

DEUTSCHES

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

BAU BLATT

Oktober/November/Dezember 2009 36. Jahrgang, Nr. 347

MIT BAUGERÄTEMARKT

Brückenabbruch im Akkord

Sie können einem Brückenbauwerk ganz schön zusetzen: die Cat Baumaschinen, mit denen die F. Beissner GmbH aus Niemetal bis 2011 im Rekordtempo 70 Brückenbauwerke beseitigen muss. Diese stehen der neuen A1 im Weg, die zwischen dem Buchholzer Dreieck und dem Bremer Kreuz von derzeit vier auf künftig sechs Spuren auf einer Länge von 73 Kilometer ausgebaut werden soll. Der Neubau geht mit einem Rückbau einher, der mit diversen Cat Geräten vorangetrieben wird. Bis zu sieben Brückenbauwerke müssen gleichzeitig innerhalb einer Nacht weichen. Mit bis zu zwölf Cat Kettenbaggern 330DLN, Baujahr 2008, beackert der Abbruchspezialist Beissner 46 Überführungs- und 24 Unterführungsbauwerke. Was das für die Verfügbarkeit der Maschinenteknik, insbesondere die Ersatzteilversorgung, bedeutet, erklärt ein Bericht auf [Seite 11](#)



Foto: Beissner

Was Erdwärme bewirken kann

In der Tiefe schlummert nicht nur Energie, sondern Potenzial für Aufträge

GARCHING BEI MÜNCHEN (SR). Hat Deutschland schon bald sein Energieproblem gelöst? Wenn es nach der Meinung von Wissenschaftlern geht, dann lautet deren Antwort: Ja. Denn dank hoher Öl- und Gaspreise wird es bald schon rentabler sein, Erdwärme aus der Tiefe zu nutzen. Schon einige Pilotprojekte gingen an den Start. Geothermische Heizkraftwerke befinden sich momentan im Bau oder sind geplant. Die Wirtschaft hofft auf einen Milliardenboom, den die Geothermie bringen könnte. Schließlich liegen die Vorteile der Tiefenbohrung auf der Hand: Die Energieausbeute ist quasi unerschöpflich und im Gegensatz zu Sonnen- oder Windenergie keinen Schwankungen unterworfen, sondern rund um die Uhr verfügbar. Außerdem lässt sich neben Wärme auch Strom gewinnen. Auch die Bauwirtschaft verspricht sich von der Energie aus der Tiefe Arbeitsplätze und Aufträge. Um unabhängiger von der Erdöl- und Gasversorgung zu werden, wird es umso wichtiger, eine wirtschaftliche Bohrtechnik zu entwickeln, um an Erdwärme in tiefere Schichten zu kommen. Denn noch schränken hohe Bohrkosten die Verbreitung von Geothermie ein.

In Island helfen rund 31 aktive Vulkane den Inselbewohnern, fast 90 Prozent ihres Heizbedarfs mit Erdwärme zu decken. Da hat es Deutschland schon schwieriger. Bisher wird der Markt von oberflächennahen Wärmepumpensystemen dominiert, die einzelne Häuser mit Energie versorgen. Hier könnte Geothermie schon bald die Rolle einnehmen, die heute Erdöl und Erdgas haben. Was die Stromerzeugung betrifft, stiegen die durch Erdwärme gewonnenen Kilowattstunden Strom im vergangenen Jahr von 2,3 auf 2,5 Milliarden an. Die Zahl der Beschäftigten in der

Branche verdoppelte sich im gleichen Zeitraum von rund 4 500 auf 9 100, Tendenz steigend. Die Geothermische Kraftwerksleistung im Jahr 2030 auf drei Gigawatt Elektrizität. Nach dem Mitte Mai vom Bundeskabinett verabschiedeten Geothermie-Bericht sollen bis zum Jahr 2020 etwa 280 Megawatt Leistung zur geothermischen Stromerzeugung installiert sein, das Vierzigfache der gegenwärtig installierten Leistung. Bei einer Leistung von etwa fünf Megawatt pro Kraftwerk entspricht dies mehr als 50 Kraftwerken. [Fortsetzung auf Seite 2](#)

Themen

Die Nummer eins beim zweiten Maschinenleben

Als Caterpillar und Zeppelin 2003 das Instandsetzungsprogramm Certified Rebuild in die Wege leiteten, hätte keiner geahnt, dass sechs Jahre später bereits die 50. Baumaschine eine komplette von Cat zertifizierte Grundüberholung erhält. Diese führt derzeit die Zeppelin Niederlassung Köln an dem Cat Rohrverleger 589 durch, welcher für RWE zum Rücken ihrer Förderbänder im Braunkohletagebau Garzweiler eingesetzt wird. Für die Kölner Servicemitarbeiter ist es bereits das siebte Mal, dass sie einer Baumaschine zum zweiten Maschinenleben verhelfen. Und bei der Zeppelin Baumaschinen GmbH ist es die 50. Maschine, die auf diese Weise wieder auf Vordermann gebracht wird. Welche Schritte dazu erforderlich sind, können Sie nachlesen auf [Seite 8](#)

Gleisbau im Allgäu rund um die Uhr

Für das „Bahnprojekt Allgäu“ leistet das Mindelheimer Bauunternehmen Riebel im Rahmen von Tiefbauarbeiten einen Arbeits- und Maschineneinsatz rund um die Uhr. Schließlich darf der Zugverkehr zwischen Buchloe und Kaufbeuren während der Baumaßnahme nicht zum Stillstand kommen. Entsprechend aufwendig ist die Baustellenlogistik. Der An- und Abtransport der benötigten Baustoffmassen, der zu zwei Drittel per Schiene und der Rest per Lkw erfolgt, müssen sich in den Baufortschritt und in die Gleiserneuerung integrieren. Zeitliche Verzögerungen sind tunlichst zu vermeiden – bei Aufträgen für die Bahn drohen sonst empfindliche Vertragsstrafen. Um so ein Projekt bewältigen zu können, braucht Riebel nicht nur eine starke Personaldecke und Mitarbeiter, die bei der Schichtarbeit mitziehen, auch gerätetechnisch muss das Unternehmen in der Lage sein, die Bauaufgabe zu meistern. Mehr Informationen zu den Besonderheiten der Gleisbaustelle erhalten Sie auf [Seite 16](#)

Finger weg von Billigangeboten

Ein Kommentar von Sonja Reimann

Die Wirtschaftskrise hat zu einem Wandel im Kostenbewusstsein vieler Unternehmen geführt. Umsatzrückgang und Wachstumsstopp zwingen Manager zu einem rigiden Sparkurs. Maßnahmen, die beim Kostensparen helfen, stehen darum bei ihnen hoch im Kurs. Um Einsparpotenziale zu realisieren, drehen deutsche Firmenbosse gerne an der Stellschraube Qualität. Insbesondere die Bauwirtschaft hat in den letzten Jahren deutlich zu spüren bekommen, wohin es führt, wenn man an falscher Stelle, sprich der Qualität, spart. Immer wieder dominierte „Pfusch am Bau“ die Negativschlagzeilen in den Medien. Und ein ruinöser Preiskampf beherrscht den Bauproduktmarkt bis heute. Angesichts der Krise steht zu befürchten, dass der ohnehin schon rasante Preisverfall weiter an Fahrt aufnehmen wird und ins Bodenlose abrutscht. Denn eine schlechte Wirtschaftslage verführt viele Firmenchefs dazu, Einbußen bei der Qualität in Kauf zu nehmen.

Dabei übersehen die Firmenlenker, dass sie nicht nur ihrem eigenen Be-

trieb einen schweren Schaden zu fügen. Wenn sie beispielsweise minderwertige Baustoffe einsetzen oder an der Menge sowie hochwertigen Bauprodukten sparen, bringen sie eine ganze Branche in Verruf. In letzter Konsequenz kommt minderwertige Qualität auf die Baufirmen selbst wie ein Bumerang zurück. Denn es spricht sich schnell auf dem Bauproduktmarkt herum, wer billig produziert, damit Dumpingpreise durchdrücken will und letztlich nur Pfusch abliefern kann. Weil was nicht viel kostet, kann ja auch nicht viel Wert sein.

Für Bauwerke gelten aufgrund ihrer langen Haltbarkeit und Kosten ganz andere Maßstäbe hinsichtlich Qualität. Zum Beispiel liegt die Lebensdauer einer Straße je nach Standard und Belastung zwischen 20 und 30 Jahren. Zum Vergleich: Ein Gebrauchsgegenstand wie ein Handy funktioniert im Durchschnitt rund 24 Monate, je nachdem wie häufig es benutzt wird. Preislich liegen zwischen beiden Welten. Darum sind von vornherein die Erwartungen an ihre Einsatzdauer ganz andere. Hätte eine neu gebaute Straße bereits nach 24 Mo-

naten erste Schlaglöcher und wäre ein Sanierungsfall, würde das zu Recht kein Mensch akzeptieren. Trotzdem erwartet man von einer Straße wie von einem Handy: Ihre Produktion darf nicht zu Lasten der Qualität gehen und sie muss trotzdem bezahlbar bleiben. Deswegen sind die Unternehmer gefordert, einen Kompromiss zu finden zwischen kosteneffizientem Arbeiten auf der einen und dem Einhalten qualitativer Standards und Garantieleistungen auf der anderen Seite.

