ZKZ 67583 . ISSN 0939-8791

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

DEUTSCHES

MENSCHEN & MÄRKTE, MASCHINEN, METHODEN, MATERIAL

die auflagenstarke Bauunternehmer-Zeitung

BAUBLATT

Juli/August 2012 39. Jahrgang, Nr. 363

Kraftpaket im Abbruch

Volle Kraft steckt in dem neuen Cat Kettenbagger Cat 349EL, auf die er nicht nur bei harten Abbrucheinsätzen bauen kann, sondern auch für andere Aufgaben kommt der Baumaschine ihre größere Motor- und Hydraulikleistung zugute. Mehr Leistung bedeutet im Umkehrschluss jedoch nicht höheren Kraftstoffverbrauch. Stattdessen tragen verschiedene Features dazu bei, den Spritverbrauch zu senken. So gibt es eine Steuerung, bei der der Fahrer mit einem einzigen Tastendruck die Motordrehzahl auf die niedrige Leerlaufdrehzahl reduzieren kann. Die isochrone Drehzahlregelung spart weiteren Kraftstoff, wie auch der Sparmodus des 349EL. Im Fall des Baggers auf dem Titelfoto wird diese Funktion allerdings bei diesem Einsatz weniger gefragt sein. Dafür kommt es beim Abbruch auf andere Eigenschaften an, wie ein Bericht auf Seite 18 zeigt, wo ein neuer Cat 349EL mitwirkt, das alte ADAC-Gebäude in München zu zerlegen.

Foto: Zeppelin

Am Bedarf vorbei

Auch wenn die Bautätigkeit steigt: Deutschland fehlen Wohnungen für den kleinen Geldbeutel

GARCHING BEI MÜNCHEN(SR). Der deutsche Wohnungsbau hat die Talsohle verlassen und sich wieder etwas erholt. Wie das Statistische Bundesamt mitteilte, wurden im letzten Jahr 164 178 neue Wohnungen errichtet. Dies sind 14,9 Prozent mehr als im Vorjahr. Im für Mieter wichtigen Mehrfamilienhausbau wurden 61 217 Wohnungen fertiggestellt – ein Plus von 15,5 Prozent. „Auf den ersten Blick ist das eine erfreuliche Entwicklung, nachdem die Fertigstellungszahlen über Jahre hinweg rückläufig waren. Schaut man sich die Zahlen jedoch näher an, stellt man fest, dass insbesondere in den Ballungsgebieten viel zu wenige Wohnungen gebaut wurden. Teilweise liegen die Fertigstellungszahlen sogar unter denen des Vorjahres", kommentierte Jens-UIrich Kießling, Präsident des Immobilienverbands Deutschland (IVD), die Zahlen.

Insgesamt bewegen sich laut IVD die Baufertigstellungen weiterhin deutlich unter dem Bedarf in Deutschland. Dieser Bedarf wurde in einer Untersuchung der regierungseigenen Behörde BBSR zuletzt auf 195 000 Wohneinheiten im Jahr errechnet. „Diesen Wert unterschreiten wir nun seit mehreren Jahren, wodurch das Angebot an Mietwohnungen weiterhin hinter der Nachfrage zurückbleibt", analysierte Kießling. So ist die Zahl der Baufertigstellungen in Städten mit einer Einwohnerzahl zwischen 50 000 und 100 000 Einwohnern zwar fast um 37 Prozent gestiegen. In Städten mit mehr als einer viertel Million Einwohnern wurden indessen weniger Wohnungen in Mehrfamilienhäusern errichtet als 2010. „Gerade in den Metropolen und Ballungszentren mit positiver demografischer Entwicklung besteht ein besonders großer Nachfrageüberhang", sagte Kießling weiter.

In Berlin und Hamburg ist die Zahl der fertiggestellten Geschosswohnungen mit drei beziehungsweise sieben Prozent nur marginal gestiegen. In Köln (-14 Prozent), Düsseldorf (-73 Prozent), Frankfurt (-29 Prozent) und Stuttgart (-21 Prozent) ist die Zahl der Baufertigstellungen gegenüber dem Vorjahr sogar sehr deutlich zurückgegangen. Lediglich München konnte kräftig zulegen: 2011 wurden hier 42 Prozent mehr Geschosswohnungen errichtet als 2010.

„Die Rahmenbedingungen für den Neubau von Mietwohnungen sind in sich noch nicht stimmig", behauptete der IVD-Präsident. Die Preise für Baugrundstücke würden kontinuierlich steigen, genauso wie die Baupreise. Insgesamt würden daher eher Wohnungen im oberen Preissegment fertiggestellt. „Dort kann eine kostendeckende Miete vereinbart werden, sodass sich Neubau in diesem Bereich lohnt", stellte Kießling fest. „Wir erkennen den Bedarf an Mietwohnungen auch im unteren Preissegment", betonte Kießling. „Wenn die Kommunen nicht das dafür erforderliche Bauland günstiger zur Verfügung stellen, wird sich an dieser Situation auch nichts ändern."

Das Nachfragewachstum auf dem deutschen Wohnungsmarkt gewinnt auch nach aktuellen Umfragen von LBS und Sparkassen an Breite und Stärke. Sie gehen bis zum Jahresende im Bundesdurchschnitt von einem Preisanstieg von 2 bis 3,5 Prozent aus. Bereits im vergangenen Jahr hatte der Wohnungsmarkt nach den Worten des Verbandsdirektors Hartwig Hamm auf die wachsende Nachfrage mit ersten Preissteigerungen reagiert. 2012 habe sich das fortgesetzt, „am ausgeprägtesten im Sektor Eigentumswohnungen, und eher im Süden als im Norden und Osten." Hamm wandte sich aber erneut gegen die These, dass sich hierzulande eine Preisblase bilde. „Nach Einschätzung unserer Experten sind fast in allen Bereichen die Wohnimmobilienpreise auf demselben Niveau wie vor einem Jahrzehnt, die Kirche bleibt also im Dorf." Nur für neue Eigentumswohnungen, bei denen mancherorts sogar ausländische Kapitalanleger aktiv seien, würden heute bis zu zehn Prozent mehr für den Quadratmeter gezahlt als noch vor zehn Jahren. Nach wie vor bleibt es nach LBS-Angaben bei den enormen Wohnungsmarktunterschieden von Region zu Region. Dies gilt – wie in den Vorjahren – gerade für gebrauchte, frei stehende Einfamilienhäuser, die als klassische, familiengerechte Wohnform in meist attraktiver Lage auf der Beliebtheitsskala ganz oben stehen. **Fortsetzung Seite 2**

Was Pannen und Proteste anrichten

Ein Kommentar von Sonja Reimann

Berlin, Hamburg und München: Die größten Städte Deutschlands verbreiten Angst. Bauvorhaben, wie der Flughafen BBI, die Elbphilharmonie oder die dritte Startbahn, machen Schlagzeilen, doch keine, die Bauwirtschaft und Bevölkerung gerne lesen. Mit Großprojekten assoziiert die Öffentlichkeit inzwischen weniger höchste Ingenieurskunst, sondern vielmehr Kosten, die gewaltig aus dem Ruder laufen. Kommen massive Versäumnisse, Baumängel sowie Bauverzug dazu, kippt die Stimmung endgültig. In der Kombination sind die Überschreitungen von Budget und Terminplänen für die Kritiker ein gefundenes Fressen. Seit Stuttgart 21 müssen Politik und Wirtschaft befürchten, dass Wutbürger solche Vorhaben zu Fall bringen. Längst geht die Sorge um, damit die Zukunft unseres Landes aufs Spiel zu setzen.

Das milliardenschwere Bahnprojekt Stuttgart 21 wurde zum Synonym für einen groß angelegten Widerstand. Menschen, die sich gegen den Ausbau der Infrastruktur wehren, gab es schon immer. Neu ist dagegen, wie sie ihren Protest via Facebook, Twitter und SMS artikulieren und sich in Bewegungen wie Occupy organisieren. Friedliche Demos gehören zum Grundverständnis einer Demokratie. Dagegen ist gar nichts zu sagen. Gefährlich wird es, wenn eine kleine Gruppe Gegner nur noch ein Ziel hat: Großprojekte in Deutschland zu blockieren – so wie im Fall der neuen Flughafenpiste in München. Dort reichten 180 000 Neinstimmen aus, was knapp 15 Prozent der Wahlberechtigen entspricht, die dritte Startbahn auf Eis zu legen. Der Ausgang des Bürgerentscheids hat gezeigt, wie schwierig es in Deutschland mittlerweile ist, die Bevölkerung von der Notwendigkeit wichtiger Infrastrukturprojekte zu überzeugen und diese erfolgreich umzusetzen, sorgt sich der Bundesverband der Tourismuswirtschaft. Damit steht er nicht alleine da. In Zukunft wird der Spagat immer schwieriger, die verschiedenen Interessen abzuwägen und unter einen Hut zu bringen. Plötzlich taucht die Mopsfledermaus auf oder der bislang unbekannte Juchtenkäfer krabbelt den Protestierenden in die Arme.

Wenn wir es jedem recht machen wollen, bleibt Deutschlands Infrastruktur auf der Strecke. Grundsätzlich muss gelten, dass sich der Einzelne dem Gemeinwohl unterordnet. Doch das ist viel leichter gesagt als getan – wer will schon gerne ständigen Lärm vor seiner Haustür? Aber das Problem wird sich demnächst noch zuspitzen, wenn wegen des Ausstiegs aus der Atomkraft die Stromnetze massiv ausgebaut werden. Irgendwen wird das treffen: Landwirte, weil sie Flächen aufgeben müssen, oder Immobilienbesitzer, deren Grundstück an Wert verliert. Politiker sollten sich schon mal die passenden Argumente zurechtlegen, wenn sie das den Betroffenen näherbringen. Darauf wird es in Zukunft ankommen: Politische Entscheidungen sorgfältig zu argumentieren und für Transparenz zu sorgen. Nur so kann Investitionssicherheit gewährleistet werden.

Geraten Prestigeprojekte wie der neue Hauptstadtflughafen derart zum Desaster, reicht es nicht aus, Ursachenforschung zu betrieben und den Sündenbock für die Pannen zu finden. Um zu verhindern, dass Großprojekte für alle Zeiten abgestempelt werden, müssen Bürger verstehen, wie es überhaupt zum Bauverzug und zu Kostensteigerungen kommen kann. Ihnen muss beigebracht werden, dass das Budget nicht zuletzt deshalb überzogen wird, weil Projekte zum Beispiel im Verlauf ihrer Realisierung immer wieder zusätzliche Funktionen erfüllen müssen und ihnen neue Änderungen aufgedrückt werden. Gerade am Anfang steht nur eine grobe Kalkulation. Doch diese setzt sich in den Köpfen der Menschen fest. Das einmal genannte Bauende gilt für sie als verbindlich.

Oft zieht sich die Planungsphase bis zu zwanzig Jahre hin, so geschehen bei Stuttgart 21. Was damals den Bürgern wichtig war, mag inzwischen nebensächlich geworden sein. Was zu Beginn ausführlich diskutiert wurde, taucht am Ende wieder auf. So ziehen die Jahre ins Land. Bei all den Debatten vergeht die Zeit. Doch Vorsicht: Man kann ein Projekt auch totreden. Irgendwann muss gehandelt werden.

Themen:

Strabag-Chef zur Eurokrise und Baukonjunktur

Seit vielen Jahren steht er an der Spitze von einem der größten Baukonzerne Europas: der Strabag. Jüngst gab ihr Vorstandsvorsitzender Dr. Hans Peter Haselsteiner bekannt, 2014 sein Amt abgeben zu wollen. Doch bis zu seinem Wechsel an der Spitze hat er noch Großes vor. Auf die neue Organisation bei der Strabag ging er im Baublatt-Sommerinterview genauso ein wie auf die Baukonjunktur in Europa und die Eurokrise. Das Gespräch in voller Länge finden Sie auf den **Seiten 4 – 5**

Über den Antrieb von Innovationen

„Innovation ist eine Haltung, bei der sich ein Mensch nicht mit dem zufrieden gibt, was ihn möglicherweise im Moment zufrieden macht", so interpretiert der bekannte TV-Moderator Ranga Yogeshwar Innovation. 2012 zeichnete er erstmals die Betriebe in Deutschland mit dem Siegel Top 100 aus, die zu den innovativsten ihres Fachs zählen – darunter sind 18 Bauunternehmen. Das Deutsche Baublatt traf sich mit ihm zu einem Gespräch, um zu erfahren, was innovative Unternehmen ausmacht. Mehr dazu erfahren Sie auf **Seite 6**

Klein, aber oho: kompakte Radlader

Vor Jahrzehnten traten sie ihren Siegeszug an: kompakte Radlader. Ihr Einsatz auf Baustellen breitete sich immer weiter aus. Dazu tragen ihre kompakte Bauweise und Knicklenkung bei, aber auch ihre universellen Anwendungsmöglichkeiten, bedingt durch eine Vielzahl von Anbaugeräten. Wie sich der Markt für kompakte Radlader der Marke Cat hierzulande entwickelt hat und welche Anforderungen er stellt, diesen beiden Fragen geht der Baufachjournalist Heinz-Herbert Cohrs nach in einem Beitrag auf den **Seiten 12 – 13**

Nach 7 355 Kilometern am Ziel: die Cat Raupe D11T

„Wenn es Nacht wird auf Deutschlands Straßen", so beginnt eine Reportage über den Maschinentransport einer Cat Raupe vom Typ D11T. Das Deutsche Baublatt durfte die Baumaschine, von der es gerade einmal vier Modelle in Deutschland gibt, auf ihren letzten Kilometern zu ihrem Ziel, dem Zementwerk von Schwenk in Allmendingen, begleiten. Was es heißt, Maschinentransporte in dieser Größe auf Deutschlands Bundes- und Landstraßen abzuwickeln, schildert ein Artikel auf **Seite 17**

Dumper-Trio befördert Berliner Bauschutt

Sie bringen frischen Wind in den Maschinenpark der MEAB: drei neue Cat 735B. Es sind die ersten Dumper der neuen B-Serie, die in Deutschland vor einem Dreivierteljahr von der Deponie in Deetz in Betrieb genommen wurden. Entsprechende Erfahrungswerte liegen nun vor. Wie die Geräte ihrer Aufgabe nachkommen, Bauschutt und mineralische Abfälle zu befördern, zeigt der Bericht auf der **Seite 22**

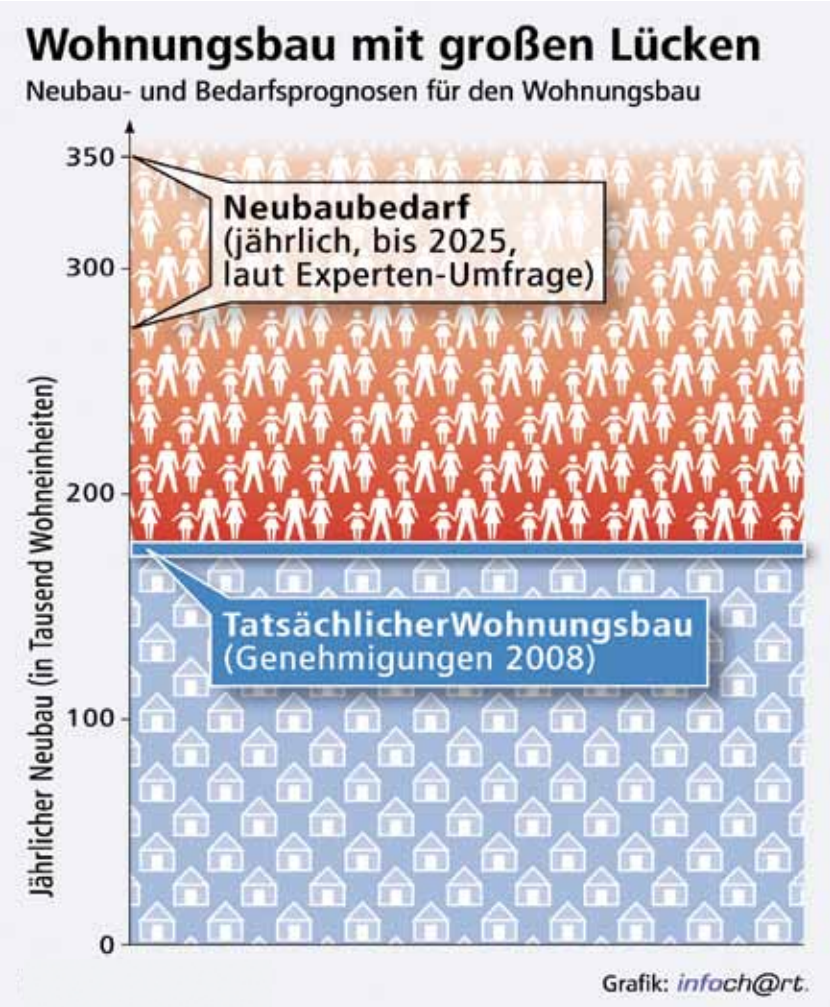
ABBRUCH UND RECYCLING 18 – 21

SANIERUNG 23 – 24

IMPRESSUM 28

Am Bedarf vorbei

Fortsetzung von Seite 1



So hoch schätzen Experten den Bedarf an neuen Wohnungen ein. **Grafik: LBS Research**

An der Preisspitze bundesdeutscher Großstädte steht in diesem Jahr laut LBS-Immobilienpreisspiegel München, wo es mit 775 000 Euro mehr als zehnmal so teuer ist wie in einzelnen ostdeutschen Mittelstädten. Hinter der bayrischen Landeshauptstadt folgt bei den Großstädten der Südwesten und der Süden mit Wiesbaden (650 000 Euro), Freiburg (600 000 Euro), Frankfurt (550 000 Euro), Ingolstadt (525 000 Euro) sowie Stuttgart und Heidelberg (520 000 Euro). Bei neuen Eigentumswohnungen registrieren die LBS-Experten vielerorts merklich steigende Preise. Im Wesentlichen entstünden diese Objekte an touristisch interessanten Standorten sowie in den Ballungsräumen und Universitätsstädten.

Wie groß dort die Wohnungsnot bereits ist, zeigt sich daran, dass sozial schwache, aber auch Familien mit mittleren Einkommen es sich heute schon kaum leisten können, dort zu leben. „Das kann nicht im Interesse eines funktionierenden und intakten Zusammenlebens in Städten und Gemeinden sein. Zudem verursacht die Verdrängung von Teilen der Bevölkerung ins Umland auch erhebliche ökologische Folgekosten. Daher brauchen wir dringend Anreize, dass insbesondere Wohnungen mit günstigen Mieten neu gebaut werden“, erklärten der Bundesvorsitzende der Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt, Klaus Wiesehügel, und der Präsident des Zentralverbandes Deutsches Baugewerbe, Dr.-Ing. Hans-Hartwig Loewenstein. Beide forderten, die Ausgleichszahlungen nach dem Entflechtungsgesetz für den Sozialen Wohnungsbau in Höhe von 518 Millionen Euro auch über 2013 hinaus den Ländern zur Verfügung zu stellen. Loewenstein ergänzte: „Trotz des anziehenden Wohnungsneubaus bleibt der Wohnungsmarkt angespannt. Ein Gutachten im Auftrag des Bauministeriums belegt, dass es ohne soziale Wohnraumförderung im Zeitraum 2014 bis 2019 insbesondere in den Wachstumsregionen zu einer erheblichen Verknappung von preiswerten und zugleich barrierefreien und/oder energetisch sanierten Mietwohnungen kommt.“

Wenig Hoffnung, dass sich an der Lage etwas ändern wird, sondern sich diese Situation in den nächsten fünf Jahren weiter zuspitzen wird, hat der Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen (GdW). Der Verband warnte jüngst gar vor einer weiteren Entwicklung: die Kosten der Energiewende. „Zwischen der Förderung der erneuerbaren Energien und der energetischen Sanierung ist ein deutliches Missverhältnis entstanden“, beklagte sich Axel Gedaschko, Präsident des GdW, anlässlich der Jahrespressekonferenz in Berlin. Während die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien mit rund 465 Euro gefördert wird, um eine Tonne CO_2 zu vermeiden, sind es bei der energetischen Gebäudesanierung noch nicht einmal 70 Euro. „Dies ist eine große Fehlallokation von Mitteln, die wir aber nur ein einziges Mal haben und somit auch nur einmal ausgeben können, um die Ziele der Energiewende zu erreichen“, so Gedaschko. Hier müsse die Politik dringend nachjustieren, wenn sie die selbstgesteckten Klimaschutzziele erreichen will, verlangte er. „Wir brauchen dringend verstärkte Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten. Die Materialien, mit denen wir unsere Häuser dämmen, müssen preiswerter und leistungsfähiger werden, einfacher zu verbauen sein und einen positiven Lebenszyklus haben“, so Gedaschko. Dies sei ein immens wichtiger und bisher deutlich unterschätzter Teil der Energiewende in Deutschland.

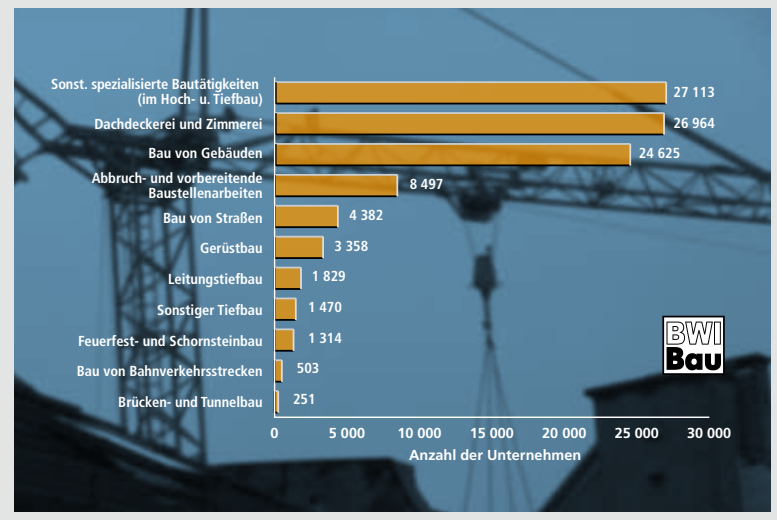
Die Politik ist auch noch aus anderen Gründen gefordert, einzuschreiten, appelliert der IVD. Die vergleichsweise geringe Neubautätigkeit in den Großstädten führt der Verband auch auf das Phänomen der immer häufiger anzutreffenden Bürgerproteste auf lokaler Ebene zurück. „Wir erleben es immer öfter, dass Neubaupläne in den Großstädten auf den Widerstand der Nachbarn stoßen“, erklärte Kießling. „Bürgerinitiativen positionieren sich gegen Neubauvorhaben und versuchen, diese zu verhindern.“ Auf diesem Weg werde die Wohnungsknappheit in den gefragten Lagen der Städte nicht behoben. „Die Rahmenbedingungen für den Wohnungsbau müssen von Bund, Ländern und Kommunen gleichermaßen gesetzt werden. Da wir in den kommenden Jahren eine weiterhin zunehmende Nachfrage nach Wohnraum insbesondere in den Ballungsräumen Deutschlands haben werden, muss hier endlich mehr getan werden.“

Dass es in den nächsten zehn Jahren zu einer anziehenden Wohnungsbaunachfrage und somit zu einer moderaten Zunahme der Bautätigkeit in Deutschland kommen wird, bestätigt das ifo-Institut in seiner Langfristprognose, die es vor knapp drei Monaten abgegeben hat. 2021 dürfte das Bauvolumen einen Umfang von rund 262 Milliarden Euro (in Preisen von 2000) erreichen und damit um knapp drei Prozent über dem Wert des Jahres 2011 liegen, heißt es seitens der ifo-Experten. Für eine Periode in den nächsten zehn Jahre soll es ihnen zufolge ein durchschnittliches jährliches Wachstum von rund 0,3 Prozent geben. Eine Schlüsselrolle wird dabei der Wohnungsbau einnehmen, der bereits in den letzten beiden Jahren kräftig zugelegt hat und bis 2021 um durchschnittlich knapp ein Prozent steigen wird, so die Prognose. Der Bauboom dürfte vor allem wegen der Eurokrise erheblich an Fahrt gewonnen haben. Diese Einschätzung begründet das ifo-Institut damit, dass nach Jahren der Flaute auf dem Bau, die daraus resultierte, dass die Anleger ihr Geld ins Ausland brachten, Deutschland heute davon profitiert, dass seine Sparer und Finanzinstitute ihr Kapital im sicheren Heimathafen parken. „Die deutlich verbesserte Einkommenssituation der Privathaushalte, die sehr niedrigen Bauzinsen sowie der Mangel an geeigneten Anlagealternativen haben zu einer Stimmung des Wohnungsneubaus geführt“, erklären die ifo-Wirtschaftsforscher Ludwig Dorffmeister und Michael Ebnet. Dementsprechend dürfte die Wohnungsfertigstellung in neu errichteten Wohngebäuden bis 2012 auf rund 275 000 Einheiten anwachsen. Ob das ausreicht, wird sich zeigen.

„Nichts Neues auf dem Markt, aber ein neues Schild, das mir Sorgen macht!" **Zeichnung: Götz Wiedenroth**

Aktuelle Grafiken:

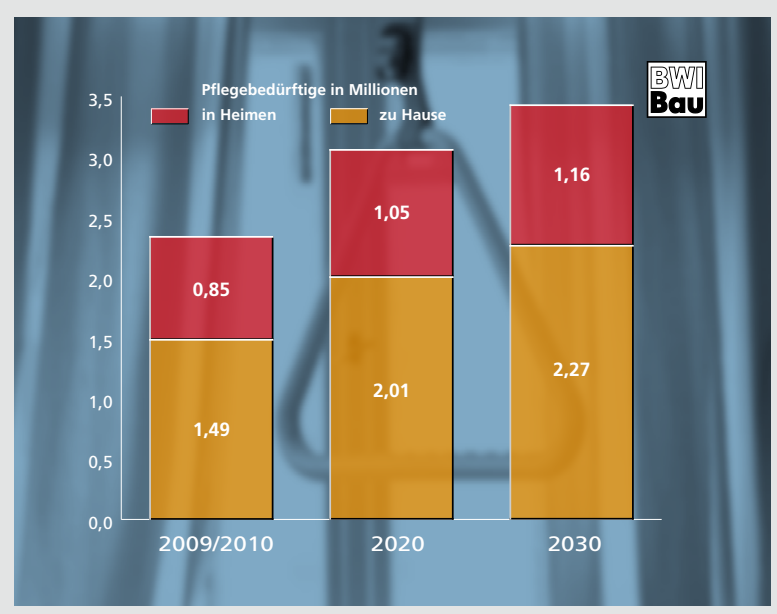
100 000 Unternehmen im Bauhauptgewerbe



Im Bauhauptgewerbe gab es 2010 nach Angaben der Umsatzsteuerstatistik (in der alle Unternehmen und Gewerbetreibenden mit wenigen Ausnahmen bezüglich einer Geringfügigkeitsgrenze erfasst werden) ziemlich exakt 100 000 steuerpflichtige Bauunternehmen. Die Aufteilung nach Wirtschaftszweigen zeigt dabei, dass drei Bereiche mit zusammen 78 000 Firmen die Branche dominieren: Zunächst die Sammelposition „Sonstige spezialisierte Bautätigkeiten (im Hoch- und Tiefbau)“ mit 27 000 Unternehmen, zu denen etwa die Gewerke Abdichtung, Mauer- und Pflasterarbeiten oder Betonarbeiten zählen. Es folgen die Dachdeckerei und die Zimmerei mit ebenfalls rund 27 000 Unternehmen. Weitere 25 000 Unternehmen sind in der Rubrik „Bau von Gebäuden“ (das heißt die vollständige Errichtung von Wohn- und Nichtwohngebäuden) erfasst. Die verbliebenen 22 000 Unternehmen des Bauhauptgewerbes sind überwiegend der Gruppe „Abbruch- und vorbereitende Baustellenarbeiten“ sowie verschiedenen Tiefbaubereichen zugehörig. Insgesamt erfasst die Umsatzsteuerstatistik etwa 25 000 mehr bauhauptgewerbliche Unternehmen als die fachliche Statistik zum Baugewerbe, die in den letzten Jahren jeweils nur etwa 75 000 Betriebe im Bauhauptgewerbe erhob. Diese Diskrepanz dürfte mit der hohen Fluktuation von Unternehmen und der Aktivität ausländischer Firmen und Gewerbetreibender zu tun haben.

Datenquelle: Statistisches Bundesamt

Pflege weiterhin Wachstumsmarkt



Im Zeitraum 2009/10 waren über 2,3 Millionen Menschen oder knapp 2,9 Prozent der in Deutschland lebenden Menschen pflegebedürftig. Allein zwischen 2003 und 2009 ist die Zahl der Pflegebedürftigen um 12,6 Prozent gestiegen. Von den Pflegebedürftigen werden 69 Prozent zu Hause (durch Angehörige oder mit der Hilfe von ambulanten Pflegediensten) und 31 Prozent in Pflegeheimen vollstationär versorgt. Da die Pflegebedürftigkeit mit dem Alter überproportional zunimmt (etwa 83 Prozent der Pflegebedürftigen sind älter als 65 Jahre), wird die Zahl zukünftiger Pflegebedürftiger und der Bedarf an Pflegeeinrichtungen vor allem von der demografischen Entwicklung bestimmt. Da die Zahl älterer Menschen gegenüber heute deutlich wachsen wird – so geht das Statistische Bundesamt von einem Anstieg der über 60-Jährigen von 21,2 Millionen auf 28,5 Millionen Menschen (+34,5 Prozent) aus – ist künftig mit einem weiteren erhöhten Bedarf an Pflegeheimplätzen zu rechnen. Der Pflegeheimmarkt ist daher ein stark wachsender Markt. Eine aktuelle Studie schätzt den Bedarf an zusätzlichen Pflegeplätzen in Heimen zwischen 2010 und 2020 deutschlandweit auf mindestens 209 000 Pflegeplätze. Bei einer durchschnittlichen Pflegeheimgröße von 120 Plätzen pro Pflegeheim entspricht dies einem Bedarf an über 1 700 neuen Pflegeheimen. Zwischen 2020 und 2030 besteht ein Bedarf von weiteren 110 000 neuen Pflegeplätzen beziehungsweise rund 900 weiteren neuen Pflegeheimen. Der Zusatzbedarf wird allerdings regional stark unterschiedlich ausfallen, da auch die demografischen Entwicklungen unterschiedlich ausfallen. Zudem existieren regional Unterschiede in den Pflegequoten (Anteil der Pflegebedürftigen an der Bevölkerung) und den Heimquoten (Anteil der Pflegebedürftigen in Heimen).

Datenquelle: Ottenströer / Wüest & Partner: Pflegeheimatlas Deutschland 2012

Anzeige

* Vertragszins zzgl. Bearbeitungsgebühr. Finanzierung von unserem Partner Cat Financial für alle Cat Mobilbagger bis 23 Tonnen mit Erdbauausrüstung. Laufzeit 36 Monate, Angebot freibleibend, keine vorzeitige Ausstiegsmöglichkeit, Bonitätsprüfung vorbehalten, gesetzliche Umsatzsteuer sofort fällig, gültig nur bei Abschluss bis 30.9.2012 bzw. solange Vorrat reicht.

www.zeppelin-cat.de

ZEPPELIN® CAT®

Vom lebendigen, starken und gesunden Tausendfüßler

Dr. Hans Peter Haselsteiner, Vorstandsvorsitzender der Strabag SE, zur Euro-Krise, zum Baugeschäft und der neuen Weichenstellung bei einem der grö

ERL, ÖSTERREICH (SR). Bei Politikern sind sie inzwischen längst gute Tradition: Mit den Sommerinterviews läuten sie die Ferienzeit ein – zu einem Gespräch im Grünen trafen sich Dr. Hans Peter Haselsteiner, Vorstandsvorsitzender der Strabag SE, Peter Gerstmann, Vorsitzender der Geschäftsführung, und Michael Heidemann, stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung, der Zeppelin GmbH, um sich über die Entwicklung der Eurokrise, das Geschäft und die neuen Weichenstellungen in einem der größten Baukonzerne Europas auszutauschen. Seit 40 Jahren steht Dr. Hans Peter Haselsteiner an der Spitze: Begonnen hatte er 1972 bei der Ilbau, aus der er die heutige Strabag formte.

Beim großen Baublatt-Sommerinterview tauschten sich Dr. Hans Peter Haselsteiner (Mitte), Vorstandsvorsitzender der Strabag SE, Peter G und Michael Heidemann (rechts), stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung, der Zeppelin GmbH, aus.

Peter Gerstmann: Wir sind gerade dabei, uns auf den Fall vorzubereiten, dass der Euro auseinander bricht und der Weg zurück zu regionalen Währungen führt. Wir haben dann alle ein ganz gewaltiges Problem, wenn die Politiker dies nicht zu verhindern wissen.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Keiner macht sich eine Vorstellung davon.

Michael Heidemann: Es werden ja schon die schlimmsten Szenarien durchgespielt. Mittlerweile rechnen sogar schon einige Banken zu 50 Prozent damit, dass es den Euro zum Jahresende nicht mehr geben wird. Ich glaube es eher nicht, aber wirklich wissen tut es keiner.

Peter Gerstmann: Trotzdem geht es mit der Wirtschaft in Deutschland immer noch voran. Es ist die Automobilindustrie und der Maschinenbau, die uns ziehen.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Aber das kann mit einem Schlag vorbei sein. Wie viele Millionen Arbeitslose gibt es in Deutschland?

Peter Gerstmann: Um die drei Millionen.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Plötzlich sind es dann nicht mehr drei, sondern 15 Millionen. Was das bedeutet, kann man sich vorstellen.

Michael Heidemann: Soziale Unruhen werden einhergehen.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Es wird an erster Stelle die Jugendlichen treffen. Die Jugendarbeitslosigkeit wird in Prozenten drei Mal so hoch sein wie die übrige Arbeitslosigkeit.

Michael Heidemann: Wie stufen Sie die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa derzeit für die Entwicklung der Bauwirtschaft ein?

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Sie sind schwierig. Wenn wir den strikten Konsolidierungskurs von den Nationalstaaten und die Budgetzwänge weiter so ernst nehmen und so zur Religion erheben, dann wird das für die Bauwirtschaft keine positiven Voraussetzungen schaffen. Doch die Bauwirtschaft ist aufgrund ihres hohen Multiplikators ein Motor ersten Ranges. Wenn wir die Arbeitslosenzahlen unten halten wollen, muss in die Bauwirtschaft investiert werden. Das ist eine alte Weisheit, die nicht von mir stammt, sondern das ist eine volkswirtschaftliche Grundregel. Daher hoffe ich sehr, dass sich das eine oder andere ändert und dass die Wachstumsbemühungen, die bei den verschiedenen EU-Gipfeln im Mittelpunkt gestanden sind, auch ernst genommen werden.

Peter Gerstmann: Die politische Grundhaltung in Deutschland ist dann wohl eher kontraproduktiv.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Deutschland wird den absolut höchsten Preis dafür bezahlen, wenn der Euroraum wieder in Nationalstaaten zerfällt. Der Preis für diese Katastrophe ist für die Deutschen mit Abstand am größten – er ist viel höher als bei den Spaniern oder Italienern. Darum werden sie auch relativ viel beitragen müssen, um das Schlimmste zu verhindern. Sollte die Katastrophe tatsächlich eintreffen, wird es für sie am schmerzhaftesten und das werden die Deutschen wohl zur Kenntnis nehmen müssen, um entsprechend zu reagieren. Wenn Deutschland seine Produkte in Europa nicht mehr absetzen kann – und dazu braucht man nur Statistiken anschauen – dann ist klar, welche Stunde geschlagen hat.

Peter Gerstmann: Aber es wird auch Folgen für die Weltwirtschaft haben.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Natürlich haben die Deutschen einen großen außereuropäischen Exportanteil. Aber das wird nicht maßgeblich sein. Die Politiker müssen endlich den Mut aufbringen, die ganzen Ausmaße der Eurokrise gegenüber der Bevölkerung zu kommunizieren. Die österreichische Schriftstellerin Ingeborg Bachmann hat gesagt: Die Wahrheit ist dem Menschen zumutbar. Beim Wähler gilt das anscheinend nicht. Die Politiker versuchen, die Wahrheit nicht anzusprechen. Ich finde es immer als beleidigend für den Wähler, wenn Dinge, die auf der Hand liegen, verschwiegen werden.

Michael Heidemann: Ich glaube, dass der Bürger ohnehin viel mündiger ist als gemeinhin angenommen wird, dass er durchaus unbequeme Wahrheiten vertragen kann und völlig richtig verstehen wird. Man hat es bei der letzten Wahl in Deutschland gesehen: Das reine Versprechen, bei dieser Staatsverschuldung die Steuern weiter zu senken, überzeugt keinen mehr.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Das europäische Thema ist schon ein besonders kritisches. Es heißt ja nichts anderes, als dass wir international teilen müssen. Denen, die selbst an dem Schlamassel Schuld sind und es selbst vergeigt haben, müssen wir Geld geben. Das ist natürlich schwer, den Betroffenen beizubringen.

Peter Gerstmann: Die Strabag hat in den letzten Jahren unglaublich expandiert. Sind aufgrund der ganzen Eurokrise erst einmal die Wachstumsgrenzen erreicht?

Um Wachstumsperspektiven in Europa drehte sich das Gespräch zwischen Dr. Hans Peter Haselsteiner und den Zeppelin Geschäftsführern, wie hier mit Michael Heidemann.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Wir prognostizieren für 2012 ein Halten unserer Umsätze. Wenn uns das gelingt, wären wir mehr als stolz. Wir müssen in Polen große Umsätze mit anderen Märkten kompensieren, weil wir dort bedingt durch die Fußball-Europameisterschaft einen riesigen Auftragsüberhang abgearbeitet haben. Es ist beachtlich, wenn es bei den 14 anvisierten Milliarden Euro Umsatz in diesem Jahr bleiben kann. Darüber hinaus zu wachsen, ist geradezu undenkbar.

Peter Gerstmann: Gibt es trotzdem Wachstumsperspektiven in Osteuropa?

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Für uns sind die großen Wachstumsperspektiven in Russland. In den übrigen osteuropäischen Ländern sind wir bereits Marktführer.

Michael Heidemann: Wir sehen es genauso und sind daher stark in Russland engagiert. In Tschechien und der Slowakei sehen wir die Grenzen erreicht.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Wirkliches Wachstumspotenzial ist in Russland und den umliegenden Ländern wie Kasachstan und Turkmenistan gegeben. Das Wachstum in Tschechien wird geringfügig zurückgehen und das in der Slowakei wird sich halten. In Rumänien wird es Wachstum geben. Die übrigen Balkanländer werden nur ganz bescheiden an Wachstum zulegen. Dramatische Rückgänge wird es in Polen geben. Wir rechnen da mit einem Umsatzrückgang von 1,7 Milliarden Euro auf eine Milliarde Euro, was noch gut wäre.

Peter Gerstmann: In unseren Vertriebsgebieten wie in Armenien, Turkmenistan oder Usbekistan sind große Erschließungen begonnen worden. Es ist erstaunlich, was dort bewegt wird.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Das sind schwierige Länder für die Bauindustrie, bedingt durch kulturelle Unterschiede sowie aufgrund der ganzen Compliance-Thematik, aber da liegen die Hoffnungsmärkte der Zukunft.

Peter Gerstmann: In Osteuropa gelten oft andere Vorstellungen hinsichtlich der Auftragsvergabe. Wie geht Ihr Unternehmen mit Bestechung um und welche Wertvorstellungen gelten bei der Strabag?

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Als internationales Unternehmen gilt bei uns ein Compliance-Kodex, den wir mindestens einmal im Jahr überarbeiten. Wir haben da gar keine andere Wahl, aber das ist auch gut so. Aus Amerika getrieben, orientieren wir uns an den Standards, die einzuhalten sind. Inzwischen muss man einfach zugeben, dass es eine vernünftige Alternative dazu gar nicht gibt. Die Annahme, in den Ländern, wo es keine Compliance-Vorschriften gibt, kann man nicht arbeiten, haben sich als irrtümlich herauskristallisiert.

Michael Heidemann: Genau das ist auch unsere Erfahrung.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Man muss halt auch mal Nein sagen und es gibt dann erstaunlicherweise einen anderen Weg. In einigen Ländern dauert der Prozess einfach länger, in anderen geht es schneller, bis sie den Standard erreichen. Als großer Schirm über Compliance steht Corporate Social Responsibility. Deswegen engagieren wir uns bei den Tiroler Festspielen in Erl.

Peter Gerstmann: Sie fördern nicht allein die schönen Künste. Weniger bekannt ist Ihr Einsatz gegen die Obdachlosigkeit. Zum gesellschaftlichen Engagement ist auch Zeppelin als Stiftungsunternehmen verpflichtet.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Für Zeppelin ist es noch einfacher, weil das Unternehmen einer Stiftung gehört und diese folglich einen Stiftungszweck verfolgt. Bei einer Aktiengesellschaft wie der Strabag SE kommen zuerst die Aktionäre. Aber erfreulicherweise sind sie auch soweit bereit, neben den ökonomischen Interessen auch die Interessen der Allgemeinheit zu berücksichtigen. Daher rührt das Engagement für die Kultur und das Soziale. Das sind die zwei Schwerpunkte, die sich die Strabag gesetzt hat. Innerhalb dieser Schwerpunkte werden wiederum ganz bestimmte Projekte gefördert. Im Bereich Kultur sind es ganz wesentlich die Tiroler Festspiele in Erl, die Komödienspiele in Spittal an der Drau, weil wir da zu Hause sind, und die Wiener Staatsoper.

Michael Heidemann: Sie bauen ein neues Festspielhaus in Erl.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Wir machen das antizyklisch, wie man so schön sagt. Wir sind schon ein gutes Stück mit dem Bau vorangekommen. Bereits jetzt lockt die Architektur Reisende an. Das alte Haus, das um die 50 Jahre alt ist, war schon zu seiner Zeit eine Sensation und verfügte über eine erstklassige Akustik. Diese wurde in den Siebzigerjahren von dem Münchner Generalmusikdirektor Celibidache entdeckt. Der Dirigent Gustav Kuhn machte es dann zum Festspielhaus. Auch weil wir nächstes Jahr 400 Jahre Passionsspiele in Erl feiern, wollen wir ein neues Haus hier haben. Die Häuser werden abwechselnd bespielt: Ein großes Orchester tritt im großen Haus auf – das italienische Fach wird im Passionsspielhaus gegeben. Das neue Festspielhaus ist auch im Winter bespielbar. Außerdem gibt es endlich eine Infrastruktur, wie man sie für einen Kulturbetrieb heute benötigt. Das Passionsspielhaus hat das alles nicht, angefangen von Garderoben bis zu den Proberäumen.

Peter Gerstmann: Gesellschaftliche Verantwortung – liegt diese nur der-

Über Dr. Hans Peter Haselsteiner

Er steht nicht nur an der Spitze von Österreichs größtem Baukonzern, sondern er gilt auch als einer der größten Baumanager Europas: Dr. Hans Peter Haselsteiner, der am 1. Februar 1944 in Wörgl geboren wurde. Nach seiner Promotion an der Wirtschaftsuniversität Wien im Jahr 1970 begann er seine berufliche Laufbahn bei einer Wiener Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungskanzlei. Nach seinem Konzerneintritt 1972 als Aufsichtsratsmitglied der Ilbau AG übernahm er ab 1974 die Funktion des Vorstandsvorsitzenden in der jeweiligen Konzernobergesellschaft. Zwischen 1994 und 1998

„Gesellsch Strabag-C

ßten Baukonzerne Europas

erstmann (links), Vorsitzender der Geschäftsführung,
Fotos: Deutsches Baublatt/Andreas Meier

engagierte er sich in der Politik und war Abgeordneter im Nationalrat. Im Anschluss daran übernahm er den Vorstandsvorsitz der Bauholding Strabag Aktiengesellschaft Österreich, die er zur Strabag SE formte, einem Baukonzern mit über 70 000 Mitarbeitern, der in den Kernmärkten Österreich und Deutschland sowie in zahlreichen ost- und südosteuropäischen Ländern in allen Bereichen der Bauindustrie tätig ist. Nach 40 Dienstjahren gab Dr. Hans Peter Haselsteiner vor einigen Tagen bekannt, dass er nach der Hauptversammlung 2014 sein Amt als Vorstandsvorsitzender niederlegen will.

zeit gerade voll im Trend oder findet hier ein Wertewandel statt?

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Ich meine, dass man inzwischen von einem Wertewandel sprechen kann. Unsere Gesellschaft ist liberaler geworden. Die alten Klischees beziehungsweise die alten Bindungen sind lockerer geworden. Die Verantwortung der Politik ist nicht mehr einzufordern, weil es an Mitteln und an Leuten fehlt. Unternehmer sind gefordert, einen Beitrag zu leisten, und zwar einmal materiell und einmal inhaltlich. In Amerika gab es das schon vor Jahrzehnten. Schrittweise kommt das Thema gesellschaftliche Verantwortung zu uns.

Michael Heidemann: Wir engagieren uns im Bildungsbereich und unterstützen die Zeppelin Universität in Friedrichshafen. Die Förderung von Universitäten ist in den USA längst üblich.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: In Amerika gibt es eine Vielzahl von privaten Museen. Haben Sie schon mal die Gem Collection in Washington besucht? Diesem Edelsteinmuseum haben die reichen Amerikanerinnen, wie die Ehefrauen von Vanderbilt oder Rockefeller, ihren Schmuck vermacht. Das wird auch in Zukunft bei uns so kommen. Man wird sich den Renoir nicht ins Wohnzimmer hängen, sondern man wird einem Museum eine Leihgabe vermachen und sagen: Das Gemälde gehört mir, aber alle sollen etwas davon haben. Dies wird eine Bewegung, die sich ausbreiten wird. Daher engagieren wir uns bei den Tiroler Festspielen, denn wir wollen einfach die Musik einer breiten Öffentlichkeit zugänglich machen, weil es ein Beitrag für eine bessere und solidarische Gesellschaft ist.

Michael Heidemann: In Ihre Zeit als Vorstandsvorsitzender sind bis heute zahlreiche Firmenzukäufe gefallen, viele davon in Deutschland. Warum waren deutsche Baufirmen für die Strabag besonders attraktiv?

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Die große Akquisition Strabag Köln war eigentlich ein Zufall. Ich wollte immer die Strabag Österreich, aber die habe ich nie bekommen, weil sie sozusagen der Edelstein der Strabag war. Ich wollte sie vor allem deswegen, weil sie in Osteuropa unser Mitbewerber war, insbesondere in Ungarn. Das war damals unser größtes Auslandsengagement. Dafür ist uns ein anderer großer Schritt gelungen. Die Familie Werhahn, damals maßgeblicher Gesellschafter der Strabag, konnten wir überzeugen, sich von ihren Anteilen zu trennen. Wir haben zu einem Zeitpunkt zugegriffen, wo andere das wahrscheinlich nicht ohne Weiteres getan hätten.

Peter Gerstmann: Das war sehr mutig, oder?

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Es war insofern mutig, weil die Strabag dreimal so groß war wie wir, also die Ilbau.

