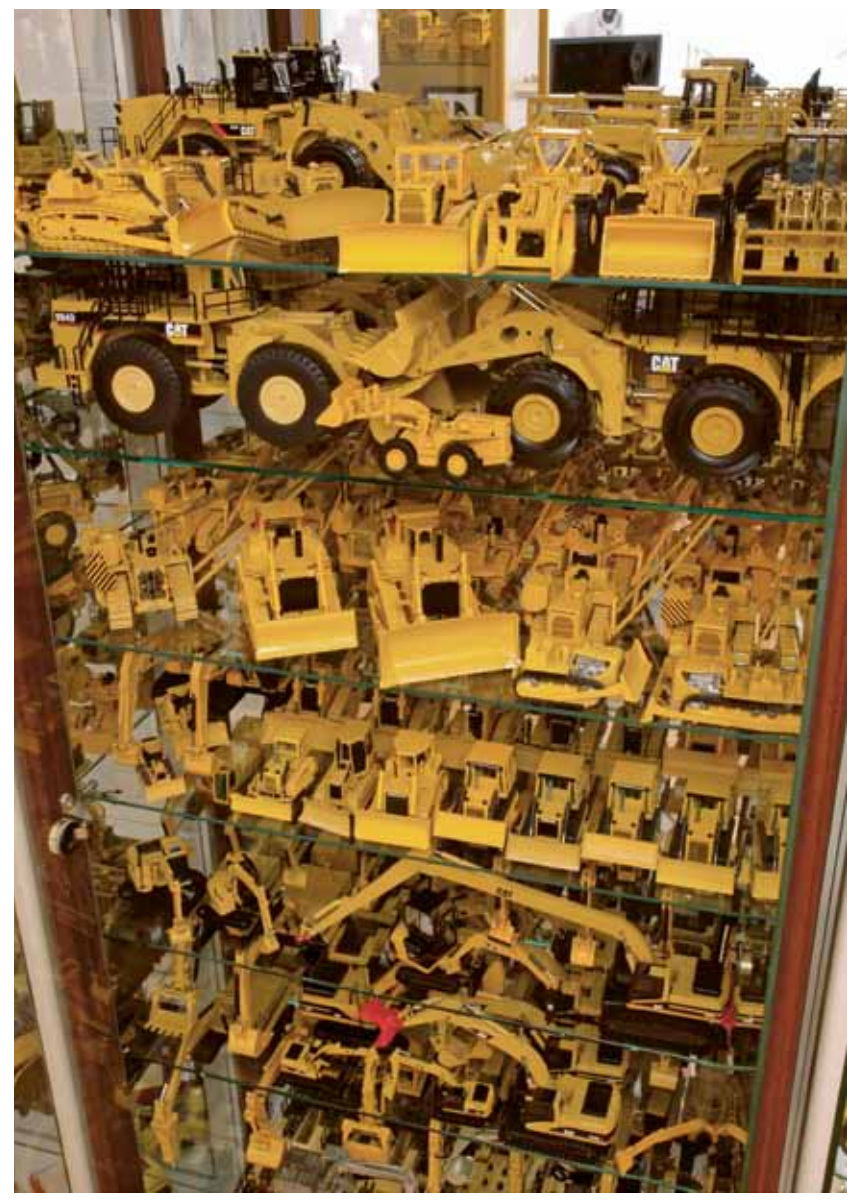
Vorangegangen war eine Fernfahrer-Karriere wie aus dem Bilderbuch. Seit sich Christian Winkler alias Ben Austria erinnern kann, hatte er nur ein Ziel vor Augen: Lastwagen fahren. Und der Traumberuf ist für den dreifachen Familienvater auch heute noch mehr Berufung als Arbeit. Weil sein erstes Wort weder „Mama“ noch „Papa“, sondern „Lkw“ war, drängten ihn seine Eltern zu einer Lehre als „Automechaniker für Autos und Lkw“, wie das damals hieß. Nach der Lehre setzte er sich sofort hinter große Steuerräder, wo er sich auch heute noch am wohlsten fühlt. Begonnen hat er seine Laufbahn im Stückguttransport bei einer Schweizer Firma, danach fuhr er mit einem Reisebus Feriengäste nach Spanien, gefolgt von einigen Jahren im Fernverkehr und schließlich sattelte er auf den Holztransport um. Mit einem Planen-Sattelzug war er danach wochenlang beinahe pausenlos zwischen Norwegen und Sizilien unterwegs. Um näher bei der inzwischen gegründeten Familie zu sein, wechselte er schließlich zu Zeppelin Österreich. Seit drei Jahren arbeitet er nun bei einer Liechtensteiner Elementbaufirma und fährt einen Lkw mit einem 18 Meter-Tonnen-Kran, mit dem er auch mal mehrere Tage auf einer Baustelle stationiert bleibt.