Die „Geiz-ist-Geil-Mentalität“ war einmal. Heutzutage zählt eben nicht allein der Preis, sondern das Produkt an sich. Wer dann noch einen guten sowie umfassenden Service bieten kann, gewinnt und behält seine Kunden. Denn wenn die Qualität und die passenden Serviceleistungen überzeugen können, steht der Preis im Hintergrund. Das deckt sich mit den Ergebnissen der Marktforscher von BauInfoConsult. In einer Umfrage zum Thema Qualität und Kosten von Baumaterial gaben die meisten der befragten Architekten und Bauunternehmer an, dass Qualität im

Vergleich zum Preis in den kommenden Jahren wichtiger werde.

Bauunternehmen, die aus der Krise gestärkt hervorgehen und Marktanteile gewinnen wollen, sollten in ihre Investitionsplanung für das kommende Jahr eine Qualitätsoffensive mit einbeziehen. Außerdem sollten sie permanent an ihrer Qualitätskontrolle arbeiten, um den Qualitätsstandard zu halten sowie das Niveau weiter auszubauen. Qualitätsmanagementsysteme wie beispielsweise DIN EN ISO 9001 helfen dabei, Prozesse zu verbessern und belegen, dass man Wert auf Qualität legt. Gütesiegel für Baustoffe bestätigen, dass sie hinsichtlich ihrer technischen Eigenschaften nicht zu beanstanden sind. Unternehmen, die sich freiwillig prüfen und kontrollieren lassen, zeigen eines deutlich: Sie wollen sich von ihren Mitbewerbern abgrenzen und mit den schwarzen Schafen in der Branche, welche die Preise in den Keller treiben, weil sie Abstriche bei der Qualität machen, nichts gemein haben. Begreifen müssen das nur noch die Kunden. Hier müssen die Firmen einiges an Überzeugungsarbeit leisten.

Nordbau stärkt der Bauwirtschaft den Rücken

Barometer für die gebeutelte Baukonjunktur war diesmal die 54. Nordbau. Die Fachmesse in Neumünster war von Ausstellern wie Fachbesuchern mit Spannung erwartet worden. Dabei war sich die Mehrheit einig: Von der Nordbau gingen positive Signale aus, nicht zuletzt weil Aufträge aus den Konjunkturpaketen Hoffnung machten für das kommende Jahr. Angesichts eines hohen Besucherandrangs und zahlreicher Geschäftsabschlüsse, die auf der Messe unter Dach und Fach gebracht wurden, zeigten sich die Aussteller zufrieden und verdrängten die schlechte Stimmung aufgrund der Wirtschaftskrise - gar mancher sah schon das Ende der Krise in Sicht. Für Zeppelin beispielsweise bedeutete die Messteilnahme: mehr Besuchskontakte und ein höherer Messeumsatz als ein Jahr zuvor. Was der Marktführer in Neumünster zu bieten hatte, erfahren Sie auf [Seite 24](#)

STRASSENBAU	14 - 15
RAUMSYSTEME	17
RECYCLING	18
BAUSTOFFE	20
IMPRESSUM	24

Was Erdwärme bewirken kann

Fortsetzung von Seite 1

Diese Kraftwerke haben das Potenzial, rund 1,8 Milliarden Kilowattstunden Strom pro Jahr zu erzeugen. Im Bereich der Wärmeerzeugung wird erwartet, dass 2020 insgesamt 8,2 Milliarden Kilowattstunden Wärme aus Anlagen der tiefen Geothermie erzeugt werden können. Nach 2020 wird mit einer Beschleunigung des Wachstums und einer Installation elektrischer Leistung von 850 Megawatt bis 2030 gerechnet.

Bundesweit sind nach Schätzungen des Bundesverbandes Geothermie rund 150 Anlagen in Planung, davon 90 in Bayern. Meist sind es die örtlichen Stadtwerke, die die Erdwärme nutzen wollen. Energie-Experten erwarten einen regelrechten Wirtschaftsboom: In den nächsten zehn bis 15 Jahren stünden allein im Freistaat Investitionen für Geothermieprojekte von rund sechs Milliarden Euro an. Ein Aushängeschild und die derzeit größte deutsche Geothermieanlage steht in Unterhaching bei München. Mit ihrem Start vor sieben Jahren läutete sie Deutschlands Einstieg ein, Geothermie zur CO₂-freien und umweltfreundlichen Strom- und Wärmeerzeugung wirtschaftlich zu nutzen. Die Unternehmensberatung Rödl & Partner ist für den wirtschaftlichen Betrieb der Anlage verantwortlich, die der Gemeinde Unterhaching gehört. Die Geothermieanlage wird dieses Jahr bereits über 10 000 Megawattstunden Strom erzeugen. Die Leistung werde laut Rödl &

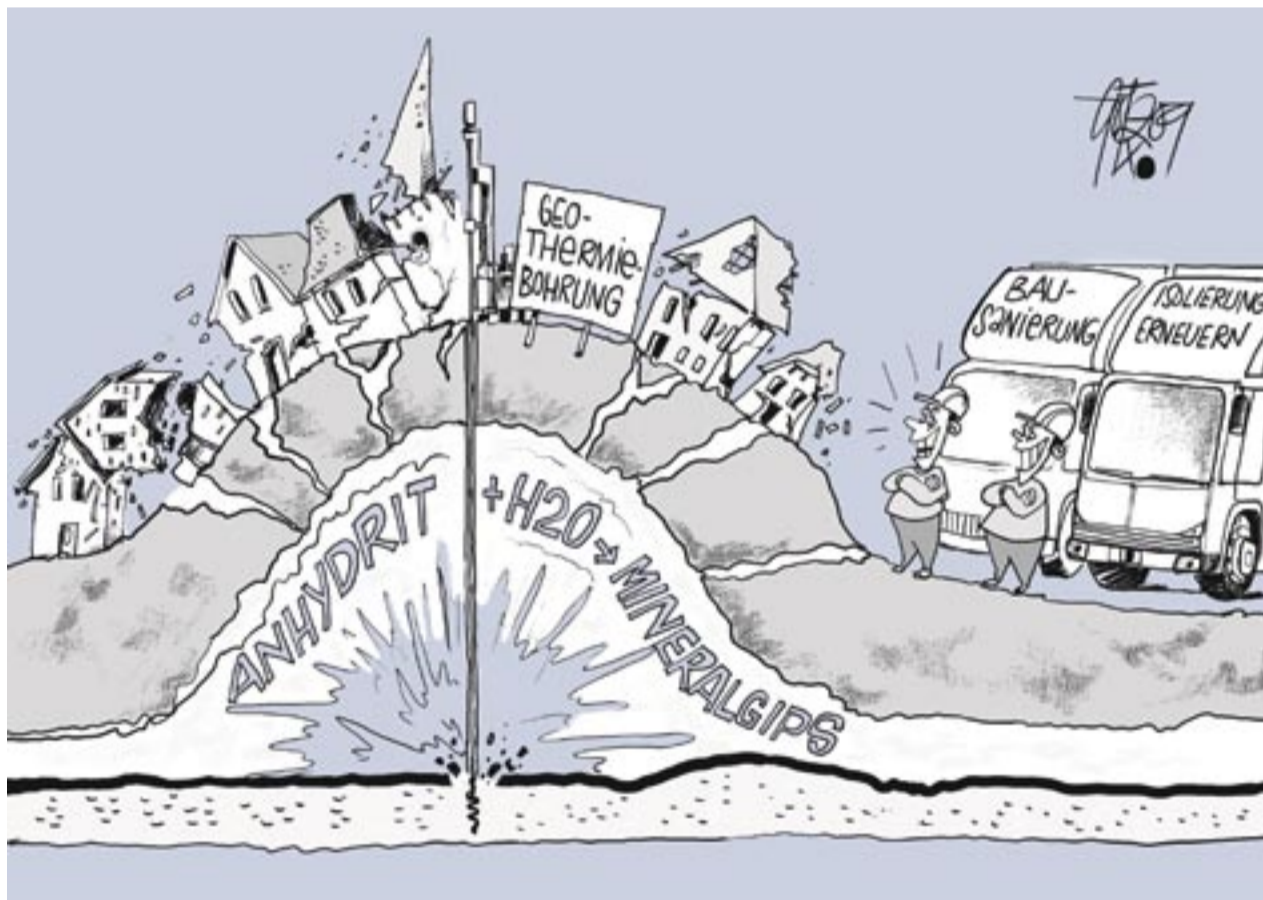
Potenzial Niedersachsens erschließen, sondern neue Bohrverfahren, Werkstoffe und elektronische Bauteile entwickeln soll, die an die extremen Bedingungen geothermischer Tiefbohrungen angepasst sind. „Die elektronischen Bauteile sowie die Werkstoffe müssen während des Bohreinsatzes erschütterungsfest sein und - bedingt durch die große Tiefe - bei hohen Drücken (bis zu tausend bar) und hohen Temperaturen (bis zu 250 Grad Celsius) sicher funktionieren“, beschrieb Professor Kurt M. Reinicke, Sprecher des Bundes und Professor am Institut für Erdöl- und Erdgastechnik der TU Clausthal, die besonderen Herausforderungen. Außerdem müssen sie gegenüber dem im norddeutschen Becken auftretenden salzhaltigen Grundwasser widerstandsfähig sein. Neben der Entwicklung dieser innovativen technischen Komponenten soll auch der gesamte Bohrprozess optimiert werden, um eine deutliche Reduktion der Herstellungskosten von Tiefbohrungen zu erreichen.