Peter Gerstmann: Dies war eine strategische Entscheidung und nicht von dem Motiv getrieben: Ich treibe den Wert hoch und verkaufe die Beteiligung wieder.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Die Akquisition der Strabag Köln war ein entscheidender Schritt. Der nächste folgte dann mit Walter Bau und Züblin. Dazwischen gab es unzählige kleine Schritte. Aus der Organisation heraus hat ein stürmisches und organisches Wachstum dazu beigetragen, dass alles so gelaufen ist. Nachdem wir uns als europäischer Baukonzern definiert haben, können wir an der größten Volkswirtschaft Europas nicht vorbei. Abgesehen davon, dass wir schon als Ilbau in Deutschland tätig waren. Zwischen Österreich und Deutschland, das immer in unserem Fokus stand, gibt es kaum kulturelle Unterschiede. Wir haben die gleiche Sprache und das nahezu gleiche Rechtssystem.

Michael Heidemann: Ist es Ihnen deshalb so gut gelungen, zahlreiche Übernahmen so schnell und erfolgreich abzuwickeln, die verschiedenen Firmenkulturen zu integrieren und die unterschiedlichen Mitarbeiter und Teams zusammenzubringen?

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Übernahmen klappen deshalb gut, weil wir ein System haben, das zwar in der Bauindustrie nicht verbreitet ist, aber das ich für sinnvoll halte. Als ich begonnen habe, habe ich Zentraleinheiten eingeführt. Diese kümmern sich um alles, was nicht marktbezogen ist und entlasten die operativen Kollegen, die sich nur um die Kunden und die Baustelle, aber nicht um die Buchhaltung, die Finanzierung, den Steuerberater und so weiter kümmern sollen. Diese Aufgaben sollen sie den Mitarbeitern in der Zentrale überlassen. Diese Struktur bedingt ein Regelwerk, das für alle Konzernteile in gleichem Maße gilt. Bei einer neuen Akquisition sind wir in der Lage, in sehr kurzer Zeit die Regeln zu implementieren.

Gesprächsthema war auch die neue Weichenstellung in einem der größten Baukonzerne Europas und dessen „Strategie 2013ff".

Michael Heidemann: Alleine wenn man sich Ihre Beschaffung von Baumaschinen anschaut, dann läuft alles unglaublich schnell.

Peter Gerstmann: Wie steht es um das Thema Kulturschock?

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Es war natürlich nicht immer leicht. Es gibt da gewisse Regeln: Man versucht zuerst einmal zu überzeugen. Dann versucht man es ein zweites Mal und auch noch ein drittes Mal. Wer dann noch nicht überzeugt ist, obwohl man mehr getan hat, als irgendjemand erwarten konnte, dem muss man einfach sagen: Es gibt auch woanders interessante Arbeitsplätze. Wir wollen keine Mitarbeiter, die nicht motiviert sind. In der Bauwirtschaft wissen wir, dass die durchschnittliche Produktivität bei ganz erstklassigen Unternehmen zwischen 70 und 90 Prozent liegt. Alles hängt von der Produktivität der Mitarbeiter ab. Nur wenn diese die richtige Einstellung haben, dann können wir den Wettbewerb gewinnen.

Peter Gerstmann: Die Strabag teilt ihre Geschäftsverteilung künftig nach Regionen auf und wendet sich ab vom Prinzip der Spartentrennung und vom Prinzip der Zuständigkeit jeweils eines technischen und eines kaufmännischen Leiters auf Vorstandsebene. Warum passt die bisherige Struktur nicht mehr zum Geschäftsmodell?

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Wir ändern es von oben nach unten. Wir sagen: im Vorstand definitiv keine Spartentrennung mehr, im Landesvorstand nicht zwingend, im Direktionsbereich, das ist die erste Managementebene, wenn möglich nach Sparten getrennt und im operativen Geschäft auf jeden Fall nach Sparten getrennt. Wir wollen das Dogma lockern und uns nicht selbst einschränken, nur um die Spartentrennung bis zur letzten Konsequenz durchzuziehen.

Michael Heidemann: Eine Task Force „Strabag 2013ff" soll die Organisation unter die Lupe nehmen und den Betrieb fit für die Zukunft machen.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Die Aufgabe von „Strabag 2013ff" ist es, jeden Markt zu betrachten. Wir wollen weggehen von der selbst auferlegten Strenge der Organisation und unsere Struktur marktkonformer anpassen.

Michael Heidemann: Für Deutschland bedeutet es dann beispielsweise: Züblin übernimmt weiter den Hochbau?

Dr. Hans Peter Haselsteiner: In Deutschland, wo wir einen so großen Markt in beiden Sparten haben, wird es auf der Landesebene mit allergrößter Sicherheit nichts ändern. Wir haben zwei große Unternehmensbereichsleiter im Hoch- und Ingenieurbau und wir haben auch zwei große Unternehmensbereichsleiter im Verkehrswegebau. Dazu gibt es den Unternehmensbereich Wasserbau mit einem Unternehmensbereichsleiter, den Bereich Spezialtiefbau, den Tiefbau und die Projektentwicklung. Der Markt und das Volumen sind in Deutschland, wo wir rund sechs Milliarden Euro Umsatz erzielen, für jeden Unternehmensbereich groß genug. Darum hat jeder seine Berechtigung. Andere Kollegen wiederum machen es strikt nach Regionen. Das hat Vor- und Nachteile. Wir glauben, dass die Spezialisierung und die Konzentration auf Sparten sinnvoll ist, wenn das Volumen und die Marktdurchdringung ausreichend hoch sind. Dann kann die Spezialität ein Wettbewerbsvorteil werden.

Peter Gerstmann: Zeppelin hat seine Organisation auf Sparten umgestellt und letztendlich genau nach den Kriterien, die Sie genannt haben. Wenn wir das Thema Baumaschinen sehen und dann die Regionen betrachten, in denen wir aktiv sind, dann sind diese grundverschieden. So werden in Osteuropa ganz andere Baumaschinenmodelle aufgrund unterschiedlicher Einsatzbedingungen gefordert.

Dr. Hans Peter Haselsteiner: Im internationalen Geschäft haben wir unsere Struktur schon angepasst. Es gibt aber Sparten, wie den Tunnelbau, die nach wie vor weltweit eigene Sparten bleiben.

Michael Heideman: Vor wenigen Tagen gaben Sie bekannt, Ihr Mandat als Vorstandsvorsitzender der Strabag SE nach der Hauptversammlung 2014 abgeben zu wollen. Sehr früh nannten Sie Ihren Nachfolger: Thomas Birtel. Nicht immer gelingt Unternehmen der geordnete Übergang an der Führungsspitze. Warum wird der Wechsel bei der Strabag reibungslos klappen?

Dr. Peter Haselsteiner: Theoretisch könnte ich ein Jahr länger bleiben, das würde das Statut zulassen. Würde ich jedoch nicht gehen, würde man mir zu Recht vorwerfen, ich könne nicht aufhören und hätte nicht vorgesorgt. Ich habe meinen Rücktritt rechtzeitig bekannt gegeben, damit sich die Organisation daran gewöhnen kann. Ich habe zeitnah „Strabag 2013ff" ins Leben gerufen, um einen Konzern zu übergeben, den ich immer gerne mit einem Tausendfüßler vergleiche, der lebendig, stark und gesund ist. Die Verantwortung, die ein Unternehmer hinsichtlich seines Nachfolgers hat, wurde gewahrt. Ich habe einen Nachfolger designiert, von dem ich glaube, dass er die Arbeit der Strabag hervorragend fortführen kann.

Peter Gerstmann und Michael Heidemann: Vielen Dank für das aufschlussreiche Gespräch.

haftliche Verantwortung – liegt diese nur derzeit gerade voll im Trend oder findet hier ein Wertewandel statt?", fragte Peter Gerstmann den hef.

Nr. 363, Juli/August 2012

Über den Mut, unkonventionell zu denken

Ranga Yogeshwar zu Innovatoren in Deutschland: „Wir haben hier zu viel Dieter Bohlen – die Superstars sind woanders“

FRIEDRICHSHAFEN (SR). „Als Wissenschaftler interessiert es mich sehr, welche neuen Ideen deutsche Unternehmen haben und an welchen kreativen Konzepten sie arbeiten“, erklärte der bekannte Wissenschaftsjournalist und Fernsehmoderator Ranga Yogeshwar. Er hat als Mentor von Top 100 die Nachfolge von Lothar Späth übernommen. Top 100 ist eine Initiative, die seit 1992 das Innovationsverhalten deutscher Mittelständler auszeichnet. Der studierte Physiker Yogeshwar will mit seinem Engagement Unternehmen des deutschen Mittelstands darin fördern, neue Ideen gemeinsam mit der ganzen Belegschaft zu realisieren. „Wir brauchen solche Experten, die Synergien zwischen Forschung und unternehmerischem Denken herstellen. Nur so hält Deutschland den Titel des Innovationsführers“, ist er überzeugt. Das Deutsche Baublatt traf sich mit ihm vor der Preisverleihung im Dornier Museum in Friedrichshafen zu einem Gespräch über innovative Unternehmen.

Deutsches Baublatt: Innovativ – dieses Wort wird heute inflationär gebraucht. Jeder Betrieb schmückt sich mit dem Modewort. Was zeichnet wirklich innovative Unternehmen aus?

Ranga Yogeshwar: Jeder, der sich mit Innovation befasst, merkt sehr schnell, dass es nicht dieser romantische Begriff des Genius ist, der nachts an seinem Schreibtisch sitzt und morgens die Welt verändert. Innovation ist ein Prozess, der aus ganz vielen einzelnen Prozessen besteht. Ich sage immer: Innovation ist eine Haltung, bei der sich ein Mensch nicht mit dem zufriedengibt, was ihn möglicherweise im Moment zufrieden macht. Bezogen auf ein Unternehmen, fängt es ganz oben bei der Führung oder Leitung an, die selber diesen Geist von Innovation in das Unternehmen hineinbringt. Das bedeutet, immer wieder zu überlegen: Gibt es Alternativen für eine Firma? Es bedeutet auch, dafür offen zu sein, wo verändert sich die Welt, wo gibt es neue Chancen und neue Anwendungsgebiete. Offen zu sein, zielt darauf ab, wie kann ich einen Prozess, der jahrzehntelang wunderbar lief, der aber nun vielleicht durch die Veränderung der Welt ins Stocken geriet, wieder neu befruchten. Es geht darum, den Mut zu haben, wirklich auch mal unkonventionell zu denken. Denn alles, was neu ist, ist nicht immer sofort attraktiv, leicht vermittelbar oder gar kommerziell erfolgreich.

Deutsches Baublatt: Darum haben wohl viele Manager häufig Angst davor, Neues zu entwickeln. Gibt es ein Mittel, um innovativ sein zu lernen?

Ranga Yogeshwar: Hier in Friedrichshafen wurde der Mittelstand bei Top 100 als großer Innovationsmotor geehrt. Wer sich die Preisträger anschaut, wird feststellen, dass es keine großen Aktiengesellschaften, sondern oft Unternehmen in Privatbesitz sind, in denen der Unternehmenseigner für seine Entscheidung den Kopf hinhält. Diese Firmen haben den Vorteil, dass sie sich nicht am Shareholder-Value, dem Quartalsbericht oder dem schnellen Return on Investment orientieren und somit nicht ihr Handeln wie die großen Unternehmen kurzfristig ausrichten. Stattdessen haben sie den Mut, etwas auszuprobieren, und vertrauen darauf, dass das nicht morgen, aber übermorgen zu einem echten Erfolg führen wird.

Deutsches Baublatt: Sind mittelständische Betriebe innovativer als andere?

Ranga Yogeshwar: Es scheint so zu sein, dass Innovationen in kleinen Unternehmen besser zu organisieren sind. Sie merken es umgekehrt, dass viele ganz große Unternehmen neue Ideen einkaufen. Langfristig gesehen ist das meines Erachtens keine gute Idee, weil sich kein Geist entwickelt, den Unternehmen aber brauchen, um etwas Neues zu probieren und dabei vielleicht acht-, neun- oder zehnmal auf die Nase fallen, bis etwas klappt. Davor habe ich großen Respekt, wenn sich Menschen das trauen. Viele Unternehmen, die 2012 bei Top 100 ausgezeichnet wurden, sind nicht nur nationale Marktführer, sondern Weltmarktführer. Sie haben es also sogar global geschafft, erfolgreich zu sein.

Deutsches Baublatt: Wir sind hier in Friedrichshafen, wo Pioniere wie Ferdinand Graf von Zeppelin, Claude Dornier oder Karl Maybach außergewöhnliche Erfindungen auf die Beine stellten.

Ranga Yogeshwar: Friedrichshafen ist heute nicht minder innovativ. Unweit der Obstplantagen bauen Unternehmen Satelliten. Sie merken, Innovationen gibt es nach wie vor. Der Geist dahinter ist ein tiefer innerer Glaube, dass man Dinge verändern kann.

Deutsches Baublatt: Ist das der Antriebsmotor dafür, warum Menschen überhaupt innovativ sind?

Ranga Yogeshwar: Innovation hat unterschiedliche Facetten. Innovation besteht aus einer Idee, ihrem Austesten, dem Ausreifen, dem Einbinden in einen Gesamtkomplex, dem ökonomischen Vorantreiben und am Ende sogar dem Produktmarketing. Es gibt Menschen, die unglaublich stark sind im kreativen Bereich, aber nur schlecht ihr Produkt vermarkten können. Richtig gute Innovatoren schaffen eigentlich immer beides. Sie besitzen die verschiedensten Fähigkeiten, sind in der Lage, fachlich Dinge zu verstehen und müssen in dem Fach Neuland beschreiten, was ziemlich genial ist. Innovatoren wissen wirklich Bescheid. Sie müssen an ihre Idee glauben und müssen dann in der Lage sein, andere Menschen zu begeistern, sie davon überzeugen und sie müssen Menschen führen können. Am Ende müssen sie ökonomisch ein Produkt entwickeln. Dazu brauchen sie Marktkenntnisse und letztlich müssen sie einen neuen Markt aufbauen. Wer dann noch global unterwegs ist und sich auf internationale Märkte konzentriert, muss die verschiedenen Kulturen berücksichtigen. Ich kenne großartige Innovatoren. Doch welcher unglaubliche Schritt ist es, wenn einer als fünftes Kind einer Bauernfamilie ein großes Unternehmen aufbaut und heute global tätig ist? Davor ziehe ich den Hut.

Über Ranga Yogeshwar

Vor seinem Wechsel zum Fernsehen befasste sich der studierte Physiker am Schweizer Institut für Nuklearforschung (SIN), am CERN und am Forschungszentrum Jülich mit neuen Technologien. Er weiß also um die Anstrengungen, derer es bedarf, wenn man Innovationen schaffen will. Bekannt wurde er einem breiten Fernsehpublikum durch Wissenssendungen wie „Kopfball“ oder „W wie Wissen“. Ranga Yogeshwar moderiert unter anderem die TV-Sendungen „Quarks & Co“, „Wissen vor 8“ und „Die große Show der Naturwunder“ im öffentlich-rechtlichen Fernsehen. Er ist Autor der Bestseller „Sonst noch Fragen“ und „Ach so!“, und schreibt viele Kolumnen sowie Fachartikel. Mit besonderem Engagement widmet er sich den Themen Innovation und Bildung. Nach ihm wurde der Kleinplanet (20522) benannt, der im September 1999 von André Knöfel entdeckt wurde. Ranga Yogeshwar wurde am 18. Mai 1959 in Luxemburg als Sohn eines indischen Ingenieurs und einer luxemburgischen Künstlerin geboren.

Ranga Yogeshwar, der Mentor von Top 100, vor der Preisverleihung im Dornier Museum in Friedrichshafen. Foto: Deutsches Baublatt

Deutsches Baublatt: Welche Erfindungen der letzten Zeit stufen Sie als bahnbrechend ein? Sie nutzen zum Beispiel das iPhone, das mitunter das Time Magazin wegen des Designs, des Touchscreens und des Potenzials zur Veränderung der mobilen Kommunikation zur Innovation des Jahres kürte.

Ranga Yogeshwar: Als Steve Jobs letztes Jahr starb, kam kurz darauf eine vom ihm autorisierte Biografie heraus. Darin war die Rede von „reality distortion“, also ein die Realität verzerrendes Feld. Man hat gesagt: Jobs hätte genau das gehabt. Das heißt, er hat eine Vision so stark projiziert und alle seine Mitarbeiter so eingeschworen, dass sie selbst Veränderungen sahen. Aber das ist genau das, was ein Innovator braucht und wenn er das schafft, verändert er die Welt. Wer hätte vor 20 Jahren gedacht, dass man mit diesem winzigen „Kasten“ telefonieren, im Internet surfen, fotografieren und filmen kann? Aber das sind nur Bereiche, die nach außen bekannt sind. Es gibt viele Innovationen, die leider versteckt sind. Aber das ist genau das Problem, das wir in Deutschland haben: Wir haben hier zu viel Dieter Bohlen und merken nicht, dass die eigentlichen Superstars ganz woanders sind. Viele Innovatoren sind nicht unbedingt die großen Kommunikatoren. Sie schaffen zwar Außerordentliches, aber sich und ihre Leistung können sie nicht so gut verkaufen. Diesen Menschen sollten wir helfen und ihnen eine Plattform geben. Das würde die Haltung unserer Gesellschaft positiv verändern. Heute geht es hauptsächlich um den Konsum. Doch Innovation heißt auch: Ich muss nicht alles kaufen, sondern kann mir meine Lösung erarbeiten.

Deutsches Baublatt: So wie es Ingenieure machen: tüfteln, schrauben und ausprobieren.

Ranga Yogeshwar: Wir reden hier von Steve Jobs. Ende der Siebzigerjahre habe ich als Student meinen ersten Computer selbst komplett gebaut und gelötet.

Deutsches Baublatt: Und er hat funktioniert?

Ranga Yogeshwar: Ja. Es war ein tolles Gefühl und hat bis heute dazu geführt, dass ich überhaupt keine Scheu habe, etwas selbst anzupacken.

Deutsches Baublatt: Es heißt: Der größte Innovationstreiber ist der Klimawandel. Unter den Preisträgern sind diesmal 18 Unternehmen der Baubranche. Wie stark kann diese Branche von Innovationen profitieren?

Ranga Yogeshwar: Wir stehen vor enormen Herausforderungen angesichts der Energiewende. Die Baubranche hat ein gigantisches Potenzial, Dinge zu verändern. Sie muss es nur anpacken. Doch über 95 Prozent der Unternehmen der Baubranche haben weniger als hundert Mitarbeiter. Sie tun sich schwer, große Veränderungen umzusetzen. Blasphemisch betrachtet, geht es noch immer um Stein auf Stein. Wenn Sie sich anschauen, dass heute im Schnitt für eineinhalb Quadratmeter Gebäude dieselbe Manpower nötig ist wie zur Fertigstellung eines Autos, dann ist das natürlich sehr personalintensiv und nicht immer klug. In der Baubranche steckt noch ein enormes Innovationspotenzial. Ich bin sehr gespannt, wie es hier in den nächsten Jahren weitergeht, wenn man auf die Energiewende schaut. Einen großen Teil der Energie, die wir verbrauchen, verbrauchen wir in Gebäuden. Hier liegen Innovationen auf der Straße.

„Als Wissenschaftler interessiert es mich sehr, welche neuen Ideen deutsche Unternehmen haben und an welchen kreativen Konzepten sie arbeiten“, erklärt Ranga Yogeshwar. Foto: compamedia

Ideenschmieden ausgezeichnet

Ranga Yogeshwar ehrt die innovativsten Mittelständler – 18 Unternehmen der Baubranche unter den Top 100

FRIEDRICHSHAFEN (SR). Sie erlösten im vergangenen Jahr 8,1 Milliarden Euro Umsatz, investierten 623 Millionen Euro in Forschung und Entwicklung und werden in den kommenden drei Jahren rund 6 000 neue Mitarbeiter einstellen: die innovativsten Mittelständler Deutschlands. Ihnen überreichte der Wissenschaftsjournalist und Moderator Ranga Yogeshwar in Friedrichshafen das Gütesiegel Top 100. Mit 18 Unternehmen ist die Baubranche unter den Preisträgern vertreten. Was diese geleistet haben, um das Gütesiegel in Empfang zu nehmen, zeigt das Beispiel der bauserve GmbH aus Frankfurt, die ebenfalls die begehrte Auszeichnung erhielt.

Top 100 zeichnet seit 1992 das Innovationsverhalten deutscher Mittelständler aus. Dazu prüft Dr. Nikolaus Franke, Professor für Entrepreneurship und Innovation an der Wirtschaftsuniversität Wien über mehrere Monate Unternehmen aller Branchen. Die besten erhielten nun das Gütesiegel Top 100 – eine Bescheinigung ihres Innovationsmanagements, das die Basis für langfristigen wirtschaftlichen Erfolg bildet. Darunter sind diesmal 51 nationale Marktführer und 20 Weltmarktführer. Viele von ihnen sind „Wiederholungstäter", die sich immer wieder mit dem Gütesiegel schmücken dürfen. Auch der Frankfurter Preisträger bauserve gehört dazu. 2010 gab es die Auszeichnung schon einmal. 2011 zählt das Unternehmen erneut zu den Top 100.

Der auf Baulogistik und Dienstleistungen spezialisierte Betrieb, der im letzten Jahr mit 51 Mitarbeitern einen Umsatz von 15 Millionen Euro erzielte, steuert Abläufe in der Ver- und Entsorgung für Bauherren und Generalunternehmer auf großen Baustellen. Um Effizienz im Bauablauf zu erzielen, richtete bauserve die Logistikprozesse neu aus. Die Ergebnisse sind geringere Entsorgungskosten bedingt durch eine systematische Abfalltrennung. Dazu wurde ein System entwickelt, das auf das Verursacherprinzip von Entsorgungsmaterial zurückgeht. Abgerechnet wird nur, was das jeweilige Unternehmen an Abfall auch verursacht hat. Voraussetzung dieser Abwicklung ist, dass alle Baustellenstammdaten wie Baustelle mit Bauteilen und Etagen, Unternehmen, Mitarbeiter, Entsorgungsfraktionen sowie Strafgebühren bei Verstößen gegen die Unternehmerpflichten in einer zentralen Datenbank erfasst werden. Diese Daten werden über mobile Datenerfassungsgeräte (MDE) mit Vorgängen auf der Baustelle kombiniert und als Ereignisse oder Positionen gespeichert. Die Identifikation von Personen oder Behältern erfolgt mittels RFID-Transponder. Ausgewertet werden die Informationen in einer zentralen Datenbank, in der alle relevanten Vorgänge hinterlegt werden. Das Ergebnis ist ein Workflow mit standardisiertem Schriftverkehr sowie eine durchgängige Dokumentation mit Bild, Nachverfolgung und Abrechnung. Wer per E-Mail mit genauen Angaben zum Vorgang aufgefordert wird, den Abfall auf seinem Arbeitsplatz zu beseitigen, hat der Aufforderung fristgerecht nachzukommen. Tut er dies nicht, trägt er die Kosten der Ersatzvornahme und gegebenenfalls wird eine Strafgebühr fällig. Gerade auf Großbaustellen, wo viele Firmen und mehrere hundert Mitarbeiter gleichzeitig beschäftigt sind, können Personen eindeutig identifiziert und zugeordnet werden – ein wirksames Mittel um bei Kontrolle der Arbeitspapiere illegale Beschäftigung zu verhindern. Doch nicht nur hier wirkt das von bauserve entwickelte System, das zum Beispiel bei den Green Towers in Frankfurt, dem Überseequartier in Hamburg oder dem neuen Einkaufszentrum, den Pasing Arkaden, zum Einsatz kam, sondern viele weitere Prozesskosten der Ver- und Entsorgungskosten konnten ebenfalls reduziert werden. Die Auslastung von Bauaufzügen für Materialtransporte lässt sich ebenfalls wie die Verwaltung von logistischen Ressourcen mit diesem Zentralsystem optimieren, aber auch über die Abfallzuordnung zu den Verursachern können Abfallkosten reduziert werden. Insgesamt schafft das System Transparenz und zusätzliche Produktivität auf der Baustelle und erleichtert die Steuerung und Koordination. Alles in allem verdiente bauserve für diese innovativen Dienstleistungen das Gütesiegel Top 100.

Das Geheimnis des Erfolgs

Heitkamp & Hülscher ermittelt, wie erfolgswirksam Aufträge sind und richtet sein Controlling neu aus

STADTLOHN (SR). Anders sein als die anderen – diesen Anspruch verfolgt das Unternehmen Heitkamp & Hülscher aus dem Münsterland. Straßen- und Tiefbau sind die Geschäftsfelder, in denen die 80 Mitarbeiter zu Hause sind. „Wir beschäftigen uns längst nicht nur mit klassischen Ingenieurtätigkeiten, sondern setzen uns auch mit Zukunftsthemen auseinander, die wir als ganz essenzielle Bausteine zur langfristigen Erfolgssicherung sehen", erklärt der Geschäftsführer Erwin Hülscher. Wie erfolgreich das Unternehmen sein Geschäftsjahr abschließt, haben die Mitarbeiter mit ihm zusammen in die Hand genommen, seitdem 2006 eine eigene Beteiligungsgesellschaft gegründet wurde. Nun wurde kürzlich ein neues Controllingsystem zur Projektsteuerung eingeführt, das die Organisation vor unrentablen Aufträgen warnt, die überdurchschnittlich viele Ressourcen binden.

Als eines der ersten Bauunternehmen ging Heitkamp & Hülscher einen neuen Weg: 2006 konnten Mitarbeiter Kommanditanteile erwerben, vorausgesetzt, sie erfüllen eine Betriebszugehörigkeit von drei Jahren und mehr. Der Arbeitgeber bietet ihnen für die erste Einlage von 2 500 Euro ein auf fünf Jahre zins- und tilgungsfreies Darlehen, Gewinnbeteiligungen und Prämien stocken den Anteil dann über die Jahre auf. Das ist eine Win-win-Situation für beide Seiten: Das Unternehmen bindet das Personal und die Beschäftigten bekommen eine sichere Geldanlage, die steuerliche Vorteile bringt und einen zusätzlichen Baustein für die Altersvorsorge darstellt. 32 von ihnen waren sofort überzeugt, heute sind es hundert Prozent (50 Mitgesellschafter), die Anteile an der eigens gegründeten Besitzgesellschaft H&H Team GmbH & Co. KG besitzen. Den Namen haben sich die Mitarbeiter ausgedacht. „Seitdem weht ein ganz anderer Teamgeist", meint Hülscher. Müssen weitreichende unternehmerische Entscheidungen gefällt werden, sind die Mitarbeiter involviert. Dies betrifft nicht nur Investitionen, sondern auch die Jahresplanung. Den Weg vom Mitarbeiter zum Mitunternehmer sieht der Firmenchef als großen Gewinn an: „Die Mitarbeiter sehen nun, wie sich ihre Arbeit auf das Ergebnis auswirkt und handeln im unternehmerischen Sinne." Seitdem ging zum Beispiel die Reparaturquote bei den Baumaschinen nach unten. Denn wer mit eigenen Maschinen arbeitet, achtet mehr auf sie. Ein großer Teil des Anlagevermögens, alle Baumaschinen und Geräte und damit ein Volumen von bilanziell zwei Millionen Euro, gehören der H&H Team GmbH & Co. KG.

Um den Einsatz von Ressourcen wie Mitarbeitern und Maschinen und somit die vorhandenen Leistungskapazitäten in einem Betrieb so effizient wie möglich auszuschöpfen, wollte Heitkamp & Hülscher wissen, wie erfolgreich Aufträge tatsächlich sind. Grundsätzlich betrachten Unternehmen wie das aus dem Münsterland die Ein- und Ausgabenseite einer Baustelle und stellen den Kosten die erbrachten Leistungen gegenüber. Im Fall von Heitkamp & Hülscher wird die Baustelle monatlich analysiert – Geschäftsführer Erwin Hülscher behält zusammen mit den Bauleitern die finanzielle Situation des Bauvorhabens anhand einer Betriebsabrechnung im Blick. „So haben wir bislang versucht, mögliche negative finanzielle Konsequenzen durch das Bauvorhaben für das Unternehmen abzuwenden", so Hülscher und schränkt ein: „Wir mussten aber häufig mehr improvisieren als uns lieb war." Und das war ihm viel zu vage, um nachhaltig einen Erfolg sicherzustellen. Er vermisste eine vorab definierte Zielgröße als Orientierungspunkt für das Erreichen des kalkulierten Gewinns.

Zusammen mit der MSB Management-Service-Beratungsgesellschaft mbH wurde nun eine Berechnungsmethode entwickelt, die den Erfolgsquotienten misst. „Bauunternehmen stehen heute durch die Bank vor dem gleichen Dilemma: Ihre kalkulierten Preise für Angebote werden von den Wettbewerbern radikal unterboten. Doch die Frage ist: Wie weit kann ich als Unternehmen mitgehen und meine Preise noch nach unten drücken, ohne am Ende des Jahres Verluste machen zu müssen?", so Richard Lammers von MSB. Weil vielen Betrieben geeignete Controlling- und Kennzahlensysteme fehlen, war es kaum möglich, hier adäquate Aussagen zu treffen. Die durch die Kalkulation bestimmten Preise gelten über die gesamte Projektdauer, Anpassungen können Unternehmen während eines Bauprojekts kaum mehr vornehmen. „Durch viele Controllingprojekte in den Branchen Maschinenbau und Baugewerbe habe ich festgestellt, dass hier die Managementpraxis zur Preisfindung und späterer aktiver Projektsteuerung in Richtung Rentabilität sich in den letzten zehn Jahren kaum weiterentwickelt hat", berichtet Lammers von seiner Erfahrung. Ein weiterer Fehler, den viele Unternehmen machen, meint er: „Sie haben zwar die Deckungsbeitragsrechnung weiterentwickelt, jedoch basieren diese Berechnungen meist auf Vergangenheitswerten." Was fehlt, ist eine exakte Plankostenrechnung, die alle Veränderungen auf der Kostenseite, wie Mitarbeiteranzahl, Gebäudekosten sowie Maschinenkosten für das jeweilige Jahr beinhaltet. Das war für Heitkamp & Hülscher der erste Ansatz.

Der zweite: Während eines Projekts werden von vielen Betrieben die Leistungskapazitäten nicht angepasst, die in Summe dafür erforderlich sind, ein Projekt bis zum Schluss erfolgreich abzuwickeln. „Viele Unternehmen machen den Fehler, dass sie zwar auf den Deckungsbeitrag des Projektes abstellen, aber nicht die gebundenen Leistungskapazitäten für das Projekt ausreichend berücksichtigen. Doch das hat große Konsequenzen", so Lammers. Darum konzentriert sich Heitkamp & Hülscher längst auf die Stundenzahl der Mitarbeiter und die in Anspruch genommenen Leistungen etwa in Form von Baumaschinen, die von Anfang bis Ende eines Projekts anfallen. Daraus lässt sich dann der Quotient aus DB/A errechnen, also der Wert, der sich aus dem prozentualen Anteil der Fixkostendeckung (DB) ergibt, wenn man ihn durch den Anteil der Auslastung teilt. „So lässt sich der Zusammenhang zwischen dem betriebswirtschaftlichem Erfolg und der Kapazitätsbindung darstellen", meint Lammers. Seine Theorie: Der Quotient stellt differenzierter dar, wie erfolgswirksam ein Auftrag ist. Denn es wird nicht nur die relative Deckung der jährlichen Fixkosten berücksichtigt, sondern es fließt auch in die Berechnung mit ein, wie stark Leistungskapazitäten gebunden sind. Als Datenbasis dienen dazu die absoluten jährlich aufgewendeten Stunden und Kosten sowie die Summe der Fixkosten der Unternehmung. Sie gehen in den prozentualen Anteil der Fixkostendeckung über und in die Auslastung eines jeden Auftrags mit ein. So erhält man den DB/A. Liegt dieser unter eins, dann heißt es im Klartext: Aufgepasst, dieser Aufrag ist nicht ausreichend erfolgswirksam. Das bedeutet, dass dieser Auftrag unterdurchschnittlich zum DB der Unternehmung unter Betrachtung der gebundenen Leistungskapazitäten beiträgt. Im Fall eines DB/A größer eins sind die Ressourcen Mitarbeiter und Maschinen so effektiv wie möglich eingesetzt. Das heißt im Klartext: Dieser Auftrag leistet einen überdurchschnittlichen Beitrag zum Unternehmenserfolg.

Geschäftsführer Erwin Hülscher (Mitte) entwickelte zusammen mit Richard Lammers (links) von der MSB eine Berechnungsmethode, die den Erfolgsquotienten misst. Zusammen mit dem Mittelstandsbüro hat Vorstand Thomas Kottemölle (rechts) die Integration in eine Software übernommen. Foto: Deutsches Baublatt

Richard Lammers rechnet auch vor, was es bedeutet, wenn das Unternehmen bei einem größeren Auftrag einen unterdurchschnittlichen Deckungsbeitrag erzielt und dann auch noch einen Preisnachlass von zehn Prozent gewährt hat: „Für den Fall, dass der Auftrag doppelt so viele Kapazitäten gegenüber dem bindet, was er an dem Deckungsbeitrag für das Unternehmen erzielt, müssen alle anderen Projekte einen Quotienten größer eins haben. Denn nur so lässt sich für das Unternehmen unter dem Strich am Jahresende ein positives Ergebnis erreichen."

Anwenden lässt sich der DB/A auf alle Auftragstypen. Ziel dieser Methode ist es jedoch, die Auftragstypen herauszuarbeiten, die der Infrastruktur, der Unternehmenskultur und den Kompetenzen der Mitarbeiter entsprechen, um so erfolgreich wie möglich zu sein. Heitkamp & Hülscher hat dafür bereits die Voraussetzungen geschaffen und verfolgt seitdem konsequent den Ansatz, nur noch Auftragstypen zu bearbeiten, bei denen der Wert größer eins gegeben ist. Zusammen mit dem Mittelstandsbüro aus Stadtlohn wurde bereits an einer Integration in eine Software gearbeitet. Heitkamp & Hülscher arbeitet mit der Datenbank von Oracle und setzt zudem Arriba von RIB ein. „Bislang fehlen uns allerdings die offenen Schnittstellen, die wir bräuchten, um unsere Reports für das Berichtswesen weiter zu perfektionieren und zusammenzubringen. Doch bereits so ist klar, dass uns das neue Controllingsystem in Zukunft helfen wird, leichter Entscheidungen zu treffen", ist Hülscher überzeugt.

Qualität nachhaltig sichern

Zeppelin Rental erhält ISO-Zertifizierung 9001:2008

GARCHING BEI MÜNCHEN. Die Auditierung erfolgte bereits im März, nun ist es offiziell – Zeppelin Rental ist ISO-zertifiziert. Wie die unabhängige Prüf- und Zertifizierungsstelle der DGUV Test bescheinigt, erfüllt der Vermietspezialist mit seinem Qualitätsmanagementsystem alle Vorgaben der international anerkannten Norm DIN EN ISO 9001:2008.

Nach der Beurteilung seiner Maßnahmen im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz durch die Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution (BGHW) im Dezember 2011 stellte sich das Unternehmen damit einer erneuten und weitergehenden Überprüfung seiner Qualitätspolitik durch eine externe Stelle. Die abermals positive Bewertung deutet Geschäftsführer Peter Schrader als wichtiges Qualitätsmerkmal und konsequenten Schritt in der Zukunftssicherung des Unternehmens: „Die Anforderungen an uns als Dienstleister ändern sich von Kunde zu Kunde, von Projekt zu Projekt. Es gilt, flexibel zu agieren, gleichzeitig jedoch geregelte Abläufe, Prozesssicherheit und damit letztendlich auch die nachhaltig hohe Qualität unserer Mietleistung und die Zufriedenheit unserer Kunden zu gewährleisten. Die Implementierung eines Systems zur kontinuierlichen kundenorientierten Prozessoptimierung trägt wesentlich dazu bei."

Kritisch untersucht wurden in den Audits die Umsetzung der Qualitätspolitik, die Dokumentation der Abläufe, Prozesse und Prüfverfahren, wie Wareneingang und -ausgang, sowie die Maßnahmen, mit denen ein stetiger Verbesserungsprozess gewährleistet wird. Besonders positiv bewertete die DGUV Test neben den rein organisatorischen Aspekten in diesem Zusammenhang die hohe Kunden- und Qualitätsorientierung aller Mitarbeiter.

„Durch den in der Norm festgelegten ganzheitlichen kunden- und prozessorientierten Ansatz unseres Qualitätsmanagementsystems stellen wir bereichs- und standortübergreifend transparente und einheitliche Standards sicher, was gerade bei einer dezentralen Unternehmensorganisation wie unserer wichtig ist", ergänzt Jürgen Untheim, Leiter Internes Qualitätsmanagement. „Alle wichtigen Abläufe sind geregelt. Ihre Qualität wird permanent überwacht, in regelmäßigen Audits geprüft und kontinuierlich optimiert."

Die Norm DIN EN ISO 9001:2008 hat sich weltweit als Bewertungsmaßstab für Qualitätsmanagementsysteme durchgesetzt. Die Zertifizierung hat eine Gültigkeit von drei Jahren.

Anzeige

Infrastruktur schafft Wachstum

Zeppelin schildert EU-Parlamentariern die Bedeutung der Bauwirtschaft für die Konjunktur

BRÜSSEL, BELGIEN (SR). Wie wichtig die Infrastruktur für das Wirtschaftswachstum ist, betonen Volkswirte immer wieder. Auch Vertreter des EU Parlaments setzten sich jüngst damit auseinander – angesichts der EU-Krise werden händeringend Lösungen gesucht, das Wachstum im Euroraum zu stabilisieren. Um sich mit Branchenvertretern auszutauschen, hatten EU-Parlamentarier Vertreter der Wirtschaft eingeladen, ihnen ihre Standpunkte zu schildern. Zeppelin durfte ihnen seine Sichtweise von der Baumaschinenseite aus näherbringen und machte dabei auf die Bedeutung der Bauwirtschaft für die Konjunktur aufmerksam.

Stephan Bäumler, Zeppelin Bereichsleiter Marketing und Kommunikation, veranschaulichte den EU-Abgeordneten, welche Bedeutung Infrastrukturprojekte für das Wachstum haben. Foto: Zeppelin

Damit Unternehmen auf der ganzen Welt mit Cat Baumaschinen und Motoren arbeiten und sie bei Infrastrukturprojekten einsetzen können, ist eine gewaltige Manpower nötig, verdeutlichte Stephan Bäumler, Bereichsleiter Marketing und Kommunikation der Zeppelin Baumaschinen GmbH. Alleine 125 000 Mitarbeiter beschäftigt der größte Baumaschinen- und Motorenhersteller weltweit. Zählt man die Beschäftigten aller Caterpillar Händler dazu, kommt man auf über 250 000 Mitarbeiter, die dafür Sorge tragen, Unternehmen mit Baumaschinen zu versorgen und sich um den Service rund um die Geräte zu kümmern. „Wo auch immer Infrastrukturprojekte gerade realisiert werden, ist es also sehr wahrscheinlich, dass Cat Maschinen darin involviert sind", verdeutlichte er.

Welche Bedeutung Infrastrukturprojekte für regionales Wachstum haben, veranschaulichte Bäumler den EU-Abgeordneten am Beispiel der Wiedervereinigung Deutschlands. Seine These: „In den Aufbau Ostdeutschlands zu investieren, war eine kluge Entscheidung der Regierung." Es dürfte einer von mehreren Schlüsselfaktoren gewesen sein, warum die Wirtschaft hierzulande in solch guter Verfassung ist. Aber auch von anderen Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der EU habe Deutschland profitiert. Der Bereichsleiter zitierte eine Studie, durchgeführt vom polnischen Ministerium für regionale Entwicklung. Diese ermittelte, dass jeder Euro, den Deutschland in Osteuropa investierte, wieder zurückgeflossen sei und zusätzliche Exporte brachte.

Welche Auswirkungen der Fall der Mauer und die Öffnung des Eisernen Vorhangs für Zeppelin hatte, zeigte Bäumler anhand des exklusiven Cat Händlers und seiner Vertriebsgebiete. Während Zeppelin bis 1989 den Vertrieb und Service von Baumaschinen in Westdeutschland übernahm, begann mit der Grenzöffnung das Wachstum. Mit einem Schlag entstand eine Vielzahl neuer Händlergebiete in Osteuropa – die Nachfrage nach Baumaschinen war bedingt durch den Ausbau der Infrastruktur enorm. Der Vertrieb von Baumaschinen erfolgt inzwischen von Tschechien, Slowenien, Österreich, Ukraine, Weißrussland, Russland, Armenien, Usbekistan, Turkmenistan und Tadschikistan aus. Allein von 1989 bis 2011 stieg der Umsatz, den Zeppelin in Summe erzielte, auf 2,5 Milliarden Euro an, was einen Sprung von 500 Prozent bedeutet. „Die Schlussfolgerung, dass Investitionen in die Infrastruktur Wachstum und Arbeitsplätze bedeuten, liegt auf der Hand. Es gibt keinen Zweifel daran, dass Europa seine Infrastruktur weiter ausbauen muss, um Wirtschaftswachstum zu generieren. Darum macht sich auch Zeppelin stark für die Baukonjunktur und setzt sich dafür ein, dass diese gefördert wird", betonte Bäumler abschließend.

Im Einsatz für den Klimawandel

Wissenschaftler erforschen Atmosphäre in Europa mit dem Zeppelin Luftschiff

FRIEDRICHSHAFEN (SR). Seinen bislang längsten Einsatz hat das Zeppelin Luftschiff im Mai angetreten: Insgesamt zwanzig Wochen fliegt das Luftschiff quer durch Europa, koordiniert von Jülicher Wissenschaftlern. Sie messen die Luftzusammensetzung in den Niederlanden, Italien, über der Adria und schließlich 2013 über Finnland. Die Messflüge sind Teil des EU-Großforschungsprojekts „PEGASOS", in dem Zusammenhänge zwischen Atmosphärenchemie und Klimawandel erforscht werden sollen.

Bereits zum dritten Mal nutzen Wissenschaftler aus Jülich den Zeppelin zur Forschung – diesmal erstmals europaweit. In den beiden vorangegangenen Missionen in den Jahren 2007 und 2008 flogen die Klimaforscher mit Unterstützung des Bundesforschungsministeriums vorwiegend in der Bodenseeregion und erprobten und entwickelten dabei die jetzige Ausstattung des Zeppelins mit Messgeräten. Durch die Flugeigenschaften des Zeppelins NT können die Forscher Prozesse in entscheidenden Regionen der Atmosphäre in bis zu zweitausend Metern Höhe verfolgen, die bislang noch wenig untersucht wurden. Der Zeppelin NT kann in dieser Höhe langsam schweben, in der Luft anhalten, vertikal auf- und absteigen und bis zu 24 Stunden fliegen.

Wissenschaftler erforschen die Atmosphäre in Europa mit dem Zeppelin Luftschiff.

Promis gehen in die Luft

Inzwischen ist es schon fast Routine, dass immer wieder auch mal prominente Gäste an Bord sind, wie der Unternehmensberater Roland Berger, der Schauspieler und Gründer der Äthiopienhilfe „Menschen für Menschen" Karlheinz Böhm oder der Schauspieler Joachim „Blacky" Fuchsberger. Letztes Jahr genoss Dr. Theo Waigel, der frühere Bundesfinanzminister, zusammen mit seiner Frau Dr. Irene Epple-Waigel und seinem Sohn Konstantin die Aussicht aus dem Zeppelin. Als das Luftschiff 2012 wieder Station in München machte, stiegen auch Ex-Fußballnationalspieler Lars Ricken und seine Frau, die TV-Moderatorin Andrea Kaiser zu.

Sie hatte bei der Zeppelin Vertriebstagung Anfang des Jahres den Stargast Franz Beckenbauer rund um seine Fußballkarriere interviewt. Zeppelin Geschäftsführer Michael Heidemann lud die SAT.1 RAN-Moderatorin der Europa und Champions League ein, zusammen mit dem früheren Profifußballer von Borussia Dortmund eine Runde mit dem Luftschiff über der bayerischen Landeshauptstadt zu drehen. Aus 300 Metern Höhe verschafften sie sich einen Eindruck von München aus der Vogelperspektive und tauchten ein in eine andere Art des Reisens, über die einst Dr. Hugo Eckener sagte: „Es gibt keine schönere Art des Reisens als mit dem Luftschiff."

Gemeinsam genossen sie die Aussicht aus dem Luftschiff (von links): Zeppelin Geschäftsführer Michael Heidemann, Ex-Fußballnationalspieler Lars Ricken, Zeppelin Verkäufer, bekennender BVB-Fan und Vorsitzender eines Fanclubs, Jens Rehse, und TV-Moderatorin Andrea Kaiser. Mit ihnen reisten die Geschäftsführer Silke Sauer von der Sauer & Sommer Straßen- und Tiefbau GmbH, Stefan Trippe von der Franz Trippe GmbH und Andreas Behle von der Straßen- und Tiefbau GmbH. Als Kunden der Zeppelin Niederlassung Paderborn waren sie ebenfalls mit an Bord. Für Gesprächstoff war gesorgt: Der Flug fand direkt nach dem Gewinn der Meisterschale statt – somit war das Abheben gleich doppelt schön. Fotos: Zeppelin

In der Silogrube, auf dem Feld und im Stall

Kunden dürfen bei Phoenix-Zeppelin Maschinen für die Landwirtschaft testen

MODLETICE, TSCHECHIEN. Agro Days – so hieß die Maschinenvorführung von Phoenix-Zeppelin. Ausgewählte Kunden hatten die Möglichkeit, die Maschinen für den Einsatz in der Landwirtschaft in Karlsbad, Olmütz und Pilsen zu testen. Insgesamt nahmen daran mehr als hundert Personen aus 40 im Agrarbereich tätigen Unternehmen teil.

„Im Laufe von drei Wochen haben wir den Großteil an Cat Maschinen für den Agrarbereich vorgeführt. Die wichtigste Rolle spielten die Radlader Cat 930H und 924H, der Teleskoplader Cat TH407 und der Deltalader Cat 242BIII“, so Pavel Závitkovský, Verkaufsleiter für den Agrarbereich. Die Maschinen stellten ihre Fähigkeiten und Leistung in der Silogrube, auf dem Feld und im Stall unter Beweis.

Großen Anklang fand die Möglichkeit praktischer Gerätevorführungen. Viele Testpersonen waren positiv von der Kompatibilität des Zubehörs der Teleskop- und Radlader überrascht. Sie konnten selbst sehen, wie vorteilhaft der hydraulische Schnellwechsler ist, mit dem Fahrer Zeit sparen und effektiver arbeiten können. Dabei stellten sie selbst fest, dass Cat Maschinen für den Agrarbereich sich für vielfältige Einsatzzwecke eignen. „Bei den Agro Days haben wir verschiedene Arten von Zubehör gezeigt, von der klassischen Schaufel für leichtes Material über Schaufeln mit Haltevorrichtung und Greifer für Rundballen bis hin zu ausklappbaren Hydraulikgabeln für große Silagemengen. Caterpillar Maschinen für den Agrarbereich haben eine Reihe von Vorteilen, deshalb haben wir sie in einem breiten Spektrum von Einsatzbereichen vorgestellt“, sagt Závitkovský und fügt hinzu: „Einer der wichtigsten Aspekte von Caterpillar Maschinen ist ihr niedriger Verbrauch, den alle Landwirte vor allem dann schätzen, wenn sie die Abschaffung von „Agrardiesel“ dazu zwingt, Wege zu möglichst großen Einsparungen zu finden.“

Viele Testpersonen waren positiv von der Kompatibilität des Zubehörs der Teleskop- und Radlader überrascht.