Das erste Modell in der Sammlung war ein Mobilkran, den der damals frisch gebackene Kranführer von seiner Frau Carmen geschenkt bekam. Es folgten innerhalb von vier Jahren etwa sechzig weitere Kranmodelle, die – alle aufgerichtet – die Kapazität der Wohnung überforderten. Dazu kam, dass ihn seit der Begegnung mit einer Cat Raupe D8 das Sammelfieber für die gelben Maschinen vollends erfasst hatte. Parallel zu den Kran-Modellen begann deshalb eine Baumaschinen-Sammlung zu wachsen. Sie ergänzen etwa 50 Lastwagenmodelle, welche die Platzsituation weiter verschärften. Beim letzten Umzug ins eigene Haus nach Frastanz im österreichischen Vorarlberg hat er sich schweren Herzens entschieden, sich von den Kran- und Lastwagen-Modellen zu trennen. Doch auch die schnell auf viele Modelle verschiedenster Marken angewachsene Sammlung an Baumaschinen-Modellen wurde gestrafft und neu ausgerichtet: Nach dem Verkauf sind inzwischen nur Modelle von Caterpillar und ein paar wenige andere Marken übrig geblieben.

Sammeln ist nicht kaufen

Das erste Modell des Marktführers war der von Sammlern und Fans begehrte Cat 375 des spanischen Herstellers Joal, der mittlerweile mehrfach in den Vitrinen steht. Weitere Exemplare sind verpackt auf dem Dachboden und warten auf Umbauten. Der Cat 375 war damals als Modell bereits nicht mehr lieferbar, begegnete dem Sammler aber auf Börsen immer mal wieder. Dabei legt er großen Wert darauf zu betonen, dass er ein Sammler sei und kein Käufer: Natürlich muss er die Modelle meist auch kaufen, jedoch nicht gleich bei der ersten Gelegenheit und auch nicht zu jedem Preis. Der „Reiz des Sammelns“ liegt für ihn darin, auch mal warten zu können, ein Modell zu suchen, zu entdecken und schließlich in die Sammlung zu stellen. Dadurch entsteht eine intensivere Beziehung zum Modell. Das Budget ist mit Familie natürlich nicht unbegrenzt, weshalb auch mal ein Austausch stattfindet: Ein mehrfach vorhandenes Modell wird verkauft – ein anderes kann erworben werden. Auch an kleinen Modellen kann sich der Sammler freuen, besonders wenn eine Geschichte dahinter steht: Einmal hat er als Dankeschön für seine Mithilfe beim Einrichten einer Ausstellung von einem befreundeten Sammler eine Cat D4 mit Rops-Dach des Nürnberger Herstellers NZG geschenkt bekommen – ein Modell, das er sich sieben lange Jahre gewünscht hatte.

Ein Traum in Erfüllung gegangen ist für den Sammler mit der Serie der Zinkdruckguss-Modelle von CCM aus den USA. Es ist der Traum, den wohl alle Sammler haben: Sich einmal an einer kompletten Serie in der Vitrine erfreuen zu können. Und natürlich erfreuen ihn die neuen und ersten Lastwagen-Modelle von Caterpillar, die auf der Messe Conexpo in Las Vegas vorgestellt wurden.



Angesichts der Modellsammlung dürfte so manchem Sammler das Herz aufgehen.
Fotos: Daniel Wietlisbach

Begeistert erzählt er auch von der neuen, erst vor zwei Jahren erstmals erschienen Zeitschrift mit dem Titel „Baggermodelle“, die sich an Sammler von Baumaschinen-Modellen richtet und die für ihn fast schon zu einer Pflichtlektüre geworden ist, um auf dem Laufenden zu bleiben. Neben spannenden Berichten seien darin auch erstklassige Informationen für Sammler enthalten, die er sich regelmäßig zu Gemüte führt.

Erworben werden die neuen Modelle heute oft direkt in den USA. Der Sammler hat damit bisher gute Erfahrungen gemacht. Aus den Programmen verschwundene Modelle sucht er auf Ebay und Ricardo.ch, einer Internetbörse in der Schweiz. Etwa 500 Modelle von Caterpillar in allen gängigen Maßstäben von 1:87 bis 1:16 werden mittlerweile in Vitrinen präsentiert und verschiedene weitere Gegenstände – beispielsweise ein Stein vom Cat-Testgelände in Malaga – ergänzen die Sammlung. Zu den seltenen Modellen zählen ein Sixty in 1:25 und eine Cat Raupe D11N mit Impact Ripper in 1:50, beide vom deutschen Hersteller Conrad und mit Zertifikat. Momentan freut er sich schon sehr auf die D9H von CCM, die in drei Versionen erscheinen wird. Bei aller Liebe zu den Cat Modellen: Einer Sammelleidenschaft ist Christian Winkler alias Ben Austria unabhängig davon treu geblieben. Neben den Modellbaumaschinen sammelt er auch Whiskey-Flaschen von Jack Daniels, die natürlich nur ungeöffnet ihren Wert erhalten.

Caterpillar Sixty in 1:25 von Conrad und D11N mit Impact Ripper in 1:50 von Norscot (Conrad) – mit Zertifikat.