An Bohrtechnik feilen

Auch in anderen Teilen Deutschlands ist man gerade dabei, das Potenzial von Erdwärme zu entdecken. Das 15 Millionen Euro teure Pilotprojekt „GeneSys“ der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) soll ab 2012 das komplette Geozentrum Hannover mit Erdwärme versorgen. „Die BGR wird zum weltweit

richten, nicht ideal. Um in Hannover auf Wärme zu stoßen, muss man bis zu vier Kilometer in die Tiefe bohren. Tiefe Bohrungen waren bislang teuer und galten als unrentabel. Dass sie dennoch wirtschaftlich sein können, soll mit dem Konzept der getrennten Zugänge für Kalt- und Heißwasser innerhalb einer Bohrung widerlegt werden, das bereits bei „Horstberg Z1“ in der Südheide erfolgreich getestet wurde. „Aufgrund der großen Tiefe und der hier vorhandenen geologischen Gegebenheiten ist nicht mit einer oberirdischen Beeinträchtigung durch feine Risse im Erdinneren zu rechnen. Das zeigen auch die Erfahrungen, die wir im Horstberg-Projekt gemacht haben“, hob Projektingenieur Reiner Jatho hervor. Für die Bohrarbeiten wurde eigens eine neu entwickelte Bohranlage eingesetzt: die 400 Tonnen schwere „Innova Rig“, die speziell für Arbeiten im innerstädtischen Bereich ausgelegt ist. Nach dem erfolgreichen Test der Erschließungsmaßnahmen soll die Errichtung der geothermischen Heizzentrale bis Ende 2011 abgeschlossen sein. Die Anlage ist auf zwei Megawatt thermischer Leistung ausgelegt. Hat das Experiment Erfolg, dann bietet sich das Konzept auch für andere Teile Europas mit einer ähnlichen geologischen Struktur an.

Doch erst müssen noch andere Probleme gelöst werden. So bereitet derzeit vielen Akteuren die wirtschaftliche Lage Kopfzerbrechen hinsichtlich der Finanzierung



„Ich hab's immer gewusst, dass regenerative Energiequellen ein Segen sind!“

Zeichnung: Götz Wiedenroth

Partner damit deutlich höher sein als bei bisherigen deutschen Erdwärmekraftwerken, die mittels anderer Verfahren Strom erzeugen. Um 60 Prozent sollen die CO₂-Emissionen gesenkt und jährlich bis zu 40 000 Tonnen CO₂ eingespart werden. „Unser Ziel ist es, die Leistung aus geothermischer Energie bis ins Jahr 2020 auf etwa 280 Megawatt zu vervierfachen. Durch die Pionierleistung in diesem Pilotprojekt ist der Weg für die Geothermie frei“, meinte der damalige Bundesumweltminister Sigmar Gabriel, als er diesen Juni die Ablage offiziell einweihete. Immer wieder lassen sich Delegationen aus der ganzen Welt, wie jüngst das Beraterteam des US-Präsidenten Barack Obama, die Anlage erklären. „Deutschland muss seine Vorreiterrolle beim Klimaschutz weiter ausbauen. Dabei setzen wir auch auf die Geothermie“, so Gabriel damals. Er baut darauf, dass die Unterhachinger viele Nachahmer finden.

Das könnte zum Beispiel das Bundesland Niedersachsen sein, das alternative Energie nun auch aus Erdwärme gewinnen will. Dazu wurde ein neuer Forschungsverbund „Geothermie und Hochleistungsbohrtechnik“ ins Leben gerufen, welcher nicht nur das geothermische

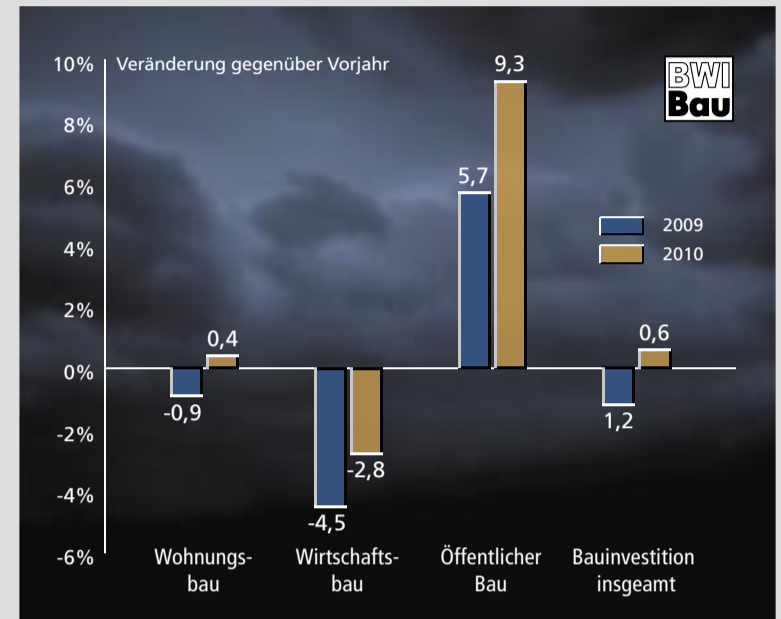
ersten Mal das so genannte Einbohrloch-Konzept für die Direktnutzung von tiefer Erdwärme im Betrieb erproben“, erklärte GeneSys-Projektleiter Dr. Michael Kosinowski beim Start. Das Geothermiekraftwerk pumpt Wasser in die Tiefe. Dort erhitzt es sich durch die Erdwärme auf rund 150 Grad. Es wird daraufhin wieder nach oben geleitet, wo die Wärme an das Heizungssystem der Behörde abgegeben wird. Rund 15 Millionen Euro Brennstoffkosten sollen auf diese Weise in mindestens 25 Jahren Betriebsdauer gespart werden. Eine für das Projekt entwickelte Technik macht es möglich, Warmwasser und Kaltwasser in einem Rohr zu führen. Bislang mussten hierfür zwei unterschiedliche Bohrlocher ausgehoben werden. Die Förderung des heißen Wassers und die anschließende Injektion des abgekühlten Wassers erfolgen in derselben Bohrung – im Unterschied zu den sonst üblichen Bohrlochdubletten. „Hierdurch sollen Kosten für die teuren Bohrarbeiten gespart werden“, betonte er. Die BGR will mit „GeneSys“ zeigen, dass auch unter den geologischen Gegebenheiten Norddeutschlands die Nutzung der tiefen Erdwärme möglich ist. Denn eigentlich sind die Voraussetzungen in der Region ein Geothermiekraftwerk zu er-

solcher Projekte. Die Erschließung tiefergeothermischer Energie ist bisher mit hohen Kosten verbunden. Darum hat die Bundesregierung zu Jahresanfang ein Förderprogramm in Höhe von 400 Millionen Euro aufgelegt, um neue Technologien voranzutreiben und Konzepte zu entwickeln, wie geothermische Energie aus tiefen geologischen Schichten gewonnen werden kann. Noch immer wird an der Entwicklung neuester geophysikalischer Methoden geforscht, mit denen potentielle Erdwärmelagerstätten sicher erkundet und sodann gezielt erschlossen werden können. Schließlich stellen Fehlbohrungen ein hohes finanzielles Risiko dar. Weiteres Hemmnis sind die geologischen Risiken, wie sie etwa in der historischen Altstadt im baden-württembergischen Staufen deutlich wurden. Dort sollen Tiefenbohrungen Risse an weit über hundert Häusern verursacht haben, weil dadurch Wasser mit einer Anhydritschicht im Boden in Berührung kam. Diese reagierte mit Wasser zu Gips. Die Folge: Das Gesteinsvolumen hat zugenommen und der Boden hob sich. Probleme wie diese dürfen sich nicht wiederholen. Darum hat die Wachstumsbranche noch große Aufgaben vor sich, will sie weiter in die Tiefe eindringen.