Cat Maschinen stellten ihre Fähigkeiten und Leistung in der Landwirtschaft unter Beweis. Fotos: Phoenix-Zeppelin

Während der Vorführtage konnten die Besucher noch weitere Dienstleistungen und Produkte von Phoenix-Zeppelin kennenlernen und sich beispielsweise über Miet- und Serviceangebote informieren oder weitere Maschinen und Zusatzkomponenten besichtigen. Die präsentierten Agrarmaschinen wurden auch von einem historischen Raupentraktor des Typs Caterpillar RD6 aus dem Jahr 1936 begleitet. „Obwohl dieser Schlepper schon über 70 Jahre alt ist, ist er noch immer funktionsfähig und für die Feldarbeit einsatzbereit. Die Oldie-Raupe beweist, dass Caterpillar Maschinen wirklich langlebig sind“, bekräftigt Závitkovský zum Schluss der Testtage.

Was Profis sagen

Wie der neue Cat Radlader 966K XE im Praxistest ausfällt

STOCKACH (sba). Nach der Vorstellung auf der Intermat im Frühjahr dieses Jahres in Paris machte der Cat Radlader 966K XE Halt in Stockach am Bodensee. Im Kieswerk Hardt, das vor allem die Bau-, Baustoff- und Betonfertigteil-Industrie mit hochwertigen Gesteinen beliefert, wurde die Baumaschine mit dem neuen stufenlosen und leistungsverzweigten Getriebe während mehrerer Wochen im Dauereinsatz getestet. Die ersten Reaktionen von Praxisseite lesen Sie hier.

Getestet wurden die Funktionen des Radladers unter extemen Wetterbedingungen.

Der Termin für den Besuch am Bodensee hätte schlechter nicht sein können – bei grauem Himmel und Dauerregen zogen der Flottenmanager Reinhold Walser und der Maschinist Michael Lock des Kieswerks Hardt in Stockach Bilanz über den Einsatz des 966K XE. Die Messlatte seitens des Herstellers Caterpillar hing hoch. Der 966K XE soll als Gesamtpaket in den Bereichen Bedienung, Komfort, Effizient, Nachhaltigkeit und vor allem mit einem reduzierten Kraftstoffverbrauch von bis zu 25 Prozent punkten. Wie ehrgeizig diese Ziele sind, zeigt sich im Vergleich mit dem Cat 966K, der für den 966K XE als Basis dient. Denn bereits diese Modelle sollen laut Herstellerangaben erheblich sparsamer und produktiver als manche Wettbewerber sein.

Beim Praxistest in Stockach war der 966K XE im Schnitt zehn Stunden pro Tag im Einsatz. Tobias Raab, Produktmanager Radlader bei der Zeppelin Baumaschinen GmbH, hat sich mit Fahrer Michael Lock ausgetauscht. Schließlich geht es Zeppelin darum, aus erster Hand zu erfahren, wie sich die Baumaschine in der Praxis behauptet und was Profis wie Michael Lock dazu sagen. Immerhin kann der Fahrer auf eine Fahrpraxis von 20 Jahren bauen - nicht zuletzt konnte er dabei auch Erfahrungen mit der H-Serie von Caterpillar sammeln. Er weiß also, worauf es beim Umgang mit einem Radlader ankommt.

Fortsetzung folgt

In der letzten Ausgabe machten wir den Anfang und stellten die technischen Details der neuen Cat Raupe 966K XE vor. Wie sich die Maschine den Anforderungen der Praxis stellt, wollten Caterpillar und Zeppelin wissen. Verschiedene Kunden wurden zum Test gebeten. Sie sollen die Ladeleistung, das Fahrverhalten und die Kraftstoffeffizienz auf den Prüfstand stellen. Daran wollen wir mit diesem Beitrag anknüpfen. In den nächsten Ausgaben werden wir weitere Erfahrungen schildern, die Kunden mit dem stufenlosen Antrieb machen.

Michael Lock berichtet zunächst von der schnellen Umstellung auf die leichtgängige elektrohydraulische Joystick-Lenkung: „Schon nach dreißig Minuten konnte ich produktiv verladen, denn die Umgewöhnung auf den 966K XE fiel mir leichter als der Umstieg zurück auf die H-Serie.“ Das neue stufenlose Getriebe hat überzeugt, das sich vor allem beim Beladen und der Beschleunigung bemerkbar macht. Mit lediglich dreiviertel des Gaspedals schiebt sich die Schaufel kraftvoll und geräuscharm in den Sand. Die Anzeige der integrierten Waage (PLC), zeigt exakt 10,6 Tonnen bevor sie sich nach dem Ausladen automatisch zurückstellt. Über den an diesem Tag ziemlich ausgewaschenen Fahrbahnuntergrund geht es eine kleine Steigung hinauf. „Man muss beinahe bergauf bremsen“, ist der Fahrer begeistert.

Nahmen das Getriebe unter die Lupe: Fahrer Michael Lock (links) und Flottenmanager Reinhold Walser.

Insgesamt fällt das Urteil von Reinhold Walser und Michael Lock positiv aus: Der 966K XE ist schnell in der Beschleunigung, zeigt sich kraftvoller als erwartet und ist gleichzeitig leichter zu bedienen. Der C9.3 ACERT-Dieselmotor läuft leise und spart mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 11,92 Litern pro Betriebsstunde tatsächlich 25 Prozent Kraftstoff. „Das sind Werte, die aufhorchen lassen. Wir sind schon gespannt, wie andere Kunden den neue Radlader bewerten“, äußert sich Tobias Raab am Ende des Tests.

Zehn Stunden am Tag im Einsatz war der Cat 966K XE im Kieswerk Hardt. Fotos: Zeppelin

Fahrer dürfen verbesserten Arbeitsplatz erwarten

Neue mittelgroße Cat Hydraulikbagger profitieren von sparsamen, emissionsarmen Motoren

GARCHING BEI MÜNCHEN (KF). Caterpillar und Zeppelin präsentieren neue Kettenbagger der Baureihe E in der Baggergewichtsklasse 20 bis 24 Tonnen: Die konventionellen Cat 320EL und 323EL sowie der Kurzheckbagger 320ELRR erfüllen die Richtlinien der EU-Stufe IIIB. Die neuen Maschinentypen verursachen dadurch weniger Emissionen und verbrauchen im Vergleich zu den entsprechenden Maschinen der Baureihe D bis zu elf Prozent weniger Kraftstoff.

Bei den Fahrern dürfte die verbesserte Arbeitsumgebung Anklang finden, beispielsweise die größere Auswahl an Sitzen mit Heizung und Kühlung. Durch die Beleuchtung mit Ausschaltverzögerung, die zusätzlichen Sicherheitshandläufe und die größere Wartungsfreundlichkeit sind diese mittelgroßen Bagger für Bauunternehmen wie Vermietfirmen die passenden Maschinen. Für im Erdbau tätige Kunden können alle Modelle ab Werk mit dem Cat 2-D-Baggeranzeigesystem Grade Control ausgerüstet werden, mit dem sich Produktivität und Leistung weiter steigern lassen.

Die beiden Modelle mit konventionellem Oberwagen und der Kurzheckbagger 320ELRR werden von einem Cat Acert-Dieselmotor C6.6 angetrieben. Die Leistung beträgt 112 kW (152 PS) bei den beiden Versionen des 320EL und 121 kW (165 PS) beim größeren 323EL. Das elektronische Steuergerät von Cat in Verbindung mit dem Modul für saubere Emissionen (CEM) ermöglicht die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte gemäß EU-Stufe IIIB. Das CEM umfasst einen Oxidationskatalysator und einen Partikelfilter sowie ein System der passiven Regenerierung, das den Filter über den gesamten Arbeitszyklus der Maschine automatisch reinigt, ohne dass der Fahrer tätig werden oder der Betrieb unterbrochen werden muss.

Beim 320EL und beim 320ELRR bietet das Leistungsmanagementsystem dem Fahrer die Wahl zwischen zwei Betriebsarten: einem Hochleistungsmodus und einem Sparmodus. Beim 323EL steht als dritte Stufe ein mittlerer Betriebsmodus zur Verfügung. Eine isochrone Drehzahlregelung sorgt dafür, dass die Motordrehzahl unabhängig vom Hydraulikbedarf konstant bleibt. Zur weiteren Senkung des Kraftstoffverbrauchs reduziert sie außerdem bei Betrieb ohne Last die Leerlaufdrehzahl.

Die drei Hydraulikbagger weisen eine Leerlaufabschaltautomatik auf, die den Motor abstellt, wenn er über eine vom Kunden vorgegebene Zeit hinaus im Leerlauf läuft. Diese Leerlaufzeit kann auf einen Wert zwischen einer und 60 Minuten eingestellt werden. Außerdem senkt eine Motordrehzahlautomatik die Motordrehzahl um 100/min, wenn die Maschine mehr als fünf Sekunden lang nicht unter Last arbeitet, und trägt dadurch zur Kraftstoffeinsparung und Emissionsminderung bei.

Die Hydraulikbagger der Baureihe E arbeiten mit einem Open-Center-Hydrauliksystem mit zwei Pumpen und einem leistungsstarken Haupthydraulikventil in Back-to-Back-Ausführung. Wie bei der Baureihe D wird auch bei den Maschinen der Baureihe E der Ölstrom während des Absenkens des Auslegers von der Bodenseite des Auslegerzylinders zur Stangenseite regeneriert. Während dieser Rückfluss bei der Baureihe D jedoch

Der neue Cat 320EL mit 21 bis 23 Tonnen Einsatzgewicht und 152 PS. Foto: Zeppelin

über ein Hydraulikventil gesteuert wird, erfolgt die Steuerung bei der Baureihe E mittels eines elektrischen Ventils, um größtmögliche Effizienz zu erzielen sowie den Druckverlust zu reduzieren und so die Verbrauchsleistung zu steigern.

Das ECM der Maschinen wurde aufgerüstet und übernimmt jetzt diese elektronische Steuerung der Energieverwertung des Auslegers und die Rückflussregulierung. Außerdem steuert es das Ventil für den Schwenkvorrangkreis sowie die Energieverwertung im Stielkreis. Zusätzlich überwacht das ECM die Nachbehandlungssensoren und sorgt dafür, dass Temperaturen und Rußbeladung im vorgegebenen Bereich bleiben.

Für die Fahrerkabine mit Überrollschutz sind einige verbesserte Fahrersitze lieferbar, darunter beheizbare Sitze und Ausführungen mit Kühlung für den Betrieb bei extremen Temperaturen. Alle Sitze bieten eine verstellbare Rückenlehne, zahlreiche Verstellmöglichkeiten sowie Höhen- und Neigungseinstellungen. Die hydraulischen Steuerhebel lassen sich einzeln in der Höhe verstellen, sodass die Fahrer ungeachtet ihrer Größe den ganzen Arbeitstag lang entspannt und leistungsfähig bleiben. Die Hydraulikbagger der Baureihe E sind mit einem übersichtlichen Monitor ausgestattet, der im Vergleich zur Version bei der Baureihe D um 40 Prozent größer ist und eine höhere Auflösung bietet. Dieser Monitor liefert Fahrern und Technikern die wichtigsten Betriebs- und Leistungsdaten. Das Bild der serienmäßigen Rückfahrkamera wird auf dem Monitor in der Fahrerkabine angezeigt, der bis zu drei verschiedene Kameraeinspeisungen verarbeiten und zwei verschiedene Bilder gleichzeitig übertragen kann. Abgerundet werden die Verbesserungen in der Fahrerkabine der Baureihe E durch verbesserte Ablagemöglichkeiten, einen anders angeordneten Kleiderhaken und eine Klimaautomatik. Außen gibt es bei den serienmäßigen Halogenscheinwerfern beziehungsweise den optionalen Xenonscheinwerfern jetzt eine Zeitschaltfunktion, die die Scheinwerfer bis zu 90 Sekunden eingeschaltet lässt, damit der Fahrer bei Dunkelheit oder schlechten Lichtverhältnissen die Maschine sicher verlassen kann.

Die Motorabdeckung bei der Baureihe E unterscheidet sich deutlich von der bei den Maschinen der Baureihe D. Sie lässt sich durch die leichteren Verbundwerkstoffe problemlos öffnen. Bei allen drei Maschinen sind wichtige Wartungsstellen vom Boden aus erreichbar und das Kühlaggregat wurde so überarbeitet, dass es leichter gereinigt werden kann. Alle Verkehrsflächen auf den Oberwagen der Maschinen sind zur Verhütung von Unfällen bei Wartungsarbeiten mit rutschhemmenden Blechen versehen. Außerdem wurden zusätzliche Handläufe und Geländer angebracht, die der Norm ISO 2867 (2011) entsprechen.

Bagger mit neuem Trikot

Die neue Baumaschine von Ingo Wallner glänzt in den Vereinsfarben von Hannover 96

LAATZEN (SR). Normalerweise sind Cat Baumaschinen gelb-schwarz. Doch dieser Fall liegt anders: Schwarz-weiß-grün sind die Lieblingsfarben von Ingo Wallner, stehen sie doch für seinen Lieblingsverein Hannover 96, dem er schon seit 20 Jahren die Treue hält – bei jedem Heimspiel ist er im Stadion und feuert die Spieler an. Der Bauunternehmer Ingo Wallner ist Fußballfan aus Leidenschaft. Und diese demonstriert er auch nach außen, um seine Verbundenheit zu zeigen: Die Lkw in seinem Maschinenpark tragen durch die Bank das Logo von Hannover 96. Nun sorgt sein neuer Cat Kettenbagger für Aufsehen. Ausgeliefert von der Zeppelin Niederlassung Hannover, wurde er komplett mit einer schwarz-weiß-grünen Folie beklebt. Somit trägt auch er das Trikot des Fußballklubs, in dem er ab sofort auf den Baustellen rund um Hannover anzutreffen ist.

Es war ein hartes Stück Arbeit, die Grafikdesigner und Folienbeschrifter Holger Huth auf sich nahm, um den Bagger in die Fußballfarben zu hüllen. „Die Schwierigkeit war zum einen die Dreifarbigkeit am Baggerarm. Zum anderen hat ein Bagger viel mehr Ecken und Kanten als ein Auto. Die Folien mussten in Kurven zugeschnitten werden, wodurch vier bis fünf Abschnitte erforderlich sind. In der Kombination mit dem Ausleger war das Ganze wahnsinnig aufwendig“, erklärt Harald Koschny, Zeppelin Verkäufer aus Hannover, der Ingo Wallner die Baumaschine vermittelte.

Es ist einer der ersten Cat Kettenbagger vom Typ 320E in Deutschland. Doch weil sich das Corporate Design der Baumaschine auch bei der Typologie wiederfinden sollte, wurde aus einem 320E ein 396W. Das W steht für Wallner und die beiden Ziffern, die auf das Gründungsjahr des Fußballklubs 1896 zurückgehen, finden sich sogar im vierstelligen grünen RAL-Ton wieder, der mit den letzen beiden Positionen 9 und 6 endet. „Beim Bagger wurden kleinste Details beachtet. Sogar die Lüftungsschlitze wurden beklebt und dann wieder durchgestochen“, so Ingo Wallner aus Bad Münder, Region Hannover, der sich damit einen großen Traum erfüllt.

Nicky Wallner (rechts) bekommt einen Blumenstrauß und ihr Mann Ingo (Zweiter von links) einen neuen Bagger in den Farben von Hannover 96. Zur neuen Investition gratulieren Zeppelin Vertriebsdirektor Oliver Worch (Zweiter von rechts) und Zeppelin Verkäufer Harald Koschny (links). Fotos: Oliver P. Zoellich/sprungbild.de

Für seine Fahrer heißt es allerdings: Sie müssen besonders behutsam mit der Baumaschine umgehen, damit der schwarz-weiß-grünen Folie nichts passiert, wenn das Gerät Erd- und Abbrucharbeiten ausführt. „Doch das Gute an der Folie: Sie lässt sich leicht abziehen. Im Schnitt arbeiten wir fünf Jahre mit den Maschinen. Danach müssen wir bei dem Cat 396W nur die Folie entfernen. So gesehen bietet die Folie auch einen Schutz“, erklärt Wallner.

Der neue Kettenbagger ist nicht die einzige Baumaschine von Cat, sondern ergänzt einen Cat Kettenbagger 312 und 319, einen Cat Radlader 950 und zwei Cat Minibagger 301.8. „Unsere Kunden machen große Augen, wenn der schwarz-weiß-grüne Bagger plötzlich anrückt. Er ist innerhalb kürzester Zeit zu einem riesigen Werbeträger geworden. Ständig werden wir angesprochen. Eltern fotografieren ihre Kinder vor dem Bagger. Und unsere festen Kunden haben bereits signalisiert: Wenn wir ihren nächsten Auftrag ausführen, müssen wir unbedingt den Bagger einsetzen“, meint Wallner. Den Start in die neue Bundesligasaison soll die Baumaschine einläuten. Geplant ist, sie vor das Stadion zu stellen.

Unter Baumaschinenfans hat das Gerät bereits für Furore gesorgt, als erste Filme vom Bekleben mit Folie auf dem Internet-Videoportal YouTube aufgetaucht sind. Schon kurz vor der Auslieferung erwarteten Baumaschinenfans im Internet die neue Baumaschine mit Spannung und diskutierten im Bauforum24 ihr Erscheinungsbild. „Der ist doch viel zu schade, um damit in den Dreck zu fahren“, oder „dem zukünftigen Baggerfahrer wünsche ich schon mal viel Spaß und keine Kratzer“, waren die ersten Reaktionen. Fans von Hannover 96 posteten die Baumaschine als „geilsten Bagger der Welt“ auf Facebook.

Seit 20 Jahren schlägt das Herz von Bauunternehmer Ingo Wallner für den Fußballverein Hannover 96.

Es ist einer der ersten Cat Kettenbagger vom Typ 320E in Deutschland. Doch weil sich das Corporate Design der Baumaschine auch bei der Typologie wiederfinden sollte, wurde aus einem 320E ein 396W.

Nr. 363, Juli/August 2012

Der größte Bagger der Welt erhält 266 neue Zähne

RWE Power investiert rund 2,2 Millionen Euro – Präzisionsarbeit bis auf den hundertstel Millimeter

ESSEN, KÖLN. Was tun, wenn die alten Zähne abgenutzt sind? Eine neue „Prothese“ einsetzen. „Zahnärzte“ sind in diesem Fall die Spezialisten der maschinentechnischen Instandhaltung des Tagebaus Garzweiler. Sie haben dem größten Schaufelradbagger der Welt, dem 288er, während eines 45-tägigen Stillstands eine neue „Zahnprothese“ passgenau in sein Schaufelradgetriebe eingebaut.

Das Schaufelrad des Baggers 288 ist mit 18 Schaufeln besetzt. Es hat einen Durchmesser von 21,6 Metern und ist damit so hoch wie ein siebenstöckiges Haus. Damit das Großgerät täglich 240 000 Kubikmeter Abraum oder Kohle aus dem Erdreich schneiden und auf den Bandförderweg laden kann, ist eine Antriebsleistung von über 3 300 Kilowatt (mehr als 4 500 PS) nötig. Die Drehbewegung des Schaufelrads wird erzeugt durch ein Großzahnrad mit einem Durchmesser von knapp sieben Metern. Es ist mit dem Schaufelrad auf einer gemeinsamen Achse montiert. Die 60 Zentimeter breiten Zähne des Zahnrads hatten nun „Karies“. Sie waren stark abgenutzt. Es bestand die Gefahr, dass Zähne ausbrechen und somit das gesamte Getriebe beschädigen. Deshalb haben Fachleute des Tagebaus Garzweiler die Zahnbandage des Großzahnrades mit ihren insgesamt 266 Zähnen erneuert. Dazu musste der gesamte Schaufelradantrieb, der ein Gewicht von rund 200 Tonnen hat, an Ort und Stelle im Tagebau komplett zerlegt werden.

Der leere Getriebekasten des Großzahnrades wurde anschließend in der Werkstatt des Tagebaus Garzweiler aufgebaut und präzise vermessen. Damit die Zahnräder optimal ineinandergreifen, legten die Spezialisten besonderes Augenmerk auf ihre exakt richtige Einbauposition in dem Getriebekasten. Die Messungen erfolgten über Distanzen von mehr als fünf Metern bis auf ein hundertstel Millimeter genau. Mit entsprechenden Spezialanfertigungen aus dem Technikzentrum Tagebaue in Frechen wurden Maßabweichungen gezielt korrigiert. Somit hat der Bagger nicht nur eine neue „Zahnprothese“ bekommen, sondern auch der genaue „Biss“ ist wieder richtig eingestellt worden. Allein die Instandsetzung des Schaufelradgetriebes hat 1,2 Millionen Euro gekostet. Zudem sind Arbeiten an den Raupenfahrwerken, am baggereigenen Förderweg und am Korrosionsschutz ausgeführt worden. Hierfür wurde eine Million Euro investiert.

„Unsere Fachleute haben die technisch anspruchsvolle Aufgabe hervorragend umgesetzt. Der Probelauf hat gezeigt, dass das Getriebe perfekt montiert und eingestellt ist“, betont Lutz Kunde, Leiter des Tagebaus Garzweiler, und ergänzt: „Bei dieser schwierigen Arbeit haben uns wiederum eine Reihe von Partnerfirmen aus der Region tatkräftig und kompetent unterstützt, ohne deren spezielles Equipment und Know-how wir diese hohe Genauigkeit nicht hätten erzielen können. Wirtschaft im Rheinischen Revier und RWE Power profitieren somit gleichermaßen.“

Blick auf die abgenutzten Zähne der Großradverzahnung des Baggers 288.

Maschinenbauingenieur Martin Willmitzer (weißer Helm) und Betriebsschlosser Klaus Milutzki in einer der demontierten 18 Schaufeln. Im Hintergrund der Bagger 288. Fotos: RWE Power

Blick in das geöffnete Getriebe.

Anzeige

Drehbarer-Schnellwechsler.eu

Schnelles Laden und Leeren

Rädlinger perfektioniert seine Schleppschaufeln

CHAM. Bisher waren Schleppschaufeln für Seilbagger eng verbunden mit dem Namen „Hendrix“. Der amerikanische Hersteller, der in den vergangenen Jahren das Marktsegment maßgeblich dominierte, musste sich jedoch im letzten Jahr aus dem Geschäft zurückziehen und machte so den Weg frei für Rädlinger. Mit Schleppschaufeln von Hendrix wurde auch bei Rädlinger lange Zeit Kies geladen. Im täglichen Einsatz fielen jedoch einige Verbesserungspunkte auf. Das Unternehmen kombinierte die gewonnenen Erkenntnisse aus dem eigenen Einsatz mit dem Know-how der Rädlinger Maschinen- und Anlagenbau GmbH und konstruierte ein eigenes Schleppschaufel-Modell.

Dieses wurde vor allem in der eigenen Baufirma zum Fördern und Aufnehmen von Schüttgut und zur Unterwasser-Kiesgewinnung eingesetzt. Nach der Marktaufgabe von Hendrix jedoch beschloss Rädlinger, Kunden eine überarbeitete Version seiner Schleppschaufel anzubieten. Mithilfe virtueller Simulationen und softwareunterstützter FEM-Berechnungen wurde das ursprüngliche Modell perfektioniert. Das Ergebnis ist nun eine Schleppschaufel, die vor allem durch ihre gute Bedienbarkeit und Leistungsfähigkeit überzeugt. Sie zeichnet sich nicht nur durch gutes Füllverhalten aus, sondern ermöglicht auch ein schnelles Laden und leichtes Leeren. Die vollständig verschweißte Konstruktion besticht durch ihre robuste Bauweise aus hochverschleißfestem Stahl und den zusätzlichen Verstärkungen an besonders beanspruchten Stellen. Außerdem bietet sie drei Einstellungspositionen des Zugkettenschäkels sowie großzügig dimensionierte Zugketten zur Kompensation möglicher Verschleißerscheinungen. Auf der Mawev-Show im österreichischen Linz konnten sich die Besucher bereits von der Bauart und Qualität der neuen Schleppschaufel überzeugen. Ab sofort ist das neue Modell in unterschiedlichen Ausführungen und Panzerungsstufen lieferbar – auch Sonderanfertigungen nach Kundenwunsch sind möglich.

Die Schleppschaufel zeichnet sich nicht nur durch gutes Füllverhalten aus, sondern ermöglicht auch ein schnelles Laden und leichtes Leeren. Foto: Rädlinger

Die Rädlinger Maschinen- und Anlagenbau GmbH entwickelt und fertigt am Firmensitz in Cham in der Oberpfalz zahlreiche Produkte, um Baumaschinen mit maximaler Leistungsfähigkeit einsetzen zu können. Die 1988 gegründete Maschinenbausparte der Rädlinger Unternehmensgruppe belieferte zunächst vorrangig das eigene Bauunternehmen – später wurde diese Leistung ausgebaut und mittlerweile wird damit ein großer Kundenkreis bedient. Die Erfolgsgeschichte begann 1963, als Josef Rädlinger senior mit einem Lkw einen Kiesbetrieb und ein Fuhrunternehmen gründete. Heute zählt die Firma zu den führenden mittelständischen Bauunternehmen Deutschlands. In den vergangenen Jahrzehnten entwickelte sich der Betrieb kontinuierlich weiter. Mittlerweile ist Rädlinger auch in den Bereichen Solaranlagen, Rohrsanierung, Stahlbau sowie Maschinenbau aktiv und besitzt ein eigenes Berufsbildungszentrum. Neben mehreren Niederlassungen im süddeutschen Raum hat Rädlinger zudem Tochterunternehmen in Österreich, Rumänien und Tschechien. Die international tätige Unternehmensgruppe beschäftigt rund 1 200 Mitarbeiter.

Anzeige

ROTOTOP®
...der bewährte Rotator

Neuer Kurzleitfaden für Bauunternehmer

FRANKFURT AM MAIN. „Was Sie riskieren, wenn Sie eine nicht richtlinienkonforme Baumaschine einsetzen, kaufen oder verkaufen“ – so lautet der Titel eines neuen Kurzleitfadens, der vom VDMA/CECE herausgegeben wird und sich an alle richtet, die in der Europäischen Union Baumaschinen einsetzen, kaufen oder verkaufen. Baumaschinen, die in der EU in Verkehr gebracht werden, müssen der relevanten EU-Gesetzgebung entsprechen und allen gültigen Sicherheits- und Umweltanforderungen genügen. Maschinen, die diese Bedingungen nicht erfüllen, sind nicht konform. Wer beim Einsatz, Verkauf oder Kauf einer nicht richtlinienkonformen Maschine ertappt wird, dem drohen ernste Konsequenzen – von Schadensersatzforderungen und Reputationsverlust über Bußgelder bis hin zu Haftstrafen. Der neue Leitfaden zeigt kurz und knapp Folgen und Haftungsprobleme auf, die sich für gesetzwidrig handelnde Unternehmen ergeben. Der Leitfaden steht auf www.vdma.org/construction auf Deutsch und Englisch zum Herunterladen bereit.

Anzeige

Bagger-Tuning.eu
HOLP Vario

Geprüfter Fahrer von Verdichtungsgeräten

BERLIN. Ausbildungsstätten können ab sofort ihre Anerkennung als Prüfungsstätte in der Maschinenkategorie „Verdichtungsgeräte“ beim Zulassungsausschuss für Prüfungsstätten (ZUMBau) beantragen. Diese wird gemeinsam vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und dem Zentralverband des Deutschen Baugewerbes getragen. Die Qualitätsanforderungen sind nach dem gleichen Modell wie bei den zuvor bereits eingeführten Standards für die Tätigkeiten Turmdrehkranführer, Bagger- und Laderfahrer, Teleskopfahrer, Fahrer von Großdrehbohrgeräten und Rammen sowie Longfrontbaggerfahrer und Abbruchbaggerfahrer entwickelt worden. Nach erfolgreichem Abschluss der Prüfung an einer anerkannten Prüfungsstätte ist der Prüfling „Geprüfter Fahrer von Verdichtungsgeräten“. Er erhält einen Befähigungsnachweis und eine Checkkarte durch die anerkannte Prüfungsstätte. Der Befähigungsnachweis soll dem Unternehmer übergeben werden, der seinerseits damit dokumentiert, dass er seiner gesetzlichen Unterweisungspflicht nachgekommen ist.

Kleinkunst auf vier Rädern

Kompakte Cat Radlader erweisen sich in vielerlei Hinsicht als bemerkenswerte Maschinen

GARCHING BEI MÜNCHEN. In Deutschland fühlen sich kleine, kompakte Radlader wohl. Hier ist ihre Heimat, hier entstanden sie und hier sind sie seit Jahrzehnten bei Projekten und Arbeiten aller Art überaus beliebt. Während in vielen anderen Ländern Europas und rund um den Globus eher Baggerlader oder „Skid-Steer-Loader" bevorzugt werden, sind es bei uns kompakte Radlader mit Allrad- oder Knicklenkung. Schon in den Fünfziger- und Sechzigerjahren „erfanden" deutsche Hersteller solche kleinen Radlader. Fortan bewährten sich die ebenso wendigen wie flinken Lader auf unzähligen Baustellen und wurden mit den verschiedensten Anbaugeräten zu unverzichtbaren Helfern. Deshalb sind die Ansprüche und Anforderungen an kleine Radlader nirgendwo sonst auf der Welt so hart wie bei uns. Der heimische Markt darf hier gewissermaßen als Testfeld gelten.

Dabei zeigt sich, dass Qualität und hochwertige Technik durchaus gewürdigt werden: Wie schon im vergangenen Jahr, so erhielt die Zeppelin Baumaschinen GmbH nun zum wiederholten Male von Caterpillar einen Preis: Der deutsche Exklusivpartner des Unternehmens ist erneut zum Weltmeister im Verkauf kompakter Cat Baumaschinen gekürt worden. Dabei nehmen die kleinen Radlader der Typen 906H2 bis 908H2 den größten Anteil ein.

Angesichts des deutschen Marktes ist gerade dies eine besondere Anerkennung, denn auf dem hiesigen Markt der kompakten Radlader herrscht ein außergewöhnlich harter Wettbewerb. Immerhin bemühen sich rund zwei Dutzend Anbieter derartiger Radlader um Marktanteile. Dabei zählt Zeppelin mit den handlichen und doch sehr leistungsfähigen Cat Radladern in Deutschland zu den Marktführern.

Hinter all dem steckt eine erstaunlich lange Tradition, denn keineswegs wurden die kleinen Cat Lader im fernen Amerika mal eben so „aus dem Boden gestampft". Vielmehr steckt in ihnen eine schon fast 30-jährige Entwicklungsgeschichte, die in Deutschland auf Initiative von Zeppelin ihren Anfang nahm.

Eigeninitiative fand volle Unterstützung

Viele deutsche Kunden fragten bei Zeppelin damals nach Maschinen, die Caterpillar nicht im Programm führte, nämlich nach kleinen, knickgelenkten Radladern. Was war zu tun? Zeppelin war seit jeher bestrebt, seinen Kunden ein möglichst umfassendes Produktprogramm zu bieten, doch das war angesichts derartiger Anfragen zunächst nicht möglich. Aus diesen Gründen entschloss sich das Zeppelin Management, eigene Wege zu gehen und als einer der führenden Caterpillar Händler weltweit die Entwicklung kleiner Radlader in Eigenregie zu beginnen. Als kompetenter Partner mit jahrzehntelanger Erfahrung wurde Schaeff aus Langenburg gefunden, neben Atlas, Kramer, O&K und Zettelmeyer einer der Pioniere dieser Ladergattung.

Konnte ein Handelspartner von Caterpillar einfach auf eigene Faust das Programm erweitern? Werfen wir einen Blick in die damalige Fachpresse: „Die Frage, was Mutter Caterpillar in Peoria zu diesem Abschweifer vom traditionellen Cat Verkaufsprogramm hält, wird bei Zeppelin bündig beantwortet: Cat unterstützt uns in unseren Bemühungen, das Cat Angebot zu erweitern und zu ergänzen", berichtete 1983 die „Bauwirtschaft".

Anfänglich erhielten die Zeppelin Kleinlader in Anlehnung an das Cat Bauprogramm die Typenbezeichnungen 904, 906 und 908. Das wurde jedoch später in ZL4, ZL6 und ZL8 geändert, um Verwechslungen mit anderen Cat Radladern vorzubeugen. Viele Merkmale der Radlader, wie serienmäßiger hydraulischer Zusatz-Steuerkreis, sichere Parallelführung der Ladeeinrichtung und Schnellwechsel-Schlaucharmaturen für den problemlosen Anbau von Zusatzausrüstungen, waren 1984 zukunftsweisend.

Cat folgt den deutschen Spuren

„Zeppelin Radlader ergänzen das traditionelle Cat Vertriebsprogramm. Sie sind Maßstab für die Klasse bis ein Kubikmeter Spitzenklasse in jeder Hinsicht. Und zu jedem Gerät gibt es den zuverlässigen Zeppelin Service", wurde 1984 in der Werbung betont, wobei durchaus etwas Stolz mitschwang. Und tatsächlich entwickelte sich Zeppelin schon in der zweiten Hälfte der Achtzigerjahre mit seiner eigenen Radladerserie zum Marktführer in Deutschland, in der Leistungsklasse zwischen 50 und 59 PS sogar mit weitem Abstand. 1988 waren bereits 2 500 Lader verkauft, und – sofern wir ein wenig vorgreifen – 1996 konnte der 10 000ste Zeppelin Radlader an einen Kunden in Bayern übergeben werden.

In den Neunzigerjahren wurde Europa weltweit zum wichtigsten Markt für Mini- und Kompaktmaschinen. Für die Hersteller erlangten Kleinmaschinen in jener Zeit eine zunehmende Bedeutung, weil große Baulose nun immer seltener anzutreffen waren. Deshalb wurde der mögliche Einstieg von Caterpillar, dem größten Baumaschinenhersteller der Welt, in den Markt der Mini- und Kompaktmaschinen mit großer Aufmerksamkeit verfolgt.

Obwohl die Gerüchteküche schon monatelang brodelte, war es auf der bauma 1998 in München doch eine Sensation: Caterpillar präsentierte unter strahlend blauem Himmel neue Baureihen von Minibaggern und kompakten Radladern. Die drei 4,3-, 4,9- und 6-Tonnen-Knicklader 902, 906 und 908 waren die ersten kleineren Radlader, die das berühmte Cat Logo trugen, und die nun als Ablösung der Zeppelin Radlader anrollten.

Der Wechsel zwischen beiden Laderreihen verlief weich und anwenderfreundlich, denn manche Zeppelin Kunden bevorzugten weiterhin die von Schaeff gefertigten Kleinlader, da sich ihre Flotten in erster Linie aus Schaeff-Maschinen zusammensetzten. Andere Kunden wollten jedoch lieber die neuen Cat Lader in ihren Maschinenpark einreihen. Deshalb zeigten sich alle Beteiligten mit der Strategie des einstweiligen Parallelvertriebs beider Laderreihen sehr zufrieden.

Ausgereifte Ladertechnik im Kleinformat

Wie zuvor die Zeppelin Radlader, so entwickelten sich die kleinen Cat Lader 906 bis 908 über die Jahre zu wahren „Bestsellern": Im englischen Werk in Leicester werden heute jährlich knapp 3 000 dieser Radlader produziert. Davon nimmt Zeppelin rund 50 Prozent ab und hat damit weiterhin eine marktführende Position in Deutschland, was letztendlich auch zu der bereits erwähnten Preisverleihung durch Caterpillar führte.

Ein wesentliches Merkmal der drei kleinen Cat Radlader ist der herausragende Bedienkomfort. Das beinhaltet im Alltag wichtige Arbeitserleichterungen wie den Parallelhub, wodurch Lasten beim Stapeln und Heben mit der Palettengabel

Roter Lader mit „Blauem Umweltengel" für lärmarme Bauweise: Dieser ZL80 gesellte sich 1997 zum Fahrzeugpark der Münchner Berufsfeuerwehr, um Schutt eingestürzter Gebäudeteile zu beseitigen, Straßen nach Einsätzen zu säubern oder mit Anbauschild Schnee zu räumen. Foto: Zeppelin

Bestens von ihren großen Brüdern gelernt haben d trumpfen sie heute mit vielen Raffinessen wie Sperr enmäßiger Wegfahrsperre auf.

Schon ab 1983 ergänzten Radlader, die Zeppelin nach eigener Regie bei Schaeff fertigen ließ, das Cat Programm. Foto: Archiv Cohrs

Zum effizienten Betrieb mit Anbaugeräten konzipiert, arbeiten die Cat Radlader bei unterschiedlichsten Aufgabenstellungen schnell und sicher – hier mit einer praktischen Seitenkippschaufel. Foto: Zeppelin

Gleich bei der Präsentation der neuen Baureihe auf der bauma 1998 zeigte Caterpillar, wie man kompakte Radlader konstruiert: Trotz des weit eingeknickten Rahmens, dies sogar am Hang und schwerer Nutzlast am Hubarm, droht der Lader nicht umzukippen. Foto: Archiv Cohrs

Auch für die ersten Zeppelin Radlader stand sofort e satzpraxis wurde erkannt, dass kompakte Radlader s

ie kleinen Cat Radlader 906, 907 und 908. Deshalb differenzialen, Schaufelendlagendämpfung und seri- Foto: Zeppelin

automatisch parallel geführt werden, und die praktische Return-to-Dig-Funktion, die im Ladebetrieb den Schaufelwinkel zum Einstechen nach Voreinstellung automatisch optimal einstellt.

Bei einem unabhängigen Vergleichstest der Fachzeitschrift „bi bauwirtschaftliche informationen“ wurde der 907H sogar 2008 zum Testsieger gekürt. Im Testurteil hieß es beispielsweise: „Der ausgereifte Alleskönner hat den ausgeglichensten Eindruck unter allen Radladern im Praxistest hinterlassen. Ob beim Ein- und Ausstieg, in Sachen Handling, bei der Rundumsicht, Wartungsfreundlichkeit und Fahrstabilität – es gibt keinen für den Fahrer wichtigen Aspekt, der bei der durch die Bank guten bis sehr guten Benotung abgefallen wäre. So kommt der Cat 907H in der Gesamtbeurteilung durch unsere beiden erfahrenen Maschinisten zur Höchstpunktzahl im Testfeld.“

Hervorgehoben wurde im Testurteil außerdem: „Alle Schaltvorgänge inklusive Schnellwechsler und dritter Steuerkreis lassen sich mit einer Hand bedienen. Die farbig unterlegte, ergonomisch angebrachte Instrumententafel für Geschwindigkeit und Gangwechsel hat der Fahrer immer gut im Blick.“

Auch sonst wurde die Ausstattung gelobt: „Standardmäßig wird der Radlader mit einer elektronischen Wegfahrsperre geliefert. Dank der elektronisch geregelten Saug- und Förderpumpe entlüftet sich das Hydrauliksystem selbst. Auch der klappbare Kühler überzeugte bei der Wartungsfreundlichkeit.“

In ihrem Fazit konnten die Tester natürlich nicht sämtliche Vorzüge der kompakten Cat Lader erwähnen, denn davon gibt es reichlich viele. Zu nennen sind hier die zuschaltbaren Differenzialsperren, die starke und robuste Z-Kinematik oder auch die optionale Hubgerüst-Schwingungsdämpfung RideControl, ebenfalls ein Merkmal der größeren Cat Radlader.

Und, sofern diese Option gewählt wird, können die drei kleinen Cats immerhin mit 35 km/h Tempo losflitzen. Wer es aber doch nicht so eilig hat, wählt die praktische Kriecheinrichtung und Handgas. Damit lassen sich die Lader für Präzisionsarbeiten und sehr langsamen Vortrieb, beispielsweise mit angebauter Kaltfräse, wieder „entschleunigen“ und somit allen Einsatzanforderungen bestens anpassen.

Schon in der Basiskonstruktion wurden die Zeppelin Radlader so ausgelegt, dass sie schwere Lasten heben und sicher verfahren konnten. So wurden die Lader bereits damals wie Gelände- und Industriestapler eingesetzt Foto: Zeppelin

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 über 30 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 Grund für das Erfolgsgeheimnis der kleinen Cat Radlader findet sich im legendären Cat Service und der hohen Ersatzteilverfügbarkeit, womit Zeppelin auf dem deutschen Markt bis heute Maßstäbe setzt. Foto: Archiv Cohrs

Bereits von Beginn an waren die Lader auf große Hubleistung ausgerichtet. Foto: Zeppelin

ein breites Programm von Anbaugeräten bereit, denn mit sicherem Blick für die zukünftige Ein- o vielfältig wie möglich verwendet werden sollten. Foto: Zeppelin

Mit Cat auf der neuen Welle

„Wenn ein Cat darüberfährt, zeigt sich selbst Beton von einer neuen Seite“, teilte Zeppelin 1999 in einer Presseinformation mit. Weiter hieß es dort: „Hergestellt mit einer gewölbten Betonverschalung formen drei kühn geschwungene Flächen in der Trendfarbe Anthrazit eine wellenförmig modulierte Ausstellungsplattform, die die Flexibilität des leuchtend gelben Cat 906 optimal zum Ausdruck bringt.“ Was aber führte Betonkunst und Cat Kleinlader zusammen? Die beiden Industriedesigner Peter Knopp und Michael Mursch zeichneten bereits für das ansprechende Äußere des Cat 906 verantwortlich. Ihr Betonentwurf sollte zusätzlich für einen interessanten, zeitgemäßen Auftritt des kompakten Radladers sorgen. Foto: Zeppelin

WM-Sieg bei den Kompakten

Zeppelin ist erneut Weltmeister im Vertrieb und Service kompakter Cat Baumaschinen

GARCHING BEI MÜNCHEN (SR). Im Rhythmus von vier Jahren treten Fußballer der verschiedensten Nationen bei der WM gegeneinander an. 2010 war Südafrika Austragungsort, 2014 geht es für das Team von Jogi Löw nach Brasilien, sofern sich die deutsche Mannschaft für die Teilnahme qualifiziert. Doch bis zur nächsten Weltmeisterschaft wollte Caterpillar nicht warten. Der weltweit größte Baumaschinenhersteller richtet inzwischen jedes Jahr eine WM aus – allerdings dreht sie sich nicht um Tore, sondern die Disziplin hat logischerweise mit Baumaschinen zu tun. Um den Titel, Weltmeister im Vertrieb von Kompaktgeräten, den Caterpillar zu vergeben hat, bemühen sich Baumaschinenhändler auf der ganzen Welt, die wie Zeppelin exklusiv kompakte Cat Radlader, Minibagger & Co. vertreiben. Für Europas führende Vertriebs- und Serviceorganisation hat sich die Anstrengung gelohnt: Der WM-Titel geht zum zweiten Mal in Folge nach Deutschland. Zeppelin ist wieder Weltmeister bei kompakten Baumaschinen.

Anstelle des WM-Pokals erhielt Zeppelin eine Weltmeister-Plakette. Bei der Übergabe (von links): Fred Cordes, Zeppelin Geschäftsführer, Robert Drooglever, Geschäftsführer im Caterpillar Werk in Leicester, Michael Heidemann, Zeppelin Geschäftsführer, Peter Gerstmann, Zeppelin Geschäftsführer, und Richard Martin, Caterpillar Bereichsleiter Kompaktmaschinen Europa.

Die Baumaschinen-WM stand unter der Schirmherrschaft von Mary Bell, als Vice President für die Entwicklung, die Produktion und den Support kompakter Baumaschinen verantwortlich, und Paolo Fellin, als Vice President für den Vertrieb innerhalb Europas, Afrikas und des Mittleren Ostens zuständig. Schon 2010 zeichneten, Caterpillar Zeppelin als erfolgreichsten Händler aus. „Das war uns Anspruch genug, den WM-Titel auch ein Jahr später zu holen und den höchsten Umsatz und die höchste Gesamtstückzahl zu erzielen. Unsere Spieltaktik ging auf, indem wir Kunden mehr als nur Produkte bieten, sondern sie auch mit einem guten Service von uns überzeugen wollen", erklärt Michael Heidemann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Zeppelin Baumaschinen GmbH. Das Unternehmen belegt damit den ersten Platz unter allen Cat Händlern. Anstelle des WM-Pokals erhielt Zeppelin eine Weltmeister-Plakette einmal in Original und einmal in Kuchenform, quasi als süße Belohnung für den höchsten Umsatz und die höchsten Gesamtstückzahl innerhalb der gesamten Caterpillar Händlerorganisation. „Gerade Kompaktmaschinen finden bei Unternehmen immer mehr Anklang. Zum einen sind kompakte Minibagger bei Firmen gefragt, die damit insbesondere im innerstädtischen Bereich Arbeiten ausführen, wo es häufig eng zugeht. Zum anderen sind kompakte Radlader bei Unternehmen sehr beliebt, weil die Baumaschinen so universell einsetzbar sind. Dies sind Argumente, die bei unseren Kunden immer wieder fallen, wenn sie sich für eine Cat Baumaschine entscheiden", erläutert Michael Heidemann.

Darauf hat Caterpillar die Produktion im englischen Leicester ausgerichtet, worüber auch Zeppelin die kompakten Baumaschinen bezieht. „Über zwölf Prozent aller kompakten Baumaschinen liefern wir an Zeppelin. Das Unternehmen ist somit unser größter Abnehmer", führt Robert Drooglever, Geschäftsführer im Caterpillar Werk in Leicester, aus. Bevor neue Geräte in die Serienproduktion gehen, fließen Kundenanforderungen in die Entwicklung mit ein. Allein in den letzten Jahren wurden Millionenbeträge in Forschung und Entwicklung gesteckt – mit dem Ergebnis, dass 60 neue Modelle alleine in diesem Jahr auf den Markt kommen. Produktserien von Baggerlader, Radlader, Ketten- und Minibagger und Telehandler wurden überarbeitet und auf den neusten Stand der Technik gebracht. „So einfach ist eigentlich das ganze Erfolgsgeheimnis. Nur wer sich ganz auf seine Kunden konzentriert, ihre Wünsche ernst nimmt und dem es gelingt, diese umzusetzen, kann weltmeisterlich Baumaschinen verkaufen", liefert Fred Cordes, Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH, als Erklärung für das gute Abschneiden.

Mary Bell, Vice President von Caterpillar, verantwortlich für die Entwicklung, Produktion und den Support der kompakten Baumaschinen, und Michael Heidemann, Zeppelin Geschäftsführer, schneiden den Weltmeister-Kuchen an. Fotos: Zeppelin

Unentbehrlicher Helfer im Kanalbau

Neuer Cat Kurzheckbagger 321DLCR leistet Grothe Bau gute Dienste bei der Nacherschließung

LÜBECK (SR). Einmal ist immer das erste Mal: In diesem Fall geht es in Lübeck um den Ortsteil Moorgarten/Nienhüsen, der von der derzeitigen Mischkanalisation auf Trennkanalisation in Schmutz- und Niederschlagswasser umgestellt wird. Die Nacherschließung in Verbindung mit der Herstellung von Entwässerungsleitungen zählt für das ortsansässige Unternehmen Grothe Bau, das zusammen mit dem Arge-Partner Bergemann-Gräper den Auftrag für die städtischen Entsorgungsbetriebe ausführt, zum klassischen Kerngeschäft. Für dieses wird seit Kurzem ein neuer Cat Kettenbagger mit Kurzheck vom Typ 321DLCR eingesetzt. Seine Aufgabe: der Aushub von rund 7 400 Kubikmetern für den Rohrgraben.