Aktuelle Grafiken

Rezession belastet Bau

Entwicklung der realen Bauinvestitionen

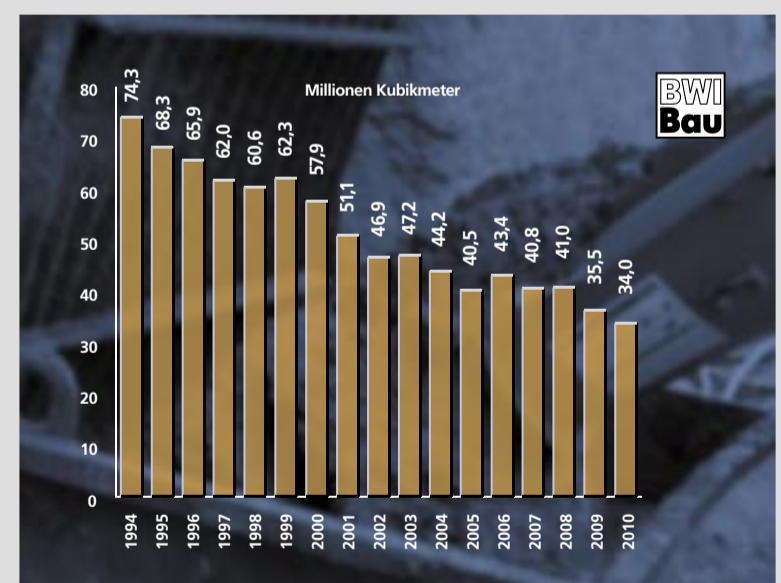


Die Wirtschaftskrise hinterlässt auch im Baubereich ihre Spuren. Für 2009 erwarten Wirtschaftsforscher im soeben veröffentlichten Herbstgutachten einen Rückgang der Bauinvestitionen um insgesamt 1,2 Prozent. Für das nächste Jahr wird ein leichter Anstieg um 0,6 Prozent prognostiziert. Vor allem den Wirtschaftsbau erwischt die Rezession mit voller Breitseite. Angesichts nicht ausgelasteter Kapazitäten und schwieriger Finanzierungsbedingungen bei den Bauherren dürften die gewerblichen Bauinvestitionen in diesem Jahr um 4,5 Prozent sinken. Auch 2010 wird der Rückgang andauern (-2,8 Prozent). Erst im späteren Verlauf des Jahres 2010 könnte der gewerbliche Bau sich wieder etwas erholen. Während die Wohnungsbauinvestitionen 2009 um knapp ein Prozent zurückgehen und 2010 stagnieren werden (-0,4 Prozent), gehen vom öffentlichen Bau positive Effekte auf den Bau aus. In den nächsten Monaten werden zusätzliche Straßenbaumaßnahmen zum Tragen kommen. Darüber hinaus gewinnt die energetische Sanierung im öffentliche Hochbau durch die Konjunkturprogramme an Fahrt. Obwohl es auf der anderen Seite auch zu rezessionsbedingten Steuerausfällen kommt, sollen die öffentlichen Bauinvestitionen 2009 insgesamt um 5,7 Prozent und 2010 um 9,3 Prozent ansteigen.

Datenquelle: Gemeinschaftsdiagnose Herbst 2009

Produktion halbiert

Einbußen bei Transportbeton in Deutschland



Situation und Entwicklung der Transportbetonindustrie sind eng mit der Baukonjunktur verknüpft. Wie die Grafik veranschaulicht, hat die Mitte der 1990-er Jahre einsetzende Baukrise mit rückläufigen Bauinvestitionen voll auf die Transportbetonproduktion durchgeschlagen. Die Produktionsmenge sank zwischen 1994 und 2005 von 74 Millionen Kubikmeter auf nur noch etwas über 40 Millionen Kubikmeter. Nach drei Jahren der Stabilisierung erwartet der Bundesverband Transportbeton für die Jahre 2009 und 2010 wieder deutliche Produktionseinbußen: Für 2009 wird mit einem Produktionseinbruch von rund elf Prozent im Bundesdurchschnitt gerechnet, was einem Rückgang der Produktion auf nur noch rund 36,5 Millionen Kubikmeter entsprechen würde. Gegenüber 1994 hätte sich die Transportbetonproduktion damit mehr als halbiert. Auch 2010 soll es für die Transportbetonindustrie noch einmal um sieben Prozent nach unten gehen. Erst in den Folgejahren besteht dann die Chance auf wieder steigende Absatzmengen.

Datenquelle: Bundesverband Transportbeton

Kosten bremsen Baustart

Wie teuer Stuttgart 21 für die Bahn tatsächlich wird

STUTTGART (SR). Bauvorbereitende Maßnahmen wie Erkundungsbohrungen sowie erste Arbeiten im Gleisvorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs haben längst begonnen. Eigentlich steht einem Baubeginn nichts im Wege – die erforderlichen Genehmigungen liegen der Deutschen Bahn vor. Die Pläne für das Stadtentwicklungsprojekt, an denen 15 Jahre gearbeitet wurde, könnten längst umgesetzt werden. Gespannt warten Bauunternehmen aus der Region auf den Start von Stuttgart 21. Doch dieser lässt auf sich warten – wegen der Kosten.

Immer wieder überschlagen sich die Meldungen in der Tagespresse über das Milliarden schwere Bauvorhaben. So soll laut den Stuttgarter Nachrichten der Baustart am 15. März nächsten Jahres erfolgen. Laut der Tageszeitung sollen den Baufirmen bereits rechtsverbindliche Verträge ohne Vorbehaltsklauseln vorliegen. Dies wurde von Wolfgang Drexler, Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm prompt zurückgewiesen. Denn noch immer ist nicht klar, wie teuer das Prestigeobjekt der Deutschen Bahn tatsächlich werden wird. Kritiker nennen es „das teuerste Loch der Stuttgarter Stadtgeschichte“ oder „Maulwurfs-Bahnhof“. Fakt ist: Stuttgart 21 wird teuer. Wie teuer, darüber sind sich noch nicht alle Seiten einig. Die Deutsche Bahn geht von 3,1 Milliarden Euro aus, welche die Baumaßnahme verschlingen wird. Das werde laut dem Bundesrechnungshof nicht ausreichen. Er kalkuliert mit 5,3 Milliarden Euro. Manche Gegner rechnen mit noch mehr.

Weil in den letzten Woche immer höhere Bausummen genannt wurden, wird

derzeit die Kostenkalkulation aktualisiert. „Ich gehe davon aus, dass wir im vertraglich festgelegten Gesamtkostenrahmen für Stuttgart 21 bleiben werden und werbe deshalb offensiv für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. Trotzdem stehen alle für die Bauvorbereitung geplanten und ausgeschriebenen Maßnahmen unter dem Vorbehalt der bis Ende des Jahres vorgelegten Kostenanalyse“, meint Drexler. In diesem Zusammenhang sollen nach seiner Auskunft auch die Deutsche Bahn, das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart den Termin für den offiziellen Baustart festlegen.

Kritiker hatten immer wieder gefordert, das Projekt wegen seiner Kosten auf den Prüfstand zu stellen. Bahnchef Rüdiger Grube ließ schon mal gegenüber dem „Spiegel“ durchblicken, dass das Projekt nicht darstellbar wäre, wenn beispielsweise für den Bahnhof plus der Risikokosten mehr als 4,5 Milliarden Euro anfallen würden. Ein Ausstieg wäre also demzufolge noch möglich. Hier halten die Stuttgarter Nachrichten dagegen.

Sonderopfer Bauwirtschaft

Michael Knipper vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie kritisiert das Bauforderungssicherungsgesetz

BERLIN. Kaum war es in Kraft getreten, das neue Bauforderungssicherungsgesetz, soll es auch schon wieder nachgebessert werden, wenn es beispielsweise nach dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie geht. Hauptgeschäftsführer Michael Knipper warnt davor, dass Baufirmen massive Liquiditätsschwierigkeiten bekommen werden und kritisiert, dass Baugeldern nicht noch zweckgebunden verwendet werden dürfen. Was er im Einzelnen zu bemängeln hat, teilte er unserer Redaktion in einem Gespräch mit.

Deutsches Baublatt: Wie hat sich das verabschiedete Bauforderungssicherungsgesetz bis heute ausgewirkt?

Michael Knipper: Das Gesetz hat eine sehr große Ratlosigkeit bei allen Baufirmen hervorgerufen, da es praktisch nicht einzuhalten ist. Wenn sich Bauunternehmen danach richten und rechtmäßig handeln, schränkt sich ihre Liquidität erheblich ein. Damit erhöht sich die Gefahr einer Insolvenz deutlich. Der deutschen Bauwirtschaft wird damit ein Sonderopfer abverlangt, das kein anderer Wirtschaftszweig zu tragen hat.

Deutsches Baublatt: Viele kleine und mittelständische Firmen sind sich dessen noch gar nicht bewusst. Was kommt in absehbarer Zeit auf sie zu, wenn die Gelder nur noch zweckgebunden verwendet werden dürfen?

Michael Knipper: Faktisch können fällige Rechnungen von Baustofflieferanten oder Nachunternehmern anderer Bauvorhaben, bei denen der Auftraggeber bisher noch nicht gezahlt hat, nicht beglichen werden. Zudem muss das Baugeld insolvenz- und pfändungssicher bis zur Auszahlung an die Anspruchsberechtigten verwahrt werden. Pfändungssicher verwahrtes Baugeld steht aber nicht zur Absicherung von Vertragserfüllungs- und Gewährleistungsbürgschaften oder als Liquidität zur Verfügung. Außerdem muss jede einzelne Baumaßnahme buchhalterisch separiert werden.

Deutsches Baublatt: Die Regierung wollte mit dem Gesetz unseriöse Bauträger und Generalunternehmer in die Schranken weisen, die unterfinanzierte Bauvorhaben durchführen und den Verbraucher, sprich Bauherrn, schützen. Warum ist ihr dies nicht gelungen?

Michael Knipper: Das Gesetz verfehlt sein Ziel; Baugeld ist – auch auf einem Treuhandkonto – nicht insolvenzfest. Das bestätigt uns gerade auch ein Rechtsgutachten der Professoren Ulrich Battis und Christoph G. Paulus von der Humboldt-Universität zu Berlin. Das heißt für den Nachunternehmer, dass er durch diese Regelung effektiv nicht geschützt wird. Gleichzeitig wird der Baugeldempfänger kriminalisiert, da er durch die Strafvorschrift im Gesetz nicht nur persönlich haftet, sondern auch strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden kann.

Deutsches Baublatt: Was haben Sie in Ihrer Lobbyarbeit falsch gemacht,

Mit einem Bein im Knast

Das Bauforderungssicherungsgesetz (BaufordSiG) stellt „einen nicht nachvollziehbaren Eingriff in unsere unternehmerische Handlungs- und Entscheidungsfreiheit“ dar. Wir bitten deshalb eindringlich, das Gesetz „so schnell wie möglich und grundlegend zu korrigieren und unakzeptable Sonderlasten und damit Schaden von unseren Unternehmen abzuwenden.“ Mit diesem Appell haben sich über 400 Bau- und Stahlbauunternehmer an die Kanzlerin Angela Merkel, den bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer und den Parteivorsitzenden der FDP Guido Westerwelle gewandt. In ihrem Schreiben räumen die Unternehmer zwar ein, dass der Gesetzgeber ursprünglich „das nachvollziehbare Ziel“ verfolgt habe, „in einer Bauleistungskette speziell Nachunternehmer vor Forderungsausfällen zu schützen“. Das Gesetz gehe aber in der Praxis am Ziel vorbei und sei weder umsetzbar noch handhabbar. Durch dieses Gesetz werde den Bauunternehmen „ein in der gesamten deutschen Wirtschaft

Wissen oft mangelhaft

Ausländische Subunternehmer unzureichend informiert

BERLIN. Ob es um die Erste Hilfe, Verkehrswege, arbeitsmedizinische Vorsorge oder um Beleuchtung auf Baustellen geht: Die rechtlichen Vorgaben zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz müssen alle Unternehmen kennen und einhalten, unabhängig vom Herkunftsland. Darauf weist die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG Bau) hin.

Auf deutschen Baustellen geht es zunehmend international zu. Doch ausländische Firmen und Subunternehmer, besonders wenn sie erst kurz in Deutschland tätig sind, kennen sich mit den deutschen Vorschriften zur Unfallverhütung nicht genügend aus, beklagt die BG Bau. Die deutschen Unfallverhütungsvorschriften gelten allerdings für die ausländischen Subunternehmer genauso wie für die deutschen. Das ist im Sozialgesetzbuch eindeutig geregelt, weist die Berufsgenossenschaft hin.

Die Fachleute der BG Bau beraten die ausländischen Unternehmen, damit die staatlichen und berufsgenossenschaftlichen Vorschriften eingehalten werden, um Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren zu vermeiden. Besteht Gefahr für Leben oder Gesundheit der Arbeitnehmer, sind die Aufsichtspersonen berechtigt, Anordnungen zu treffen und können in extremen Fällen eine Baustelle stilllegen oder veranlassen, dass hohe Bußgelder erhoben werden. Für Bauarbeiten werden insbesondere in der Unfallverhütungsvorschrift „Bauarbeiten“ die Pflichten der Unternehmen in ihren Einzelheiten beschrieben. Ebenso wichtig: Jeder Unternehmer muss seine Mitarbeiter umfassend betriebsärztlich betreuen lassen. Das ist lange nicht jedem Subunternehmer

besonders aus Süd- oder Osteuropa klar. Nach den Erfahrungen der BG Bau ist zudem die Verständigung auf den Baustellen teilweise schwierig. Zwar muss stets ein Ansprechpartner auf der Baustelle deutsch sprechen und den Beschäftigten die Regeln des Arbeitsschutzes vermitteln. Doch ist das Verständnis für das hohe Niveau des Arbeitsschutzes anfangs nicht immer gegeben.

Anzeige

Cat TV – Infos, Videos, Entertainment
www.mycattv.cat.com

ZEPPELIN CAT



Michael Knipper, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie.

Foto: Hauptverband der Deutschen Bauindustrie

dass der Bundestag auf Ihre Forderungen nicht eingegangen ist und ein Ge-

setz verabschiedet wurde, das nun vielen Firmen Schwierigkeiten macht?

Michael Knipper: Wir waren einer der wenigen Verbände, die das Gesetz immer abgelehnt haben. Allerdings haben auch wir die betriebswirtschaftlichen Dimensionen und die Auswirkungen auf die Liquidität zu spät kommuniziert. Zudem war das Gesetz von Anfang an rein politisch motiviert, um den massiven Forderungen des Handwerks, insbesondere ostdeutscher Handwerkskammern, entgegenzukommen. Jedoch sind weder vom Handwerk noch vom Gesetzgeber die Auswirkungen auf die Praxis bedacht worden. Und obwohl in zahlreichen Publikationen die Brisanz des Gesetzes immer deutlicher wird, befürworten insbesondere ostdeutsche Handwerkskammern weiterhin das auch ihre Betriebe belastende Gesetz.

Deutsches Baublatt: Nicht alle Branchenvertreter teilen Ihre Kritik. Der ZDB beispielsweise nimmt die Politik in Schutz. So schlimm kann das neue Bauforderungssicherungsgesetz also nicht sein, oder?

Michael Knipper: Nach uns vorliegenden Informationen ist das so nicht richtig. Auch der ZDB hat sich dafür ausgesprochen, dass das Gesetz auf den Prüfstand gehört, während insbesondere die ostdeutschen Handwerkskammern mit einer Resolution die Politik aufgefordert haben, das Gesetz nicht zu ändern. Leider hat der ZDB nicht ausreichend kommuniziert, dass das bestehende Gesetz auch die kleinen Unternehmen massiv trifft. Das soeben vorgelegte Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass keinem Bauunternehmen zugemutet werden darf, sich dem völlig praxisfremden Diktat eines verfassungswidrigen Gesetzes unterwerfen zu müssen. Die Bundesregierung ist aufgefordert, hier schnell zu handeln: Wir schlagen daher vor, das Gesetz grundlegend zu überarbeiten und eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe einzusetzen, um eine praxisnahe, für alle Betroffenen tragfähige Lösung zu finden.

Nachrichten

Asbest-Stichproben in alten Schulen

BERLIN. Angesichts der aktuell vermehrt auftretenden Asbest-Fälle fordert der Bundesverband öffentlich bestellter und vereidigter sowie qualifizierter Sachverständiger e.V. (BVS) bundesweit Asbest-Stichproben in öffentlichen Gebäuden aus den 1960-er, 1970-er und 1980-er Jahren. Insbesondere müssen die Heizungsanlagen in Schulen aus dieser Zeit untersucht werden. In vielen Anlagen der damaligen Zeit wurde Asbest verbaut. In Hamburg mussten im September vorübergehend 144 Schulsportstätten wegen Asbestverdacht geschlossen werden. Gutachter hatten in 37 Hallen Asbest in den Heizungen gefunden. Der BVS warnt davor, das Thema Asbest zu vernachlässigen. Viele Kommunen scheuen die aufwändigen und kostenintensiven Asbest-Sanierungen, und verschließen ihre Augen vor der Tatsache, dass die gefahrlose Weiternutzung derartiger alter Anlagen nicht gewährleistet werden kann.

Komplettsanierer haftet für Altbau

BERLIN. Bauunternehmen bauen nicht nur neue Häuser, sondern sie sanieren auch Altbauten und verkaufen sie. Das ist interessant für alle, die ein altes Haus kaufen, aber es nicht selbst aufwändig sanieren möchten. Aber Vorsicht, warnt der Verband Privater Bauherren (VPB): Gerade beim Altbau steckt der Teufel im bautechnischen Detail. Deshalb erstreckt sich die Haftung der meisten Bauunternehmen für sanierte Altbauten auch nicht auf die Altbausubstanz, sondern nur auf den Teil des Gebäudes, den sie tatsächlich sanieren. Für den von der Sanierung nicht betroffenen Teil des Altbaus schließen die Bauunternehmen dagegen die Haftung vertraglich regelmäßig aus. Der Bundesgerichtshof hat allerdings entschieden: Kommt die Sanierung eines Altbaus einer Neubaumaßnahme gleich, dann muss auch das gesamte Bauvorhaben nach Werkvertragsrecht behandelt werden. Ein Haftungsausschluss, wenn er nicht individuell ausgehandelt wurde, ist dann unwirksam. Der Bauunternehmer haftet dann also für den gesamten Bau, die alten, wie auch die neuen Teile. Grundsätzlich sollten sich alle Käufer sanierter Altbauten aber zusätzlich absichern und rechtzeitig vor Ablauf der Gewährleistungsfristen ihr Haus noch einmal von einem unabhängigen Bausachverständigen begutachten lassen.