Das Lübecker Kanalnetz umfasst laut städtischer Entsorgungsbetriebe rund 900 Kilometer öffentliche Kanäle, etwa 280 Kilometer Hausanschlussleitungen, zahlreiche Pumpwerke, Regenrückhalte- und Regenklärbecken. Damit der ordnungsmäßige Betrieb und der Unterhalt des Netzes gewährleistet sind sowie weder die Gewässer noch das Grundwasser durch Abwässer belastet werden, wird kontinuierlich in die Infrastruktur investiert. Derzeit fließt ein Drittel des Lübecker Abwassers in eine Mischkanalisation, wo Schmutz- und Regenwasser gemeinsam in einem Rohr zu den Kläranlagen abgeleitet werden. Der überwiegende Teil des Stadtgebietes wird in einem Trennsystem entwässert. Auch der Ortsteil Moorgarten/Nienhüsen soll auf dieses umgestellt werden. Dazu werden von Grothe Bau auf einer Länge von rund zweitausend Meter PP-Rohre mit einem Durchmesser von bis zu 20 Zentimetern verbaut, die vor Ort im Abstand von sechs Metern Länge verschweißt werden – ein Verfahren, mit dem der Auftraggeber neue Wege geht. Die Rohre werden zuvor in eine Muffe gesteckt, damit ein nahtloser Anschluss gewährleistet wird. Dies soll verhindern, dass späteres Wurzelwachstum die Rohre und somit die Kanalisation beschädigt.

Schachtmeister Harry Wagner und MTA-Leiter Heiko Siss, beide von Grothe Bau, zeigen Zeppelin Verkäufer Dirk Carstensen, von der Niederlassung Hamburg, die Baustelle (von links). Foto: Zeppelin

Aufgrund des hohen Grundwasserspiegels, der abgesenkt wird, muss der Cat Kurzheckbagger Erdreich in bis zu fünf Metern Tiefe auskoffern. Nicht ganz einfach gestaltet sich das Unterfangen aufgrund der verschiedenen Bodenverhältnisse. „Der Cat Bagger ist unentbehrlich hier", lautet das Urteil von Grothe-Bau-Schachtmeister Harry Wagner. Nicht nur optisch sticht die Maschine mit ihrem RAL-Ton 1007 innerhalb der Wohnsiedlung hervor, sondern sie überzeugte das Unternehmen auch aufgrund ihrer Arbeitsleistung und kompakten Bauweise. Infolge der engen Wohnbebauung und der Verkehrsführung durch die Ortschaft Moorgarten/Nienhüsen bleibt dem neuen Cat 321DLCR wenig Platz zum Schwenken oder zum Verladen des Aushubs auf Lkw. So muss der Bagger nicht nur aufgrund dessen Vorsicht walten lassen, sondern die Maschine und die vier Mitarbeiter von Grothe Bau müssen auch auf die querenden Leitungen achten, damit diese nicht in Mitleidenschaft gezogen werden, wenn sie sich an das Anlegen von rund 98 Hausanschlüssen machen. Gerade das Kurzheck leistet dem Unternehmen beim innerstädtischen Kanalbau gute Dienste. Und das erklärt auch, dass der Maschinenpark, den MTA-Leiter Heiko Siss verwaltet, über zwei weitere Kurzheckbagger vom Typ 321 verfügt. Sie wurden genauso bei der Zeppelin Niederlassung Hamburg in Auftrag gegeben, wie zwei Cat Kettenbagger 314, vier Cat Radlader 908H, die Cat Radlader 928 und 938 und die Cat Raupe D6N. „Typisch für uns: Kaum ein Gerät, das von uns nicht modifiziert wurde", meint Heiko Siss. Auf den neuen Bagger bezogen bedeutet es: Die Baumaschine erhielt einen Verstellausleger, das Schnellwechselsystem OilQuick und Gummiketten, um die Oberflächenstruktur des Bodens zu schonen.

Zum Auftrag der Lübecker Entsorgungsbetriebe gehört, zwei Pumpenstationen mit UW-Beton, rund 600 Meter PE-Druckleitungen im Rohrgraben und rund 2 150 Meter PE-Druckleitungen im HDD-Verfahren zu erstellen. Am Ende sind auf einer Fläche von 4 900 Quadratmetern Asphalt anzubringen. Auch das ist eine Aufgabe, die Grothe Bau zu seinen Kernkompetenzen zählt. Das auf Straßen- und Tiefbau spezialisierte Unternehmen wurde Anfang der 1960er-Jahre von Klaus Grothe gegründet. Heute steuert Geschäftsführer Joachim Grothe den Familienbetrieb mit rund 115 Mitarbeitern, die zu den klassischen Geschäftsfeldern Leistungen im Erd- und Sielbau in einem Umkreis von 50 Kilometern rund um die Hansestadt und den Firmensitz erbringen.

Anzeige

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

Perfekten Investitionszeitpunkt abgepasst

Mit 13 neuen Cat Baumaschinen hat die Firma Seizmeir ihren Wettbewerbsvorteil ausgebaut

MITTERSCHEYERN (SR). Montagmorgen, Start einer neuen Arbeitswoche: Während diesem Zeitpunkt ein Großteil der arbeitenden Bevölkerung eher mit Schrecken entgegensah, freuten sich die hundert Mitarbeiter der Firma Seizmeir bereits darauf. Denn auf sie warteten vier Tieflader, die die neue Baumaschinenflotte geladen hatte. Das auf Asphalt- und Pflasterarbeiten sowie Straßen-, Erd- und Galabau spezialisierte Unternehmen nahm die Fracht in Empfang, als pünktlich um sieben Uhr elf neue Cat Radlader 906H und zwei Cat Minibagger 302.5 auf dem Firmengelände in Mitterscheyern bei Pfaffenhofen eintrafen. Damit ist für Geschäftsführer Josef Seizmeir der Zustand der Wettbewerbsfähigkeit wieder hergestellt: „Wer regelmäßig investiert, wie wir, bei dem laufen sich Investitionen auch nicht auf."

Aufgereiht vor der Werkstatt und Firmenzentrale: die neue Cat Baumaschinenflotte. Zur Inbetriebnahme der Geräte erschienen (von links) Zeppelin Vertriebsdirektor Jürgen Karremann, Zeppelin Verkäufer Josef Gruber, Firmenchef Josef Seizmeir, Prokurist und Bereichsleiter Asphalt- und Erdbau Stefan Hausmann, Prokurist und Bereichsleiter Straßen- und Pflasterbau Alexander Stemmer, und Prokurist und Bereichsleiter Galabau Peter Hammer. Foto: Zeppelin

Der Firmenchef legt großen Wert darauf, seinen Bestand an Baumaschinen auf dem neuesten Stand der Technik zu halten und tauscht in regelmäßigem Rhythmus alte Geräte gegen neue aus. „Im Durchschnitt arbeiten wir rund sechs Jahre mit den Maschinen", so Seizmeir. Den Zeitpunkt des Wechsels passt er genau ab, denn mit den Jahren verlieren die Geräte an Wert und Reparaturen häufen sich. „Dann reißen die Schläuche häufiger und die Reifen sind aufgearbeitet. Damit tut man sich keinen Gefallen. Man darf den Moment nicht übersehen, an dem man nicht mehr kostendeckend arbeitet, sondern muss versuchen, den perfekten Investitionszeitpunkt abzupassen. Das ist in der Regel keine hohe Mathematik, wenn man die Kosten betrachtet, sondern eine rein kaufmännische Entscheidung", so Seizmeir. Mit Neumaschinen kann er Aufträge wettbewerbsfähig erledigen und ist gut abgesichert. Schließlich kann er sich auf die Garantie berufen. Stehen Wartungsarbeiten an, dann kommen dem Betrieb Servicemitarbeiter der Zeppelin Niederlassung München zur Hilfe, welche die eigenen Mitarbeiter der Werkstatt mit Rat und Tat unterstützen. Mitarbeiter der Niederlassung kümmern sich auch um den Verkauf von Gebrauchtmaschinen. „Zugutekommt uns, dass Cat Geräte werthaltig sind", argumentiert Seizmeir. Eine Eigenschaft, die sich beim Wiederverkauf finanziell bemerkbar macht, wenn die Maschinen veräußert werden. Im Umkehrschluss nutzt der Betrieb wiederum Gebrauchtmaschinenangebote der Niederlassung München, wie im Fall eines gebrauchten Cat Radladers 950G.

„Früher waren die Innovationszyklen der Baumaschinenhersteller viel länger, bis neue Produkte auf den Markt kamen. Inzwischen werden Geräte in kürzeren Abständen modifiziert. Radladermodelle von früher sind bei Weitem nicht mehr mit denen von heute vergleichbar, was die Leistung und den Spritverbrauch betrifft", führt Zeppelin Vertriebsdirektor Jürgen Karremann aus. Auf sein Argument baut auch der Unternehmer: Ihm kommt es bei den Radladern auf Kraft an, denn die Kompakten müssen auch schon mal größere Lasten bewältigen können. „Dann sollten sie noch etwas Reserven übrig haben", so Seizmeir. Eingesetzt werden sollen die Radlader und Minibagger bei Straßen- und Pflasterarbeiten. Die elf neuen 906H sind zum Be- und Entladen von Paletten mit bis zu zwei Tonnen vorgesehen, während die beiden 302.5 nicht nur kleinere Aushubarbeiten übernehmen, sondern mit einem Hammer auch Asphalt und Beton bearbeiten sollen. Eine weitere Vorgabe lautet: Die Radlader müssen wendig sein und auch noch bei schwer zugänglichen Stellen manövrieren können.

Im Einsatz sind die Cat Radlader bei der Baugebietserschließung Rothenturm in Ingolstadt. Foto: Seizmeir

Des Weiteren ist Seizmeir wichtig, dass die Maschinen pflegeleicht und von seinen Mitarbeitern leicht zu bedienen sind. Zugute kommt dem Personal, dass die Maschinengeneration der Radlader der H-Serie tiefer aufgehängte Pendelachsen und damit einen tieferen Schwerpunkt aufweist. Das verleiht den Fahrern ein sicheres Gefühl im Umgang mit der Maschinentechnik. Jeder Kolonne werden feste Maschinen zugewiesen. „Wir versuchen, die Geräte nicht auf weiten Strecken umzusetzen, sondern die Transportwege kurz zu halten und so universell wie möglich einzusetzen", meint der Firmenchef. Deswegen hat jede Maschine in der Regel zugewiesene Anbaugeräte.

Dass mit neuen Geräten Innovationen im Fuhrpark Einzug halten, ist ihm noch aus einem anderen Grund wichtig: Viele Auftraggeber schauen sich inzwischen den Fuhrpark an. Seizmeir führt viele Aufträge für die öffentliche Hand aus. „Gerade bei Imageprojekten werden wir oft und gerne beauftragt", erklärt er. Das kommt nicht von ungefähr. „Es wird für ein Unternehmen immer wichtiger, dass es einen guten Eindruck hinterlässt und da spielen vermeintliche Äußerlichkeiten wie ein gepflegter Maschinenpark eine immer größere Rolle. Die Außenwirkung eines Unternehmens darf man bloß nicht unterschätzen", lautet seine Argumentation. Die Kundschaft, vor allem öffentliche Auftraggeber, die nicht nur aus der bayerischen Landeshauptstadt kommen, sondern aus Ingolstadt, Augsburg und Umgebung, sollen die neuen Radlader und Minibagger mit Wohlwollen zur Kenntnis nehmen. Schnell kann eine einzige Baustelle zum Aushängeschild des ganzen Unternehmens werden. Jede Baustelle muss darum aufgeräumt und abgesichert sein – das derzeit größte Projekt ist davon nicht ausgenommen: die Nordumgehung Pasing, an der die Firma von Josef Seizmeir beteiligt ist.

Seizmeir vertreibt seit 1989 über die SNH GmbH Pflastersteine, deren Transport und Logistik er auch übernimmt. Aufgrund steigender Kundennachfrage gründete der Firmenchef Josef Seizmeir eine eigene Gesellschaft, die SSP GmbH, die sich um eine fachgerechte Verlegung – ob von Hand oder mit Pflasterverlegemaschinen – kümmert. Weil der Betrieb viele Aufgaben für Generalunternehmer ausführt, bleibt es längst nicht nur bei einem Gewerk. „Die Tendenz geht dahin, dass wir nicht nur den Straßenbau übernehmen, sondern bei vielen Projekten auch den Kanalaufbau gleich mit ausführen. Auftraggeber wollen heute lieber nur einen Ansprechpartner, der sich um alles kümmert. Das ist nur Recht: Je mehr Arbeiten bei einem Projekt anstehen, desto lieber und desto besser passen sie zu unserem Geschäftsmodell", bringt es der Geschäftsführer auf den Punkt. Er ist dabei überzeugt, dass sein Betrieb nicht nur genau dafür die richtige Größe hat – die passenden Baumaschinen dazu hat er längst auch.

Anzeige

Schnell verfügbar

Zeppelin Rental unterstützt Hochwasserübung

KÖLN (CL). Probe für den Ernstfall: Bei einer dreitägigen Übung vom 31. Mai bis 2. Juni dieses Jahres hat die Stadt Köln sich für ein mögliches Hochwasser gerüstet. Dazu wurden unter anderem in Köln-Sürth, Weiß, Marienburg, Bayenthal, Porz-Langel und Niederkassel-Lülsdorf die mobilen Hochwasserschutztore und -wände aufgebaut. Für diese Aufgabe mietete die für die Logistik der Übung zuständige DiaLog Gesellschaft für Service und Kommunikation mbH bei Komplettanbieter Zeppelin Rental zwei Cat Radlader 907 H, einen Cat Radlader 906 H mit Ladegabeln sowie drei Hyster Gabelstapler.

Die Schutzwände und -tore lagern in acht Depots, die in der Stadt Köln verteilt sind. Sowohl bei der Übung als auch bei tatsächlichem Hochwasser transportieren Lkw sie an festgelegte Entladestellen, wo sie abgeladen und an ihren Einsatzort gebracht werden müssen. Diese Aufgabe übernahmen bei der Übung Cat Radlader. Foto: Zeppelin Rental

Wenn der Pegel des Rheins ansteigt, zählt in Köln jede Minute. Deshalb führen die Kölner Stadtentwässerungsbetriebe, kurz StEB, in jedem Jahr eine Hochwasserübung durch, die alle Beteiligten wie beispielsweise das Technische Hilfswerk oder die für die Logistik zuständige DiaLog GmbH für den Ernstfall rüsten soll. Hier sind Schnelligkeit und Flexibilität besonders gefragt. Deshalb setzt Bernhard Philipps von der DiaLog GmbH für den Transport der mobilen Wände, die aus Damm- und Fußbalken sowie Stützen bestehen, seit Jahren auf die Unterstützung von Zeppelin Rental.

Die Schutzwände und -tore lagern in acht Depots, die in der Stadt Köln verteilt sind. Sowohl bei der Übung als auch bei tatsächlichem Hochwasser transportieren Lkw sie an festgelegte Entladestellen, wo sie abgeladen und an ihren Einsatzort gebracht werden müssen. Dafür mietet Bernhard Philipps seit rund vier Jahren bei Zeppelin Rental die passenden Maschinen an. „Zu Beginn unserer Kundenbeziehung hat die Mietstation in Köln-Porz uns ausführlich beraten. Wir konnten testen, welche Maschinen sich für den Einsatz am besten eignen und haben so unsere Wahl getroffen“, erzählt Bernhard Philipps.

Dabei ist auch Flexibilität ein wichtiges Stichwort. „Die Wahl der Maschinen ist meist wetterabhängig“, so Philipps. Denn bei Regen eignen sich Radlader mit Ladegabeln beispielsweise besser für den Transport der Schutzwände. Herrscht bei schönem Wetter in Ufernähe drückende Enge, sind wendige Stapler die bessere Alternative. Es kann also passieren, dass schnell umdisponiert werden muss. Hier bieten Zeppelin Rental durch seine Zugehörigkeit zum Zeppelin-Konzern und seine Schwestergesellschaft Zeppelin Baumaschinen GmbH mit ihrem Gabelstaplerbereich vielfältige Handlungsmöglichkeiten. Das umfangreiche Portfolio von Hyster Gabelstaplern erlaubt kurzfristige Verfügbarkeiten, wenn ohne lange Vorlaufzeit Mietmaschinen aus diesem Bereich benötigt werden.

Ein weiterer Grund, warum die DiaLog GmbH Maschinen bei Zeppelin Rental mietet, ist das flächendeckende Mietstationsnetz und damit die schnelle Verfügbarkeit von Maschinen. „Sollte der Ernstfall eintreten und die Kölner Innenstadt zu überfluten drohen, hat Zeppelin Rental die Möglichkeit, in kürzester Zeit eine große Zahl an Radladern und Staplern samt Anbauteilen zur Verfügung zu stellen“, sagt Bernhard Philipps. Denn dann helfen alle 15 Mietstationen in Nordrhein-Westfalen zusammen und halten die benötigten Maschinen bereit. Eine große Erleichterung für das Logistikunternehmen, das sich auf die Zuverlässigkeit seines Vermietunternehmens verlassen können muss – und das auch tut. „Deshalb sind wir bereits seit Jahren zufriedener Kunde“, so Philipps.

Dennoch muss regelmäßig für den Ernstfall geübt werden. Einmal jährlich entscheiden die Stadtentwässerungsbetriebe, wo und was genau geprobt wird. Vom 31. Mai bis 2. Juni war dies beispielsweise der Auf- und Abbau der mobilen Schutzwände durch verschiedene Bau- und Schlossereiunternehmen sowie unter anderem das Technische Hilfswerk in den Bereichen Köln-Marienburg und Bayenthal zwischen Rodenkirchener Brücke und Harry-Blum-Platz, in Sürth und Weiß zwischen Sürther Mühle und Pflasterhof und in Porz-Langel entlang der Straße In der Aue, über die Frongasse und Rheinbergstraße. Während bei den Übungen die Wände nur in einigen Stadtteilen aufgebaut werden, müssen während eines Volleinsatzes die verschiedenen Speditionen insgesamt etwa 40 000 Dammbalken und 4 500 Stützen aus ihren Lagern zu den Einsatzorten transportieren.

Dabei gibt es genaueste Vorschriften, ab welchem Rheinpegel die mobilen Elemente errichtet werden. In Rodenkirchen im Kölner Süden beispielsweise ist es ab einem Wasserstand von fünf Metern Kölner Pegel so weit. Doch gerade bei anhaltendem Regen laufen manchmal schon vor dem Aufbau Keller inner- und außerhalb des Stadtzentrums voll oder werden feucht. Für solche Gegebenheiten hat Zeppelin Rental ebenfalls die passenden Produkte im Programm. In seinem breiten Portfolio an Baugeräten finden sich beispielsweise robuste Pumpen, leistungsstarke Heizgeräte oder Luftentfeuchter und Raumtrockner.

Grüner Wohnen

Sechs Mietaufzüge von Zeppelin Rental helfen bei Wohnungsbau in Köln

KÖLN (CL). In attraktiver Lage nahe der Innenstadt entstehen derzeit zwischen den Kölner Stadtbezirken Zollstock und Raderberg die Vorgebirgsgärten, ein Wohnprojekt der Gemeinnützigen Wohnungsgenossenschaft Köln-Sülz eG, der Wohnungs- und Baugenossenschaft „Mieterschutz“ eG, der Wohnungsgenossenschaft Köln-Süd eG sowie der Wohn- und Heimbau eG. Mit am Bau beteiligt ist der Vermietspezialist Zeppelin Rental, vormals MVS Zeppelin. Das Unternehmen stellt der Gerüstbau Kampa GmbH momentan insgesamt sechs Transportbühnen des Typs GEDA 500Z/ZP für Personen und Material zur Verfügung.

Das Konzept des neuen, auf einem Gelände von rund 31 000 Quadratmetern gelegenen Wohnviertels: gelebte Urbanität in grüner Wohnlage. Dabei steht „grün“ nicht nur für den Vorgebirgspark, an den das Viertel angrenzt, sondern auch für die hohe Energieeffizienz der Häuser (KfW-Effizienzhaus 70, EnEV 2007). Geheizt wird mit Fernwärme, außerdem sind alle Gebäude mit einer Be- und Entlüftungsanlage ausgestattet. Die Müllentsorgung ist ebenfalls nicht gewöhnlich: Der Abfall landet in getrennten, in die Erde eingelassenen sogenannten Unterflurbehältern. Ansprechen soll das neue Wohnviertel alle Schichten – für junge Familien dürfte insbesondere die vierteleigene Kindertagesstätte eine wichtige Rolle spielen, verschiedene Innenhöfe sollen soziale Kontakte fördern und die Verkehrsberuhigung in der Anlage für eine hohe Lebensqualität sorgen. Das benachbarte und modernisierte Zollstockbad garantiert einen hohen Freizeitwert.

Die Bauarbeiten am Projekt Vorgebirgsgärten, dessen Investitionsvolumen von den Bauherren mit 80 Millionen Euro beziffert wird, begannen im Mai 2010. Im ersten Baufeld entstehen etwa 165 Zwei- bis Fünf-Zimmer-Wohnungen mit einer Wohnfläche von 50 bis 140 Quadratmetern. Außerdem gibt es eine Vielzahl von Wohnungstypen. Ob Haus-im-Haus-Varianten, Gartenwohnungen, Wohnungen mit barrierefreiem Zugang oder Penthouse-Wohnungen mit großzügigen Dachterrassen – für jeden ist etwas dabei. Im zweiten Bauabschnitt werden weitere rund 140 Wohneinheiten geschaffen. Der dritte Bauabschnitt sieht zwei Mehrfamilienhäuser mit Kita vor.

Die Gerüstbauleistungen des Projekts erbringt die Gerüstbau Kampa GmbH mit Sitz in Köln. Um Transporte von Material und Personen in die Höhe zu ermöglichen, setzt Kampa bereits seit einigen Jahren regelmäßig bei Bedarf auf Aufzüge des Vermietspezialisten Zeppelin Rental – so auch beim Bau der vier- bis fünfstöckigen Gebäude des Projekts Vorgebirgsgärten. Für das Kompetenz-Center Aufzüge in Köln-Porz unter der Leitung von Harry Buch ist kein Auftrag zu schwer, im Gegenteil. „Wir freuen uns immer über besondere Herausforderungen – nichts ist unmöglich“, sagt Buch.

Im Fall der Vorgebirgsgärten in Köln stellt Zeppelin Rental derzeit sechs Bauaufzüge GEDA 500Z/ZP für den Transport von Material und Personen zur Verfügung. Die Tragfähigkeit liegt bei 500 Kilogramm, die Höhe der Aufzüge bei 15 bis 16 Metern. Da die Logistik für die termingenaue Durchführung eines Großprojekts eine wichtige Rolle spielt, ergeben sich natürlich auch bestimmte Anforderungen an Materialtransporte. Hier hilft Zeppelin Rental mit seinen zuverlässigen Transportbühnen, die Baustoffe, Werkzeuge, aber auch Arbeiter schnell und sicher in die Höhe, zu bringen.

Zusätzlich zur reinen Vermietung der Geräte kümmert sich der Vermietspezialist auch um alle Dienstleistungen rund um die Aufzüge. So besucht bei jeder Projektanfrage zunächst ein Mitarbeiter des Kompetenz-Centers in Köln-Porz die entsprechende Baustelle, um alle Gegebenheiten auszuloten. Denn es muss beispielsweise geprüft werden, wo die Aufzugmasten angebracht werden können. Im Fall der Vorgebirgsgärten konnten sie – relativ simpel – am Gerüst befestigt werden. In anderen Fällen kam es aber bereits vor, dass eine aufwendige Holzkonstruktion errichtet werden musste, weil die Hausfassade nicht angebohrt werden durfte. „Doch das sind genau die Aufträge, die uns besonders Spaß machen“, so Harry Buch. „Wir finden immer für jedes Problem die richtige Lösung.“

Zu den Serviceleistungen von Zeppelin Rental gehört es natürlich auch, die Aufzüge schlüsselfertig zu übergeben. In den Kölner Vorgebirgsgärten montierten je zwei Arbeiter an drei Tagen die sechs Aufzüge. Anschließend erfolgte eine genaue Einweisung in die Bedienung. Sollten während der Nutzung einmal eine Frage zur Bedienung, ein technisches Problem oder andere Unwegsamkeiten auftreten, ist ein Mitarbeiter von Zeppelin Rental jederzeit erreichbar – bei Großprojekten auch 24 Stunden.

Zeppelin Rental stellt der Gerüstbau Kampa GmbH sechs Transportbühnen für Personen und Material zur Verfügung. Foto: Zeppelin Rental

Das gesamte Vermietprogramm von Zeppelin Rental im Bereich Aufzüge umfasst neben Transportbühnen, wie beim Projekt der Vorgebirgsgärten im Einsatz, auch reine Materialaufzüge, Schräg- und Leiter-Aufzüge, Auslegeraufzüge, Motor-Seilzüge sowie Mini- und Anhängerkrane.

Nr. 363, Juli/August 2012

Wenn es Nacht wird auf Deutschlands Straßen

Unterwegs mit einer Cat Raupe D11T – ein Baumaschinentransport der besonderen Art

ALLMENDINGEN (SR). 7 355 Kilometer trennen Peoria im amerikanischen Bundesstaat Illinois und Allmendingen in Baden-Württemberg kurz vor Ulm. Genau diese Distanz musste kürzlich eine neue Cat Raupe vom Typ D11T zurücklegen, um vom Produktionsstandort, an dem sich zugleich auch die Firmenzentrale des weltweit größten Baumaschinenproduzenten befindet, zu ihrem Ziel zu gelangen: dem Zementwerk von Schwenk. Erste Station der Reise war Baltimore, wo die Rampe vor einigen Wochen über den großen Teich nach Deutschland verschifft wurde. Dort kam sie kürzlich in Bremerhaven an, wurde dort zur Zeppelin Niederlassung Bremen in Achim gebracht, wo Mitarbeiter alle Funktionen überprüften, bis sie für den Weitertransport vorbereitet wurde. Die Redakteurin des Deutschen Baublatts durfte die Baumaschine auf den letzten Kilometern der Strecke begleiten und im wahrsten Sinne des Wortes erfahren, was es heißt, Maschinentransporte in dieser Größe auf Deutschlands Bundes- und Landstraßen abzuwickeln.

Insgesamt vier Raupen vom Typ Cat D11 sind in Deutschland im Einsatz.

Montagabend, 22 Uhr, Ausfahrt Ulm-West, eine stillgelegte Tankstelle an der B10 ist der Treffpunkt. Die Journalistin hält Ausschau nach dem gelben Riese und dem Tross, eine Vierachs-Zugmaschine von MAN und ein Begleitfahrzeug BF3 der Firma Wacker aus Filderstadt, die im Auftrag von Zeppelin den neuen Cat Dozer zu ihrem Einsatz bringt. Das Transportteam ist seiner Zeit etwas voraus, als sie eintreffen: Fahrer Uwe Krissler, Ersatzfahrer Joachim Laible und der Fahrer des Begleitfahrzeugs Kai Heine. Mit ihnen wird die Reporterin die Nacht auf Deutschlands Bundes- und Landstraßen verbringen. Sie kommen aus Hof. Dort hatten sie den Tieflader samt Raupe über das Wochenende auf dem Parkplatz eines Autohofs geparkt. Am Donnerstagabend hatten die Transporteure die Maschine in Achim bei Bremen geladen – allein das ordnungsgemäße Festzurren hat fünf Stunden gedauert. Erst als der TÜV Nord die Ladungssicherheit kontrolliert und bestätigt hat, dass die Maschine für den Transport auf deutschen Straßen sicher befestigt ist, durfte sich Fahrer Uwe Krissler hinter das Steuer setzen – der Transport rollte an. Bis kurz vor Hof schaffte es dann die D11T bis Freitag, von wo aus die Wacker-Mitarbeiter die Fahrt am Montag gegen 15.30 Uhr wieder aufnahmen.

Sie bringen die Cat Raupe sicher an ihr Ziel: Ersatzfahrer Joachim Laible, Fahrer Uwe Krissler, und der Fahrer des Begleitfahrzeugs Kai Heine. Fotos: Zeppelin

Bevor die Journalistin vom vereinbarten Treffpunkt aus zusteigen kann, heißt es warten – und das, so wird sie erfahren, ist immer wieder erforderlich. Kai Heine hat bereits die Ulmer Polizei verständigt und Begleitschutz angefordert. Doch diese muss erst noch einen anderen Schwertransport – eine Brecheranlage von Kleemann – eskortieren, welche die Tankstelle auf der Gegenfahrbahn in andere Richtung passiert, bis die D11T an der Reihe ist. Die Pause wird von den Mitarbeitern nicht nur genutzt, um sich mal die Beine zu vertreten – seit vier Uhr Nachmittags sind sie unterwegs, sondern immer wieder überprüfen sie auch die Sicherung der Ladung, unter die Anti-Rutschgummimatten der Kategorie 0,6 gelegt wurde.

Dann rücken die Blaulichter an. Fahrer und Polizisten sind keine Unbekannten – sie halten noch ein Schwätzchen, wie es halt so ist, wenn man nachts arbeitet, während der Rest der Bevölkerung schläft. Wacker transportiert nicht nur Baumaschinen für Zeppelin und Fremdfirmen, sondern auch die eigenen Geräte, die zum Recycling eingesetzt werden. Daher waren die Fahrer schon häufig im Ulmer Raum unterwegs und hatten mit der Polizei zu tun. „Nicht immer geht es so freundschaftlich zu, wie gerade eben, wenn wir die Papiere vorzeigen“, berichtet Krissler. Diese werden von den beiden Polizisten überprüft – es sind wichtige Dokumente, welche genau die Route festlegen, die der Fahrer der Zugmaschine und der Fahrer des Begleitfahrzeugs einhalten müssen. Der Disponent von Wacker, Andreas Ross, hat sich um die Genehmigung gekümmert, die beim Landratsamt Esslingen beantragt wurde. „Je nach Art des Transports und dessen Größe kann es zwischen einer und ein paar Wochen dauern, bis man alle erforderlichen Unterlagen zusammenhat. Minimum eine Woche vorher steht eigentlich der genaue Fahrplan fest. Doch manchmal kommt es halt auch anders, als man denkt, und wir müssen umdisponieren, weil die Maschine noch nicht fertig ist“, erklärt Kissler. Baustellen, wie die Tunnelsanierung in Blaubeuren, und unzählige Brücken sowie Über- und Unterführungen sind Hindernisse, welche die Fahrtrichtung vorgeben. Auch die Polizisten müssen Bescheid wissen, welche Route die deutschen Behörden für den Baumaschinentransport ausgewählt haben. „Wir werden unser Ziel immer enger einkreisen. Direkt auf dem kürzesten Weg nach Allmendingen fahren können wir nicht. Wir werden den Weg über Münsingen und Ehingen und die Dörfer nehmen müssen“, so Krissler. Die letzten Kilometer werden es in sich haben, wenn man bedenkt, dass die Raupe 3,86 Meter breit und 4,20 Meter hoch ist. Addiert man Zugmaschine, Auflieger und das nachfolgende Begleitfahrzeug zusammen, ergibt sich eine Länge von 28 Metern, die den gesamten Tross ausmacht. In Summe bringt es die geladene Raupe auf 76 Tonnen – Kabine, Überrollbügel, Schild und Ripper werden direkt vor Ort montiert. Damit erreicht die Cat D11T rund 110 Tonnen.

Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Bayern und Baden-Württemberg sind allein die Bundesländer, durch die die riesige Cat Raupe auf dem Tieflader befördert werden musste. Nicht nur in jedem Bundesland gelten mitunter andere Transportvorschriften, welche die Wacker-Mitarbeiter kennen müssen, sondern innerhalb der Bundesländer gibt es auch verschiedene Regierungsbezirke, die wiederum andere Verordnungen vorschreiben. Das erklärt, warum die drei Fahrer ein dickes Bündel an Papieren mitführen, das die verschiedenen Genehmigungen enthält. „58 Seiten lang sind die Fahrauflagen, die allein in Bayern und Baden-Württemberg gelten“, verweist Kai Heine auf die Dokumente.

Um 22.39 Uhr geht die Fahrt mit Polizeibegleitung endlich los. „Hast Du genug Lenkdruck?“ funkt Kai Heine Uwe Krissler an. Aufgabe des Fahrers des Begleitfahrzeugs ist es, dem Fahrer des Schwertransports Hilfestellung zu geben, denn er sieht nicht bis zum Ende des Schwertransporters. Darum ist er darauf angewiesen, dass ihn sein Kollege dirigiert und dieser den Transport von hinten absichert. „Viele Autofahrer wissen gar nicht, was auf sie zukommt. Es interessiert sie gar nicht, ob die Polizei mit Blaulicht vorneweg fährt oder wir mit unserem Begleitfahrzeug mit Gelblicht vor dem Schwertransport warnen“, klagt Krissler.

Nach ein paar Kilometern verlassen sie die B10. Für die ersten zehn Kilometer benötigen er und seine Kollegen rund 40 Minuten. 80 Kilometer pro Stunde auf Autobahnen und 60 Kilometer pro Stunde auf Landstraßen sind die maximale Geschwindigkeit, die Uwe Krissler und Joachim Laible mit der Schwerlastzugmaschine fahren dürfen. Während es die erste halbe Stunde noch schön schnurgeradeaus geht, tauchen schon bald die ersten Kurven und Steigungen von zehn Prozent auf. „Das ist für eine Region wie diese schon ganz ordentlich“, meint Krissler, der die Zugmaschine routiniert durch die Ortschaften lenkt. Dort sind sprichwörtlich die Gehsteige hochgeklappt. Dass sich gerade ein gewaltiger Maschinenkoloss durch die Dörfer bewegt, bekommen die wenigsten Menschen mit. Und genau so soll es sein: Behutsam steuert Uwe Krissler die Zugmaschine samt Auflieger und achtet darauf, dass er dabei nicht mit dem Raupenfahrwerk, das 20 Zentimeter über dem Boden schwebt, aufsetzt. „Die größte Gefahr ist, wenn wir aufsetzen, dass Randsteine kaputtgehen oder wir Löcher in den Asphalt reißen“, so Krissler. Das ganze Fahrer-Team setzt alles daran, solche Schäden zu vermeiden.

Auch wenn die Fahrer von Wacker sozusagen alte Hasen im Schwertransportgeschäft sind – Joachim Laible hat viele Jahre Baumaschinen bis nach Russland befördert und Uwe Krissler ist seit 1979 im Transportgewerbe – und sie immer wieder Großgeräte wie einen gebrauchten Cat Radlader 992, einen Cat Longfrontbagger 330 oder einen Cat Muldenkipper 773 umgesetzt haben, ist diese Fahrt auch für sie etwas Besonderes: Zum ersten Mal haben sie eine Raupe in der Größe einer Cat D11T auf ihrer Ladefläche geladen. Die Baumaschine ist in Deutschland nicht sehr häufig anzutreffen. Gerade einmal vier Maschinen befinden sich hierzulande laut dem Zeppelin Produktmanagement im Einsatz. Doch daran verschwenden die Fahrer keinen Gedanken – sie sind ganz konzentriert darauf, dass ihre Fracht sicher ankommt.

Der nächste Stopp findet um 23.30 Uhr statt – die Ulmer Polizei hat ihren Job vorschriftsmäßig erledigt. Sobald der Schwertransport einen Regierungsbezirk verlässt, findet ein Wechsel der Streife statt. Nun müssen die Ehinger Kollegen den Baumaschinenzug begleiten. Sie rücken um 0.05 Uhr an und fahren dem Tross voraus. Gegen 0.33 Uhr werden sie von den Münsinger Kollegen abgelöst. Der letzte Wechsel findet gegen 1.14 Uhr statt. „Gut, dass es heute kein Nieselwetter gibt. Denn zusammen mit dem grell blinkenden Blaulicht, strengt das wahnsinnig die Augen an“, erzählt Krissler.

Um 1.35 Uhr ist es geschafft. Die Fahrer sind zufrieden und haben Allmendingen erreicht: „Alles hat geklappt. Die Baumaschine kam heil an“, so das Fazit der drei. Nun können sie sich noch ein paar Stunden aufs Ohr legen. Um sieben Uhr früh, wenn Schwenk sein Werkstor öffnet, machen sich Uwe Krissler und Kai Heine an das Abladen und damit haben sie ihren Auftrag erfüllt: die Cat Raupe sicher an ihr Ziel zu bringen.

Während es die erste halbe Stunde noch schön schnurgeradeaus geht, tauchen schon bald die ersten Kurven und Steigungen von zehn Prozent auf.

Aufgabe des Begleitfahrzeugs ist es, dem Fahrer des Schwertransports Hilfestellung zu geben. Darum ist er darauf angewiesen, dass ihn sein Kollege dirigiert und dieser den Transport von hinten absichert.

Mit geballter Kraft

Der Rückbau der alten ADAC-Zentrale ist die erste Feuertaufe für den neuen Cat 349EL

MÜNCHEN (SR). Seit 2011 haben die rund 2 400 Mitarbeiter der ADAC-Zentrale in München eine neue Heimat. Nach fünf Jahren Bauzeit bezogen sie die neue Zentrale im Münchner Westpark. Das alte Gebäude, das 1973 eingeweiht wurde, war zu klein geworden – die Mitarbeiter waren inzwischen an sieben Standorten, verteilt in ganz München, untergebracht. Weil Bauflächen in München dünn gesät sind und selten lange brach liegen, hat das Unternehmen Ettengruber aus Dachau den Rückbau von 300 000 Kubikmetern umbauten Raums übernommen, damit auf dem Gelände 380 Wohnungen entstehen können. Ein neuer Cat Kettenbagger 349EL, der erste im Großraum München, muss bei dem Abbruch seine erste Feuertaufe bestehen.

Wie sich der neue Cat Kettenbagger 349EL auf seinem ersten Baustelleneinsatz schlägt, analysieren Hansi Ettengruber, Sohn von Abbruchunternehmer Johann Ettengruber, Wolfgang Brecht, Zeppelin Verkäufer, Armin Duhne, Baggerfahrer, und Arne Bauer, Bauleiter bei Ettengruber (von links). **Fotos: Zeppelin**

Was in den 1970er-Jahren als schick galt, lässt sich an der Fassade ablesen, die Bildhauer Otto Herbert Hajek, Präsident des Deutschen Künstlerbundes, gestaltet hat. Ansonsten dominiert Beton das Gebäude mit über 30 000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche Beton. Es wurde 1982 durch einen Ergänzungsbau mit über 13 000 Quadratmetern Nutzfläche erweitert. Auch hier findet sich Beton in großem Stil. Für die eingesetzten Baumaschinen bedeutet das, dass sie mit ihren Scheren ganz schön was wegbeißen müssen. Mit geballter Kraft beackern zwei Longfrontbagger, darunter auch ein Cat 345BL, das 26 Meter hohe Gebäude. Unterstützung bekommen sie von Cat Kettenbaggern, wie dem Cat 349EL, dem Cat 330DLN sowie zwei Cat 325DLN und weiteren Abbruchbaggern. „Die alte ADAC Zentrale ist ein schönes Beispiel dafür, wie früher gebaut wurde. Wie die dicken Eisenarmierungen zeigen, wurde auch damals richtig betoniert. Der Bau war für eine lange Nutzung angelegt“, erklärt Arne Bauer, Bauleiter bei Ettengruber. Entsprechend viel wird von den Maschinen verlangt, insbesondere vom neuen Cat Bagger 349EL, der mit Schere und Meißel dem Beton und Stahl zu Leibe rückt. Die neue Baumaschine übernimmt die Arbeiten, die zuvor von einem Cat Kettenbagger 330D, wie er ebenfalls auf der Baustelle anzufinden ist, ausgeführt wurden. Während dieser mit einer vier Tonnen schweren Schere gearbeitet hat, bringt der neue Cat 349EL mit einer 5,3 Tonnen schweren Schere mehr Leistung zustande. Mehr Kraft steckt in der neuen Maschine auch, wenn sie mit dem Meißel arbeitet – eine Eigenschaft, die sich Abbruchunternehmer wie Johann Ettengruber wünschen. „Bedenkt man, wie schwer die Arbeiten hier sind, dann fällt die Kraftstoffbilanz in den ersten Wochen gar nicht schlecht aus“, zieht der Fahrer Armin Duhne eine erste Bilanz. Die starken Stahlträger und Eisenseile müssen beim Abbruch vom Beton sauber getrennt werden. Es wird von den Mitarbeitern wie Arne Bauer penibel darauf geachtet, Materialien nicht zu vermischen. Dies galt insbesondere bei der Entkernung. „In Spitzenzeiten waren 50 Mann damit beschäftigt“, so Bauer. Drei Abrollfahrzeuge hatten gut zu tun, mit 40 Kubikmetern Container Müll aus den Entkernungsarbeiten abzufahren. Bislang wurde rund 170 Tonnen KMF-Dämmmaterial, rund 90 Tonnen Asbest, 570 Tonnen Baumischabfälle, 600 Tonnen Dachpappe und 1 500 Tonnen Mischschrott entsorgt.

Angesichts der starken Eisenarmierung wird entsprechend viel von den Maschinen verlangt, insbesondere vom neuen Cat Bagger 349EL, der mit Schere und Meißel dem Beton und Stahl zu Leibe rückt.

Sauberes Arbeiten heißt im übertragenen Sinne auch, dass aufgrund der engen Wohnbebauung auf der Nordost- und Südseite vier Staubbindemaschinen, im Volksmund auch als Schneekanonen bekannt, feinsten Wassernebel auf die Baumaschinen und ihre Arbeitswerkzeuge richten, um aufkommende Staubbildung im Keim zu ersticken. Damit nicht genug: Der eingesetzte Longfrontbagger zielt seine Wasserdüsen am Ausleger ebenfalls auf die Anbaugeräte. Rasensprenger und C-Schläuche geben dem Staub den Rest. „Mehr können wir nicht tun“, so Bauer.

Mindestens ebenso aufwendig sind die Arbeiten, die in der viergeschossigen Tiefgarage stattfinden, die früher über tausend Fahrzeugen einen Parkplatz bot. Die Decken, die aus bis zu 50 Zentimeter dickem Stahlbeton bestehen, müssen raus. Übrig bleiben sollen nur die Tiefgaragen-Außenwände, die bis zu 14 Meter tief in den Boden reichen. Die TG-Außenwände wurden damals beim Bau als sogenannte „Schlitzwände“ erstellt, die auf jeden Fall erhalten bleiben müssen. Aufgrund der geplanten Neubebauung und hier vorgesehenen eingeschossigen Tiefgarage ist außerdem die Auffüllung der unteren drei Tiefgaragen-Geschosse erforderlich.

So muss zeitgleich mit dem Auffüllen und Verdichten der Tiefgarage mit RC-Beton auch der Abbruch der eigentlichen Tiefgarage (Decken und Stützen) erfolgen. Bei dieser Vorgehensweise ist ein sehr ausgeklügeltes Abbruchsystem erforderlich, das in Zusammenarbeit mit der Firma Ettengruber und einem Spezialstatiker erarbeitet sowie von einem weiteren Prüfstatiker bestätigt wurde. Das Auffüllmaterial stammt aus dem beim Abbruch entstandenen mineralischen Bauschutt, der zu 95 Prozent aus Stahlbeton besteht. So entstehen vor Ort durch das Recycling mit einer Prallbrechanlage aus dem Stahlbeton rund 60 000 Tonnen güteüberwachter RC-Beton (F 1 RW1) Korngröße 0/56 Millimeter.

Beton dominiert das Gebäude mit über 30 000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche. Es wurde 1982 durch einen Ergänzungsbau mit über 13 000 Quadratmetern Nutzfläche erweitert.

Der neue Cat 349E im Detail

Der neue 50-Tonnen-Kettenbagger Cat 349E bringt mehr Motor- und Hydraulikleistung als sein Vorgänger 345D, zeigt aber gleichzeitig in typischen Anwendungen eine um durchschnittlich fünf Prozent verbesserte Kraftstoffnutzung. Im Cat C13-Motor des 349E kommt das Modul für kontinuierliche Emissionsüberwachung (CEM, Clean Emissions Modul) zum Einsatz, damit die strengen Emissionsvorschriften der Stufe IIIB eingehalten werden können. Zu den vielen neuen Kraftstoff sparenden Merkmalen des 349E gehört die Leerlaufabschaltungseinstellung, über die ausgewählt werden kann, wie lange sich eine Maschine im Leerlauf befinden darf, bevor sie abgeschaltet wird. Dieses System bietet eine bedienerfreundliche Leerlaufsteuerung, bei der der Fahrer mit einem einzigen Tastendruck die Motordrehzahl auf die niedrige Leerlaufdrehzahl reduzieren kann. Mit einem zweiten Tastendruck oder einer Bewegung des Steuerhebels kehrt der Motor wieder zur hohen Drehzahl zurück und die Maschine kann weiterarbeiten. Die isochrone Drehzahlregelung – ein System, das unabhängig von der Last eine konstante Motordrehzahl aufrechterhält – spart weiteren Kraftstoff, wie auch der Sparmodus des 349E, der in weniger anspruchsvollen Anwendungen zum Einsatz kommt.

Das Hydrauliksystem des 349E trägt ebenfalls zum sparsamen Kraftstoffverbrauch bei. Ein elektrisches Regenerierungsventil im Auslegerkreis nimmt bei Absenken des Auslegers die hydraulische Energie auf und führt sie zurück. Auf dieselbe Art und Weise arbeitet ein zusätzliches Regenerierungsventil im Stielkreis im Niederlastbetrieb mit absenkendem Stiel, wodurch das von der Hydraulikpumpe zu produzierende Ölvolumen weiter verringert und noch mehr Kraftstoff gespart wird. Zudem wird durch ein neu konstruiertes Hauptsteuerventil die Konfiguration der Zusatzleitungen vereinfacht und damit die Zuverlässigkeit erhöht.

Das Fahrerhaus verfügt jetzt über einen neuen, 40 Prozent größeren Monitor mit einer höheren Auflösung und einer verbesserten Tastaturschnittstelle. Das neue Display dient außerdem als Anzeige für die Rückfahrkamera und ist in der Lage, zwei Kamerabilder gleichzeitig anzuzeigen. Zu den neuen Sitzoptionen gehören eine Sitzheizung und -kühlung. Die verstärkte Klimaanlage enthält neue, mit Filter versehene Öffnungen.

Das optionale Cat-2-D-Baggeranzeigesystem Grade Control für Tiefe und Neigung verwendet interne Sensoren in der Arbeitsausrüstung, die die Position der Löffelschneide in Echtzeit erfassen. Dadurch wird das vorgegebene Arbeitsergebnis schneller, ohne Nachmessen sowie Nacharbeiten erreicht und der Kraftstoffverbrauch reduziert sich. Grade Control kann durch Hinzufügen von Cat-AccuGrade-Modulen zu einer vollständigen 3-D-Baggersteuerung erweitert werden.