Objektversicherung für Generalplaner

BERLIN. Generalplaner müssen für ihre Subunternehmer im Außenverhältnis zu dem Auftraggeber den Kopf hinhalten. Darauf weist die Arbeitsgemeinschaft für Bau- und Immobilienrecht (ARGE Baurecht) im Deutschen Anwaltsverein (DAV) hin. Es ist im Interesse des Generalplaners, dass Schäden, die der Subunternehmer verursacht hat, versichert sind. Der Generalplaner muss deshalb regelmäßig prüfen, ob sein Subunternehmer über eine ausreichende Haftpflichtversicherung verfügt, diese nicht ohne Nachversicherung kündigt, die Prämien pünktlich bezahlt und nicht andere Schäden produziert, die den Versicherungsschutz verbrauchen. Bei mehreren Subunternehmern ergibt sich ein erheblicher Kontrollaufwand, den der Generalplaner durch den Abschluss einer Objektversicherung minimieren kann. Damit erreicht der Generalplaner zugleich, dass der Objektversicherer reguliert, ohne der zeitaufwändigen Frage nachzugehen, in welchen Verantwortungsbereich ein planungsbedingter Schaden fällt.

Training in der Königsklasse

AFZ Walldorf: Grader-Simulator führt in hochmoderne Technik ein

WALLDORF/MEINIGEN. Die Aus- und Fortbildung auf dem neuesten Stand zu halten, das ist für das Kompetenzzentrum für Baumaschinenteknik im thüringischen Walldorf immer wieder der Maßstab. Modernste Technik den Auszubildenden und Lehrgangsteilnehmern dabei bereitzustellen, hat man sich zur Pflichtaufgabe gemacht. Die jüngste Errungenschaft ist dabei ein Simulator, an dem Auszubildende und auch gestandene Facharbeiter das Führen einer neuen Motorgrader-Generation trainieren können. Das Trainingsgerät als Dauerleihgabe an das AFZ Walldorf bereitzustellen, sagte der Vorsitzende Geschäftsführer der Zeppelin Baumaschinen GmbH, Michael Heidemann, auf der Nordbau zu.

Die zuvor üblichen 18 Bedienelemente werden bei der neuen Cat Motorgrader-Generation und somit auch am Simulator durch zwei Joysticks ersetzt. Das schafft nicht nur mehr Bedienkomfort, sondern auch mehr Effizienz auf den Baustellen. Zum Einsatz kommen die Grader allerorts, um zum Beispiel die Feinschicht im Straßenbau aufzubringen. „Solche Grader sind die Königsklasse unter den Baumaschinen“, meint Roland Redlich, Zeppelin Projekt- und Einsatzberater.

„Wir sind froh, über die gute Verbindung zur Baumaschinenbranche eine solche Möglichkeit zu bekommen“, sagt Horst Kreibich, der Leiter der Ausbildungsstätte des Bauindustrieverbandes Hessen-Thüringen e.V. Aus eigener Kraft könne sich wohl keine Aus- und Fortbildungseinrichtung eine solche hochmoderne Trainingsmöglichkeit, geschweige denn die Baumaschine selbst anschaffen. Immerhin hat der Grader-Simulator einen Wertumfang von rund 10 000 Euro.



Freude über die neue Ausbildungsmöglichkeit in Walldorf: Leitender Ausbilder Klaus Blau, Einsatztechniker Uwe Wieduwilt, Leiter AFZ Horst Kreibich und Einsatzberater Roland Redlich (von links). Auszubildende Madeline Vetterling, die im dritten Jahr in Walldorf Baugeräteführerin mit Fachhochschulreife erlernt, darf als Erste den Simulator testen. Foto: AFZ

„Jetzt sind wir in der Lage, unsere Auszubildenden und Lehrgangsteilnehmer für den Einsatz an solchen Hightech-Maschinen vorzubereiten“, so Kreibich. Und das geschieht Wetter unabhängig und ohne Schäden an der teuren Technik, wenn Anfänger sich das erste Mal versuchen. Und so werden fortan die Auszubildenden des dritten Lehrjahres und die Teilnehmer an Weiterbildungskursen die Möglichkeit haben, den Umgang mit der neuen Motorgrader-Generation kennen zu lernen. „Hierzu gehören viele Fertigkeiten und auch Talent. Es ist die anspruchsvollste Baumaschine überhaupt“, weiß Zeppelin Einsatztechniker Uwe Wieduwilt und kommt ins Schwärmen. Die Zeppelin Baumaschinen GmbH wird diesen Simulator bei Messen und an „Tagen der offenen Tür“ ebenfalls nutzen, um die Vorteile der innovativen Joystick-Steuerung auch anderen näher bringen zu können.

Missionar in Sachen Aus- und Weiterbildung

Deula Bayern macht Auszubildende, Fach- und Führungskräfte fit für die grüne Branche

FREISING (SR). An Freising kommt kein Garten- und Landschaftsbauer vorbei. Wer einmal seine überbetriebliche Ausbildung im Freistaat begonnen hat, bekommt im Laufe seiner Lehrjahre bei der Deula Bayern GmbH, der Deutschen Lehranstalt für Agrartechnik, das nötige theoretische und praktische Rüstzeug vermittelt. Aber auch ausgebildete Fach- und Führungskräfte, die aus Deutschland oder dem benachbarten Ausland stammen, können am Berufsbildungszentrum ihr Wissen rund um die grüne Branche auffrischen. „Wir erfüllen eine Missionarsfunktion. Schließlich lautet unser Auftrag: Gutes Personal für die Betriebe aus- und weiterzubilden“, erklärt Johann Detlev Niemann, Geschäftsführer der Deula Bayern GmbH und ihrer Tochterfirma, der Akademie Landschaftsbau Weihenstephan GmbH. Entsprechend großer Wert wird darauf auf eine moderne Ausstattung gelegt. Anhand zweier neuer Cat Baumaschinen, einem Radlader 906H und einem Minibagger 303C CR, lernen die Kursbesucher, wie sie damit effektiv arbeiten können.

„Lernen durch begreifen“ – diesen Slogan haben sich die Deula Lehranstalten gegeben. Darum steht der Praxisbezug ganz oben auf jeder Seminar-Agenda. Jahr für Jahr nutzen durchschnittlich 6 500 Teilnehmer das umfangreiche Angebot, das kontinuierlich überarbeitet und auf die Bedürfnisse der Unternehmen angepasst wird. Schließlich sollen alle Teilnehmer in Freising auf den aktuellen Wissensstand rund um den Garten- und Landschaftsbau gebracht und hinsichtlich ihrer beruflichen Weiterbildung fit für den Arbeitsmarkt gemacht werden. Besonders stark besucht sind die Kurse logischerweise während der Wintermonate, wenn vielfach die Arbeit in den Betrieben aufgrund der Witterung ruht. Allein im letzten Jahr wurden 246 Kurse und Seminare durchgeführt. Beschäftigt werden 30 festangestellte Mitarbeiter, darunter acht Ausbilder im Garten- und Landschaftsbau. Dann kommen noch Freiberufler hinzu, so dass Johann Detlev Niemann bei der Planung der Seminarthemen auf einen Pool von rund 450 Referenten zurückgreifen kann. Die Ausbilder müssen sich kontinuierlich weiterbilden und ihr Fachwissen auffrischen. Durchschnittlich nutzt jeder Ausbilder zehn bis zwölf Weiterbildungstage jährlich.

1995 wurde die Akademie gegründet und drei Jahre zuvor die Deula Bayern privatisiert. Das bedeutet: Das Berufs-

bildungszentrum muss sich rechnen, schließlich fließen keine staatlichen Förder- oder Steuergelder in die Finanzierung. Darum müssen die Schulungsprogramme entsprechend langfristig ausgerichtet werden, um wettbewerbsfähig zu sein. Partner, welche Niemann und sein Team dabei unterstützen, finden sich am Standort viele, wie die ortsansässige TU oder FH Weihenstephan, die Landesanstalt für Landwirtschaft oder andere Forschungseinrichtungen. Außerdem stehen hinter der Deula Bayern die Gesellschafter, als Hauptgesellschafter der Verband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau Bayern und der bayerische Bauernverband.

Breit aufgestellt

Während andere Deula Lehranstalten ihren Schwerpunkt beispielsweise auf die Bereiche Landwirtschaft oder Umwelttechnik gelegt haben, konzentriert man sich in Freising auf den Garten- und Landschaftsbau. „Unser Erfolg beruht darauf, dass wir breit aufgestellt sind und verschiedene Zielgruppen ansprechen. Unsere Akademie bietet nicht nur Kurse zu den verschiedensten Themen an, wie Betriebswirtschaft oder Grünflächenpflege, sondern Fortbildungsmöglichkeiten zum Bauleiter, Betriebswirt oder zur Golfplatzpflege. Außerdem steht unsere Fahrschule jedem offen, der einen Stap-



Anhand der Baumaschinenteknik sollen sowohl Auszubildende, als auch Seminarteilnehmer ihre praktischen Kenntnisse und Fähigkeiten verbessern. Die Teilnehmer lernen beispielsweise anhand von Übungsbaustellen, wie sie Bagger oder Radlader einsetzen sollen. Fotos: Zeppelin

ler- oder Lkw-Führerschein machen will oder die Fortbildungsmöglichkeiten zum Berufskraftfahrer nutzen möchte. Unser Angebot richtet sich an Mitarbeiter und Führungskräfte im Galabau, an Kommunen, insbesondere Mitarbeiter von Bauhöfen. Darüber hinaus machen wir Inhouse-Schulungen in den Betrieben. Für unsere breite Angebotspalette brauchen wir ein vielseitiges Spektrum an modernen Maschinen, wie die beiden Cat Geräte, eine gute Ausstattung, wie eine eigene Schweißerei und viel Platz zum Üben“, so Niemann.

Denn anhand der Maschinenteknik sollen sowohl Auszubildende, als auch Seminarteilnehmer ihre praktischen Kenntnisse und Fähigkeiten verbessern. Die Teilnehmer lernen beispielsweise anhand von Übungsbaustellen, wie sie Bagger oder Radlader einsetzen sollen. Schließlich werden alle Phasen von der Baustellenplanung, der Vermessung, den Boden- und Pflasterarbeiten bis hin zur Abnahme geübt.

Ziel der Deula Bayern ist es, die betriebliche Ausbildung für Galabauer zu ergänzen. Denn vielfach können Ausbildungsbetriebe nicht alle Aufgaben abdecken oder Fertigkeiten vermitteln, welche ein Galabauer können muss. Ein Kurs heißt beispielsweise „Bau und Bepflanzung einer Wasseranlage“, wo Auszubildende einen Bachlauf anlegen müssen. In einer anderen Übung zum Thema „Naturstein und Pflanztechnik“ müssen sie ein Bauwerk erstellen. „Aufgeteilt sind sie grundsätzlich in einem vierköpfigen Team, das unter anderem L-Steine und Gabionen setzen, eine Treppe und Mauer anlegen sowie eine Pflasterfläche herstellen muss, je nachdem was vorgegeben wird“, erklärt Michael Guyens, einer der Ausbilder. Unterstützt werden sie bei den unterschiedlichsten Arbeiten und Übungsbaustellen von den Cat Baumaschinen und den verschiedenen Anbaugeräten, wie Tief- und Böschungslöffel oder Palettengabel, mit denen jeder im Team

einmal arbeiten soll. Schließlich sollen alle Teilnehmer das Gleiche lernen. Auch die Baustellenorganisation soll das Team gemeinsam übernehmen.

Ist die Aufgabe vollständig ausgeführt, geht es ans Abbauen und Aufräumen der verwendeten Baustoffe und der eingesetzten Gerätschaften. Für alle Übungen, die durchgeführt werden, muss die Deula Bayern das Baumaterial sowie Werkzeuge vorrätig haben. Entsprechend gut sortiert ist darum die Lagerfläche – auch das hat einen Lerneffekt.

Die Ausbilder stehen den Teilnehmern während des gesamten Kurses zur Seite und haben sie in die Maschinenteknik sowie in die Unfallverhütungsvorschriften eingewiesen. Jeder, der mit den Baumaschinen arbeitet, muss sich vorher eingehend mit der Bedienungsanleitung beschäftigen und mit der Motortechnik auskennen. „Unsere Kursbesucher müssen wissen, worauf sie achten müssen, wenn sie schwere Lasten heben. Vom ersten Lehrjahr an sollen die Auszubildenden gesundheitsbewusstes Arbeiten verinnerlichen. Immerhin haben sie noch viele Berufsjahre vor sich. Darum wird in jedem unserer Kurse auf Rücken schonendes Arbeiten verwiesen“, so der Geschäftsführer Niemann. Schließlich gilt in Freising die Devise: Nicht für die Schule lernen sie, sondern für das Berufsleben.



Unterstützt werden die angehenden Galabauer bei den unterschiedlichsten Arbeiten von den Cat Baumaschinen.

Kein Platz ist kein Problem

Neuer 14-Tonnen Cat Kurzheckbagger sorgt auf engen Baustellen für starke Leistung

GARCHING BEI MÜNCHEN (AB). Mit dem Ziel, Sicherheit und Produktivität am Bau zu fördern, hat Caterpillar einen neuen Kurzheckbagger entwickelt. Der Cat 314D L CR ist ab sofort bei der Zeppelin Baumaschinen GmbH verfügbar. Die Maschine hat einen Heckschwenkradius von nur 1,48 Meter und ist somit für Baustellen geeignet, an denen wenig Platz für den Baumaschineneinsatz zur Verfügung steht. Durch den geringen Heck- und Frontschwenkradius kann der Bediener effizienter arbeiten und sich mehr auf die zu erledigende Aufgabe konzentrieren. Die kompakte Bauweise erhöht die allgemeine Effizienz und Sicherheit, während es dank der neuen Anbaugerätesteuerung möglich ist, die Maschine schnell auf sehr unterschiedliche Anforderungen umzustellen.

„Für unsere Kunden ist eine möglichst hohe Maschinenauslastung äußerst wichtig, damit sie produktiv und wirtschaftlich arbeiten können. Deshalb müssen die Maschinen vielseitig sein und leicht mit sehr unterschiedlichen Aufgaben zurechtkommen“, erklärt Sebastian Zienau, Zeppelin Produktmanager. Diesem Ziel dient neben der kompakten Bauweise die neue Anbaugerätesteuerung des 314D, mit der eine schnelle und einfache Einstellung von Hämmern, Greifern, Multifunktionsgeräten, Scheren, Pulverisierern und Verdichtern möglich ist. Dementsprechend umfasst die Standardausrüstung

auch das bei anderen Cat Maschinen bewährte Tool Control für die Speicherung von Arbeitsdruck und Volumen von bis zu zehn Anbaugeräten. Zudem können alle Werkzeuge des 314C auch für den 314D verwendet werden. Für zusätzliche Flexibilität und einen noch schnelleren Austausch der Werkzeuge steht optional ein Schnellwechsler zur Verfügung.

Mit dem neuen Cat 314D können dank der „bedarfsgesteuerten Leistungsversorgung“ (On Demand Power Supply) auch die Betriebskosten gesenkt werden. Mithilfe dieser Funktion wird die maximale



Starke Leistung, gute Manövrierfähigkeit, hohe Sicherheit: Mit dem Kurzheckbagger 314D von Caterpillar ist ein neuer gelber Stern am Baumaschinenhimmel erschienen.
Foto: Zeppelin

Leistung dann bereitgestellt, wenn der Bediener sie benötigt, aber, und das ist fast genauso wichtig, sie unterbricht die zusätzliche Versorgung, wenn diese nicht erforderlich ist. Die bedarfsgesteuerte Leistungsversorgung wird durch den neuen elektronisch geregelten Cat Vierzylindermotor mit Acert-Technologie ermöglicht. Über die elektronische Steuerung können Motor und Hydraulik miteinander kommunizieren und den Ölfluss sowie -druck gemäß dem für die jeweilige Last erforderlichen Bedarf bereitstellen. So wird der Kraftstoffverbrauch minimiert, da nur die wirklich erforderliche Motorleistung erzeugt wird. Für weitere Einsparungen kann der Fahrer die Maschine in den „Sparmodus“ schalten. Der beim 314D generell verminderte Kraftstoffverbrauch beeinträchtigt nicht die Leistungsfähigkeit der Maschine – im Gegenteil: Diese wurde im Vergleich zum Vorgängermodell sogar verbessert – zum Beispiel durch einen gesteigerten Systemdruck von 299 bar auf 305 bar, der die Hub-, Reiß- und Losbrechkraft erhöht.