Der Unterwagen ist mit fester und variabler Spurweite lieferbar. Eine Auswahl an Auslegern und Stielen erlaubt eine genaue Anpassung des 349E an die jeweilige Anwendung. Alle Ausleger und Stiele haben Guss- und Schmiedeteile in den hochbelasteten Bereichen. Die Löffel zeichnen sich durch eine neue Geometrie aus, die schnelleres Füllen und mehr Produktivität ermöglicht. Auch der Verschleißschutz an den Löffelecken und an den Seitenschneiden wurde verbessert.

Breitere Servicetüren und eine neue, zweiteilige Motorhaube verbessern den Zugang zu den wichtigsten Wartungsstellen. Durch eine Neupositionierung der Ölkontrolleinrichtung und des Motorölfilters konnte die Routinewartung noch weiter beschleunigt werden, und durch eine neue Ölablasseinrichtung werden Verunreinigungen minimiert. Außerdem gibt es für Motoröl und Hydrauliköl ein neues Quick-Evac-Schnellablasssystem.

Nr. 363, Juli/August 2012

Mit neuester Technik aufgefrischt

Mit neuen Cat Geräten kommt Bewegung in Hagedorns Maschinenpark

GÜTERSLOH (SR). Der Maschinenpark der Unternehmensgruppe Hagedorn ist laufend in Bewegung. Der Spezialist für Abbruch, Altlastensanierung, Erdbau und Entsorgung aus Gütersloh setzt nicht nur seine Baumaschinen von Baustelle zu Baustelle in ganz Deutschland um, sondern auch Bagger, Raupen und Radlader werden ständig gedreht: Damit Technik vom neuesten Stand Einzug hält, wird der Bestand an Geräten in regelmäßigen Abständen aufgefrischt. So geschehen, als der Geschäftsführer Thomas Hagedorn zusammen mit seinem Baumaschinenlieferanten, der Zeppelin Niederlassung Paderborn, ein Maschinenpakt geschnürt hat, bestehend aus den neuen Cat Kettenbaggern 324ELN und 329ELN, drei 336ELN sowie dem 349EL, dem neuen Cat Mobilbagger M322D, dem neuen Cat Kettendozer D6T LGP und zwei neuen Cat Walzenzügen CS 56. Die ersten Maschinen sind längst auf den Baustellen eingetroffen, um Erdmassen, Abbruch- oder Recyclingmaterial zu bewegen.

Das Unternehmerpaar Barbara (Zweite von rechts) und Thomas Hagedorn (Zweiter von links) erhalten von Zeppelin Vertriebsdirektor Kay-Achim Ziemann (rechts) und dem leitenden Verkaufsrepräsentant der Zeppelin Niederlassung Paderborn, Markus Knippschild, das Maschinenpaket. **Fotos: Zeppelin**

Gerne zitieren Unternehmer den Schriftsteller Erich Kästner mit den Worten: „Stillstand ist Rückschritt.“ Denn sie wissen: Firmen, die nicht in ihre Wettbewerbsfähigkeit investieren, fallen im Wettbewerb zurück und gefährden ihre Zukunft. An Investitionen führt darum für Thomas Hagedorn kein Weg vorbei, seien es die fünf Millionen Euro für die Erweiterung des Gütersloher Wertstoffzentrums um 26 000 Quadratmeter auf 51 000 Quadratmeter, oder seien es die zwei Millionen Euro in den Maschinenpark. Der Firmenchef des Familienbetriebs mit über hundert Mitarbeitern liegt mit seinem Investitionsverhalten derzeit ganz im Trend. Wie der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) in einer Konjunkturumfrage ermittelte, hat die Investitionsbereitschaft der deutschen Unternehmen seit Jahresbeginn an Fahrt aufgenommen. „Trotz der Unsicherheiten im Euroraum kommt die Konjunktur in Deutschland stärker in Schwung“, erklärte DIHK-Hauptgeschäftsführer Martin Wansleben diese Entwicklung. Die Bereitschaft, Investitionen zu tätigen, bringe das niedrige Zinsniveau und eine solide Nachfrage mit sich, so der DIHK. Gestützt durch die robuste Geschäftsentwicklung stockten vor allem binnenorientierte Wirtschaftszweige wie der Bau, der Handel und Dienstleister ihre Investitionsbudgets auf. Allerdings, so bemängelt die EU-Kommission, investiert ein Großteil europäischer Unternehmen nicht in Ökologie oder grüne Produkte. Sie hatte Unternehmen nach ihrem Beitrag für den Umweltschutz befragt. Das Ergebnis: 56 Prozent bieten keine ökologisch abbaubaren Produkte oder Recycling-Dienste an und haben es auch nicht vor.

Anders Hagedorn: Sein Geschäftsmodell setzt gezielt auf das Recycling. „Durch eine exakte Analyse der spezifischen Abfallmenge lässt sich das Maximum des Abfalls der Wiederverwertung zuführen. Je mehr recycelbare Stoffe in den Kreislauf zurückkehren, desto niedriger sind die Entsorgungskosten und Umweltbelastungen“, wirbt das Unternehmen auf seiner Internetseite www.unternehmensgruppe-hagedorn.de. Zum Recycling, Rückbau und der Altlastensanierung gesellt sich der klassische Erdbau und die Erschließung – Leistungen, die Thomas Hagedorn seit 2011 bewusst anbietet und die zur Neugründung einer eigenständigen Firma führten. In diesem Segment kann das Unternehmen auch die Erfahrung im Umgang mit kontaminierten Böden vorweisen und trägt auf seine Weise zum Umweltschutz bei.

Mit den neuen Baumaschinen wird der Nachhaltigkeitsgedanke auch im Maschinenpark gelebt. Die Kettenbagger der neuen E-Serie erfüllen die geltenden Europäischen Richtlinien der Stufe IIIB und reduzieren den Ausstoß an Emissionen. Im Motor werden im Vergleich zum Motor der Vorgängerserie Stickoxide um 50 Prozent sowie Feinstaubpartikel um ganze 90 Prozent gesenkt. Um dies zu erreichen, verfügen alle Motoren von Cat über eine Abgasrückführung. Dadurch werden die Verbrennungstemperaturen und somit der Ausstoß von Stickoxiden entsprechend reduziert. Kohlenmonoxid und Rußanteile werden durch nachgeschaltete Oxidationskatalysatoren und Dieselpartikelfilter gesenkt. „Kunden, die die neuen Maschinen mit der Motorentechnik einsetzen, haben uns bestätigt, dass die Bagger der E-Serie auch äußerst sparsam sind, was den Kraftstoffverbrauch betrifft“, erklärt Markus Knippschild, der leitende Verkaufsrepräsentant der Zeppelin Niederlassung Paderborn. Zeigen können die Baumaschinen, dass sie dem lange Zeit verbreiteten Image des Spritschluckers nicht mehr gerecht werden, bei ihren ersten Einsätzen, dem Abbruch des mehrstöckigen ehemaligen Finanzamts in Rheda-Wiedenbrück, beim Abbruch der ehemaligen Tecalemit-Werke in Bielefeld oder dem Abbruch von Hallen mit Verwaltungs- und Sozialgebäude in Markgröningen.

Von der Zepelin Niederlassung Paderborn werden die Maschinen ausgeliefert.

Weil das Unternehmen Hagedorn seine Raupe ohne großes Federlesen von Baustelle zu Baustelle umsetzen will, erhielt die neue Cat D6T ein Sechs-Wege-Klappschild.

Hagedorn war von Caterpillar als Testkunde ausgewählt worden, eine Vorserienmaschine des Cat 324E auf Herz und Nieren zu testen. Daher wusste Thomas Hagedorn, auf was er sich einließ, als er den Bagger in seinen Fuhrpark aufnahm. Seit dem Schritt in die Selbstständigkeit setzt der Unternehmer auf den weltweit größten Baumaschinenhersteller. „Die Zusammenarbeit mit Cat hat mich vom ersten Tag an überzeugt. Daraus ist mittlerweile eine enge Partnerschaft zu Zeppelin und der Niederlassung Paderborn entstanden. Ich weiß, dass ich mich auf meinen Lieferanten verlassen kann – man steht zu seinem Wort“, führt der Unternehmer an.

Die neuen Kettenbagger und der neue Mobilbagger verfügen über einen OilQuick-Schnellwechsler. Denn die Baumaschinen setzen bei den auszuführenden Arbeiten im Abbruch und Recycling eine Vielzahl von Arbeitswerkzeugen ein. War früher der Wechsel von hydraulischen Anbaugeräten wie Hammer, Greifer oder Schere oft sehr Zeit raubend, weil der Fahrer auch bei angebauten Schnellwechslern jedes Mal die Kabine verlassen und Hydraulikschläuche manuell anschließen und abkoppeln musste, erleichtert OilQuick den Austausch verschiedener Werkzeuge. Um schnellere Taktzeiten bei den Baggern zu realisieren, verbindet der vollhydraulische Schnellwechsler sämtliche Hydraulikanschlüsse im Handumdrehen. Somit werden die Bagger zum echten Geräteträger, der die unterschiedlichsten Arbeitswerkzeuge innerhalb weniger Sekunden wechseln kann. Wie komfortabel das inzwischen ist, wissen die Baggerfahrer von Hagedorn längst zu schätzen. Sie müssen nicht jedes Mal aus der Kabine aussteigen, oftmals ölverschmierte und verschmutzte Hydraulikschläuche mit den Händen anschließen oder abkuppeln und wieder einsteigen, sondern können bequem im Sitzen ihre Arbeit verrichten. Auch dieser Aspekt hat mit Nachhaltigkeit zu tun, geht es doch darum, das Arbeiten ergonomisch zu gestalten.

Drei neue Cat Kettenbagger 336ELN hielten ebenfalls Einzg in den Maschinenpark.

Auf Flexibilität legt der Unternehmer bei Investitionen im Allgemeinen und bei seiner neuen Cat Raupe D6T im Besonderen großen Wert. Transporte von Baumaschinen sind gewöhnlich mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden. Häufig müssen Unternehmen wochenlang warten, bis die behördlichen Genehmigungen vorliegen, einen Bagger, Radlader oder eine Raupe auf Deutschlands Straßen befördern zu dürfen. Weil das Unternehmen Hagedorn seine Raupe ohne großes Federlesen von Baustelle zu Baustelle umsetzen will, erhielt sie ein Sechs-Wege-Klappschild von der Zeppelin Niederlassung Bremen. Der Kettendozer ist nicht wie ursprünglich mit 785 Millimeter breiten, sondern mit 710 Millimeter breiten Bodenplatten bestückt. Somit hat die Maschine insgesamt eine Breite von drei Metern – für Transporte ideal. Durch den Umbau können die Ecken des Schildes zusammengeklappt, die Maschine aufgrund ihrer geringen Transportbreite schnell von A nach B befördert und das Schild an Ort und Stelle innerhalb mit wenigen Handgriffen einsatzbereit gemacht werden. Nach ihrem ersten Baustelleneinsatz in Hannover, wo sie Erdarbeiten zur Erstellung einer Logistikanlage in Langenhagen ausgeführt hat, ging es für die Raupe gleich weiter nach Berlin. Dort stehen bis Oktober 2012 Arbeiten wie der Bodenabtrag, die Oberbodenentsorgung von 10 000 Tonnen, Bodenverbesserungen in Höhe von 30 000 Tonnen und der Schotterauftrag auf 50 000 Quadratmetern Fläche zur Befestigung eines neuen Lagers der Spedition Dachser an. Das Unternehmen Hagedorn wird in Deutschlands Hauptstadt in den nächsten Wochen noch so einiges bewegen – dank seiner neuen Cat Maschinen.

Anzeige

Lärmschutz 2012
15. – 16. November 2012
4. Internationaler Fachkongress mit begleitender Fachmesse
Messe Westfalenhallen Dortmund
Aktuelle Informationen und Anmeldung für Aussteller und Tagungsteilnehmer unter www.laermschutz-messe.de
Veranstalter: Verkehrs-Akademie Dortmund GmbH • Schleefstraße 14 • 44287 Dortmund
Tel: 02 31/129 70 36 • Fax: 0231/129 70 37 • info@laermschutz-messe.de

Noch einmal Rohstofflieferant

Teilrückbau des traditionsreichen Bergwerks Walsum in Duisburg

DUISBURG, BONN. Es war nicht nur bloßes Symbol einer stolzen Region: Mit 159 Millionen Tonnen hochwertiger Kraftwerkskohle lieferte das von der RAG betriebene Bergwerk Walsum bis zu seiner Schließung 2008 jenen Rohstoff, der als Energieträger die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland im 20. Jahrhundert maßgeblich mitprägen sollte. Dagegen nehmen sich die jüngst beim Rückbau der Verwaltungsgebäude an der Dr.-Wilhelm-Roelen-Straße gewonnenen Wertstoffe auf den ersten Blick mehr als bescheiden aus. Doch die knapp 400 alten Kunststofffenster, die beim Projekt dem Recycling zugeführt werden konnten, weisen in die Zukunft.

Knapp 400 alte Kunststofffenster konnten dem Recycling zugeführt werden. Foto: Rewindo

„Wir sind davon überzeugt, dass Sekundärrohstoffen mit hoher Qualität eine immer bedeutendere Rolle für die Produktion zukommen wird. Daher setzen wir auf einen Recyclingprozess, an dessen Ende ein Regranulat steht, das ohne Probleme wieder bei der Produktion unterschiedlicher Fenster- und Bauprofile mit Recyclatkern eingesetzt werden kann“, so Michael Vetter, Geschäftsführer der Rewindo Fenster-Recycling-Service GmbH. Seit nunmehr zehn Jahren organisiert Rewindo das Recycling ausgedienter Kunststofffenster, -Rollläden und -türen mit stets steigenden Quoten. Nach ungefähr 3 000 Tonnen 2001 konnten bereits zehn Jahre später über 19 000 Tonnen PVC-Regranulat gewonnen werden, das entspricht mehr als 800 000 ausgedienter Kunststoff-Altfenster. Ausschlaggebend für diese Steigerung ist neben der Qualität des Produkts auch die praxisnahe logistische Umsetzung. Michael Vetter: „Zusammen mit unseren Recyclingpartnern, der Tönsmeier Kunststoffe GmbH & Co. KG und der VEKA Umwelttechnik GmbH, verwirklichen wir einen bundesweit flächendeckenden Abholservice. Wer will und die Möglichkeit dazu hat, kann das Material aber auch selbst bei unseren Recyclinganlagen in Höxter und in Hörselberg-Hainich, nahe Eisenach, anliefern.“

Letzteres war Mittel der Wahl der mit dem Rückbau beauftragen Freimuth Abbruch und Recycling GmbH aus Bülkau. „Dank unseres großen Fuhrparks hatten wir die Möglichkeit, die alten Fenster selbst nach Höxter in die Recyclinganlage von Tönsmeier zu bringen. Dabei haben selbstverständlich auch wirtschaftliche Überlegungen eine Rolle gespielt“, so Projektleiter Nico Lührs, der auch bei künftigen Rückbauten auf das Fensterrecycling setzen will: „Gerade bei den Größenordnungen wie hier in Duisburg, ist der Vorteil gegenüber der Verbrennung derzeit nicht zu unterschätzen. Unser besonderes Augenmerk gilt jedoch bei allen Abbrucharbeiten immer der größtmöglichen und umweltgerechten Wiederverwertung der anfallenden Materialen im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes. Dabei sehen wir uns auch als ersten Rohstofflieferanten für die Baubranche.“

Bei den alten Fenstern aus Duisburg jedenfalls kann sich Lührs in dieser Hinsicht sicher sein: Den technisch hoch entwickelten Recyclingprozess haben die Fenster bereits durchlaufen und wurden so durch eine umweltgerechte, ordnungsgemäße und nachhaltige Entsorgung als fast hundert Prozent sortenreines Kunststoff-Regranulat zu einem wichtigen Rohstoff für neue Fenster- und Bauprofile verwertet.

Entsorgung just in time

Mit Cat Baumaschinen bereitet Remex innerhalb kürzester Zeit große Mengen Material auf

FRANKFURT AM MAIN (SR). Allein im Monat Mai konnte der Flughafen Frankfurt über fünf Millionen Fluggäste verbuchen. Das heißt im Umkehrschluss: 43 000 Mal starteten und landeten Flugzeuge auf dem Rollfeld. Weil dieses entsprechend hohen Belastungen ausgesetzt ist, müssen Start- und Landebahn für die hohe Flugfrequenz präpariert sein. Von Zeit zu Zeit wird darum die alte Betonschicht ausgebaut und eine neue aufgebracht. Um den ausgebauten Beton, insbesondere dessen Aufbereitung und Entsorgung, kümmert sich die Remex Mineralstoff GmbH.

Uwe Disser (links), Betriebsleiter der Remex Mineralstoff GmbH, zuständig für die Region Rhein-Main, und Harald Eichmann, leitender Verkaufsrepräsentant der Zeppelin Niederlassung Hanau, vor einem der beiden Cat Radlader. Fotos: Zeppelin

Kurz vor dem Betriebsgelände in Kelsterbach heben im Minutentakt die Flieger von Airbus und Boeing ab. Aus der Lage in der Einflugschneise zwischen Nord- und Südlandebahn zieht Remex seine Vorteile, wenn das Unternehmen für Kunden Arbeiten rund um den Flughafen Frankfurt ausführt. 2006 wurde zusammen mit Kirchhoff die Start- und Landebahnen Süd und Nord saniert. Wer für den Flughafen tätig ist, muss wissen, dass die Arbeiten oftmals in der Nacht auszuführen sind. Auf einer Fläche von 15 auf 60 Meter wurde der Beton ausgebaut. Remex übernahm die Entsorgung des Materials. In Spitzenzeiten ging es um 6 000 Tonnen. Sie werden aufbereitet, um das Material wieder einbauen zu können. „Unsere Brecheranlage schafft 250 Tonnen in der Stunde. Wir haben hier im Schichtbetrieb gearbeitet“, erklärt Uwe Disser, Betriebsleiter der Remex Mineralstoff GmbH, zuständig für die Region Rhein-Main. Das Beispiel Sanierung Start- und Landebahn verdeutlicht auch, wozu das Unternehmen in der Lage ist: Innerhalb kürzester Zeit große Mengen Material aufzubereiten – und darum kommt der Nachbar, der Flughafen Frankfurt, auch immer wieder auf Remex zu, wenn Arbeiten anstehen. Im Zuge der neuen Rollwege wird Remex wieder 100 000 Tonnen Frostschutzmaterial liefern.

So wie am Frankfurter Flughafen kümmert sich Remex um die Entsorgung, Logistik, Sortierung und Aufbereitung mineralischer Abfälle auch für andere Industriekunden, Kommunen und Betriebe des Baugewerbes. Ganz im Sinne der Kreislaufwirtschaft wird Asphalt, Beton, Stahlbeton, Kalksandstein sowie Ziegelmauerwerk aufbereitet und diese Baustoffe durch das Recycling ihrer Wiederverwendung zugeführt. „Das ist direkter Umweltschutz. Denn dadurch tragen wir dazu bei, das ohnehin begrenzte Deponievolumen nicht unnötig zu verschwenden und Rohstoffe wie Natursteine zu schonen“, so Uwe Disser. Die Aufbereitung kann Remex nicht nur am Standort Kelsterbach anbieten, sondern auch direkt vor Ort über mobile Brecher- und Siebanlagen sicherstellen. In Summe geht es in Kelsterbach um durchschnittlich 250 000 Tonnen mineralischen Bauschutts im Jahr. Daraus werden dann Zuschlagstoffe für die Bauindustrie, wie Recyclingsand, Frostschutzmaterial und Material für Schottertragschichten, hergestellt. Nicht nur für den Straßen- und Wegebau, sondern auch für den Tiefbau werden mineralische Recyclingbaustoffe produziert. Deren Abnehmer sitzen im Großraum Frankfurt und Hanau, wo sich auch das Büro von Uwe Disser befindet und worüber die Vermarktung des Recyclingmaterials läuft. Mit einem neuen Großauftrag – der Entsorgung des Petrochemiewerks der Ticona GmbH vor den Toren der Mainmetropole ist für Nachschub gesorgt. Subunternehmen liefern das gebrochene Material in Höhe von 150 000 Tonnen bis Mitte 2013 an. Es wird optisch begutachtet – strenge Eingangskontrollen dienen der ersten Qualitätssicherung. Monatlich findet in dem zertifizierten Entsorgungsfachbetrieb eine Eigenüberwachung und vierteljährlich eine Fremdüberwachung durch die TU Darmstadt statt, um einen gleichbleibend hohen Qualitätsstandard zu generieren.

Der Anspruch an die Qualität der Produkte und Dienstleistungen ist innerhalb von Remex besonders hoch. Und diesen Anforderungen müssen die Anlagen sowie die eingesetzte Maschinentechnik zur Aufbereitung entsprechen. In Kelsterbach sind verschiedene Cat Baumaschinen im Einsatz, um für den Materialumschlag nach der Warenannahme zu sorgen, den Brecher zu befüllen, Lkw ab- und wieder aufzuladen, Stahl und Schrott von Beton zu separieren und die verschiedenen Materialen sauber voneinander zu trennen. Seit 2011 haben diese Aufgaben zwei Cat Radlader 972H und ein Cat Kettenbagger 324DLN übernommen. Dieselben Maschinentypen sind auch an den Standorten Kassel, Mannheim und Wiesbaden anzutreffen, für die Uwe Disser ebenfalls verantwortlich ist – in der Region Main-Rhein beschäftigt Remex rund 25 Mitarbeiter. Insgesamt ist die Remex-Gruppe an über 27 Standorten aktiv und erwirtschaftet mit 300 Mitarbeitern einen Umsatz von rund 300 Millionen Euro. Warum Baumaschinen der Marke Caterpillar im Firmenverbund und in der Region Main-Rhein so präsent sind, hat mit dem Service zu tun: „Wer wie wir mit den Maschinen durchschnittlich zweitausend Betriebsstunden arbeitet und dann auch noch so terminlich anspruchsvolle Projekte wie rund um den Frankfurter Flughafen bewältigen muss, wo wir mitunter 24 Stunden Bereitschaft haben, braucht einen Baumaschinenlieferanten, wie Zeppelin, der mit seinen Niederlassungen in Hanau, Frankenthal und Kassel einen zuverlässigen Service an unseren verschiedenen Standorten sicherstellen kann“, argumentiert der Betriebsleiter. Er und die Mitarbeiter werden über das eingebaute System ProductLink informiert, wenn Wartungsarbeiten an den Maschinen anstehen. Über Full-Service-Verträge ist gewährleistet, dass kein größerer Schaden den Baumaschineneinsatz verhindert. Damit der Betriebsleiter nur einen Ansprechpartner hat, muss er sich im Schadensfall an den Disponenten der Zeppelin Niederlassung Hanau, Werner Dölger, wenden, der die verschiedenen Monteure koordiniert und sich mit den anderen Niederlassungen abstimmt. Die Zeppelin Niederlassung Hanau unterstützt nicht nur den Kunden im Service, sondern auch der Vertrieb, vertreten durch Harald Eichmann, steht der Zeppelin Konzernkundenabteilung zur Seite, die den Großkunden Remex bei Investitionen und Fragen rund um die Baumaschinentechnik berät. Die Geräte sind dann besonders gefordert, wenn Remex die Entsorgung und Aufbereitung für Kunden just in time bewältigen muss, wie eben für den Frankfurter Flughafen.

In Kelsterbach sind verschiedene Cat Baumaschinen im Einsatz, um für den Materialumschlag nach der Warenannahme zu sorgen, den Brecher zu befüllen, Lkw ab- und wieder aufzuladen, Stahl und Schrott von Beton zu separieren und die verschiedenen Materialen sauber voneinander zu trennen.

Wirtschaftlichkeit als Richtschnur

Erstmals nimmt die Lämmle Recycling GmbH einen neuen Cat Kettenbagger 336DLN in Betrieb

EBERHARDZELL (SR). 30 000 Tonnen Bodenaushub warten auf den neuen Cat Kettenbagger 336DLN bei der Firma Lämmle Recycling GmbH. Das Unternehmen aus Oberschwaben ist für die Erdarbeiten zuständig, die erforderlich sind, damit in 88436 Eberhardzell-Kappel eine neue Halle für Hochregallager entstehen kann. Bei dem Einsatz muss die Baumaschine nicht nur verschiedene Bodenarten, allen voran Lehm, ausheben, sondern sie soll auch zeigen, wie sich Caterpillar als Baumaschinenhersteller und Zeppelin als dessen Vertriebs- und Serviceorganisation in der Praxis schlagen. Denn für den auf Abbruch, Sanierung, Recycling und Erdbau spezialisierten Familienbetrieb ist es das erste Mal, dass es einen Kettenbagger im gelb-schwarzen Baumaschinendesign in Betrieb nimmt. Entsprechend hoch ist die Erwartungshaltung.

Gemeinsam schauen sie sich den ersten Baggereinsatz an (von links): Jürgen Blattmann, Zeppelin Vertriebsdirektor, Thomas Krug, Lämmle Projektleiter, Tobias Krall, Lämmle Baggerfahrer, Reiner Schmid, Zeppelin Verkäufer, und Stefan Lämmle, Geschäftsführer. Foto: Zeppelin

Die Baumaschine wird an ihrer Wirtschaftlichkeit gemessen. „Wir gehen davon aus, dass grundsätzlich in allen Geräten noch viel Potenzial steckt, das längst noch nicht ausgeschöpft ist. Wir werden daran arbeiten, diese Spielräume zu nutzen, wenn Bagger wie der Cat 336DLN Abbruch- und Aushubarbeiten übernehmen“, führt der Geschäftsführer Stefan Lämmle aus. Sein Anspruch: „Wir wollen nicht die Größten, sondern die Besten sein.“ Der Firmenchef hat darum ein offenes Ohr für die Wünsche und Anregungen seiner Belegschaft: Wenn ein Fahrer nachvollziehbare Argumente liefert, warum er lieber ein Arbeitswerkzeug mit dem linken statt mit dem rechten Joystick ansteuern will, dann setzt er sich dafür ein. Dazu belässt es der Unternehmer nicht bei Baumaschinen in der Standardausführung, sondern überlegt sich, wie und welche technischen Möglichkeiten er noch ausschöpfen kann. Ein Beispiel dafür ist das von Lämmle entwickelte Fräsverfahren. Um Asbestböden abfräsen zu können, wurde an einer Fräse eine Art Staubsauger befestigt, der selbst kleinste Asbestreste aufnimmt. Im Fall des Cat Baggers waren es ein Überrolldach mit Scheibenwischer, ein spezielles Abbruchschutzgitter sowie Panzerglasscheiben. Ein weiterer Kundenwunsch war Xenonlicht, weil die Baumaschine mitunter Nachteinsätze bewältigen muss. Zudem erhielt das Gerät einen besonderen Löffelzylinderschutz. Die bei Cat von Haus aus groß dimensionierte hydraulische Zu- und Rücklaufleitung (Verrohrung) wurde vor dem Wechsler in vier Leitungen gesplittet. Dies ist notwendig, wenn hydraulische Anbaugeräte betrieben werden, die einen Ölmengenbedarf von 300 Liter haben. Maximale Öffnungs- und Schließzeiten bei minimalem Rückstau können somit gewährleistet werden. Mithilfe des Schnellwechselsystems OilQuick können die Werkzeuge dann über vier Kupplungen beidseitig doppelt mit Öl versorgt werden. „1997 nahmen wir erstmals das hydraulische Schnellwechselsystem OilQuick in den Einsatz. Damals schüttelte die ganze Branche darüber den Kopf“, berichtet der Firmeninhaber. Er geht davon aus, dass Baumaschinen in Zukunft individuell auf Einsätze und Arbeiten ausgerichtet werden. „Eine 08/15-Serienfertigung wird in Zukunft weniger gefragt sein. Bagger werden zu universellen Werkzeugträgern. Das müssen Hersteller berücksichtigen“, ist er überzeugt.

Diesem Anspruch wird sich auch Zeppelin und seine Ulmer Niederlassung stellen müssen. „Weil immer häufiger Kunden nach Sonderlösungen fragen, hat unser Unternehmen bereits eine eigene Customizing Abteilung gegründet. Wir versuchen, den Kundenwünschen so gut es geht, gerecht zu werden und diese im Rahmen der Möglichkeiten zu erfüllen. Allerdings muss jeder Umbau an einer Maschine auch Hand und Fuß haben. Einen Baggerstiel verlängern kann heute jeder. Doch hat die Maschine dann noch eine CE-Zertifizierung und die entsprechende Abnahme? Damit schaut es schon ein bisschen anders aus. Doch das ist unerlässlich, immerhin hängt heute viel an der Sicherheit“, macht Jürgen Blattmann, Zeppelin Vertriebsdirektor, deutlich.

Einen Umbau zu jedem Preis befürworten Unternehmer wie Stefan Lämmle ohnehin nicht. Denn sein Argument lautet: „Vor jeder Investition muss man sich fragen: Wo wird die Maschine hauptsächlich eingesetzt. Geht ein Bagger mehr in den Tiefbau, Abbruch oder hat man ständig wechselnde Einsätze?“ Diese Frage musste er auch vor der Investition in den neuen Cat Kettenbagger beantworten. Mit ihm löst der Betrieb Aufgaben im Abbruch und im Erdbau. Dies erklärt die Wahl des Auslegers: So wird an dem Kettenbagger ein gebogener Mono mit einem Stiel von 3,20 Metern gewählt. Ein gerader Ausleger mit noch längerem Stiel wäre zwar im Abbruch hilfreicher, jedoch im Erdbau geradezu unbrauchbar. Durch die Möglichkeit von OilQuick koppeln wir dann im Abbruch lieber einen Zusatzstiel, so die Ausführungen des Bauleiters Thomas Krug.

In dem Unternehmen hat jeder Mitarbeiter in der Regel seine eigene Maschine, für die er zuständig ist. Das schafft Vertrauen und das Personal identifiziert sich mit seinem Arbeitsplatz – so die Argumente des Geschäftsführers. Voraussetzung dafür ist, dass die Geräte auf dem neuesten Stand sind, wie der neue Cat Kettenbagger, und entsprechend halten, was Hersteller versprechen. Kurzum: Die Fahrer wollen sich auf ihr Arbeitsgerät einfach verlassen können. Um die Bindung Mitarbeiter/Maschine zu stärken, ist geplant, die Arbeitskräfte stärker einzubinden. Dies soll über Schulungen geschehen. So lässt sich die neue Maschinentechnik bestmöglich ausschöpfen. Und dies gilt nicht nur für den neuen Cat 336DLN, sondern auch für die 25 weiteren Bagger und Raupen.

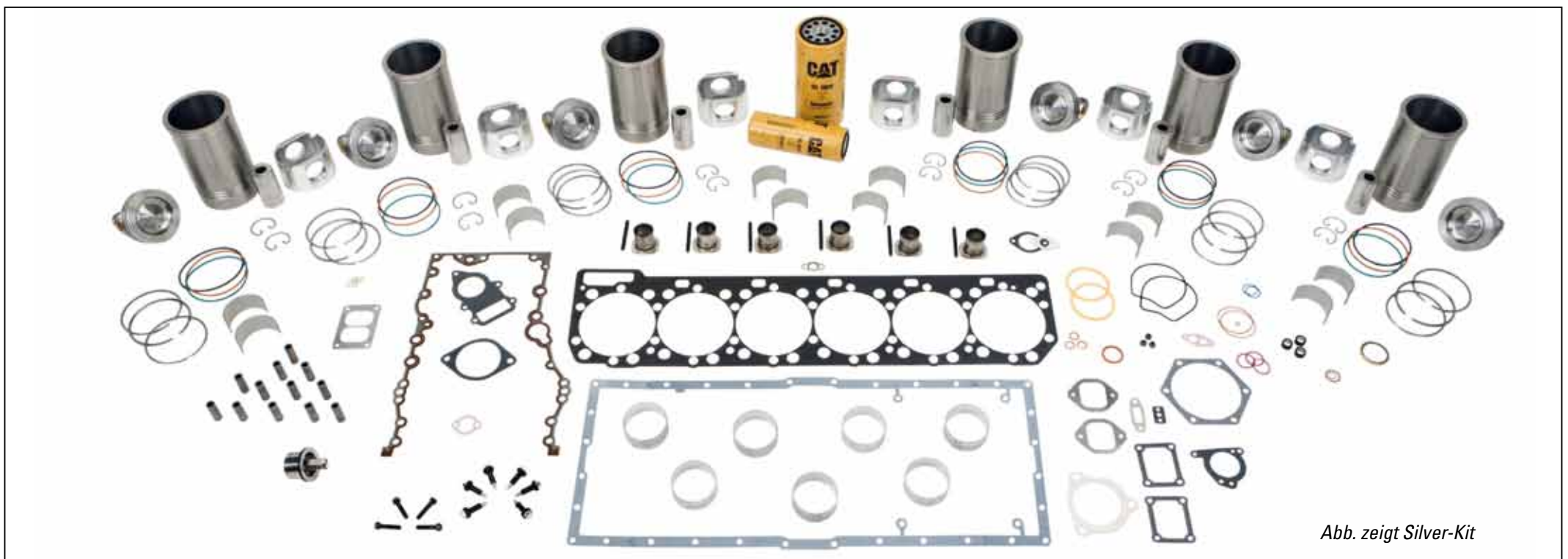
Als Familienbetrieb verfolgt Lämmle langfristige Strategien. Mit 30 Mitarbeitern erwirtschaftet das Unternehmen einen Umsatz von 8,5 Millionen Euro. Großen Wert legt Stefan Lämmle darauf, dass 1,7 Millionen Euro Stammkapital gebunden sind. Nachhaltiges Wirtschaften schafft Vertrauen für Mitarbeiter und Kunden. „Wir sind in der Lage, auch mal eine längere Durststrecke ohne eine Entlassungswelle zu überbrücken. Auch Banken gegenüber sind wir unabhängig. Unsere Maschinen sind bezahlt“, unterstreicht der Lämmle-Boss.

Zu den größten Investitionen der letzten Jahre gehört eine neue Recyclinghalle inklusive einer Fotovoltaikanlage auf dem Dach. „In Zukunft werden wir noch mehr Stoffe trennen, aufbereiten und die Stoffe so zerlegen müssen, dass wir die höchste Wertschöpfung erzielen“, begründet der Unternehmer das Investment. Bereits heute ist er in der Lage – dank einer WHG-Anlage – wassergefährdende Stoffe zu lagern sowie Material der oberen Schadstoffklasse, der Kategorie Z5 (DK3), aufzubereiten.

Kleine Betriebe haben schon längst ein Auge darauf geworfen – auch Kunden achten immer mehr darauf, wie es um die Qualität und Nachhaltigkeit der Lieferanten steht. Insbesondere in der Entsorgung spielen Nachhaltigkeit und Zuverlässigkeit eine immer größere Rolle. Die Haftung bei nicht vorschriftsmäßiger Durchführung der Leistungen kennt fast keine Grenzen. Wie im Maschinenbereich, werden auch in Hinsicht Qualitätssicherung maximale Maßstäbe gesteckt. Der Betrieb ist Mitglied im QRB, dem Qualitätssicherungssystem Recycling-Baustoffe Baden-Württemberg e.V. Darüber hinaus ist die Firma Lämmle Entsorgungsfachbetrieb. Das Unternehmen ist präqualifiziert, trägt das RAL-Gütezeichen für Abbrucharbeiten und hat sämtliche Zulassungen für Arbeiten in kontaminierten Bereichen.

Glas, Papier, Pappe, Holz, Folien und Kunststoffe werden bereits längst für eine Wiederverwendung getrennt gesammelt. Recycelt wird Bauschutt, wie Beton und Mauerwerk, der über eigene Brecher und Siebanlagen zerkleinert und dem Wirtschaftskreislauf wieder zugeführt wird. Derzeit werden über drei Millionen Euro in die Erweiterung der Metall- und Bodenaufbereitung investiert. Schließlich sollen in Zukunft kontaminierte Böden nicht nur einfach eingelagert, sondern wieder gereinigt in den Wirtschaftskreislauf zurückgeführt werden. „Mit unseren Investitionen wollen wir das geplante Regierungsziel – 2020 – Deponielose Abfallwirtschaft entsprechend unterstützen“, betont Lämmle. Die Verwertung und Entsorgung übernimmt sein Betrieb mittlerweile nicht nur am Standort des Firmensitzes, sondern auch bis nach NRW. Das Unternehmen ging mit der Stadt Leverkusen eine 50-prozentige Beteiligung ein, denn diese suchte einen Partner, der sich um die Abfallentsorgung ihrer Müllverbrennungsanlage kümmert. Dazu besitzt der Betrieb auch eigene Deponien. Stefan Lämmle ist überzeugt: „In der kommunalen Zusammenarbeit kann man sich besser am Markt bewähren.“

Anzeige



Zeppelin Reparatur-Kits – maßgeschneidert für Ihren 3406 Cat-Motor!

Ein Muss für jeden, der seinen Motor selbst überholen will – die Reparaturkits von Zeppelin! Sie sparen nicht nur Zeit und Geld, sondern erhalten auch verschiedene Kits in bester Cat-Qualität, sorgfältig zusammengestellt und maßgeschneidert für Ihren 3406 Cat-Motor!

Für alle, die Ihre Motorüberholung lieber unseren Profis überlassen wollen – Zeppelin bietet mit seinem speziell ausgerüsteten Motorenservice schnelle Reaktionszeiten und Top-Qualität zu fairen Preisen. **Fragen Sie Ihre Zeppelin Niederlassung vor Ort.**

Demnächst auch für weitere Cat-Motoren!

www.zeppelin-cat.de

ZEPPELIN CAT

Alle guten Dinge sind drei

Dumper-Trio der neuen Cat B-Serie übernimmt bei der MEAB Transporte für die Deponie Deetz

DEETZ (SR). Zu den bekanntesten Baustellen der Republik gehörte seit den 1990er-Jahren nach Öffnung der Berliner Mauer der Potsdamer Platz im Herzen von Berlin – dessen Aushub in Deetz landete. Dort hat die MEAB, die Märkische Entsorgungsanlagen Betriebsgesellschaft mbH, die sichere Verwahrung von Bauschutt und sonstigen mineralischen Abfällen übernommen. Das Unternehmen, das rund 250 Mitarbeiter beschäftigt und mit der Abfallentsorgung jährlich rund 51 Millionen Euro Umsatz erwirtschaftet, unterhält insgesamt drei Deponien – die beiden weiteren sind in Schöneiche und Vorketzin. Um die Sicherung der Deponiekörper zu gewährleisten, wird kontinuierlich in die Sanierung investiert. In Summe sind es 500 Millionen Euro. Aber auch die Deponien an den Stand der Technik anzupassen, macht Investitionen erforderlich. Damit nicht genug: Von Zeit zu Zeit braucht der Maschinenpark frischen Wind – er verlangt nach Erneuerung. So geschehen vor einem Dreivierteljahr, als drei neue Cat Dumper 735B zusammen mit einem neuen Cat Radlader 972H in Deetz Einzug hielten.

Die neuen Dumper können Steigungen mit einem Böschungsverhältnis von 1 : 3 ohne Weiteres bewältigen.

Die Dumper, geliefert von der Zeppelin Niederlassung Berlin, sind die ersten Geräte der neuen B-Serie, die in Deutschland in Betrieb genommen wurden. Entsprechende Erfahrungswerte liegen nun vor. „Mit Respekt begegneten wir der neuen Motorentechnologie, wussten wir doch nicht, was da auf unsere Fahrer zukommt. Doch bis heute sind die Baumaschinen, ohne dass Probleme an den Motoren aufgetreten sind, im Einsatz“, erklärt Arno Wossal, Abteilungsleiter Einkauf bei der MEAB. Diese betrat gleich im doppelten Sinne Neuland: Es waren nicht nur Motoren, die die EU-Abgasnorm der Stufe IIIB erfüllen, sondern es wird auch erstmals mit Transportgeräten von Caterpillar gearbeitet – ein Novum in der Unternehmensgeschichte. Diese geht auf das Jahr 1973 zurück, als die DDR den Volkseigenen Betrieb (VEB Deponie) gründete und im gleichen Jahr die Deponie in Deetz in Betrieb nahm. Weil damals die Wannseedeponie keinen Abfall mehr aufnehmen konnte, stand Westberlin vor dem Problem: Wohin mit dem Abfall? Die Deponie in Deetz bot sich an. Dort gab es Tonvorkommen – Ton, der für die Ziegeleien abgebaut wurde. Per Schiff wurde der Ton nach Berlin geliefert. Um Leerfahrten zu vermeiden, wurde der Westberliner Abfall mitgenommen. Mit der Wiedervereinigung wurde der VEB Deponie 1990 umgewandelt in die heutige MEAB mbH. Alleinige Gesellschafterin war zunächst die Treuhand – drei Jahre später stiegen die Länder Berlin und Brandenburg ein. Seitdem wird auf einer Fläche von 150 Hektar in Deetz Abfall beseitigt. Mit dem Bau einer basisgedichteten Fläche von 2,2 Hektar wurden 2009 die Voraussetzungen für einen langfristigen Weiterbetrieb geschaffen. Damit können auch zukünftig Abfälle der Deponieklasse I gesetzeskonform abgelagert werden.

Burghard Süring, technischer Werkleiter am Standort Deetz, Karl-Eckhardt Kutz, leitender Verkaufsrepräsentant der Zeppelin Niederlassung Berlin, und Arno Wossal, Abteilungsleiter Einkauf bei der MEAB, stehend von links, vor dem neuen Dumper-Trio, das die Fahrer Gerold Gutschmidt, Hansi Bormann und Manfred Bertz (von links) steuern. Fotos: Zeppelin

Weil nach starken Niederschlägen die Wege für normale Lkw teilweise nicht mehr passierbar sind, sind die Dumper mit ihrem Knickgelenk gefragt.

Im doppelten Sinne betrat die MEAB am Standort Deetz Neuland: Es waren nicht nur Motoren, die die EU-Abgasnorm der Stufe IIIB erfüllen, sondern es wird erstmals mit Transportgeräten von Caterpillar gearbeitet – ein Novum in der Unternehmensgeschichte.

Die Abfälle werden per Straßen- oder Wasserweg angeliefert. Dann werden sie von einem Umschlagbagger auf die Dumper verladen, die sie in der Deponie abkippen. Sie sollen sicher abgelagert werden. Das ist eine Aufgabe, um die sich Burghard Süring, technischer Werkleiter am Standort Deetz, kümmert. Die andere lautet: die neue Beplanung des Deponiekörpers. Dazu wird im Rahmen der Sicherung und Sanierung eine gesetzeskonforme Oberflächenabdichtung errichtet.

Weil nach starken Niederschlägen die Wege für normale Lkw teilweise nicht mehr passierbar sind, sind die Dumper mit ihrem Knickgelenk gefragt. Sie sind genau auf solche Verhältnisse ausgerichtet und können Steigungen mit einem Böschungsverhältnis von 1 : 3 ohne Weiteres bewältigen. Die Deponie erreicht am höchsten Punkt über dem natürlichen Gelände 40 Meter. Entsprechend lange Strecken von bis zu zwei Kilometern müssen die Dumper zwischen der Lade- und Kippstelle zurücklegen. Nicht immer erreichen sie dabei Volllast und nicht immer sind die gleichen Einsatzbedingungen gegeben. „Daher schwanken die Angaben zum durchschnittlichen Spritverbrauch, den wir erfassen, innerhalb von Woche zu Woche. Fest steht allerdings, dass im Schnitt rund 19 Liter in der Stunde an Kraftstoffverbrauch pro Maschine anfallen. Das ist doch ein ordentlicher Wert, mit dem man zufrieden sein kann“, so Burghard Süring.

Weniger Kraftstoff und geringer Ausstoß an Kohlenstoffdioxidemissionen tragen zum Umweltschutz bei. „Als zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb wird bei uns mehr auf Umweltschutz geachtet als anderswo“, fügt Arno Wossal hinzu. Nicht nur deswegen steht das Unternehmen hinter der Entscheidung, Cat Dumper vom Typ 735B zum Transport einzusetzen, sondern überzeugt hat letztlich – wie so oft – das Preis-Leistungs-Verhältnis. Den Takt der Transporte geben die Schiffe vor, die im eigenen Hafen anlegen. Sie müssen zügig ausgeladen werden, damit sie über die Wasserstraßen Nachschub holen können. Die Entladung der Schiffe, die von unterschiedlichen Reedereien gestellt werden, die Verträge mit Baufirmen haben, übernimmt die MEAB. 2011 wurden über den Wasserweg 250 000 Tonnen zum Einbau in die Deponie angeliefert. Hinzu kommen 500 000 Tonnen Material, das zur Profilierung der Deponie verwendet wird und das die Dumper ebenfalls in ihrer Mulde befördern müssen. Was früher mehrere Maschinen übernahmen, wird inzwischen mit drei Geräten bewältigt, die nun mehr Leistung an den Tag legen müssen. Darauf müssen sich die drei neuen Cat Geräte einstellen.

Den Takt der Dumper-Transporte geben die Schiffe vor, die im eigenen Hafen anlegen und die rasch ausgeladen werden müssen.

Die Dumper, geliefert von der Zeppelin Niederlassung Berlin, sind die ersten Geräte der neuen B-Serie, die in Deutschland in Betrieb genommen wurden.

Die Abfälle werden per Straßen- oder Wasserweg angeliefert. Dann werden sie von einem Umschlagbagger auf die Dumper verladen, die sie in der Deponie abkippen.

Die Kunst der Fuge im Herzen Münchens

Wie Zeppelin Rental und Probat bei der Fugensanierung am Marienplatz zusammenarbeiten

MÜNCHEN (CL). Neues Rathaus, altes Rathaus, Mariensäule, Fischbrunnen und natürlich das Glockenspiel: Seine vielen Sehenswürdigkeiten, geschichtsträchtigen Bauwerke und Geschäfte machen den Münchner Marienplatz Jahr für Jahr zu einem Touristenmagneten und Anziehungspunkt. Doch nicht nur auf, auch unter der Erde hat das urbane Zentrum der bayerischen Landeshauptstadt für Besucher und Einheimische große Bedeutung. Denn hier kreuzt die in Ost-West-Richtung verlaufende S-Bahn-Stammstrecke die U-Bahn-Linien U3 und U6, die den Norden und den Süden der Stadt miteinander verbinden. Damit stellt der Marienplatz einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt dar. Seit Herbst 2011 wird nun das Sperrengeschoss des Bahnhofs saniert und modernisiert. Für einige Arbeiten zeichnet im Auftrag der Stadtwerke München die Probat Bau GmbH & Co. KG verantwortlich. Das Unternehmen setzt dabei auf die Unterstützung von Zeppelin Rental, vormals MVS Zeppelin.

Fugensanierung am Marienplatz: Arbeiten vor historischer Kulisse des Rathauses.

Dank seines Zero-Tail-Swing-Designs erleichtert der Cat 303.5DCR die Arbeit in räumlich beengten Bereichen. Fotos: Zeppelin Rental

Knapp 40 Jahre ist das im 1970er-Jahre-Charme gestaltete Zwischengeschoss des U- und S-Bahnhofs am Marienplatz alt. Doch der Anlass der Modernisierung ist nicht sein etwa in die Jahre gekommenes optisches Erscheinungsbild, sondern die schlechte Bausubstanz. So dringt durch die undichten Deckenfugen Wasser ein. Die Problematik: Mit dem Wasser gelangt auch das vom Winterdienst gestreute Salz in den Beton und droht, die Eisenbewehrung aufzufressen. Deshalb müssen die Fugen saniert werden. Seit dem 2. April dieses Jahres trifft die Probat Bau GmbH & Co. KG mithilfe von Baumaschinen aus der Mietflotte von Zeppelin Rental die Vorabmaßnahmen.

In einem ersten Schritt müssen dabei die undichten Fugen oberirdisch freigelegt werden. Um zu gewährleisten, dass der Marienplatz trotzdem weiter zugänglich bleibt und Besucher das Rathaus bewundern und das Glockenspiel verfolgen können, wird nur in kleinen Teilabschnitten gearbeitet – derzeit sind es drei. In jedem Abschnitt werden zunächst die Bodenplatten abgenommen, dann kommen die Mietmaschinen von Zeppelin Rental zum Einsatz. Mit den Cat Minibaggern 301.8C, 302.5C und 303.5DCR heben die Probat-Mitarbeiter das Erdreich aus – die Maschinen mit Einsatzgewichten von 1,8 bis 3,5 Tonnen eignen sich perfekt, um diese Arbeiten auf engstem Raum durchzuführen. Anschließend wird ein Mauerwerk errichtet, auf das dann temporäre 2,85 Meter breite Abdeckungsplatten gelegt werden. Die Grube wird also sofort wieder verschlossen und der nächste Teilabschnitt beginnt. Auf diese Weise gibt es kaum Beeinträchtigungen des öffentlichen Lebens am Marienplatz. Allerdings bedeutet es für die ausführenden Bauunternehmen eine große logistische Herausforderung.

So darf, beispielsweise aus Rücksicht auf die Kunden und um die unbeschränkte Zugänglichkeit zu gewährleisten, tagsüber nicht vor Geschäften gebaut werden. Die Folge: ein 24-Stunden-Schichtbetrieb. „In der regulären Arbeitszeit von 6 bis 22 Uhr arbeiten hier etwa zehn Mann, nachts sind es meist sechs oder sieben“, erklärt Probat-Polier Thomas Henning. Zu dem eng gesteckten Terminplan kommt auch noch der ausgedehnte Lieferverkehr: Zwischen 22.30 Uhr und 10.15 Uhr wird zum einen die Baustelle selbst mit Materialien versorgt, zum anderen dient der Marienplatz in dieser Zeit auch als Zufahrt für Warenanlieferungen. Zusätzlich müssen Aufstellflächen für die Feuerwehr frei gehalten werden, auch für Personenströme muss eine ausreichende Durchgangsbreite gegeben sein. Eine genaue Koordination der Lage der Baugruben ist also dringend nötig.

Um die Logistik noch weiter zu erschweren, sollen während der Bauphasen auch bestimmte Großveranstaltungen auf dem Marienplatz stattfinden können. So musste beispielsweise für die Maikundgebung des Deutschen Gewerkschaftsbunds, das sogenannte Kulturfest am Tag der Arbeit, oder für den Europatag am 11. Mai die gesamte Baustelle geräumt werden. Eine große Herausforderung für alle Beteiligten.

Während im Moment in Teilabschnitten die drei auf der Westseite des Marienplatzes zu sanierenden Fugen freigelegt und abgedeckt werden, folgt die eigentliche Sanierung erst danach. Bis Oktober dieses Jahres – temperaturbedingt kann danach nicht mehr gearbeitet werden – müssen die Abdichtungen ausgebaut und erneuert werden. Anschließend wird die Dichtigkeit geprüft, bevor die Abdeckung wieder rückgebaut und die Oberfläche wiederhergestellt wird.

Anzeige

* Finanzierung von unserem Partner Caterpillar Financial Services GmbH für alle Cat Kettenbagger 320E bis 329E und Cat Radlader 950K bis 980K. Vertragszins zzgl. Bearbeitungsgebühr, 36 Monate Laufzeit, Angebot freibleibend, keine vorzeitige Ausstiegsmöglichkeit, Bonitätsprüfung vorbehalten, gesetzliche Umsatzsteuer sofort fällig, gültig bei Abschluss bis zum 30. September 2012 bzw. bis auf Widerruf.

www.zeppelin-cat.de

ZEPPELIN CAT

Fliegender Beton

Spektakuläre Schornstein-Sanierung in 200 Metern Höhe

WUPPERTAL. Für die Sanierung des Schornsteinkopfes im Heizkraftwerk der Wuppertaler Stadtwerke kam der neu entwickelte Spezialbeton mit erhöhter Säurewiderstandsfähigkeit ESW von Cemex Deutschland zum Einsatz. Die Robustheit und die lange Verarbeitbarkeit in der extremen Einbausituation waren für die Baustoffwahl ausschlaggebend.

Der normgerechte Spezialbeton ESW kann ohne Schutzbeschichtung Säureangriffen gemäß Expositionsklasse XA3 dauerhaft standhalten. Seine Anwendungsgebiete liegen neben dem Kraftwerksbau im Klärwerksbau, in Abwasseranlagen (Rohrleitungen und Schachtbauwerke als Ort- und Fertigkonstruktion) und bei Bauteilen im Bereich des Wasserhaushaltsgesetzes (LAU, JGS).

In Wuppertal mussten drei Kubikmeter ESW-Beton zur Schornsteinspitze des Heizkraftwerks transportiert werden. Das Gelingen dieses Transports war von drei Faktoren abhängig: vom fliegerischen Können des Hubschrauber-Piloten, vom Wetter und von einem ausreichend lange verarbeitbaren, transportfähigen Beton.

Der Beton wurde für einen 25 Zentimeter breiten Ring benötigt: Dieser sichert zukünftig den beschädigten Schornsteinkopf. Vermutlich durch Blitzeinschlag war ein Riss unterhalb der Schornsteinmündung entstanden, der sich fast um den kompletten Schlot zog. Die Arbeiten erfolgten von einer eigens errichteten Arbeitsbühne aus in schwindelerregender Höhe. Nachdem der Riss ausgestemmt und alle losen Teile entfernt waren, wurde eine Schalung rund um den Schornstein gebaut.

Als Einbauzeit standen für die Betonage nur wenige Stunden zur Verfügung, für die das Kraftwerk abgeschaltet wurde. Um den Beton möglichst zügig einbauen zu können, musste das Material per Hubschrauber befördert werden, erklärt Manfred Haase, Geschäftsführer des Nordhorner Unternehmens für Schornsteintechnik, das mit der Reparatur beauftragt war. „Aufgrund der guten Vorerfahrungen haben wir dieses große Projekt mit dem ESW-Beton von Cemex Deutschland ausgeführt. Nicht nur die Verarbeitbarkeit war entscheidend. In Bezug auf die Beständigkeit gegen saure Schwefelverbindungen weist der Beton beste Werte auf – da sind wir bezüglich der Gewährleistung auf der sicheren Seite“, ergänzt Manfred Haase.

Für das Flugmanöver hatte das Luftfahrtamt strenge Vorgaben gemacht. Da das Kraftwerk an eine Chemieanlage und Wohngebiete angrenzt, musste der Helikopter senkrecht auf dem Gelände des Kraftwerks seine Lasten nach oben befördern. Als Behelfs-Start- und Landeplatz diente der Kohlelagerplatz des Kraftwerks. Unter den beengten Verhältnissen zu fliegen erforderte vom Piloten viel Fingerspitzengefühl. 19 Mal flog er die Kaminspitze an. Bei jedem Mal musste der knapp 600 Kilogramm schwere Betonkübel auf der Turmkrone exakt platziert werden. Die speziell gesicherten Arbeiter entleerten den Kübel von der Plattform am Schornstein aus.

Äußerst ungewöhnlicher Transport: Der Beton schwebte im Senkrechtflug mit dem Hubschrauber nach oben. Foto: Cemex

Die Abgase des Kraftwerks erforderten einen Beton mit erhöhtem Säurewiderstand. Normale Betone müssen unter diesen Einsatzbedingungen zusätzlich beschichtet werden, um den Beton vor Säurekorrosion zu schützen. Durch den Einsatz des ESW-Betons C55/67 XC4 XD3 XS3 XF2/3 XA3, F4, 16 Millimeter Korngröße mit erhöhtem Säurewiderstand konnte auf eine Beschichtung verzichtet werden. Der Bauherr erhofft sich außerdem durch den Einsatz des ESW-Betons eine höhere Dauerhaftigkeit.

Auch der Umstand, dass der Beton nur „portionsweise“ eingebaut werden konnte, erforderte eine spezielle Betonrezeptur. „Der Beton musste mindestens drei Stunden lang verarbeitbar sein, berichtet Daniel Kleeberg, Technik Key Account Management bei Cemex Deutschland. „Wir haben im Vorfeld im Labor die Betonage simuliert. So konnten wir sicherstellen, dass der Kübel und der Beton sowie die Entnahme des Betons vor Ort optimal aufeinander abgestimmt sind. Wir haben das präzise geplant und das Ergebnis stellt uns und den Bauherrn zufrieden“, so sein Fazit.

Wo Potenzial schlummert

Bei der Bodensanierung übernimmt der Cat Deltalader 289C für die Eggers Umwelttechnik neue Aufgaben

HAMBURG (SR). „Der Boden im Teilbereich TB3 des Kleingartenvereins 723 weist Schadstoffe auf, die eine kleingärtnerische Nutzung nicht mehr zulassen“, teilte die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg den Anliegern und Kleingärtnern mit. Nachgewiesen wurden erhöhte Anteile von Schwermetallen, Arsen und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, kurz PAKs. Mit der Sanierung im Kleingartenverein 723 am Niedergeorgswerder Deich wurde die Eggers Umwelttechnik beauftragt, die den Bodenaustausch vornimmt. Ihr Job: Den belasteten Boden auf einer Fläche von rund 24 000 Quadratmetern bis zu einer Tiefe von drei Metern auszugraben, abzutransportieren, zu entsorgen und wieder mit neuem, unbelasteten Boden aufzufüllen, damit die Kleingärtner wieder Radieschen und Rettich pflanzen können. Bei der Bodensanierung kommt einem neuen Cat Deltalader 289C eine Sonderrolle zu.

Schiebt ordentlich was weg und erreicht noch Stellen, wo andere Maschinen an ihre Grenzen stoßen: der neue Deltalader.

Für die Kompaktmaschine aus dem Zeppelin Lieferprogramm ist es der erste Einsatz, bei dem sie sich bewähren muss. „Immer wenn in der Vergangenheit ein Deltalader nötig war, hatten wir bislang ein Subunternehmen beauftragt. Nun haben wir uns gedacht: Die Arbeiten können wir doch selbst genauso gut ausführen“, erklärt Ralf Staratzky, Assistent der technischen Leitung der Eggers Umwelttechnik. Diese testete verschiedene Geräte auf den Kraftstoffverbrauch, Feinfühligkeit und Schnelligkeit, bis die Wahl auf die Cat Maschine fiel. „Einen Deltalader effektiv zu fahren, ist nicht einfach. Unser Fahrer Jonas Rehder hat das Gerät probiert und war sofort begeistert“, berichtet Ralf Staratzky.

Besonderes Augenmerk richtet die Eggers Umwelttechnik auf eine Eigenschaft des Deltaladers: seine Wendigkeit. „Auf der Baustelle müssen wir darauf achten, dass wir mit unseren Baumaschinen die kontaminierten und unbelasteten Flächen strikt voneinander trennen. Dem Deltalader kommt hier eine besondere Funktion zu. Er kann an Ort und Stelle drehen – eine Eigenschaft, die bei diesem Einsatz zählt. Schließlich geben wir streng darauf acht, sauber zu arbeiten und dass es nicht zur Vermischung der Materialien kommt. Der Deltalader erreicht noch Stellen, wo andere Maschinen an ihre Grenzen stoßen“, erklärt Ralf Staratzky. Wahrscheinlich, so vermutet die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, wurden zwischen 1920 und 1930 Teile des Kleingartens mit unterschiedlichen Böden angefüllt – zum Schutz gegen Nässe bei hohen Wasserständen in der benachbarten Deponie Georgswerder Wettern. Dabei wurden auch Bodenmaterialien aus Baumaßnahmen sowie mit Schlacken versetzte Materialien verwendet. Dies war im Rahmen einer Bodenuntersuchung festgestellt worden.

Bevor die Eggers Umwelttechnik mit den Arbeiten loslegen konnte, wurde das Gebiet nach Kampfmitteln sondiert. Denn im Boden von Hamburg lauert noch immer eine ernste Gefahr: Blindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg, die bis heute nicht detoniert sind, aber jederzeit explodieren könnten. Glaubt man den Kampfmittelexperten, sollen in der Hansestadt knapp 3 000 Bomben im Boden liegen. Auch auf der Fläche des Kleingartenvereins wurden Mitarbeiter der Eggers Kampfmittelbergung, die wie die Eggers Umwelttechnik zur Eggers-Gruppe gehören, fündig. Erst dann konnte der Aushub beginnen und der neue Kompaktlader unbelastetes Erdmaterial verteilen.

Der Betrieb verspricht sich von dem Deltalader großes Potenzial. „Allerdings muss sich noch rausstellen, was die Maschine unter dem Strich genau leistet und wie es um das Verhältnis zu den Kosten und den Massen steht, die bewegt werden. Alternativ wäre hier auf der Baustelle auch der Einsatz einer Raupe, wie einer Cat D6, denkbar, wie wir sie ebenfalls in unserem Maschinenpark haben. Ein Dozer kann zwar mehr Masse mit seinem Schild verteilen, aber dafür fallen die Unterhaltskosten höher aus. Für den Deltalader spricht wiederum, dass er schneller agieren kann und wendiger ist“, so Staratzky.

Weil der kompakte Lader mit seinem Deltalaufwerk samt seiner Gummiketten nur einen geringen Bodendruck ausübt, ist ein nahezu verdichtungsfreier Einbau die Folge. Zudem verfügt die Maschine über in Stahl eingebettete Ketten- und Stahllaufwerksteile und somit bietet sie sich nicht nur für einen bodenschonenden Einsatz an, sondern auch für asphaltierte Flächen und im Erdbau. Das könnte sich bei dem nächsten Baustelleneinsatz für das Unternehmen bereits auszahlen. „Selbst in unebenem Gelände oder auf rutschigem Boden ist eine ausreichende Traktion gewährleistet. Damit gibt es deutlich mehr Einsätze für einen Deltalader, als sich manches Unternehmen vielleicht vorstellen kann“, verspricht der Zeppelin Verkäufer Dirk Carstensen. Für den Deltaladerfahrer zählt wiederum, dass das Laufwerk voll gefedert ist, denn so wird ein schwingungsarmes Arbeiten gewährleistet. Damit nicht genug: Das Laufwerk ist auf beiden Seiten der Maschine mittels eines Torsionsachsenpaares aufgehängt und die Ketten können unabhängig voneinander nachgeben. Dies verringert die Stoßbelastung der Maschine und verhindert den Verlust von Ladung bei Fahrt auf unebenem Gelände.

Besonderes Augenmerk richtet die Eggers Umwelttechnik auf eine Eigenschaft des Deltaladers: seine Wendigkeit.

Schaufel und Gabelzinken sind momentan die beiden Arbeitswerkzeuge, die von der Eggers Umwelttechnik genutzt werden. Um sich später nicht die Möglichkeit von weiteren Anbaugeräten zu verbauen, verfügt die Maschine über eine High-Flow-Hydraulik. Weil Baumaschinen, wenn sie in kontaminierten Bereichen arbeiten, mit einer Schutzbelüftung ausgestattet sein müssen, erhielt auch der Cat 289C von der Zeppelin Niederlassung Hamburg eine solche. Fast alle Geräte der Eggers Umwelttechnik sind damit ausgerüstet. Als das Unternehmen mit dem Zeppelin Verkäufer Dirk Carstensen die einzelnen Features bei der Maschinenbestellung durchging, legte man nicht nur darauf Wert, sondern man bestand auch auf einer Zentralschmieranlage und der Laserausrüstung. Schließlich soll die Kompaktmaschine später auch eigenständig präzise ein Feinplanum anlegen können. Somit sind noch weitere Anwendungsmöglichkeiten der kompakten Baumaschine gegeben, welche die Eggers Umwelttechnik auf den nächsten Baustellen rund um Hamburg nutzen will, wenn die Sanierung im Kleingartenverein 723 am Niedergeorgswerder Deich abgeschlossen ist und 47 Parzellen, Parkplätze, Wege und Entwässerungsgräben neu angelegt sind.

Dirk Carstensen, Zeppelin Verkäufer, Jonas Rehder, Fahrer, und Ralf Staratzky, Assistent der technischen Leitung der Eggers Umwelttechnik, prüfen, wie sich der Cat Deltalader bewährt. Fotos: Zeppelin

Vom erfolgreichen Ködern und Angeln

Rare und begehrte Spezialisten suchen und finden – ein Beitrag von Alexander Walz

STUTTGART. Wenn Bauunternehmen einen Mitarbeiter mit einer ganz speziellen Expertise suchen, kommen sie mit dem Schalten von Stellenanzeigen meist nicht weit. Denn diese Spezialisten sind in der Regel rar. Und sie haben zumeist bereits einen Job, mit dem sie weitgehend zufrieden sind. Entsprechend professionell müssen die Personalsuche und -auswahl gestaltet werden.

Ein Bauunternehmen sucht einen Projektleiter, der Erfahrung mit Private-Public-Partnership-Projekten hat. Ein anderes sucht einen Bauingenieur, der sich mit Deponien auskennt. Und ein multinational agierender Baukonzern sucht einen Buchhalter, der Erfahrung mit internationalen Konzernabschlüssen hat.

Immer wieder suchen Bauunternehmen hoch qualifizierte Spezialisten mit einem speziellen Fachwissen. Diese Experten sind meist selten. Deshalb versagen in solchen Situationen oft die klassischen Wege der Personalsuche, wie das Schalten von Stellenanzeigen – auch weil von den ohnehin raren Spezialisten oft nur ganz wenige aktiv auf Stellensuche sind. Entsprechend professionell müssen die Unternehmen den Prozess der Personalsuche gestalten.

1. Schritt: Ein detailliertes Anforderungsprofil für den gesuchten Spezialisten existiert in den Unternehmen oft nicht – vor allem, weil die Personalabteilung oder Geschäftsleitung, die den Experten sucht, und die Fachabteilung, die ihn benötigt, häufig zu wenig miteinander kommunizieren. Das wäre jedoch sinnvoll. Denn die Personalabteilung beziehungsweise Geschäftsleitung weiß meist nicht, welche Fähigkeiten der Neue in seinem Job genau braucht. Und die Fachabteilung erachtet das, was der bisherige Stelleninhaber tat, oft als selbstverständlich. Also artikuliert sie die Anforderungen nicht.

Deshalb sollten Bauunternehmen, die Experten suchen, sich zunächst fragen: Was macht der gesuchte Spezialist im Unternehmen genau? Mit wem muss er kooperieren? Über welche fachlichen Fähigkeiten und persönlichen Eigenschaften sollte er verfügen? Scheinbar ganz banale Punkte. Doch genau hier liegt die Gefahr. Oft geben sich Unternehmen vorschnell mit Worthülsen zufrieden statt zum Beispiel nachzufragen: Was bedeutet es konkret, dass der neue Controller „unternehmerisch denken“ soll? Soll er die Geschäftsprozesse in einem Hoch- oder Tiefbauunternehmen verstehen? Sollen von ihm auch Veränderungsimpulse ausgehen? Soll er bei seiner Arbeit auch die Marktentwicklung und die künftigen technischen Möglichkeiten im Blick haben?

2. Schritt: Sind die Anforderungen definiert, gilt es, diese zu gewichten. Denn

Womit Baufirmen Spezialisten ködern und angeln können: mit der fachlichen Entwicklungsperspektive, mit der Art, wie Aufgaben in einem Unternehmen gelöst und Projekte gemanagt werden, oder mit der fachlichen Weiterbildung. Foto: www.pixelio.de/by Sassi

für die Suche von hoch qualifizierten Spezialisten gilt: Oft ist es unwahrscheinlich, dass das Bauunternehmen seinen Traumkandidaten findet. Also muss es Abstriche machen und sich zum Beispiel fragen: Ist es wirklich unabdingbar, dass der neue Buchhalter sich mit den „International Financial Reporting Standards“ oder mit PPP-Projekten auskennt, oder können wir ihm das nötige Wissen nicht auch vermitteln?

3. Schritt: Sind die Anforderungen klar, sollte das Unternehmen sich fragen: Was können wir den Wunschkandidaten eigentlich bieten? Ob sie 2 000 oder 3 000 Euro mehr oder weniger pro Jahr verdienen, das ist den meisten Top-Leuten egal. Sie nehmen hierfür allein zumindest keinen Ortswechsel in Kauf. Bliebe die Aussicht auf eine gehobene Führungsposition. Eine solche Stelle können und wollen Bauunternehmen den Spezialisten aber meist nicht offerieren. Denn diese sind ja gerade wegen ihres Spezialwissens für sie interessant.

Womit also die Spezialisten ködern? Oft reizen Experten die fachlichen Entwicklungsperspektiven, die ihnen eine Stelle bietet. Ein weiterer Trumpf können die Ressourcen sein, die ihnen zur Verfügung stehen. Auch die Art, wie Aufgaben in einem Unternehmen gelöst und Projekte gemanagt werden, kann ein Pluspunkt sein. Ebenfalls ein Trumpf kann der Zugang zu fachlicher Weiterbildung sein. Er ist gerade für Spezialisten, deren Fachwissen schnell veraltet, oft ein Wechselmotiv. Denn sie plagt latent die Angst: Wenn ich mich fachlich nicht weiterbilde, sinkt mein Marktwert langsam aber kontinuierlich. Und keinesfalls sollten Bauunternehmen die Bedeutung der weichen Standortfaktoren unterschätzen. Oft ist ein Entscheidungskriterium auch: Welches Schul- und Freizeitangebot bietet mir/uns der neue Wohnort?

4. Schritt: Sind das Anforderungsprofil und das Angebot formuliert, beginnt die eigentliche Kandidatensuche. In Einzelfällen kann hierbei das Durchforsten solcher Online-Portale wie Xing und LinkedIn hilfreich sein. Gerade bei hoch qualifizierten Spezialisten kommt man aber so meist nicht weit – vor allem, weil sich die wirklich guten „Schaffer“ in den Unternehmen dort kaum präsentieren.

Also bleibt Bauunternehmen oft nichts anderes übrig, als Firmen zu ermitteln, in denen mit hoher Wahrscheinlichkeit Kandidaten für die vakante Stelle arbeiten – um diese abzuwerben. Hierbei benötigen sie in der Regel Unterstützung. Denn ihren Mitarbeitern fallen als Antwort auf die Frage, in welchen Firmen Spezialisten mit dem gesuchten Profil arbeiten könnten, meist nur die unmittelbaren Mitbewerber und die Branchen-Giganten ein. Nur selten sind auf ihrem Monitor die Nischenanbieter in ihrer Branche; des Weiteren die Unternehmen außerhalb ihrer Branche, in denen Spezialisten mit einem ähnlichen Profil arbeiten. Genau dort findet man aber meist die wirklich heißen Kandidaten.

5. Schritt: Sind die Zielfirmen definiert, gilt es, die Namen der Personen zu ermitteln, die in ihnen die betreffende Funktion innehaben. Diese Aufgabe übertragen Unternehmen oft Personalberatern – unter anderem, weil diese meist über Netzwerke verfügen, die das Ermitteln der Namen erleichtern. Sind diese bekannt, gilt es, die Kandidaten zu kontaktieren. Das erfordert Fingerspitzengefühl und Spezial-Know-how. Denn den Kandidaten, die eigentlich einen guten Job haben, muss die vakante Stelle in der Regel zunächst schmackhaft gemacht werden, damit sie einen Stellenwechsel überhaupt erwägen. Dies gelingt nur Personen, bei denen die kontaktierten Kandidaten das Gefühl haben: Mein Gesprächspartner kennt mein Tätigkeitsfeld und kann den Wert meines Know-hows einschätzen.

6. Schritt: Sind die möglicherweise wechselwilligen Kandidaten identifiziert, beginnt ein reguläres Personalauswahlverfahren. Dabei sollte jedoch allen klar sein: Das Bauunternehmen wirbt um eine begehrte Top-Kraft, die mehrere bis sehr viele Optionen hat. Entsprechend sollte der Kandidat umworben werden, um ihm die gewünschte Wertschätzung zu signalisieren. Dazu zählt auch, dass zum Beispiel beim Vorstellungsgespräch ein Experte aus der betreffenden Fachabteilung oder dem betreffenden Bauprojekt/-vorhaben anwesend ist. Denn gerade die absoluten Top-Kandidaten wollen, bevor sie sich entscheiden, sicher wissen: Finde ich in dem Unternehmen (auch personell) ein hochprofessionelles Milieu vor, das mir ideale Entfaltungsmöglichkeiten bietet? Zudem haben sie meist konkrete fachliche Fragen, und auf diese wollen sie eine Antwort haben – unter anderem, um einschätzen zu können: In welchem (technischen) Umfeld würde ich künftig arbeiten? Und: Vor welchen konkreten Herausforderungen würde ich im Arbeitsalltag stehen? Sofern möglich sollte deshalb auch der bisherige Stelleninhaber in das Auswahlverfahren einbezogen werden – zumal er meist am besten einschätzen kann, welcher Kandidat am ehesten über die erforderliche Kompetenz verfügt.

7. Schritt: Ist der gesuchte Spezialist gefunden, atmen die Verantwortlichen in den Bauunternehmen meist erleichtert auf und kehren zu ihrer Alltagsarbeit zurück. Das heißt: Sie bereiten sich auf die Ankunft des Neuen nicht vor und überlegen sich frühestens am Vorabend, bevor dieser erscheint: Wie wollen wir ihn empfangen? Die Folge: Der Spezialist, in dessen Suche das Unternehmen so viel Mühe investierte, fragt sich schon am ersten Tag: Wo bin ich hier gelandet? War meine Entscheidung richtig? Nicht nur aufgrund der Art, wie er empfangen wurde, sondern auch, weil keine systematische Einarbeitung und Einführung erfolgt. Der Neue soll vielmehr vom ersten Tag an so funktionieren, als arbeite er schon immer für das Unternehmen – was er selbstverständlich nicht kann, weil ihm noch viele Infos fehlen. Entsprechend ernüchternd und sogar frustrierend sind für die Neuen häufig die ersten Arbeitstage. Doch nicht nur für sie – auch für ihre neuen Kollegen. Denn diese erhoffen sich vom Neuen oft eine Arbeitserleichterung. Deshalb fragen sie sich, wenn dieser ihnen in den ersten Wochen immer wieder mit irgendwelchen „dummen“ Fragen zur Last fällt, recht schnell: Ist das der richtige Mann (oder die richtige Frau)?

Entsprechend groß ist die Gefahr, dass sich die Wege des Spezialisten und des Bauunternehmens nach der Probezeit wieder trennen. Mit der Konsequenz: Die zeit- und kostenintensive Suche nach einem Spezialisten mit dem gewünschten Profil beginnt von vorne. Und die Aufgaben, die er eigentlich erledigen sollte? Sie bleiben oft weiterhin liegen.

Der Autor des Beitrags, Alexander Walz, ist Geschäftsführer der Personal- und Managementberatung Conciliat GmbH mit Sitz in Stuttgart.

Compliance in Bau- und Immobilienwirtschaft

Deloitte-Studie zeigt branchenweite Akzeptanz von Compliance-Management-Systemen

MÜNCHEN. Compliance hat in der Bau- und Immobilienwirtschaft aufgrund branchenspezifischer Risiken einen sehr hohen Stellenwert. Das zeigt die Deloitte-Studie „Compliance-Management in der Bau- und Immobilienwirtschaft“, die Aussagen von 85 Branchenunternehmen ausgewertet hat. Der Einsatz von Compliance-Management-Systemen (CMS) steigt, vor allem, weil sie Ethik und Integrität der Unternehmenskultur signalisieren. Entsprechend gut aufgestellt sind die einzelnen Unternehmen, wobei Betriebe mit weniger als 50 Mitarbeitern noch Aufholbedarf haben. Knapp zwei Drittel aller Unternehmen haben bereits eine oder mehrere Compliance-Risikoanalysen durchgeführt. Die höchste Relevanz besitzen die Themen Immobilienankauf und Auftragsvergabe. Ein Fünftel der Unternehmen hat eine eigene Abteilung für das Compliance-Management.

„Die Studie bestätigt die Zustimmung zu einem umfassenden Compliance-Management, dennoch sehen viele Befragte die Relevanz eher branchen- als unternehmensspezifisch“, kommentiert Michael Müller, Partner und Leiter Real Estate bei Deloitte.

Verstöße frühzeitig erkennen

Die Grundelemente eines Compliance-Management-Systems sind: Compliance-Kultur, -Ziele, -Organisation und -Risiken, ferner -Programm, -Kommunikation sowie -Überwachung und -Verbesserung. Grundsätzlich soll sichergestellt werden, dass Verstoßrisiken frühzeitig erkannt und entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden können.

60 Prozent der Befragten haben bereits eine Compliance-Risikoanalyse durchgeführt – und bewerten in der Folge die Relevanz eines systematischen Compliance-Managements deutlich höher. Die Branchenbedeutung desselben leitet sich nach übereinstimmender Meinung aus den hohen Einzelvolumina je Geschäftsvorfall, der geringen Anzahl Beteiligter sowie den in der Regel langjährigen Geschäftsbeziehungen ab.

Die höchste Relevanz sehen die Befragten beim Immobilienankauf und bei der Auftragsvergabe und weniger im Bereich Vermietung und Personal. Auch kommt dem Risikomanagement eine hohe Bedeutung in Bezug auf das Compliance-Management zu. Den größten externen Einfluss auf die Compliance Policy der Unternehmen haben Gesetzgeber, Gesellschaft allgemein und Eigenkapitalgeber. Dabei sehen sich die Unternehmen in Compliance-Fragen einem verstärkten Druck seitens Gesetzgeber und Öffentlichkeit ausgesetzt.

Externer Druck steigt

Rund zwei Drittel der Studienteilnehmer haben eine Grundwertevereinbarung, circa 80 Prozent zudem spezifische Verhaltensrichtlinien formuliert. Jedoch nutzen nur 40 Prozent systematische und turnusmäßige Compliance-Kommunikationsinstrumente. Rund 60 Prozent, darunter vor allem kleinere Unternehmen, leiten keinerlei Compliance-Informationen an Dritte weiter. Bei der Personalauswahl berücksichtigt ein Drittel Compliance relevante Kriterien. Nur 37 Prozent der befragten Unternehmen haben anonyme Hinweisgebersysteme (Whistleblowing-Systeme) eingeführt. Die geringe Akzeptanz mag daran liegen, dass sich Unternehmen scheuen, eine Kultur des Misstrauens zu schaffen – ob sich dies mit der aktuellen rechtlichen Diskussion ändert, ist ungewiss.

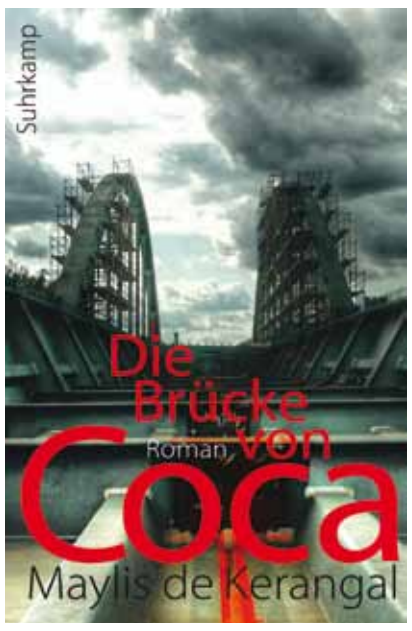
Der Einsatz von Compliance-Management-Systemen steigt vor allem, weil sie Ethik und Integrität der Unternehmenskultur signalisieren und Verstöße bei der Auftragsvergabe ahnden. Foto: www.pixelio.de/ Dieter Schütz

Drei Aspekte sind maßgeblich für den organisatorischen Rahmen des Compliance-Managements: die Verantwortlichkeiten, die personellen Ressourcen und die Systematisierung. Jedes zweite Unternehmen hat einen Compliance-Beauftragten, weitere 16 Prozent wollen einen benennen. Auch hier liegen die Werte für kleinere Unternehmen deutlich niedriger. Etwa ein Fünftel der Unternehmen verfügt allerdings sogar über eine eigene Abteilung und mehr als die Hälfte nutzt bereits oder plant ein institutionalisiertes System zu installieren.

Knapp zwei Drittel derer, die ein CMS haben, bewerten alle Aspekte ihres Compliance-Managements mit „gut“ oder „optimal“. Dies stellt gegenüber Unternehmen ohne CMS eine signifikante Verbesserung dar. Insbesondere gilt das für „Dokumentation“, „Aufdeckung und Aufarbeitung“ sowie „interne Compliance-Kommunikation“. Unabhängig aber, ob die Befragten Befürworter oder Skeptiker sind, stimmen sie prinzipiell eher positiven als negativen Aussagen über ein CMS zu.

„Die Bau- und Immobilienwirtschaft ist sich der steigenden Compliance-Management-Anforderungen sehr bewusst – und ist zu mittelständischen Unternehmen anderer Branchen in vielerlei Hinsicht besser aufgestellt. Die Studie zeigt, dass das allgemeine Verständnis hierzu deutlich über die Einhaltung gesetzlicher Regelungen hinausgeht und der Einbettung in den Kontext einer wert- und werteorientierten sowie nachhaltigen Unternehmensführung bedarf“, schließt Rolf Künemann, Director im Bereich Real Estate.

Die Brücke von Coca



Von Maylis de Kerangal, aus dem Französischen von Andrea Spingler, erschienen im Suhrkamp Verlag, Berlin 2012.

Der Roman handelt von Coca, einer Stadt im fiktiven Kalifornien. Hier soll am Anfang unseres Jahrtausends eine gewaltige Brücke entstehen, mit der die letzte Kluft zwischen der westlichen Zivilisation und dem Rest an unberührter Kultur überwunden werden soll. Menschen aus allen Teilen der Erde strömen an die gigantische Baustelle. Wenn die verschiedenen Kulturen aufeinanderprallen, werden Kräfte ungeahnten Ausmaßes freigesetzt, damit die Brücke von Coca gebaut werden kann. Der Roman veranschaulicht anhand einer Großbaustelle den Alltag der Globalisierung und schildert präzise den Bauablauf, insbesondere die Menschen, die so ein Bauwerk erst möglich machen.

Schäden bei Baugrubensicherungen

Von Martin Achmus, erschienen in der Reihe Schadenfreies Bauen, Band 44, Fraunhofer IRB Verlag, Stuttgart 2012.

Die Herstellung einer Baugrube gehört zu fast jeder Baumaßnahme. Während bei geringen Aushubtiefen einfache Gräben oder Böschungen ausreichen, ist bei größeren Tiefen regelmäßig die Konstruktion einer Baugrubenwand nötig. Dies ist hinsichtlich Entwurf, Berechnung und Ausführung eine anspruchsvolle Ingenieuraufgabe, bei der Fehler und Schäden schwere bis katastrophale Folgen für Personen, das Bauwerk oder die angrenzende Bebauung haben können. Aber auch auf korrekt bemessene und ausgeführte Baugrubensicherungen wirken im Bauablauf Einflüsse wie Erschütterungen und Verformungen ein. Zudem treten gerade bei der unmittelbar angrenzenden Nachbarbebauung geringe Schäden nahezu zwangsläufig auf. In diesem Buch werden zunächst die Anforderungen an den Umfang von Baugrunderkundungen als Planungsgrundlage dargestellt. Die Verfahren zur Baugrubensicherung und ihre Anwendungsbereiche werden auch mit Blick auf mögliche schadensrelevante Beeinflussungen von Nachbarbauwerken beschrieben. Auf die Herstellungsanforderungen für Wandsysteme und Aussteifungen, Verankerungen und Sohlabdichtungen wird ebenso eingegangen wie auf die erdstatische Berechnung der Sicherungssysteme. Damit soll das erforderliche Wissen für eine im Sinne von Wirtschaftlichkeit und Schadensfreiheit ausgerichtete Planung und Ausführung von Baugrubensicherungen in relativ komprimierter Form zusammengestellt werden.

Bauobjektüberwachung

Von Falk Würfele, Bert Bielefeld und Mike Gralla, zweite Auflage, erschienen im Verlag Springer Vieweg, Wiesbaden 2012.

Dieses Buch richtet sich an alle am Bauprozess Beteiligten, die sich mit Fragen der Bauleitung und Überwachung von Bauprojekten beschäftigen. Es bietet eine praktisch anwendbare, technisch und juristisch fundierte sowie detaillierte Darstellung der Aufgaben der Bauobjektüberwachung. Außerdem enthält das Buch eine ausführliche Darstellung der zahlreichen Haftungs- und Vergütungsfragen. Die Materie wird mit zahlreichen Schaubildern und Checklisten übersichtlich dargestellt. Die zweite Auflage wurde überarbeitet und im Hinblick auf die

VOB 2009 und die HOAI-Novelle von 2009 aktualisiert.

Aus dem Inhalt:

- Allgemeine Bauaufsicht
- Terminplanung
- Qualitätssicherung
- Abnahme von Bauleistungen
- Aufmaß und Abrechnung
- Kostenmanagement
- Nachtragsmanagement
- Objektübergabe
- Vergütung

Das erfolgreiche Einstellungs-Interview

Von Ulrich Jordan, Birgit Külpp und Ines Bruckschen, erschienen im Verlag Springer Gabler, Wiesbaden 2012.

Führungskräfte und Personaler gehen davon aus, dass sie Kandidaten für offene Positionen realistisch einschätzen können, doch etwa 46 Prozent aller neuen Mitarbeiter scheitern in den ersten 18 Monate. Jede Fehlbesetzung bedeutet Zeitvergeudung, Arbeitsausfall, Mehrkosten und Imageverlust. Angesichts des rasanten Wandels in der Arbeitswelt sind neue Interview-Techniken vonnöten, um Kandidaten mit passenden Kompetenzen sicher zu identifizieren und für das eigene Unternehmen zu gewinnen. Das Buch zeigt auf, wie Personaler Kandidaten richtig einschätzen und wie sie den passenden finden.

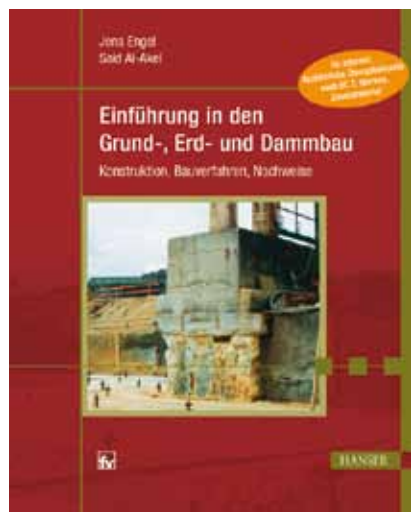
Kalkulation kompakt

Von Friedhelm Maßong, zweite Auflage, inklusive CD-ROM, erschienen bei der Verlagsgesellschaft Rudolph Müller, Köln 2012.

Die Neuauflage bietet eine Einführung in die Grundlagen der betrieblichen Kostenrechnung und Projektvorbereitung. Der Autor stellt hierbei die gesamte Auftragsabwicklung als Teil eines Prozesses dar, der vom ersten Kundenkontakt bis hin zur Abrechnung und Ergebnisermittlung führt. Theorien und Fachjargon rücken in den Hintergrund, stattdessen steht die betriebliche Praxis im Vordergrund. Zu jedem Schritt der Auftragsabwicklung sind Arbeitshilfen in Form von Rechenformularen oder Briefvorlagen enthalten. Zudem wird die Arbeit am PC integriert: Sämtliche Arbeitshilfen sind auf der beiliegenden CD-ROM enthalten.

Einführung in den Grund-, Erd- und Dammbau

Von Jens Engel und Said Al-Akel, erschienen beim Carl Hanser Verlag, München 2012.



Das vorliegende Lehrbuch behandelt die Grundlagen für die Planung, Berechnung und Ausführung von Baugruben, Gründungen und speziellen Konstruktionen des Erd-, Grund- und Dammbaus. Es werden die Bauverfahren sowie deren Vorteile und Anwendungsgrenzen vorgestellt, die konstruktiven Merkmale sowie die Verfahren zur Vorbemessung und zur Nachweisführung erläutert. Für die Abschätzung der Bauteilabmessungen auf Grundlage von Erfahrungen und die Aufstellung der klassischen rechnerischen Nachweise nach dem EC 7 sind entsprechende Hilfsmittel im Buch enthalten. Zahlreiche Bilder dienen dem besseren Verständnis des Lehrstoffs. Der Inhalt wird durch Übungsbeispiele ergänzt, die sich auf ein fiktives Bauvorhaben beziehen – eine Verkehrstrasse mit einer Brücke über einen Fluss und einem anschließenden Dammbauwerk auf weichem Untergrund. Anhand dieses Bauprojekts wird beispielhaft der ingenieurtechnische Entwurfs- und Planungsprozess behandelt. Die Übungsaufgaben zu den einzelnen Abschnitten sowie ausführliche Lösungshinweise und weitere Arbeitsmittel sind im Internet unter www.zaft.htw-dresden.de/grundbau abrufbar. Das Buch richtet sich vor allem an Studierende des Bauingenieurwesens und gibt Einblick in das umfangreiche Fachgebiet des Grund- und Spezialbaus. Es kann auch dem praktisch tätigen Ingenieur Anregungen bieten. Rechenanleitungen und andere Arbeitsmittel sollen die Bearbeitung unterschiedlicher Aufgabenstellungen erleichtern.

Mediation und Dialog bei Großprojekten

Von Hans-Peter Meister, erschienen im Verlag Frankfurter Allgemeine Buch, Frankfurt am Main 2011.

Jahrzehntelang wurde der Ausbau des Frankfurter Flughafens in der Gesellschaft heftig diskutiert. Nach jahrelangen Auseinandersetzungen entschied sich die Politik, den Weg des Dialogs zu beschreiten. Durch politische Mediation sollten der Konflikt entschärft und konstruktive Kooperationen etabliert werden. Der Autor Hans-Peter Meister hat elf Jahre lang als Coach und Berater dieses politische Mediationsverfahren, das „Regionale Dialogforum Flughafen Frankfurt", begleitet und somit dazu beigetragen, den gesellschaftlichen Konflikt aufzulösen. Aus Gegnern wurden Partner, aus Konflikten Kooperationen. Alle Beteiligten haben dabei einzigartige Erkenntnisse gesammelt.

Architekturfotografie

Von Axel Hausberg und Anton Simons, aus der Reihe Handbuch und Planungshilfe, erschienen im Verlag DOM publishers, 2012.

Ein Haus fotografieren kann doch jeder: Es bewegt sich nicht vom Fleck und man hat alle Zeit der Welt, die richtige Perspektive zu finden und auf das rechte Licht zu warten. Doch wer je versucht hat, beispielsweise ein Hochhaus auf dem Bild festzuhalten, ohne dass die Fluchten davonlaufen, der weiß wie schwierig es ist, ein gekonntes Architekturbild zu erstellen. Auch wenn es auf den ersten Blick nicht so scheint: Architekturfotografie ist eine der anspruchsvollsten Teildisziplinen der Fotografie. Gute Architekturfotos sind kein Zufallsprodukt, sondern das Ergebnis von handwerklichem Können. Der Band „Architekturfotografie"

will genau dies vermitteln. Die Autoren Axel Hausberg und Anton Simons zeigen, worauf es beim Fotografieren von Gebäuden ankommt: Sie behandeln optische Grundlagen, führen fundiert in die handwerklichen Techniken ein und erläutern diese anhand von praktischen Beispielen. Sie stellen die Ausrüstung für die verschiedenen Zwecke vor und diskutieren Themen wie Brennweite, Perspektive, Weißabgleich, Filter, HDR und die digitale Nachbearbeitung am Computer. Ein Praxisteil zeigt die Anwendung dieser Grundlagen.

Schwimmende Wohnbauten

Von Horst Stopp und Peter Strangfeld, erschienen im Beuth Verlag, Berlin 2012.

Steigende Meeresspiegel und Hochwasserereignisse bedrohen die oft hoch entwickelten Küstenregionen und Flussniederungen in vielen Teilen der Welt. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sowie wachsender Ansprüche und des Wertewandels wird besiedelbares Bauland immer knapper. In manchen Regionen fehlen bereits ausreichende urbane Flächen – die Besiedlung der Wasseroberflächen steht an. Detailliert befassen sich die beiden Autoren mit Chancen und Risiken schwimmender Bauten; angefangen beim Bezug des Menschen zum Wasser bis hin zu den technischen Details. Sie zeigen auf, worauf bei der Planung dieser besonderen Wohnbauten zu achten ist und erläutern alle wesentlichen bautechnischen Grundlagen.

Baustellenratgeber VOB

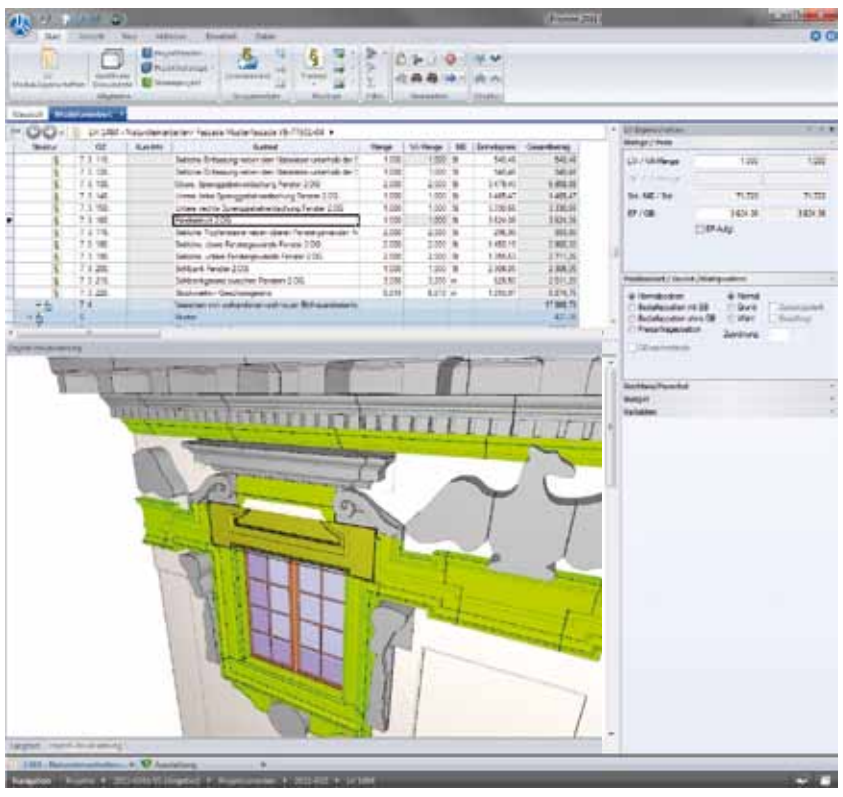
Von Markus Fiedler, Handbuch mit Mini-CD-ROM, erschienen im Weka Media Verlag, Kissing 2012.

Auf nahezu jeder Baustelle sind Störungen im Bauablauf an der Tagesordnung. Entscheidungen, wie mit den verschiedenen Situationen umzugehen ist, müssen die am Bau beteiligten Handwerker, Bauleiter und Planer direkt vor Ort mit wenig Bedenkzeit fällen. Die auf Baustellen auftretenden Fragestellungen sind vielfältig. Mit Terminverzögerungen, Unterbrechungen, Mängeln und Nachträgen müssen die am Bau Beteiligten täglich rechnen. Der neue Ratgeber von Weka Media behandelt in übersichtlichen Kurzkommentaren all die auf Baustellen immer wieder auftretenden Probleme und Streitigkeiten zu VOB/B und BGB. Von der Leistungsbeauftragung bis zur Abnahme finden sich dort Lösungswege, Handlungsanleitungen und Praxistipps. Durch das praktische DIN-A6-Format lässt sich das handliche Taschenbuch überallhin mitnehmen und bietet direkt vor Ort wertvolle Hilfestellungen bei Fragen zum Baurecht. Zusätzlich bietet die CD-ROM mehr als 20 sofort einsetzbare rechtssichere Musterbriefe für den Baustellen-Schriftverkehr wie etwa für Feststellungen der Baustellenverhältnisse, Baubeginnanfragen, Behinderungsanzeigen oder Mahnungen nach Terminverzögerung. Damit lassen sich alle Entscheidungen rechtssicher dokumentieren und mögliche Haftungsrisiken minimieren.

Bauen im Bestand perfektioniert

Das 5-D-Bauwerksmodell als Basis für den reibungslosen Baubetrieb

DRESDEN. Marc Aßmann ist Steinmetz und Steinbildhauermeister, Bautechniker, Restaurator im Handwerk, Projektsteuerer Bau, Projektmanagementfachmann sowie Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator nach Baustellenverordnung gleichermaßen. Langweile ist für den Unternehmer, der nach langjähriger Tätigkeit als Abteilungsleiter bei der Firmengruppe Bauer AG 2003 mit der PRONAG mbH sein eigenes Standbein in Dresden schuf, ein Fremdwort. Die Projektmanagement Bau & Naturwerksteingesellschaft mbH schult, berät und unterstützt Unternehmen aller Größenordnungen, die im Rahmen eines Bauprojekts agieren. In das umfassende Leistungsportfolio des Dresdner Büros fließen sämtliche Erfahrungen des Firmengründers ein, die er in seiner eigenen Laufbahn innerhalb der Baubranche in Theorie und Praxis gesammelt hat. Darüber hinaus ist der Manager Marc Aßmann stets auf Innovationen aus. Neue Technologien werden evaluiert sowie analysiert und maßgeschneiderte Lösungen für nahezu jede einzelne Aufgabe im Bereich des Baubetriebs konzipiert.



5-D-Planung fließt in die Denkmalpflege mit ein. **Foto: RIB**

Neu im Angebot: Planung, Simulation und Visualisierung von Bauprojekten mit fünfdimensionalen Modellen. Marc Aßmann begleitet Unternehmen dabei, diese neue Ära des Bauens erfolgreich zu betreten, die notwendigen Unternehmensstrukturen durch neue Prozesse zu schaffen, mit dem Ziel, am Ende von den wirtschaftlichen Mehrwerten von 5-D-Planung und -Bau umfassend zu profitieren. Er selbst betrachtet die modellorientierte Arbeitsweise im Bauwesen als einen Quantensprung innerhalb der Branche.

Aktuell betreut Marc Aßmann mit der Hollerung Restaurierung GmbH im sächsischen Vogtland und der in Weimar ansässigen Preuße & Rätsch Gruppe zwei bundesweit tätige, mittelständische Unternehmen im Umfeld der Denkmalpflege. „Eine Branche, in der es noch viel Potenzial bei der Modellierung von Geschäftsprozessen gibt“, wie der Unternehmer erkannt hat. Denn in der Denkmalpflege konzentriert sich die Planung oft verstärkt auf die technische Qualität; wirtschaftliche Aspekte fließen teilweise nur bedingt ein. Die Konsequenzen: Probleme werden auf die Baustelle verlagert. Am Ende können vereinbarte Termine und Kosten nicht eingehalten werden. „Die Lösung beim Bauen im Bestand liegt in einer exakten Bestandserfassung und Maßnahmenplanung“, erklärt er. „Ist diese detailliert und präzise, so sind die Kosten durchweg transparent, Risiken werden erkannt, bevor sie entstehen und das Ergebnis ist auch unter wirtschaftlichen Aspekten perfekt“, ergänzt er.

Selbstverständlich erfordert eine perfekte Planung in der frühen Projektphase zuerst einen Mehraufwand. Dieser rechnet sich jedoch in der Bauzeit und - nicht zu vergessen - in den Kosten. Das Mittel dafür: Ein durchgängiges Kostenmanagement, das über eine integrierte IT-Infrastruktur zentral gesteuert wird. Bei Marc Aßmann via Revit von Autodesk, iTWO-5D von RIB und einem durchdachten Content für alle Aufgaben des schlüsselfertigen Bauens. So schließt sich der Kreis für technische und wirtschaftliche Planungsaufgaben und auch die Projektdokumentation kann bedeutend schneller erledigt werden. Bei eigenen Projekten verzeichnet der Unternehmer aus Dresden bereits eine durchschnittliche Zeitersparnis von rund 20 Prozent. Bei seinen Kunden, die 2012 die produktive Arbeit mit dem IT-System starten wollen, geht er von ähnlichen Mehrwerten in der Praxis aus.

Detailliert kalkuliert

Der von Marc Aßmann entwickelte Content für das RIB-Softwaresystem iTWO Business Suite ist mit umfangreichen Katalogen bestückt: 14 000 Kostenarten, die nach Produktgruppen gegliedert sind, und 26 000 Artikel. Diese sind in iTWO und Revit durchgängig integriert, sodass Prüfungen im 3-D-Plan sowie auch in der Kalkulation zu jeder Zeit möglich sind. Dazu kommen ein vorgefertigter Baustellengemeinkostenkatalog für die Erstellung von Leistungsverzeichnissen, der exakt an die Anforderungen eines Unternehmens und dessen projektbezogene Aufgaben angepasst werden kann, sowie ein ebenfalls vordefinierter Bauarbeitsschlüsselkatalog, den Unternehmen – je nach Anforderung – auch ergänzen können.

Alle Bauaufgaben können mithilfe der IT-Lösung innerhalb des Musterleistungsverzeichnisses so kalkuliert werden, dass sie für den Nachweis und zur Dokumentation von Störungen im Projektverlauf eingesetzt werden können. Zusätzlich kann, sofern gewünscht, ein Leistungslohn ermittelt werden. Mithilfe eines intelligenten, exakt definierten Merkmal-Kataloges sind die Unternehmen darüber hinaus in der Lage, Ausführungs-, Transport- und Rüstzeiten für die Kalkulation exakt zu klassifizieren. Alle kalkulierten Ansätze werden in einem Vorgangsmodell hinterlegt. Schließlich werden die Ist-Zeiten erfasst und dienen als Vorlage, um zukünftige Kalkulationen exakt anzupassen. Außerdem fungieren sie als Controlling-Instrument.

Ein entscheidender Vorteil bietet sich mithilfe der transparenten Lösung beispielsweise bei Nachträgen, die aufgrund mangelnder Leistungsbeschreibungen zustande kommen. Marc Aßmann: „Diese können dank der Stammkalkulation vorerst ausgeblendet und im Auftragsfall entsprechend wieder schnell hinzugezogen werden.“

Hemmschwellen abbauen

Das sind klare Vorteile, die auf der Hand liegen. Dennoch stehen die meisten Unternehmen im Umfeld der Denkmalpflege der 5-D-Planung mit iTWO-5D mit gemischten Gefühlen gegenüber. „Die Hemmschwelle ist oft groß, da die Betriebe die Notwendigkeit für eine derart detaillierte Planung teilweise nicht erkannt haben“, weiß Aßmann und fügt hinzu: „Der Fokus innerhalb der Branche schließt wirtschaftliche Betrachtungen nicht immer mit ein. Meine Aufgabe besteht darin, den Firmen die Mehrwerte aufzuzeigen und sie an die neue, modellorientierte Arbeitsweise schrittweise heranzuführen.“

Das RIB-System stößt im Bereich Denkmalpflege auf große Akzeptanz. Der Grund: Die Unternehmen sind meist mit dem Vorgänger Arriba vertraut, ein Softwaresystem mit einer deutschlandweit enorm hohen Marktverbreitung. „iTWO bietet alle etablierten Funktionalitäten für den Baubetrieb, die die Unternehmen in der Arbeit mit Arriba kennen und schätzen gelernt haben, plus die hoch innovativen Möglichkeiten einer umfassenden 5-D-Planung“, berichtet Aßmann. „Haben die Unternehmen die Mehrwerte einer Datendurchgängigkeit, beispielsweise den erheblich reduzierten Aufwand, da sich manuelle Aufgaben durchweg minimieren, verinnerlicht, steht einem Umstieg praktisch nichts mehr im Wege. Nicht alle Unternehmen halten sich wie ich an das Sprichwort von Konfuzius: „Wer in den Fußstapfen anderer läuft, der kann nicht überholen.“ Sind sie allerdings einmal auf der Überholspur angekommen, dann preschen sie kontinuierlich nach vorne“, so Aßmann abschließend.

Arbeiten in der Wolke

Autodesk führt neue Cloud-Services für BIM ein

MÜNCHEN. Um die Technologieführerschaft in den Bereichen Bauplanung, Bauausführung, Tiefbau und Infrastruktur zu erweitern, stellt Autodesk die nächste Generation von Building Information Modeling (BIM) vor: Autodesk BIM 360 beinhaltet Cloud-Services, die von überall und zu jeder Zeit den Zugang zu BIM-Informationen über den gesamten Lebenszyklus eines Projekts hinweg ermöglichen. Autodesk BIM 360 fügt sich in die BIM-Lösungen für Planung, Ausführung und Betrieb ein, darunter die Autodesk Building Design Suite und die Autodesk Infrastructure Design Suite. BIM ist ein 3-D-modellbasierter Prozess, durch den Bau- und Infrastrukturprojekte schneller, wirtschaftlicher und umweltschonender durchgeführt werden.

„Durch Workflows mit Cloud-Anbindung können unsere Kunden weltweit besser mit ihren Kollegen innerhalb des Unternehmens sowie mit Geschäftspartnern, Auftraggebern und Stakeholdern zusammenarbeiten. Autodesk BIM 360, die nächste Generation von BIM, wird die Art und Weise revolutionieren, wie Eigentümer von Gebäuden und Infrastrukturen sowie Planer, Ingenieure und Vertragspartner die Projektinformationen erstellen, teilen und nutzen“, behauptet Amar Hanspal, Senior Vice President Information Modeling Products bei Autodesk.

Mit Autodesk BIM 360 hievt das Unternehmen den BIM-Prozess in die Cloud. Neue Cloud-basierte Dienste, die die Modellkoordination und den Austausch von Projektdaten unterstützen, werden die Zusammenarbeit von Architekten, Ingenieuren, Vertragspartnern und Bauherren in Echtzeit sowie die Verwaltung und Verteilung von Daten für die Bereiche Hoch- und Tiefbau sowie Infrastruktur grundlegend verändern. Autodesk BIM 360 bietet Bauingenieuren sowie Mitarbeitern in den Bereichen Verkehr und Stadtplanung neue Cloud-basierte Dienste, um in geografisch verteilten Teams zusammenarbeiten, Konzepte erstellen, Vorschläge entwerfen und überarbeiten sowie Machbarkeitsstudien durchführen zu können.

„Indem wir Autodesk BIM 360 mit der Autodesk Infrastructure Design Suite verwendeten, konnten wir unsere frühen Entwurfskonzepte teilen, um die Machbarkeit unserer Infrastruktur-Projekte besser evaluieren zu können“, erklärt Keith Warren, Virtual Design Technology Manager bei VTN Consulting. „Das ist eine großartige Erweiterung dessen, was wir bereits mit den Autodesk-Lösungen machen können und hat uns um die Möglichkeit bereichert, sogar die größten Modelle mit Teams an verschiedenen Standorten effizienter austauschen zu können.“

Autodesk gab jüngst den Kauf von Vela Systems bekannt, einem Anbieter von Software für Cloud- und mobiles Baustellenmanagement. Die Verbindung der Vela-Technologien und Autodesk BIM 360 bringt den BIM-Prozess auf die Baustelle und hilft Bauunternehmern, Prozesse beispielsweise durch Qualitäts-, Sicherheits- und Inbetriebnahme-Checklisten sowie die Verteilung von Plänen und Zeichnungen zu automatisieren. Autodesk BIM 360 trägt außerdem zur Verbesserung der Ergebnisse eines Projekts bei, indem rechenintensive Aufgaben in die Cloud ausgelagert werden. Die Rendering-Dienste ermöglichen schnelle Visualisierungen, die Energie- und Tragwerksanalyse-Services erlauben frühe und häufige Simulationen. Autodesk BIM 360 erleichtert auch die Übergabe und den Lebenszyklus eines Projekts, indem es den Eigentümern von Bau- und Infrastrukturprojekten intelligente Informationen für den laufenden Betrieb und die Instandhaltung liefert. „Zeit ist Geld, besonders in der Baubranche, und jeder Bauherr will einen Mehrwert für sein Geld. Autodesk BIM 360 ist ein Schlüsselwerkzeug, das uns dabei hilft, das zu erreichen“, erklärt Weston Tanner, Virtual Construction Manager der Walsh Group.

Der Start von Autodesk BIM 360 ist eine bedeutende Erweiterung von Autodesk 360, einer Cloud-basierten Plattform. Diese gibt Kunden Zugang zu den enormen Rechenkapazitäten in der Cloud, um ihre gewohnte Art zu entwerfen, zu visualisieren, zu simulieren und zusammenzuarbeiten grundlegend zu verändern. Vor einigen Monaten brachte das Unternehmen die Produktlebenszyklus-Management-Softwarelösung Autodesk PLM 360 auf den Markt, einen Cloud-Dienst, mit dem Maschinenbauunternehmen den Zugriff und die Verwaltung der Produktinformationen verbessern und die Produkte, die sie konstruieren und herstellen, kontinuierlich optimieren können, gefolgt von einer Reihe von Cloud-Diensten für Anwender der Autodesk Design und Creation Suites. Seit dem Start von Autodesk 360 im September 2011 haben fast neun Millionen Anwender auf die Dienste zugegriffen.

Anzeige

Was das Geschwindigkeitsprofil verrät

Wirtschaftliches Fahren im Baustellen-Nahverkehr beim Transport von Schüttgütern

PFERDINGSLEBEN. Aktueller denn je wird der Kraftstoffpreis heiß diskutiert. Dieser Posten schlägt immer mehr zu Buche, kaum ein Fuhrunternehmer, der im Transport von Schüttgütern und Rohstoffen seine Preise noch nicht anpassen musste. Umleitungen, Straßensperrungen und Stop-and-go im Baustellenverkehr tun ihr Übriges, um den Verbrauch in die Höhe zu treiben – das ist nicht neu und somit nicht zu ändern. Umso mehr ist jeder Kipperfahrer in der Pflicht, seinem Bewusstsein für mehr Wirtschaftlichkeit gegenüber dem Arbeitgeber nachzukommen. Dies kann mit einfachen Mitteln erfolgen und geprüft werden. In Zusammenarbeit mit der Firma FleetBoard GmbH, einem Unternehmen der Daimler Benz Gruppe, hat sich die Praxis EDV-Betriebswirtschaft- und Software-Entwicklung AG das Auslesen und Anwenden entscheidender Fahrzeugdaten zunutze gemacht. Diese bringen Informationen ans Tageslicht, die neben Verbrauch und Verschleiß auch Wirtschaftlichkeitsdaten für jeden Fahrer liefern.

Viele Faktoren spielen in puncto Kraftstoffverbrauche eine Rolle. Doch nicht allen wird die gleiche Aufmerksamkeit geschenkt, wie sich am sogenannten Geschwindigkeitsprofil ablesen lässt. In erster Linie sollte dieses von der Ladung und den Straßenverhältnissen abhängig sein. Daneben spielen die Faktoren zur Nutzung des Tempomaten eine entscheidende Rolle. Bei ebenen Strecken auf Bundesstraßen und Autobahnen sollte die Kraftstoff sparende Anwendung des Tempomaten eine Selbstverständlichkeit sein. Auch das Drehzahlprofil liefert interessante Daten. Die Drehzahl der Kurbelwelle wird vom genutzten Gang beeinflusst. Je höher die Drehzahl, umso höher der Verbrauch. Ein Beispiel: Mit einem Pkw bei 80 km/h im dritten Gang zu fahren, wirkt sich negativ auf den Verbrauch aus. Das lernt jeder Fahranfänger in der Fahrschule. Doch welcher Fuhrparkleiter weiß schon, welcher Fahrer in welchem Kfz auffällig im zu hohen Drehzahlbereich fährt?

Alle diese Komponenten werden datentechnisch im FleetBoard erfasst. Die Praxis Software AG nutzt die Daten des FleetBoards und bearbeitet diese in der integrierten Branchensoftware WDV20xx weiter. Das Auswerten dieser Daten ermöglicht dem Fuhrparkleiter detaillierte Auswertungen zu den Fahrerattributen. Jede Fahrt, von der Verladung im Werk bis zur Auslieferung auf der Baustelle, kann so ausgewertet werden. Sämtliche Komponenten, die mit dem FleetBoard ausgelesen werden können, sind im sogenannten Wirtschaftlichkeitsfaktor zusammengefasst. Diese Auswertungsmöglichkeiten – gepaart mit den klassischen Ortungssystemen zum Diebstahlschutz und zur Truckernavigation bieten nützliche Instrumente, um den Fuhrpark wirtschaftlicher zu gestalten. Das garantiert dem Unternehmen minimale Ausfälle und maximale Produktivität.

„Faszination Bauberufe“

Unterstützt von Zeppelin macht sich die NordBau stark für die Nachwuchssuche

NEUMÜNSTER (SR). Wie attraktiv Berufe in der Bauwirtschaft und in der Bau-Zulieferindustrie sein können, will diesmal die NordBau bei ihrem nordjob-Bau-Tag am 10. September 2012 in Neumünster vermitteln. Mit der Initiative „Faszination Bauberufe“ greifen der Bauindustrieverband Hamburg Schleswig-Holstein und die größte Baufachmesse Nordeuropas die Nachwuchssorgen der Baubranche und der Zulieferindustrie auf, die stark vom demografischen Wandel betroffen sind. Mit Vorführungen und Schüleraktionen sowie einer Ausbildungsplatzbörse für Firmen und Schüler aus Schleswig-Holstein und der Metropolregion Hamburg können sich junge Menschen von den attraktiven und zukunftssicheren Hightech-Berufen am Bau und in der Bau-Zulieferindustrie, wie dem Maschinenbau, überzeugen lassen.

Auf der NordBau stehen grundsätzlich Baumaschinen im Mittelpunkt – diesmal soll die Messe auch genutzt werden, um dem Nachwuchs Bauberufe näherzubringen. Foto: Zeppelin

Wie entwerfe ich ein Öko-Haus? Wie wichtig sind moderne Verkehrswege? Wie funktioniert die Hydraulik bei einem Bagger? Mit solchen und ähnlichen Fragen können sich Schüler an die Aussteller der NordBau wenden, um Informationen über Berufe im Hoch- und Tiefbau, im Maschinenbau und -handel und im bauwirtschaftlichen Handwerk zu erhalten. Der Ausbildungstag soll laut Auskunft der Messeleitung dazu beitragen, dass die alten Klischees über den Bau in die Geschichtsbücher gehören. „Die Zeiten, in denen Menschen am Bau mühevoll Steine schleppen mussten, sind längst vorbei. Auch der Einsatz hochmoderner Baumaschinen erfordert ein umfassendes Fachwissen. Das gilt für die Maschinenführer genauso, wie für Servicetechniker und Maschinenbauingenieure, die sich perfekt mit der Hydraulik, Motorentechnologie und der Elektronik auskennen müssen“, führt Michael Heidemann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Zeppelin Baumaschinen GmbH aus. Diese unterstützt auch finanziell die Messeaktion, um selbst für ihre Ausbildung zu werben. Zeppelin bildet seit Jahrzehnten Mechaniker für Land- und Baumaschinen, Groß- und Außenhandelskaufleute sowie Fachinformatiker aus. Neu hinzugekommen sind duale Studiengänge für Kaufleute und Wirtschaftsingenieure. „Wir wollen uns den Schülern als attraktiver Arbeitgeber empfehlen und dabei vermitteln, wie spannend und abwechslungsreich es ist, bei Zeppelin zu arbeiten“, so Heidemann weiter.

Das Ziel, Nachwuchskräfte zu gewinnen, haben auch die 35 weiteren teilnehmenden Ausbildungsbetriebe und -stätten. Denn es wird immer schwieriger, die passenden Bewerber zu finden. Deshalb wollen die Arbeitgeber mit Aktionen und Informationen in diesem Jahr in Neumünster auf sich und die vielfältigen Ausbildungs- und Arbeitsmöglichkeiten aufmerksam machen. Dazu können Schüler Beratungstermine mit den Ausstellern vereinbaren. Die künftigen Mitarbeiter können Baumaschinentechnik auch in Aktion erleben. Geboten wird ein Geschicklichkeitswettbewerb mit einem Minibagger und einem Kompaktlader. Zudem besteht die Möglichkeit, selbst Vermessungen durchzuführen oder sich mit einer Wärmebildkamera abzulichten. Damit wird die NordBau nicht nur zur Plattform, um neueste Baumaschinentechnik zu präsentieren, sondern rückt auch das Thema Nachwuchswerbung in den Mittelpunkt.

Den Lärmschutz im Fokus

Fachtagung mit Messe zeigt Lösungen gegen Lärm

DORTMUND. Aktuelle Repräsentativumfragen im Auftrag des Umweltbundesamtes ergeben: Rund 60 Prozent der deutschen Bevölkerung fühlen sich durch Straßenverkehrslärm belästigt, 30 Prozent durch Luftverkehrslärm, 23 Prozent durch Schienenverkehrslärm. Bis zu 4 000 Herzinfarktfälle können jährlich auf Straßenverkehrslärm zurückgeführt werden, so die Schätzung. Ebenso alarmierend die Ergebnisse der WHO: Deren Umwelt- und Gesundheitsexperten gehen davon aus, dass mindestens eine Million gesunde Lebensjahre in Westeuropa jährlich durch Umweltlärm verloren gehen. Technische Lösungen sollen helfen, den Menschen vor dem Umgebungslärm zu schützen. Gezeigt werden diese auf der Fachtagung mit Messe zum Lärmschutz vom 15. – 16. November 2012 in den Dortmunder Westfalenhallen, die bereits zum vierten Mal stattfindet.

Die Fachtagung mit Messe ist seit 2006 innerhalb kurzer Zeit zur Plattform für Umgebungslärmschutz geworden. Fast alle führenden Hersteller von Lärmschutztechniken, -wänden und -dienstleistungen aus Europa haben sich inzwischen angemeldet. Der Ausstellungsbereich richtet sich an Fachleute aus Bundes-, Landes- und kommunalen Verwaltungen, Ingenieurbüros sowie Hersteller und Dienstleister, die nach nachhaltigen Lärmschutzlösungen suchen. Neben Lärmschutzwänden werden innovative technische – erstmals auch straßenbautechnische – Lösungen angeboten. Hersteller von lärmschluckenden Straßenbelägen beziehungsweise Markierungen und anderen straßentechnischen Lärmreduktoren werden Fragen beantworten, wie: Welche Materialien gibt es? Wie integrieren sich Lärmschutzmaßnahmen in das Stadt- oder Landschaftsbild? Welche Lärmminderungen sind möglich? Darüber hinaus werden auf der Fachtagung zahlreiche Anregungen und Lösungen vorgestellt, die zum Einsatz kommen können. Anmeldeunterlagen finden sich unter www.laermschutz-messe.de. Die Teilnehmerzahl an der Fachtagung ist begrenzt.

Dem Lärmschutz widmet sich die gleichnamige Fachtagung mit Messe vom 15. – 16. November 2012 in den Dortmunder Westfalenhallen. Foto: LS Lublow

Gradmesser für Innovationen

Hausausstellung 2012 der Bauer Maschinen Gruppe zeigt technische Neuerungen

SCHROBENHAUSEN. Sie kann mittlerweile auf eine Tradition von 25 Jahren zurückblicken: die Hausmesse der Bauer Maschinen Gruppe, zu Hause im oberbayerischen Schrobenhausen. Diesen Mai war es wieder soweit: Vier Tage lang wurden technische Neuerungen in allen Gerätegruppen über zweitausend Gästen aus 72 Ländern der Erde gezeigt. Professor Thomas Bauer, Vorstandsvorsitzender der Bauer AG und Präsident des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie, erklärte zur Eröffnung, er sehe für die Entwicklung des weltweiten Baumarkts sehr gute Perspektiven. Und Dieter Stetter, Geschäftsführer der Bauer Maschinen GmbH, verwies auf die Neuerungen bei zahlreichen Geräten und betonte die Innovationskraft aller Unternehmen in der Bauer Maschinen Gruppe.

Die Hausmesse dominierten Großgeräte der Drehbohranlagen und Rammen. Dabei präsentierte Bauer Maschinen zum ersten Mal die Neugliederung der Bohrgeräte-Serie in die Value Line und Premium Line. Die Aufteilung wurde vorgenommen, um gezielter auf die verschiedenen marktspezifischen Anforderungen eingehen zu können. Beide Linien zeichnen sich durch Grundprinzipien aus, die für Bauer oberste Priorität besitzen. Dazu zählen in erster Linie Qualität, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit, ein hoher Sicherheitsstandard, Servicefreundlichkeit, Umweltverträglichkeit und eine lange Lebensdauer.

Die Value Line ist eine für das Kellybohren ausgerichtete Baureihe mit einigen Charakteristiken: Langer Mast für große Bohrtiefen, erweiterter Bohrachs-Abstand für größere Bohrdurchmesser, hohe Windenzugkräfte, großes Drehmoment und wirtschaftlicher Dieselmotor. In der Premium Line – der Name gibt die Richtung vor – sind die Multifunktionsgeräte für verschiedenste Anwendungen des Spezialtiefbaus zusammengefasst. Dazu zählen Verfahren wie Kellybohren mit und ohne Verrohrungsmaschine, das SOB-System, also das Bohren mit Endlosschnecke, sowie das Verdränger-Pfahlbohren. Die Geräte der Premium Line können für das CSM-Verfahren oder auch das CCFA-System, das verrohrte SOB-Bohren eingerichtet werden. Auch der Anbau von Tiefenrüttlern oder von BC Schlitzwandfräsen ist vorgesehen. Die Geräte der Premium Line sind allesamt – optional – mit Tier IV-Motoren lieferbar. Außerdem sind die Geräte mit einer Hauptwinde mit hoher Zugkraft und breiter Windentrommel ausgestattet, durch modernste Elektroniksysteme zu steuern und haben variabel stapelbare Gegengewichtsscheiben. Dazu kommen zur erhöhten Sicherheit Absturzsicherungen und begehbare Plattformen auf dem Oberwagen. Unter den Geräten der Premium Line stachen diesmal die neu konzipierten Geräte BG 39 und BG 46 hervor, die aus den früheren Modellen BG 36 und BG 40 weiterentwickelt wurden. Die Geräte waren für verschiedene Verfahren ausgerüstet, mit Tiefenrüttler zur Bodenverbesserung, mit Kelly-Ausrüstung und Verrohrungsmaschine, mit dem SOB-System sowie mit dem neuen Verfahren CCFA. Die ausgestellten Geräte der Value Line wurden mit „Multi Hammer Drill“ und Kastenbohrer gezeigt.

Zum Programm der Hausausstellung gehörten auch diesmal wieder die Neuentwicklungen aller Tochterfirmen der Bauer Maschinen Gruppe. Besonderes Interesse fanden die Vorführungen von Maschinen im Einsatz auf dem Freigelände der Werkanlage Aresing. In der zu einer Ausstellungshalle umgestalteten alten Schweißerei waren die Entwicklung der Maschinen- und Baustellen-Elektronik zu sehen. Ausführlich informieren konnten sich die Besucher über die Ersatzteil-Abteilung, das Trainingscenter, die jüngst entwickelte Tiefbohrtechnik und das neue Verfahren der Unterwasserbohrung.

Auf der Hausmesse präsentierte Bauer zum ersten Mal die Neugliederung der Bohrgeräte-Serie in Value Line und Premium Line. Diese verkörpert die hier abgebildete BG-Serie. Foto: Bauer

Anzeige

YouTube

AKTUELLE VIDEOS AUF DEM ZEPPELIN KANAL:
www.youtube.com/zeppelinbaumaschinen

DEUTSCHES BAUBLATT
mit Baugerätemarkt

Impressum

39. Jahrgang, Nr. 363
Juli/August 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

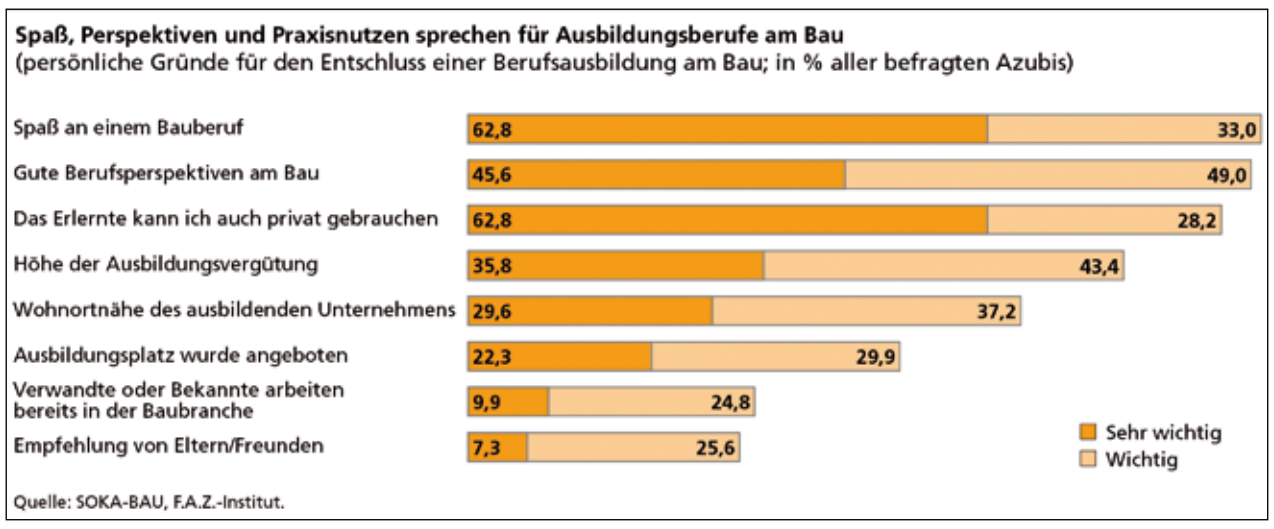
Satz und Grafik:
QUERFORM.
Ralf Rützel
Bazeillesstraße 11
81669 München

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

Perspektive für den Nachwuchs

Studie ermittelt, was junge Bauprofis von ihrem Arbeitgeber und der Baubranche erwarten

WIESBADEN. Was wünschen sich Berufseinsteiger von der Bauwirtschaft? Wer diese Frage beantworten kann, wird in den nächsten Jahren die Nase vorne haben, wenn es darum geht, Nachwuchs für sein Bauunternehmen zu gewinnen. Das F.A.Z.-Institut für Management-, Markt- und Medieninformationen sowie SOKA-BAU gingen in einer aktuellen Studie den Erfahrungen und Zielen von Berufseinsteigern in der Bauwirtschaft auf den Grund und befragten 5 800 Berufseinsteiger aus der Bauwirtschaft zu ihrer Berufsausbildung und ihren Karriereplänen. Die Erkenntnisse helfen Firmen, Strategien zu entwickeln, durch die sich Fachkräfte am Bau gewinnen und binden lassen.



Gründe von Berufsanfängern, einen Bauberuf zu wählen. **Grafik: F.A.Z.-Institut/SOKA-BAU**

Schon längst ist bekannt: In den kommenden Jahren wird eines der größten Probleme, vor dem die Bauwirtschaft steht, der Nachwuchsmangel werden. Das belegt auch eine Auswertung der Arbeitnehmerzahlen von SOKA-BAU: Die Altersdekaden von 45 bis 54 Jahren (rund 136 000 gewerbliche Arbeitnehmer) und von 35 bis 44 Jahren (rund 119 000 gewerbliche Arbeitnehmer) sind personell am stärksten. Die Dekade der Auszubildenden und Gesellen im Alter von 15 bis 24 Jahren ist dagegen mit rund 52 000 deutlich kleiner. Das bedeutet: Wenn die heute 45- bis 54-Jährigen in Rente gehen, wächst – sofern die Ausbildungszahlen künftig nicht drastisch steigen werden – keine ausreichende Zahl junger Fachkräfte nach.

Bereits eine grobe Rechnung zeigt, dass die beschriebene Altersstruktur schon in den nächsten acht Jahren ganz wesentliche Herausforderungen für die Sicherung des Fachkräftebedarfs aufwirft. Die heutige Altersdekade von 55 bis 64 Jahren umfasst insgesamt rund 83 000 Beschäftige, die – unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Renteneintrittsalters von 62 Jahren – in den kommenden acht Jahren altersbedingt ausscheiden werden. Allein als Ersatz für diese Altersgruppe werden jährlich über 10 000 Berufsanfänger benötigt, die langfristig in der Branche verbleiben müssten. Bei gleichbleibenden Ausbildungszahlen und Abwanderungsquoten wird sich nur etwa die Hälfte der altersbedingten Austritte in der Bauwirtschaft ersetzen lassen.

Entscheidend wird darum sein, ob es Firmen gelingt, Schulabgänger für den Bauberuf zu begeistern. Der Studie zufolge wählen junge Baueinsteiger ihren Ausbildungsberuf nach Interessen und Jobperspektiven: Vor allem die Kriterien Spaß an der Arbeit und im Betrieb, gute Berufsperspektiven und die private Anwendbarkeit der während der Ausbildung gelernten Fertigkeiten geben bei der Berufswahl den Ausschlag. Das bedeutet auch: Eine Ausbildung am Bau ist kein Notnagel, weil andere Ausbildungsplätze nicht zu bekommen sind.

Doch wie gehen die Berufseinsteiger vor, wenn sie sich über ihren zukünftigen Arbeitsplatz informieren? Unter den Informationsmedien ist das Internet mit großem Abstand die wichtigste Quelle. 91,3 Prozent der Azubis nutzten dieses Medium, um einen Ausbildungsplatz zu finden. Dahinter folgt mit großem Abstand die Schule, die Informationsmaterial für den Einstieg in das Berufsleben bereitstellt.

Die meisten Azubis haben sich mit klassischen Bewerbungen bei ihren Ausbildungsbetrieben vorgestellt, doch fast jeder zweite von ihnen stand bereits länger mit seinem Ausbildungsbetrieb in persönlichem Kontakt. Für die Bauprofis, von denen die meisten noch heute in ihren Ausbildungsbetrieben arbeiten, spielten frühzeitige Kontakte eine noch größere Rolle. Umgekehrt fand bei denjenigen, die ihre Berufsausbildung abgebrochen haben, das Kennenlernen häufig erst mit dem Beginn der Ausbildung statt. Vielen Abbrechern fehlte eine professionelle Beratung vorab. Der frühzeitige Kontakt und der intensive Abgleich der Erwartungen der Bewerber mit der Realität scheinen somit wesentliche Faktoren für den Ausbildungserfolg und den Branchenverbleib zu sein.

Fast alle befragten Azubis sind mit ihrer aktuellen Berufsausbildung am Bau zufrieden (93,5 Prozent). Ein Viertel von ihnen ist sogar sehr zufrieden (24,8 Prozent). Am meisten zeigen sie sich vom eigenen Ausbildungsbetrieb angetan. So äußern sich fast neun von zehn Azubis positiv über das eigene Unternehmen (89,6 Prozent), gut jeder zweite sehr positiv. Auch die Bauprofis, die ihre Ausbildung bereits vor längerer Zeit abgeschlossen haben, geben im Rückblick ebenfalls positive Bewertungen für die eigene Lehre ab. Die Ausbildung am Bau gelingt vor allem dann, wenn sie umfassend und gründlich ist. Zudem muss die Arbeit auf der Baustelle und mit den Kollegen Spaß bereiten. Die Azubis wollen Kompetenzen und Fertigkeiten erlernen und praktisch anwenden. Die Höhe der Ausbildungsvergütung spielt nicht die primäre Rolle bei der Berufswahl.

Es wurden aber auch ehemalige Auszubildende befragt, die ihre Bauausbildung abgebrochen haben. Hier zeigt sich: Fast jeder zweite Abbrecher war mit seinem Ausbildungsbetrieb unzufrieden. Die meisten Abbrecher von Ausbildungen kritisieren das Arbeitsklima, die hohe Arbeitsbelastung und ihre Behandlung durch Vorgesetzte und Kollegen. Zugleich bemängeln manche von ihnen ein nicht zufriedenstellendes Ausbildungsniveau in ihren Unternehmen.

Die meisten Aussteiger aus der Baubranche qualifizieren sich weiter oder gehen in andere Berufe. Nach persönlichen Gründen für den Ausstieg aus der Baubranche befragt, nennen diese neben Weiterqualifizierung (41,3 Prozent) und Arbeitslosigkeit (30,2 Prozent) Unzufriedenheit mit der Arbeit am Bau (22,2 Prozent) und gesundheitliche Gründe (22,2 Prozent). Aber der Ausstieg aus der Baubranche muss nicht für immer sein: Fast jeder dritte Exbauprofi (31,8 Prozent) mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung äußert Interesse an einer Rückkehr in die Baubranche. Generell verneinen nur 4,5 Prozent der ausgebildeten Exbauprofis eine erneute Berufstätigkeit am Bau.

Erst durch die langfristige Bindung ausgelernter Fachkräfte an den Betrieb macht sich die Investition in die Ausbildung bezahlt. Deshalb muss sich die Branche an den Bedürfnissen der Azubis und jungen Facharbeiter orientieren: Neben Jobsicherheit und einem guten Gehalt stehen auch eine zusätzliche Rente sowie Arbeitszeitmodelle im Fokus der jungen Menschen. Zudem setzt der Berufsnachwuchs auf Karriere durch Weiterbildung. Sowohl die meisten Azubis (60 Prozent) als auch die meisten Bauprofis (67,5 Prozent) streben in Zukunft die Meisterprüfung an. 39,5 Prozent der Azubis und 34,7 Prozent der Bauprofis wollen Polier werden. Immerhin 29,8 Prozent der Azubis und 22,9 Prozent der Bauprofis planen, ein Studium aufzunehmen. Und rund ein Viertel plant, sich selbstständig zu machen: Während 27,6 Prozent der Azubis für die kommenden zehn Jahre eine Tätigkeit als freier Unternehmer ins Auge fassen, fällt der Vergleichswert der ambitionierten Bauprofis mit 22 Prozent etwas geringer aus.

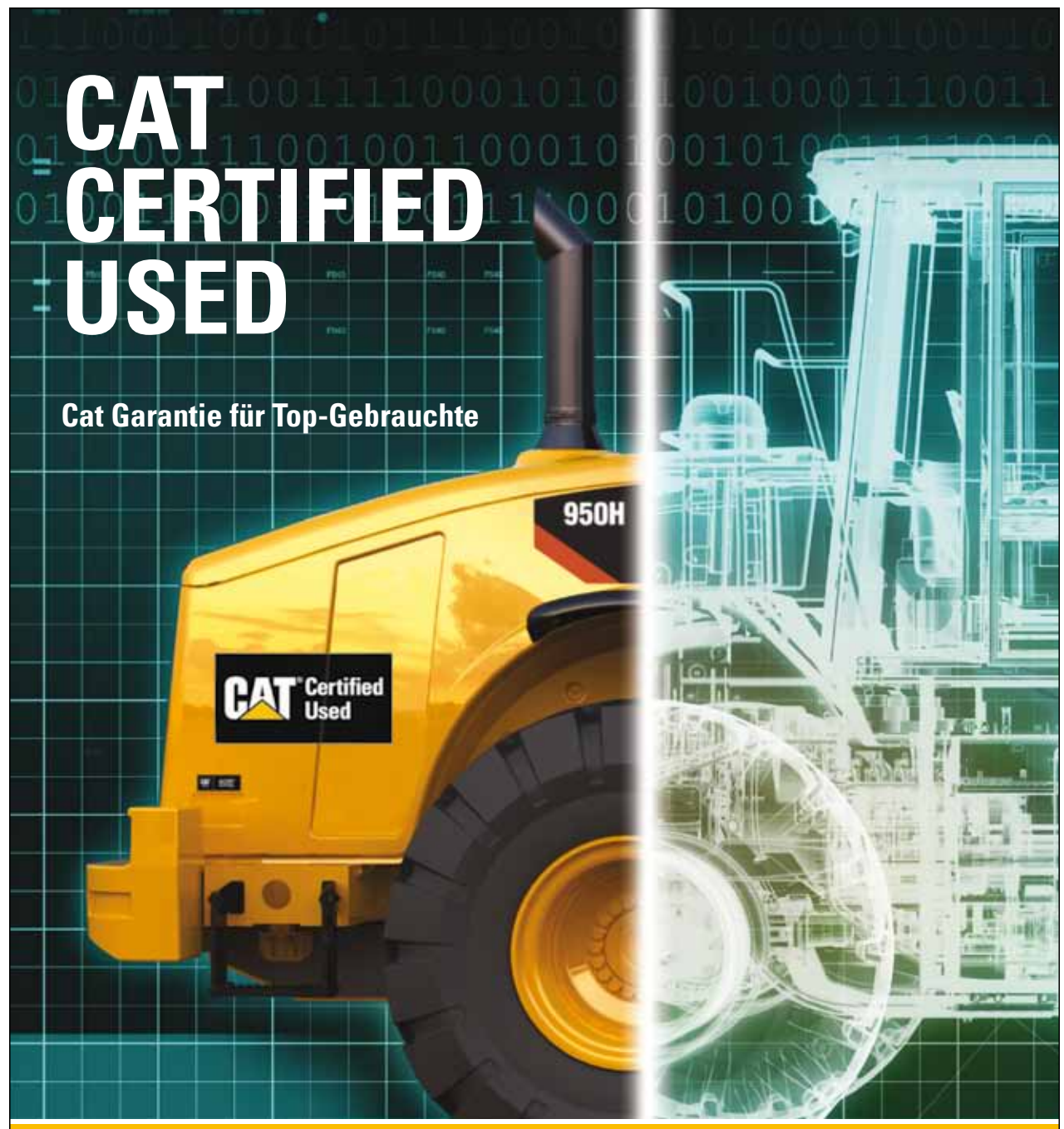
Stimmen zur Studie

Frank Dupré, Vizepräsident des Zentralverbandes des Deutschen Baugewerbes: „Das Vorurteil, die Berufswahlentscheidung für einen der Bauberufe sei oft nur zweite oder dritte Wahl, ist durch die Studie eindrucksvoll widerlegt worden. Fast alle befragten Jugendlichen haben sich mit ihrer Berufsausbildung am Bau zufrieden gezeigt und die Attraktivität der Ausbildungsberufe sowie die Qualität der betrieblichen und überbetrieblichen Ausbildung hervorgehoben. Die Studie hat auch gezeigt, dass vor allem drei Kriterien den Ausschlag bei der Wahl des Ausbildungsberufes geben: der Spaß an der Arbeit, die Berufsperspektiven im Anschluss an die Ausbildung und der Praxisnutzen einer Ausbildung am Bau. Die Aussagen der direkt Betroffenen, welche vor einer Berufswahlentscheidung stehen oder sich bereits für einen Bauberuf entschieden haben, sind damit deutlich positiver als die allgemeinen Ansichten. Daraus ergibt sich für uns die Aufgabe, im Rahmen der Fachkräftesicherung vor allem an einer Imageverbesserung der Deutschen Bauwirtschaft zu arbeiten. Daran werden wir bei unseren zunehmenden Bemühungen zur Nachwuchsgewinnung und zur Fachkräftesicherung offensiv anknüpfen können."

Dipl.-Oec. Andreas Schmieg, Vizepräsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie: „Dass der Bau gute Berufsperspektiven mit attraktiven Aufstiegsmöglichkeiten bietet, ist offenbar bei vielen Jugendlichen angekommen. So zeigen die Ergebnisse der Studie, dass besonders die Aufstiegsperspektive Polier beziehungsweise Meister bei Jugendlichen attraktiv ist. In Anbetracht der Tatsache, dass dem Bau aus Altersgründen in naher Zukunft bis zu 20 000 Poliere fehlen werden, ist dies eine erfreuliche Entwicklung. Wir dürfen jedoch in unseren Bemühungen um Nachwuchskräfte keineswegs nachlassen, sondern müssen weiter dort werben, wo sich Jugendliche heute informieren. Und das ist – so zeigt die Studie auch – zu fast hundert Prozent das Internet. Erst danach kommen als Informationsquellen die Schule und Broschüren beziehungsweise Flyer. Als einen weiteren Pluspunkt können wir verbuchen, dass die Ausbildung am Bau von einer überwältigenden Mehrheit mit „zufrieden" bis „sehr zufrieden" beurteilt wird. Auch diesen Aspekt gilt es, in Konzepten zur Nachwuchsgewinnung stärker zu betonen."

Dietmar Schäfers, stellvertretender Bundesvorsitzender der Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt: „Die Studie belegt eindrucksvoll, dass gute Berufsperspektiven einen wesentlichen Faktor für eine Ausbildung am Bau darstellen. Es geht aber nicht nur darum, junge Menschen für den Bau zu gewinnen, sondern sie auch als qualifizierte Facharbeiter in einem attraktiven Baugewerbe zu halten. Zur Attraktivität gehört unter anderem ein durchgängiges System der Fort- und Weiterbildung nach der Berufsausbildung, Arbeitssicherheit, gutes Einkommen sowie eine ausreichende Altersabsicherung wie etwa eine zusätzliche berufsspezifische Rentenzahlung. Diese Herausforderungen gilt es zügig anzugehen, um dem absehbaren Facharbeitermangel zu begegnen. Die Bauwirtschaft hat auch vor dem Hintergrund der enormen gesellschaftlichen, nachhaltigen baulichen Aufgaben, die Attraktivität der Bauberufe und deren Image zu steigern. Hier sind die Tarifvertragsparteien gefordert."

Anzeige



Zertifizierte Cat Gebrauchtmaschinen stehen für:

- Garantie vom Hersteller Caterpillar
- Ausschließliche Verwendung von Original Cat Ersatzteilen
- Umfassend geprüft und ggf. instand gesetzt durch Zeppelin
- Topzustand nach strengem Caterpillar Standard

Zeppelin Baumaschinen GmbH
Graf-Zeppelin-Platz 1
85748 Garching bei München
Telefon: 089 32000-0
Telefax: 089 32000-111

www.zeppelin-cat.de

ZEPPELIN CAT

Arbeitsrecht am Bau

Rückzahlung von Weiterbildungskosten

Das Bundesarbeitsgericht hat sich mit zwei aktuellen Entscheidungen (wiederum) mit der Frage der Rückzahlung von Fort- und Weiterbildungskosten befassen müssen, die nachfolgend dargestellt werden. Darüber hinaus werden einige in diesem Zusammenhang zu beachtenden Grundsätze vorgestellt.

Erste Entscheidung

Das Bundesarbeitsgericht (BAG) hatte mit Urteil vom 19. Januar 2011 – Az.: 3 AZR 621/08 – über die Frage zu entscheiden, ob ein Arbeitnehmer die vom Arbeitgeber übernommenen Lehrgangs- und Prüfungsgebühren erstatten muss, wenn er vor Abschluss der Fortbildung auf eigenen Wunsch aus dem Arbeitsverhältnis ausscheidet.

Sachverhalt

Der beklagte Arbeitnehmer war seit Februar 2002 bei dem klagenden Arbeitgeber beschäftigt. Im Juni 2006 schlossen die Parteien eine Lehrgangsvereinbarung über die Teilnahme des Arbeitnehmers an einem Studiengang. Danach hat der Arbeitgeber die Lehrgangs- und Prüfungsgebühren zu tragen und den Arbeitnehmer zur Teilnahme an dem Studiengang unter Fortzahlung der Vergütung freizustellen; der Arbeitnehmer hat diese Leistungen zu erstatten, wenn er auf eigenen Wunsch vor dem Abschluss der Ausbildung aus dem Arbeitsverhältnis ausscheidet. Der Arbeitnehmer absolvierte in einem Zeitraum von rund acht Monaten zwei jeweils rund fünfwöchige Ausbildungsabschnitte. Danach kündigte er das Arbeitsverhältnis und nahm an dem zeitlich später liegenden dritten und letzten Ausbildungsabschnitt nicht mehr teil. Der Arbeitgeber hat – so das Bundesarbeitsgericht – Anspruch auf Rückzahlung der Weiterbildungskosten.

Begründung

Die Rückzahlungsklausel ist wirksam. Durch die Bindung an das Arbeitsverhältnis bis zum Abschluss des Studiengangs werde der Arbeitnehmer nicht unangemessen benachteiligt i.S.v. § 307 Abs. 1 BGB. Eine Klausel in Allgemeinen Geschäftsbedingungen, wonach der Arbeitnehmer die vom Arbeitgeber übernommenen Kosten einer Weiterbildung zurückzahlen müsse, wenn er auf eigenen Wunsch vor Abschluss der Weiterbildung aus dem Arbeitsverhältnis ausscheidet, halte – so das BAG – einer Inhaltskontrolle nach § 307 Abs. 1 BGB regelmäßig stand, sofern die erfolgreiche Weiterbildung für den Arbeitnehmer von geldwertem Vorteil sei. Dies gelte auch dann, wenn die Weiterbildung nicht kontinuierlich, sondern in mehreren zeitlich voneinander getrennten Abschnitten erfolge, sofern die zeitliche Lage der einzelnen Ausbildungsabschnitte den Vorgaben der Weiterbildungseinrichtung entspreche und die vertragliche Vereinbarung dem Arbeitgeber nicht die Möglichkeit eröffne, allein nach seinen Interessen die Teilnahme an den jeweiligen Ausbildungsabschnitten festzulegen.

Zweite Entscheidung

Das Bundesarbeitsgericht hat am 13. Dezember 2011 – 3 AZR 791/09 – entschieden, dass eine Rückzahlungsklausel grundsätzlich zulässig ist, wenn sie vorsieht, dass der Arbeitnehmer die vom Arbeitgeber übernommenen Weiterbildungskosten zurückzuzahlen hat, wenn er kurz nach bestandener Prüfung das Arbeitsverhältnis kündigt. Unterscheidet diese Rückzahlungsklausel aber nicht danach, ob der Grund für die Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Eigenkündigung der Sphäre des Arbeitgebers oder des Arbeitnehmers zuzuordnen ist, verstößt sie gegen § 307 Absatz 1 Satz 1 BGB und ist unwirksam.

Sachverhalt

Der Entscheidung des Bundesarbeitsgerichtes (BAG) lag folgender Sachverhalt zugrunde: Der Arbeitnehmer nahm auf Veranlassung des Arbeitgebers an einer Weiterbildung teil. Die Kosten für Ausbildung, Prüfung und Freistellung von der Arbeit übernahm der Arbeitgeber. Im Gegenzug verpflichtete sich der Arbeitnehmer vertraglich zur Rückzahlung, falls er innerhalb eines Jahres nach Beendigung der Weiterbildung das Arbeitsverhältnis kündigt. Für den Fall der Eigenkündigung sah die Klausel eine Rückzahlungspflicht ohne Ausnahme vor. Insbesondere unterschied sie nicht danach, ob der Grund für die Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Eigenkündigung der Sphäre des Arbeitgebers oder der des Arbeitnehmers zuzuordnen ist. So verpflichtete die Klausel den Arbeitnehmer zur Rückzahlung auch für den Fall, dass der Arbeitgeber die Eigenkündigung – zum Beispiel durch vertragswidriges Verhalten – mit veranlasst hat. Als Höchstbetrag der Rückzahlung vereinbarten die Parteien 7 500 Euro. Der Arbeitnehmer absolvierte die Prüfung erfolgreich und kündigte das Arbeitsverhältnis fristgemäß. Der Arbeitgeber verlangte die Rückzahlung der Ausbildungskosten in Höhe von 7 500 Euro.

Entscheidungsgründe

Das BAG stellte in seinem Urteil klar, dass der Arbeitgeber eine Kostenerstattung nur dann verlangen kann, wenn die vorzeitige Beendigung des Arbeitsverhältnisses auf Gründen beruht, für die der Arbeitnehmer verantwortlich ist. Wird das Arbeitsverhältnis hingegen durch eine betriebsbedingte Kündigung beendet oder durch eine Eigenkündigung des Arbeitnehmers, die durch ein vertragswidriges Verhalten des Arbeitgebers provoziert wurde, muss der Arbeitnehmer die Fortbildungskosten nicht zahlen. Nach dem Urteil des Bundesarbeitsgerichtes muss in Vereinbarungen über die Übernahme von Weiterbildungskosten sogar ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass den Arbeitnehmer in diesen Fällen keine Zahlungspflicht trifft. Unterbleibt der Hinweis, hat der Arbeitgeber die Kosten der Fortbildung in jedem Fall zu tragen, und zwar unabhängig davon, welche Partei für die Beendigung des Arbeitsverhältnisses verantwortlich ist. Eine Ausnahme gilt nur, sofern der Mitarbeiter die Fortbildung noch vor Erteilung des Abschlusszeugnisses abbricht. Obwohl einzelvertragliche Vereinbarungen, nach denen sich ein Arbeitnehmer an den Kosten einer vom Arbeitgeber finanzierten Ausbildung zu beteiligen hat, nach ständiger Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichtes grundsätzlich zulässig sind und den Arbeitnehmer nicht generell unangemessen benachteiligen, könnten Zahlungsverpflichtungen, die an eine vom Arbeitnehmer ausgesprochene Kündigung des Arbeitsverhältnisses anknüpfen, im Einzelfall gegen Treu und Glauben verstoßen. Da sie geeignet sind, das Grundrecht auf freie Wahl des Arbeitsplatzes nach Artikel 12 GG einzuschränken, muss die Rückzahlungspflicht einem begründeten und billigenswerten Interesse des Arbeitgebers entsprechen.

Nachteil-/Vorteil-Ausgleich

Den möglichen Nachteilen für den Arbeitnehmer muss ein angemessener Ausgleich gegenüberstehen; der Arbeitnehmer muss mit der Ausbildungsmaßnahme eine angemessene Gegenleistung für die Rückzahlungsverpflichtung erhalten. Insgesamt muss die Erstattungspflicht – auch dem Umfang nach – dem Arbeitnehmer nach Treu und Glauben zumutbar sein, so das Bundesarbeitsgericht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Arbeitgeber Ausbildungskosten nur für solche Arbeitnehmer aufwenden will, die auch bereit sind, ihm die erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten einige Zeit zur Verfügung zu stellen. Der Arbeitgeber hat ein berechtigtes Interesse daran, die vom Arbeitnehmer erworbenen Qualifikationen möglichst langfristig zu nutzen. Demgegenüber steht das Interesse des Arbeitnehmers, durch die Ausbildung die eigenen Arbeitsmarktchancen zu verbessern und dem Arbeitgeber deshalb nicht die Kosten für eine Aus- oder Weiterbildung erstatten zu müssen, die sich als Investitionen im ausschließlichen Arbeitgeberinteresse darstellen. Zudem hat der Arbeitnehmer ein billigenswertes Interesse daran, seinen Arbeitsplatz ohne Belastung der Erstattungspflicht wählen zu können. Die Angemessenheit im vorliegenden Fall ergibt sich daraus – so das Bundesarbeitsgericht – dass die Klausel hinsichtlich des die Rückzahlungspflicht auslösenden Tatbestandes „Kündigung des Mitarbeiters“ zu weit gefasst ist, da diese auch Kündigungen des Arbeitnehmers erfassen kann, deren Gründe der Sphäre des Arbeitgebers entstammen. Zwar bleiben damit einzelvertraglich vereinbarte Rückzahlungsklauseln für vom Arbeitgeber getragene Weiterbildungskosten grundsätzlich zulässig. Knüpfen sie jedoch an die Kündigung des Arbeitsverhältnisses durch den Arbeitnehmer an, ist zu prüfen, ob die Rückzahlungspflicht einem begründeten und billigenswerten Interesse des Arbeitgebers entspricht. Andernfalls schränkt sie das Grundrecht auf freie Wahl des Arbeitsplatzes nach Art. 12 Absatz 1 GG auf unzulässige Weise ein.

Bindungsdauer

Die Rechtsprechung lässt es zu, den Arbeitnehmer nach der Fortbildung für einen gewissen Zeitraum an das Unternehmen zu binden beziehungsweise alternativ zur Rückzahlung der Fortbildungskosten zu verpflichten. Ist eine zu lange Bindungsdauer vereinbart, führt dies grundsätzlich zur Unwirksamkeit der Rückzahlungsklausel insgesamt; ein Rückzahlungsanspruch besteht nicht. Eine „Geltung erhaltende Reduktion“ auf die zulässige Bindungsdauer findet grundsätzlich nicht statt. Dies wurde vom Bundesarbeitsgericht zum Beispiel im Urteil vom 14. Januar 2009 – 3 AZR 900/07 – entschieden. Ausnahmen sollen nur dann bestehen, wenn es für den Arbeitgeber objektiv schwierig war, die zulässige Bindungsdauer zu bestimmen und sich dieses Prognoserisiko für den Arbeitgeber verwirklicht. Das Bundesarbeitsgericht hat in der o.g. Entscheidung folgende Grundsätze aufgestellt:

- Bei einer Fortbildungsdauer von bis zu einem Monat ohne Verpflichtung zur Arbeitsleistung unter Fortzahlung der Bezüge ist eine Bindungsdauer bis zu sechs Monaten zulässig,
- bei einer Fortbildungsdauer von bis zu zwei Monaten eine einjährige Bindung,
- bei einer Fortbildungsdauer von drei bis vier Monaten eine zweijährige Bindung,
- bei einer Fortbildungsdauer von sechs Monaten bis zu einem Jahr keine längere Bindung als drei Jahre und
- bei einer mehr als zweijährigen Dauer eine Bindung von fünf Jahren.

Abweichungen davon sind jedoch möglich. Eine verhältnismäßig lange Bindung kann auch bei kürzerer Ausbildung gerechtfertigt sein, wenn der Arbeitgeber ganz erhebliche Mittel aufwendet oder die Teilnahme an der Fortbildung dem Arbeitnehmer überdurchschnittlich große Vorteile bringt. Es geht – so das Bundesarbeitsgericht – nicht um rechnerische Gesetzmäßigkeiten, sondern um richterrechtliche entwickelte Regelwerte, die einzelfallbezogenen Abweichungen zugänglich sind. Für die Praxis ist zu empfehlen, keine „überlange“ Bindung zu vereinbaren, da das Risiko besteht, dass diese Klausel unwirksam ist und insoweit kein Rückzahlungsanspruch durchgesetzt werden kann.

Arbeitsrecht am Bau

RA Andreas Biedermann

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

Vergaberecht in der Praxis

RA Andrea Kullack

Vergaberecht in der Praxis

Die funktionale Leistungsbeschreibung

Am Beginn eines jeden Beschaffungsvorgangs steht die Entscheidung des Auftraggebers darüber, was er konkret beschaffen will. Gerade diese Festlegung aber bereitet vielen Auftraggebern Schwierigkeiten: Die fehlende Kenntnis und Erkundung des Marktes und/oder unzureichender Sachverstand haben oft zur Folge, dass von vornherein Leistungen ausgeschrieben werden, die der Auftraggeber so gar nicht will, oder dass sich im Laufe des Vergabeverfahrens herausstellt, dass der Auftraggeber eine andere als die ausgeschriebene Ausführungsvariante bevorzugt.

Viele Auftraggeber sind sich dieses Problems bewusst und denken darüber nach, in stärkerem Maße auf funktionale Leistungsbeschreibungen zurückzugreifen.

Bei dieser Ausschreibungsform wird kein detailliertes Leistungsverzeichnis erstellt, sondern die Bieter müssen anhand einer Funktionsbeschreibung zum Beispiel des zu erstellenden Gebäudes eine eigenständige Planung als Bestandteil ihres Angebotes vornehmen. Diese Art der Ausschreibung ist grundsätzlich zulässig (§ 7 Abs. 13-15 VOB/A, sog. Leistungsbeschreibung mit Leistungsprogramm). Sie stellt aber eine Ausnahme vom Regelfall der Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis dar (§ 7 Abs. 9 VOB/A). Die funktionale Ausschreibung muss zweckmäßig sein, um die technisch, wirtschaftlich und gestalterisch beste sowie funktionsgerechteste Lösung zu ermitteln. Eine Zweckmäßigkeit in diesem Sinne ist insbesondere dann nicht gegeben, wenn bauunternehmerisches Wissen lediglich deshalb bemüht werden soll, um einen eigenen Architekten oder Sonderfachmann sparen zu können. Es muss vielmehr das objektiv als berechtigt anzusehende Anliegen des Auftraggebers sein, unternehmerisches Wissen und unternehmerische Erfahrung bei der Planung des Bauvorhabens mit einzusetzen.

Vorteile der funktionalen Ausschreibung

Der wohl wesentlichste Vorzug dieser Ausschreibungsvariante besteht in der Unterbreitung eigener Gestaltungs- und Lösungsvorschläge durch die Bieter. Neben der Einbringung des unternehmerischen Know-hows können hier Ideen etwa in gestalterischer oder funktionaler Hinsicht zum Tragen kommen, die die Vorstellungen des Auftraggebers übertreffen. Ein weiterer Vorteil gegenüber der Ausschreibung mit Leistungsverzeichnis besteht darin, dass die Ausschreibung bereits in einer früheren Projektphase erfolgen kann, da der Auftraggeber keine eigene detaillierte Planung erstellen muss. Schließlich führt die Einbindung des Auftragnehmers in die Planungsphase zu einer erhöhten Kosten- und Terminsicherheit während der Ausführungsphase.

Nachteile und Risiken

Die Zweckmäßigkeit einer funktionalen Ausschreibung ist oft zweifelhaft. Soweit dafür eine Zeitersparnis geltend gemacht wird (da für eine Ausschreibung mit Leistungsverzeichnis zunächst eine detaillierte Planung erstellt werden müsste), steht dem der höhere Aufwand entgegen, der bei einer funktionalen Ausschreibung erforderlich ist, um die Angebote zu bewerten. Denn diese enthalten in der Regel sehr verschiedene Lösungsansätze. Zudem ist eine funktionale Ausschreibung äußerst sorgfältig vorzubereiten, um die erforderliche Eindeutigkeit für alle zu beteiligenden Bieter und somit die Vergleichbarkeit der Angebote zu erreichen. Eine unsorgfältige Vergabe kann zu Ansprüchen aus Verschulden bei Vertragsabschluss führen, mit denen die Bieter gegebenenfalls die Kosten umfänglicher Ausführungsplanung einfordern können. Somit ist festzuhalten, dass die zunächst bei der Funktionalausschreibung so verlockend erscheinende Zeitersparnis an anderer Stelle, nämlich bei der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und im Rahmen der Angebotswertung, wieder nivelliert wird. Weiterhin bringen Angebote aufgrund einer funktionalen Ausschreibung neben einer Fülle von Nachfragen der Vergabestelle beim Bieter häufig auch Nachverhandlungen über technische Änderungen und damit verbundene Preisänderungen mit sich (§ 15 Abs. 3 VOB/A). Werden diese ausnahmsweise zulässigen Nachverhandlungen unsachgemäß geführt, kann dies die Nichtigkeit des Vertrages infolge einer sog. De-facto-Vergabe zur Folge haben. Demnach stehen den Vorteilen der funktionalen Ausschreibung auch besondere Sorgfaltsanforderungen und Risikopotenziale gegenüber.

Auswirkungen für die Praxis

Für die Vergabepraxis bietet die funktionale Ausschreibung attraktive Möglichkeiten, insbesondere bei Projekten, die die Abschöpfung unternehmerischer Kreativität und unternehmerischen Wissens nahelegen. Häufig wird eine Mischform (funktionale Ausschreibung für in sich abgeschlossene Teile des Gesamtvorhabens, im Übrigen nach Leistungsverzeichnis) in Betracht kommen. In jedem Fall handelt es sich aber um eine Ausschreibungsart, deren Wahl wohlüberlegt sein sollte.

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

Neue Urteile im Bauvertragsrecht

Rechtsprobleme bei einer (Teil-)Kündigung des Bauvertrages

Neue Urteile im Bauvertragsrecht

RA Bernd Knipp

Die Parteien eines Bauvertrages sind vertraglich bis zu seiner vollständigen Erfüllung gebunden. Allerdings haben Bauverträge Besonderheiten. Anders als etwa ein schnell abgewickelter Kaufvertrag haben diese meist lange Laufzeiten, zudem gibt es bei hohen Kosten der Baumaßnahme auch ein großes wirtschaftliches Risiko für die Parteien. Sind die Vertragsbeziehungen gestört, kann es das Bedürfnis geben, sich vom Vertrag vorzeitig zu lösen. Ferner ist die Androhung einer Vertragskündigung meist die letzte Möglichkeit, den Vertragspartner zur vertragsgerechten Erfüllung zu bewegen. Sowohl das BGB als auch die VOB/B sehen daher Kündigungsmöglichkeiten im Bauvertrag vor. Neben einer freien und damit immer möglichen Kündigung des Vertrages durch den Auftraggeber kommt vor allem auch eine Kündigung aus wichtigem Grund (außerordentliche fristlose Kündigung) in Betracht. Als weitere Option ist unter bestimmten Voraussetzungen auch eine sogenannte Teilkündigung, also eine Loslösung nur von (in sich abgeschlossenen) Teilen des Vertrages möglich. In diesem Beitrag werden die Kündigungsrechte des Auftraggebers unter dem Blickwinkel der Teilkündigung behandelt.

Welche Voraussetzungen gelten für eine freie Teilkündigung gem. § 649 S. 1 BGB/§ 8 I VOB/B?

Das sogenannte freie Kündigungsrecht gem. § 649 BGB bzw. § 8 Abs. 1 VOB/B sieht die Möglichkeit einer jederzeitigen Kündigung des Bauwerkvertrages durch den Auftraggeber vor. Obgleich der Wortlaut der Normen nicht explizit auf die Möglichkeit einer teilweisen Kündigung eingeht, wird ein freies Teilkündigungsrecht nach herrschender Meinung bejaht. Der Wortlaut der Normen lässt einen gegenteiligen Schluss nicht zu, auch wenn zumindest bei VOB/B-Verträgen das Teilkündigungsrecht ausschließlich im Zusammenhang mit der Kündigung aus wichtigem Grund geregelt wird, wie ein Blick in § 8 Abs. 2 Nr. 1 Satz 2 VOB/B zeigt. Die systematische Stellung ändert jedoch nichts daran, dass erst recht eine Kündigung nur eines Teils des Vertrages möglich sein muss, wenn schon eine Kündigung des kompletten Vertrages zulässig ist. Die freie Gesamtkündigung gem. § 649 S.1 BGB ist ohne Einschränkungen möglich, der Besteller ist in der Ausübung des Kündigungsrechts frei, also auch im Umfang der Kündigung.

Zwar wird in der Literatur teilweise vertreten, dass diese Teilkündigung zumutbar sein muss, was nicht der Fall sei, wenn die dem Auftragnehmer verbleibende Werkleistung in ihrer Mangelfreiheit dadurch gefährdet werden kann, dass die entzogenen Arbeiten nicht oder nur mangelhaft ausgeführt werden. Allerdings ist diese Einschränkung nicht nachvollziehbar. Für die Beurteilung des Vorliegens eines (Teil-)Kündigungsgrundes ist immer auf den Zeitpunkt der Kündigungserklärung abzustellen. Ob hier dann die mangelfreie Fertigstellung der Restleistung gefährdet ist, kann in der Regel nur schwer beurteilt werden. Somit ist lediglich in Ausnahmefällen eine Einschränkung des freien Teilkündigungsrechts vertretbar. Im Übrigen wird jeder Auftraggeber darauf achten, dass er seine Kündigung auf einen in sich abgeschlossenen Teil begrenzt, um sich selbst nicht unnötige Schnittstellen zu schaffen. Wenn solche von vornherein nicht vermieden werden können, wird ein Auftraggeber im Zweifel auch eher zur freien Gesamtkündigung greifen.

Im Hinblick auf eine Entscheidung des BGH zu § 8 Abs. 3 Nr.1 S.2 VOB/B, respektive zu den Voraussetzungen für die Zulässigkeit einer Teilkündigung (BGH, Urteil vom 20. August 2009, VII ZR 212/07) wird in der Literatur weiter vertreten, dass sich auch eine freie Teilkündigung auf einen in sich abgeschlossenen Teil der Leistung beziehen muss. Dies wird von der herrschenden Meinung richtigerweise verneint. Im Gegensatz zu § 8 Abs. 3 Nr. 1 S.2 VOB/B sieht nämlich weder § 649 BGB noch § 8 Abs. 1 VOB/B eine solche Einschränkung im Wortlaut vor.

Welche Folgen hat eine Teilkündigung?

Der Auftraggeber muss in seiner Kündigungserklärung klar und eindeutig zum Ausdruck bringen, dass er den Vertrag vorzeitig beenden möchte. Den Begriff der Kündigung muss er nicht verwenden. Im BGB-Vertrag ist die Erklärung formfrei, im VOB/B-Vertrag muss die Erklärung jedoch schriftlich erfolgen (§ 8 Abs. 5 VOB/B). Die Erklärung als Gestaltungsrecht ist grundsätzlich bedingungsfeindlich und kann nur bis zur Vollendung des Werkes erklärt werden. Die Teilkündigung beendet den jeweiligen Vertragsteil für die Zukunft (ex nunc). Dem Auftraggeber stehen die allgemeinen Sachmängelrechte weiterhin zu, der Auftragnehmer kann und darf Nachbesserungsarbeiten selbst und trotz der Kündigung ausführen. Als Ausgleich für das freie Kündigungsrecht des Auftraggebers kann der Auftragnehmer für den gekündigten Teil grundsätzlich seine volle Vergütung verlangen (§ 649 S.2 BGB, § 8 Abs.1 Nr.2 VOB/B). Er muss sich allerdings das anrechnen lassen, was er infolge der Aufhebung spart oder durch anderweitige Verwendung seiner Arbeitskraft erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt. In welcher Höhe dieser Vergütungsanspruch besteht, ist dann meist Gegenstand gerichtlicher Auseinandersetzungen.

Welche Voraussetzungen hat eine Teilkündigung aus wichtigem Grund gem. § 8 III Nr.1 VOB/B?

§ 8 Abs. 3 Nr.1 S.1 VOB/B sieht eine Kündigung (Auftragsentziehung) aus wichtigem Grund vor, wenn in den Fällen des § 4 Abs. 7, Abs. 8 Nr.1 VOB/B und § 5 Abs.4 VOB/B die gesetzte Frist erfolglos abgelaufen ist. Nach dem ausdrücklichen Wortlaut von § 8 Abs. 3 Nr.1 S.2 VOB/B kann diese Kündigung auch nur Teile des Auftrages betreffen, wobei sie sich dann auf in sich abgeschlossene Teile der Leistung beziehen muss. Was unter dem „in sich abgeschlossenen Teil der Leistung" zu verstehen ist, hat der BGH in seinem bereits erwähnten Grundsatzurteil vom 20. August 2009 (VII ZR 212/07) geklärt. Es muss sich um in sich abgeschlossene Teile der Leistung entsprechend der Regelung zur Teilabnahme in § 12 Abs. 2 VOB/B handeln. Die gleichlautende Auslegung wie in § 12 Abs. 2 VOB/B begründet der BGH mit der rechtlichen Einordnung der VOB/B als Allgemeine Geschäftsbedingungen. Diese sind einheitlich so auszulegen, wie sie von verständigen und redlichen Vertragspartnern unter Abwägung der Interessen der normalerweise beteiligten Verkehrskreise verstanden werden, wobei die Verständnismöglichkeiten des durchschnittlichen Vertragspartners des Verwenders zugrunde zu legen sind. In sich abgeschlossene Teile sind so als nach allgemeiner Verkehrsauffassung selbstständige und von den übrigen Teilleistungen aus demselben Bauvertrag als unabhängig anzusehende Teile, die sich in ihrer Gebrauchsfähigkeit abschließend für sich beurteilen lassen. Innerhalb eines Gewerks ist so grundsätzlich keine Teilkündigung zulässig (BGHZ 50, 160), da Leistungsteile innerhalb eines Gewerks nicht als abgeschlossen angesehen werden können und es ihnen an der Selbstständigkeit mangelt, die eine eigenständige Beurteilung der Teilleistung ermöglicht. Das kann nach dem BGH bei klarer räumlicher oder zeitlicher Trennung der Leistungsteile eines Gewerks anders zu beurteilen sein, wobei eine ausreichende räumliche Trennung etwa dann angenommen werden kann, wenn die Leistungsteile an verschiedenen Bauwerken, etwa an mehreren zu errichtenden Häusern zu erbringen sind. Dann ist auch die teilweise Kündigung innerhalb eines Gewerks möglich.

§ 8 Abs. 3 Nr.1 S.1 VOB/B nennt als Kündigungsgrund zunächst den (Mängel-)Fall des § 4 Abs. 7 1 VOB/B. Dem Auftraggeber steht nach § 4 Abs. 7 S. 1 VOB/B ein Anspruch auf Beseitigung von Mängeln zu, die während der Bauausführung auftreten. Nach § 4 Abs. 4 S.3 VOB/B i.V.m. § 8 Abs. 3 Nr.1 VOB/B kann er nach Setzen einer Frist unter gleichzeitiger (ausdrücklicher!) Kündigungsandrohung den Vertrag kündigen, wenn der Auftragnehmer der Mängelbeseitigung innerhalb der Frist nicht nachkommt.

Der weiter in § 8 Abs. 3 Nr.1 S.1 VOB/B genannte Kündigungsgrund im Falle des Vorliegens der Voraussetzungen des § 5 Abs. 4 VOB/B bezieht sich auf Termine und Ausführungsfristen. Der Auftraggeber kann nach § 5 Abs. 4 VOB/B bei Verzug mit dem Ausführungsbeginn oder bei einem Verzug mit der Vollendung der Leistung oder auch bei einer eingetretenen oder bevorstehenden Nichteinhaltung von Ausführungsfristen trotz eines entsprechenden und fruchtlos gebliebenen Abhilfeverlangens den Vertrag kündigen, wenn die vorgenannten formalen Voraussetzungen vorliegen.

In allen Fällen muss die Frist angemessen und genau bestimmt sein. Eine unangemessene Frist setzt automatisch eine angemessene Frist in Gang. Eine Fristsetzung wird ausnahmsweise dann für entbehrlich gehalten, wenn eine mangelhafte Leistung oder schwere Pflichtverletzung das vertragliche Vertrauensverhältnis so erschüttert, dass dem Vertragspartner ein Festhalten am Vertrag nicht länger zumutbar ist (BGHZ 50, 160; BGH BauR 1996, 704).

Die Kündigung ist gem. § 8 Abs. 5 VOB/B schriftlich zu erklären. Es steht dem Auftraggeber dabei frei, die Beschränkung des Kündigungsrechts auf einen Teil der Leistungen erst mit der Kündigungserklärung vorzunehmen. Er kann aber nicht den gesamten Vertrag kündigen, wenn er nur eine Teilkündigung angedroht hat.

Sofern bei der außerordentlichen Kündigung ein Kündigungsgrund tatsächlich nicht gegeben oder nicht nachweisbar ist, besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass die unwirksame außerordentliche Kündigung in eine wirksame freie Kündigung umgedeutet wird mit der Folge, dass die Vergütung des Auftragnehmers gem. § 649 S.2 BGB, § 8 Abs. 1 Nr.2 VOB/B zu zahlen ist. Dieser Gefahr muss sich die kündigende Partei, respektive der Auftraggeber bewusst sein.

Die außerordentliche Kündigung ist also nicht ohne Risiko, da der Kündigende als Vertragsbrecher mit allen negativen Konsequenzen dastehen kann, wenn er den außerordentlichen Kündigungsgrund nicht darlegen und beweisen kann.

Foto: pixelio.de/ Rainer Sturm

Welche Voraussetzungen hat die Teilkündigung aus wichtigem Grund gem. § 314 BGB/§ 8 III Nr.1 VOB/B analog?

Die Kündigungsgründe in § 8 Abs. 3 VOB/B werden in der Literatur als nicht abschließend angesehen. Ein darüber hinausgehendes, außerordentliches Kündigungsrecht wird so über eine unmittelbare oder analoge Anwendung von § 314 BGB hergeleitet und zum Teil aus gesetztem Richterrecht gefolgert. Argumentiert wird hier, dass gerade im Bauvertrag eine vertrauensvolle, kooperative Zusammenarbeit erforderlich sei, die der BGH gerade für den Bauvertrag betont (BGH BauR 2000, 409 ff.). Ist das Vertrauen verloren, müsse eine fristlose Kündigung auch außerhalb der normierten VOB/B-Tatbestände möglich sein. Da die VOB entsprechende Sonderregeln insoweit nicht enthalte, bestünde in diesen Fällen ein außerordentliches Kündigungsrecht. Es handle sich um einen allgemeinen Rechtsgrundsatz, der Bauvertrag sei mit seinen Regeln in §§ 8, 9 VOB/B wie ein Dauerschuldverhältnis ausgestaltet.

Nach der Literatur soll so ein außerordentliches Kündigungsrecht bestehen, wenn schwerwiegende Mängel der Leistung das Vertrauen des Auftraggebers in die Leistungsfähigkeit und Fachkunde nachhaltig erschüttern sowie bei schuldhafter schwerer Gefährdung des Vertragszwecks durch den Unternehmer oder seine Erfüllungsgehilfen. Ein außerordentliches Kündigungsrecht hat der BGH etwa bejaht, wenn der Auftragnehmer trotz Abmahnungen des Auftraggebers mehrfach und nachhaltig gegen eine Vertragspflicht verstößt und anzunehmen ist, dass sich der Auftragnehmer auch in Zukunft nicht vertragstreu verhält (BGH BauR 1996, 704 f.).

Zu beachten ist, dass ein wichtiger Grund auch darin gesehen werden kann, dass der andere Vertragspartner den Bauvertrag zu Unrecht fristlos kündigt (BGH NJW 1994, 443; BGH, Urteil vom 20. August 2009, VII ZR 212/07). Zudem hat der BGH eine außerordentliche Kündigungsmöglichkeit für den Fall bejaht, dass eine Vertragsfrist von vornherein nicht eingehalten werden kann (BGH, Urteil vom 4. Mai 2000, VII ZR 53/99; BGH – Urteil vom 8. März 2012 – VII ZR 118/10).

Ob eine Teilkündigung nach § 314 BGB/§ 8 Abs. 3 Nr.1 VOB/B analog möglich sein soll, wird nur vereinzelt in der Literatur erörtert. Eine Rechtsprechung zur außerordentlichen Teilkündigung liegt nicht vor. Jedoch spricht grundsätzlich nichts gegen die Möglichkeit einer außerordentlichen Teilkündigung unter den oben genannten Grundsätzen.

Was sind die Folgen einer (Teil-)Kündigung aus wichtigem Grund und wie ist sie zu erklären?

Die Folgen einer (Teil-)Kündigung sind in § 8 Abs. 3 Nr.2, 3 und 4 VOB/B geregelt. § 8 Abs. 3 VOB/B wird so auch als Generalklausel für den Fall grober Pflichtverletzungen bezeichnet, der die grundsätzliche Möglichkeit eines solchen außerordentlichen Kündigungsrechts statuiert und analog hinsichtlich der Rechtsfolgen angewendet werden soll (BGH BauR 74, 274, 275). Der Auftraggeber kann gem. § 8 Abs. 3 Nr.2 VOB/B die Leistung durch Dritte vollenden lassen und dem Auftragnehmer in Rechnung stellen.

Für die Erklärung der außerordentlichen Kündigung, die gem. § 8 Abs. 5 VOB/B schriftlich zu erfolgen hat, wird in der Literatur zum Teil einschränkend verlangt, dass vor Ausspruch der Kündigung ein Abhilfeverlangen des Auftraggebers unter Fristsetzung und Kündigungsandrohung vorzunehmen sei. Dem ist aufgrund der grundsätzlichen Kooperationspflicht im VOB/B-Vertrag zuzustimmen. Bei einer nicht aus wichtigem Grund berechtigten Kündigung kann der andere Vertragspartner seinerseits kündigen und die Ansprüche gem. § 8 Abs. 3 Nr. 2 VOB/B geltend machen. Die außerordentliche Kündigung ist also nicht ohne Risiko, da der Kündigende als Vertragsbrecher mit allen negativen Konsequenzen dastehen kann, wenn er den außerordentlichen Kündigungsgrund nicht darlegen und beweisen kann.

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

Cat Radlader wird zum Hochzeitsauto

Baumaschine befördert das Unternehmerpaar Sonja und Markus Mittermeier ins Eheglück

MENGKOFEN (SR). Normalerweise befördert er in seiner Schaufel Kies, Sand und Schotter – doch es gibt auch Ausnahmen, so wie Anfang Juni, als die Schaufel des neuen Cat Radladers 966K von den Mitarbeitern der Zeppelin Niederlassung Straubing kurzerhand mit einer neuen Funktion versehen wurde. Sie diente dazu, dem Unternehmer Markus Mittermeier und seiner Frau Sonja auf der Fahrt zur kirchlichen Trauung einen bequemen Platz zu bieten.

Statt in einer Luxuslimousine durften Braut und Bräutigam sowie ihre Tochter Annika in dem Hochzeitsradlader mitfahren. Fotos: Mittermeier

Das Brautpaar und ihre Hochzeitsgäste staunten nicht schlecht, als Zeppelin Niederlassungsleiter Franz Bösl mit dem ungewöhnlichen Brautauto aus der Maschinenhalle vorfuhr. Am ersten Samstag im Juni hatte sich die Hochzeitsgesellschaft auf dem Firmengelände von Markus Mittermeier im niederbayerischen Mengkofen versammelt. Statt einer Luxuslimousine durften Braut und Bräutigam sowie ihre Tochter Annika, so wie es sich für eine Bauunternehmer-Familie gehört, stilecht zur St. Georgskirche nach Weichshofen fahren. Als sich der als Hochzeitsauto umfunktionierte Radlader in Bewegung setzte, folgte ihm ein hupender Autokorso, der für viel Aufsehen auf der Fahrt sorgte. Denn so ein Hochzeitsauto hatte bislang keiner gesehen.

Die Schaufel war mit einem weißen Leintuch ausgekleidet – schließlich sollte das strahlend weiße Hochzeitskleid bloß keine Flecken abbekommen – und war entsprechend wie der Rest der Maschine auf Hochglanz poliert worden. Als Blumenschmuck diente eine Girlande aus Buchs. Auf dem Schaufelboden war ein Sofa befestigt. Einen Radlader als Hochzeitskutsche zu nutzen, dazu bedurfte es einer außerordentlichen Genehmigung für die ungewöhnliche Fracht. Ein entsprechender Sonderantrag musste beim zuständigen Landratsamt gestellt werden – als Ladung war auf dem Formular „Hochzeitspaar“ vermerkt. Mit der Fahrt wollte die Zeppelin Niederlassung Straubing dem Unternehmer Markus Mittermeier eine besondere Freude machen und sich für die Geschäftsbeziehung bedanken. Denn der Geschäftsführer, der 1997 seinen Betrieb gegründet hat, nutzt für Aufträge im Garten- und Landschaftsbau verschiedene Cat Baumaschinen, darunter auch Radlader vom Typ 906. Sie sind aufgrund ihrer kompakten Bauweise ein paar Nummern kleiner als der Cat 966K und so war die Fahrt mit dem großen Radlader für Markus Mittermeier gleich ein doppeltes Erlebnis, an das sich er, seine Frau und ihre Tochter immer wieder gerne erinnern werden.

So ein Hochzeitsauto hatte bislang keiner gesehen.

Mit Zeppelin Rental zum perfekten Sprung

Red Bull Berg Line im Bikepark Winterberg wird für wagemutige Sprünge präpariert

WINTERBERG (CL). Achtung, nur für Profis! Genau das war der Anspruch des Mountainbike-Events Berg Line, das am 19. Mai im Bikepark Winterberg stattfand. Red Bull hatte die 30 weltbesten Freestyle-Mountainbiker geladen, ihre kühnsten Tricks und Sprünge beim Durchfahren eines Hindernisparcours vorzuführen und sich im sogenannten Slopestyle zu messen. Doch bevor die 20 000 begeisterten Besucher der Veranstaltung überhaupt etwas zu sehen bekamen, musste der Parcours neu gestaltet werden. Dafür setzte der Bikepark ebenfalls auf die Unterstützung eines Profis und mietete für die Durchführung des Umbaus Maschinen von Zeppelin Rental an.

Der Bikepark Winterberg wurde 2003 eröffnet und gilt als der größte Deutschlands. Das Herz der Anlage: der Truvativ Slopestyle, ein anspruchsvoller Parcours mit Hindernissen, die Namen wie Girobowl, Wallride oder Doubles tragen. Die Fahrer überwinden diese sogenannten Obstacles in einem Lauf mit unterschiedlichen Tricksprüngen, die wiederum Tailwhips, Barspins oder Backflips heißen. Diese Art des Freeride-Mountainbikens, der Slopestyle, hat sich inzwischen professionell organisiert. Es gibt Wettkämpfe mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden, eingeteilt in die Kategorien Bronze, Silber, Gold und Diamant, bei denen die Fahrer Punkte für eine Weltrangliste holen können. Je schwieriger der Parcours bei einem Event zu fahren ist, umso höher wird er eingestuft und desto mehr Punkte bringt er ein. Die Red Bull Berg Line ist eine solch anspruchsvolle Veranstaltung, sie hat Goldstatus. Um einen Wettkampf dieses Levels ausrichten zu dürfen, müssen natürlich auch die Strecken bestimmten Vorgaben entsprechen. Genau das machte den Umbau des Slopestyles in Winterberg nötig.

Zwischen Mitte April und Mitte Mai mietete Patrick Kühn, Leiter des Bikeparks, bei der Anfang des Jahres eröffneten Kreuztaler Mietstation von Zeppelin Rental deshalb einen Cat Radlader 950 H sowie einen Merlo Teleskopstapler 40.16 mit Ladegabel. Für das neue Design der Strecke hatte Mountainbike-Legende Darren Berrecloth aus Kanada gesorgt, der extra dafür über den großen Teich geflogen war. Für die Umsetzung war dann Markus Hampl, ebenfalls ein Mann aus der Bike-Szene, zuständig. Mit dem Radlader von Zeppelin Rental verteilten er und sein Team insgesamt 5 000 Kubikmeter Erdreich im Gelände. Allein für die Aufschüttung der sogenannten Doubles, die aus einem Absprung- und einem Landehügel bestehen, wurden 3 000 Kubikmeter Material benötigt. Dafür eignete sich der 19-Tonnen-Radlader von Zeppelin Rental und erwies sich im nicht allzu weitläufigen Gelände des Slopestyles zusätzlich noch als äußerst wendig.

Doch für die neue Strecke musste nicht nur Erdreich bewegt werden, sondern es war auch der Einbau neuer Hindernisse aus Holz vorgesehen. So stand beispielsweise der Bau eines sogenannten Wallrides an, einer gekrümmten Steilwand aus Brettern, über die die Fahrer auf spektakuläre Art und Weise rasen. Um diese fünf Meter hohe und sieben Meter breite Bretterwand zu bauen, war natürlich eine große Menge Holz nötig, die mit Lkw antransportiert wurde. Für das Abladen der Latten konnte Zeppelin Rental mit dem Teleskopstapler 40.16 mit Ladegabel des Herstellers Merlo die passende Mietmaschine liefern. Sie half allerdings nicht nur bei der Entladung, sondern transportierte auch dank ihres Allradantriebs und der hervorragenden Geländegängigkeit das Holz im hügeligen Bikepark auch problemlos an die benötigte Stelle. Um kurz vor der Red Bull Berg Line für den letzten Schliff der Strecke zu sorgen und Pfähle in den Boden zu drücken, mietete der Bikepark dann kurzfristig noch einen Cat Kettenbagger 308D CR mit Grabenräumlöffel.

„In dem vierwöchigen Einsatz konnte man schnell sehen, wie dank unserer Mietmaschinen aus dem ursprünglichen Parcours eine noch anspruchsvollere Strecke wurde“, so Thomas Schmitt, Außendienstmitarbeiter der Kreuztaler Mietstation von Zeppelin Rental, der das Projekt intensiv betreute. „Am Beispiel der Red Bull Berg Line haben wir wieder einmal unter Beweis gestellt, dass wir auch für Projekte im Eventbereich der perfekte Partner sind.“

Red Bull hatte die 30 weltbesten Freestyle-Mountainbiker geladen, ihre kühnsten Tricks und Sprünge beim Durchfahren eines Hindernisparcours vorzuführen. Doch bevor die 20 000 begeisterten Besucher der Veranstaltung überhaupt etwas zu sehen bekamen, musste der Parcours neu gestaltet werden – eine Aufgabe für den Cat Radlader 950H. Foto: Zeppelin Rental

Zocken um die Platte

Normalerweise geht es beim Quartett um PS und das Gewicht. In dem neu aufgelegten Kartenspiel von DOM publishers gewinnen keine Monstertrucks, Flugzeuge oder Rennautos, sondern Beton. Mit dem Plattenbau-Quartett gelang dem Berliner Architekten Cornelius Mangold vor zehn Jahren das scheinbar Unmögliche: Das von ihm konzipierte Kartenspiel mit Fotografien von Stefan Wolf Lucks und Texten von Jochen Schmidt machte die bis dahin verpönte „Ost-Platte“ zum neuen Kultobjekt und stellt nicht zuletzt einen entscheidenden Beitrag zur Diskussion um den Umgang mit dem baulichen Erbe der DDR dar. 33 Blatt, davon 28 Bildkarten mit jeweils einem Bildmotiv, dokumentieren Details von unsanierten Fassadenelementen, Flächen und Betonformsteinen, die industriell in der DDR hergestellt wurden. Das Kartenspiel vermittelt auf spielerische Weise wesentliche Kenndaten der abgebildeten Objekte und zum industriellen Wohnungsbau in Ostdeutschland.

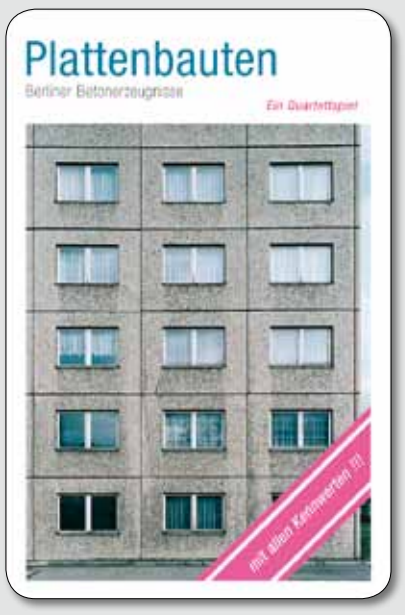


Foto: DOM publishers

bauma im Mini-Format

Modellbauausstellung widmet sich Baugeräten

SINSHEIM (SR). Einen kleinen Vorgeschmack auf die große bauma in München liefert im September Sinsheim. Im Auto & Technik Museum findet die weltweit größte Baumaschinenmesse im Miniaturformat statt. Am ersten Septemberwochenende dreht sich alles um den Modellbau – die Ausstellung stellt die Interessensgemeinschaft IG.F.B.S.K. e.V. auf die Beine.

Die Mini-Bauma-Modellbauausstellung findet am Samstag, 1. September von 9 bis 19 Uhr und Sonntag, 2. September 2012 von 9.00 bis 17.00 Uhr in der Veranstaltungshalle des Auto & Technik Museums Sinsheim statt. Foto: Auto & Technik Museum

Es ist bereits das 17. Mal, dass das beliebte Treffen der „Freunde von Baugeräten, Schwertransporten und Kranen“ stattfindet. Im Mittelpunkt der bauma im Mini-Format stehen Baugeräte, Schwertransporter und Krane in Modellgröße. Dabei kommt es vor allem auf die detailgetreue Nachbildung und die absolute Funktionalität der Modelle an. Dass die Modelle nicht nur Schmuckstücke sind, sondern auch tatsächlich funktionieren, soll den Besuchern in Sinsheim vermittelt werden. Darum sind zahlreiche Modelle in Aktion zu sehen. Über 70 Aussteller zeigen einen Querschnitt der Modellbausparte. Ein zentraler Aspekt, der bei solchen Miniaturfahrzeugen eine große Rolle spielt, ist die Handarbeit, ohne die im Modellbau gar nichts geht. Denn fertige Bausätze – wie sie bei anderen Modellfahrzeugen üblich sind – sind bei Baumaschinen weniger angesagt.

Vor den Toren der Veranstaltungshalle warten wie immer die Originalgeräte und verdeutlichen dem Besucher die gigantischen Ausmaße der in der Halle präsentierten Modelle. Doch diese können sich durchaus sehen lassen. Die Aussteller geben einen Einblick in ihr anspruchsvolles Hobby und präsentieren ihre Modelle, die mitunter selbst schon gewaltige Ausmaße besitzen. Darunter sticht die Mini-Truck-Anlage des FMT Kurpfalz Leimen hervor, die auf über 70 Quadratmetern zahlreiche ferngesteuerte Modell-Trucks zeigt. Anders als bei herkömmlichen funkgesteuerten Modellautos werden diese Trucks nicht nur über den Parcours fahren, sondern auch von Gabelstaplern oder Radladern beladen.