Noch leiser laden

Mit Gummiauskleidung an Cat Muldenkipper 775F reduziert NNG deutlich die Geräuschemissionen

FLECHTINGEN (SR). Seit 1999 darf sich Flechtingen, eine Gemeinde in Sachsen-Anhalt, mit der Auszeichnung Luftkurort schmücken – erst diesen August wurde das zehnjährige Jubiläum des Luftkurorts gefeiert. In den örtlichen Reha-Kliniken werden Patienten mit Herz-Kreislauf- und Gefäßkrankungen sowie neurologischen Krankheiten behandelt. Darum legt die Gemeinde großen Wert auf einen wirksamen Lärmschutz, damit sich die Patienten schnell wieder erholen können. Weil sich in der Nähe die nördlichste Lagerstätte von Hartgestein in Deutschland befindet, hat deswegen bei der NNG, der Norddeutschen Naturstein GmbH, die Reduzierung von Geräuschemissionen beim Abbau und den Materialtransporten von dem Vulkangestein Rhyolith hohe Priorität. Die gesetzlichen Vorgaben der TA-Lärm werden längst erfüllt beziehungsweise die vorgeschriebenen Grenzwerte weit unterschritten. Darauf allein wollte sich die NNG nicht beschränken. Der Gewinnungsbetrieb ließ drei Cat Muldenkipper 775F am Muldenboden und den Seitenwänden zusätzlich mit Gummipplatten ausstatten, um so nochmals den Geräuschpegel zu minimieren – mit Erfolg,

und vollständig ausgekleideter Gummimulde ergab einen Differenzpegel von 10,7 dBA. Bei den nachfolgenden Ladephasen hat sich der Nutzen der Gummiauskleidung reduziert, denn nun trifft Rhyolith auf bereits geladenes Material. Dennoch wurde im gesamten Beladezyklus im Vergleich von Stahlmulde zur vollständig ausgekleideten Mulde der Schallpegelwert im Mittel von 60,7 dBA auf 59,4 dBA reduziert. Dies ergibt einen Differenzpegel von 1,3 dBA. „Dieser Wert klingt auf den ersten Blick relativ wenig. Doch man muss genau hinschauen. Die Reduzierung um 1,3 dBA ist ein



NNG unterhält am Standort Flechtingen die nördlichste Hartsteinlagerstätte in Deutschland.



Die Cat Mulde 775F mit kompletter Gummiauskleidung nahmen in Betrieb (von links): Hans-Jürgen Krebs, Zeppelin Kundendienstleiter der Niederlassung Magdeburg, Ronny Paamann, Muldenkipper-Fahrer, Günter Seifert, NNG-Betriebsleiter am Standort Flechtingen, Horst Wicker, Zeppelin Verkaufsleiter für Konzernkunden sowie Holger Rieseberg, Zeppelin Verkaufsrepräsentant der Niederlassung Magdeburg.
Fotos: Zeppelin

Der erste der drei Cat Muldenkipper 775F ging 2008 in den Einsatz. Es handelte sich dabei um ein Pilotgerät, das Zeppelin zur Verfügung stellte und bei dem der Muldenboden bereits mit Gummi ausgekleidet war. Zusätzlich wurden an die Seitenwände und die Stirnwand der Mulde nachträglich Gummipplatten angebaut. Mitgewirkt an der Pilotausrüstung, die auf Initiative von NNG entstanden ist, hat die Zeppelin Niederlassung Magdeburg, mit welcher der Standort Flechtingen schon lange eng zusammenarbeitet, wenn es beispielsweise um den Kundendienst für die eingesetzten Baumaschinen geht.

Das Ergebnis des Gemeinschaftswerks von NNG, Cat und Zeppelin kann sich sehen, besser gesagt, hören lassen. Gemäß dem Protokoll vom TÜV Nord Umwelt-

schutz, Fachgebiet Schall- und Schwingungstechnik, wurden die Schallpegelwerte einer Stahlmulde, einer am Boden mit Gummi ausgekleideten Mulde und einer vollständig mit Gummi ausgekleideten Mulde in dBA erfasst und gegenübergestellt. Der Mittelwert (L_{Aeq}) des gesamten Beladezyklus wurde in einer Entfernung von 50 Meter vom Ladevorgang auf eine Stunde bezogen gemessen. Das Ergebnis: Die Schallpegelwerte haben sich beim ersten Ladespiel deutlich reduziert. Bei der Stahlmulde wurde ein Schallpegel von L_{AFmax} in Höhe von 91,7 dBA ermittelt. Die Mulde, die am Boden mit Gummi ausgekleidet war, erzielte einen Schallpegel von L_{AFmax} in Höhe von 89,9 dBA. Bei der komplett mit Gummi ausgestatteten Mulde wurde ein Schallpegel von L_{AFmax} in Höhe von 81,0 dBA gemessen. Der Vergleich von Stahlmulde

deutlicher Schritt nach unten. Hier muss man berücksichtigen, dass eine Reduzierung des Schallpegels um drei dBA eine Halbierung der Schallintensität ist. Denn das menschliche Ohr misst die Schallintensität. Man muss jedoch wissen, dass die Schallintensität nicht linear abnimmt, sondern sich dahinter ein Logarithmus versteckt und sich alle drei dBA die Schallintensität um 50 Prozent reduziert“, erklärt Michael Holzhey, Zeppelin Produktmanager die Auswertung, der das Unternehmen fachlich beraten hat.

Von dem Messergebnis konnten sich der Bürgermeister von Flechtingen, Dr. Dieter Schwarz, sowie der Gemeinderat gleich selbst überzeugen. Sie waren während des gesamten Messvorgangs zugegen und konnten hören, dass Deutschlands nördlichstes Hartgestein

eine deutliche Spur leiser in der Gummimulde landet. Das hat dazu beigetragen, dass NNG zwei weitere Mulden mit kompletter Gummiauskleidung bei der Zeppelin Baumaschinen GmbH geordert hat, welche diese Sonderausstattung anbietet. Der zweite Cat 775F ist bereits im Einsatz, Gerät Nummer drei wurde Mitte Oktober ausgeliefert.

Im Übrigen wirkt sich der reduzierte Geräuschpegel nicht nur auf Anwohner und Kurgäste positiv aus, sondern auch auf die Fahrer der Muldenkipper. Da nun deutlich weniger Geräusche und Erschütterungen in die Fahrerkabine dringen, hat sich letztlich der Fahrerkomfort verbessert.

Seit über hundert Jahren wird am Standort Flechtingen Hartgestein abgebaut. Die Jahresproduktion liegt bei rund 2,5 Millionen Tonnen. Den abgebauten Rhyolith verlädt ein Cat Radlader 990H auf die Muldenkipper. Grundsätzlich sind die Ladefläche und die Stirnwand einer Stahlmulde beim Be- und Entladen aufgrund des abrasiven Materials einer hohen Abnutzung ausgesetzt. Dank der Gummiauskleidung ist die Mulde nicht mehr so stark verschleißanfällig. Die Aufprallenergie des Rhyoliths wird durch den elastischen Gummi absorbiert, so dass die Mulde besser geschützt ist. Die eingebauten Gummimatten zeichnen sich durch Langlebigkeit aus.



Boden und Seitenwände der Mulde sind beim Cat 775F mit Gummipplatten ausgekleidet.

Rezept gegen das Alter

Mit Cat Baumaschinen bleibt Seniorchef Andreas Widmann jung

AFFING (SR). 80 und kein bisschen leise – so könnte man den Seniorchef der Firma Widmann beschreiben. Sein Rezept gegen das Alter: Cat Baumaschinen fahren. Das wirkt wie ein Jungbrunnen für den rüstigen Senior, denn trotz seiner 80 Jahre, sitzt Andreas Widmann bis heute tagesin, tagaus noch immer in einem Cat Radlader 972H oder einem Cat Kettenbagger 330B. Einzige Ausnahme ist, wenn er Urlaub macht. Ansonsten unterstützt er seine beiden Söhne Andreas und Rudolf, die heute den Familienbetrieb, die Widmann Bau GmbH & Co. KG aus Affing vor den Toren Augsburgs, leiten und in die Zukunft führen.



Mit dem neuen Cat Radlader 972H lädt der Seniorchef Sand.

Im Lauf seines Lebens hat der Seniorchef zahlreiche Baumaschinen bewegt – zunächst war es eine Hanomag Laderaupen, die er in den 1970-er Jahren bedient hat, als die ersten Erdarbeiten ausgeführt wurden. Davor ist er Lkw gefahren, als er sein Unternehmen im Jahre 1960 gründete. Immer mehr Geschäftsfelder sollten in den Folgejahren dazukommen: Tiefbau, Kanal- und Entwässerungsarbeiten, Außenanlagen, Garten- und Landschaftsbau, Abbruch, Sanierung und Entsorgung von

Altlasten sowie die Sand- und Kiesgewinnung. Die Baustellen befinden sich überwiegend im Großraum Augsburg. Und so wie die Aufgaben wuchsen, vergrößerte sich der Fuhrpark, weil der Maschinenbedarf mehr und mehr wurde, um Arbeiten in größerem Umfang bewältigen zu können.

Die Geschäftsbeziehung zur Zeppelin Niederlassung München startete Widmann mit einem Cat Radlader 936, der viele Jahre lang im Einsatz war. „Waren

die Maschinen aus dieser Zeit einfach konstruiert, so waren sie zugleich robust und unverwundlich“, erinnert er sich. Der Marke Caterpillar hält das Unternehmen bis heute die Treue. Längst befinden sich auch andere Baumaschinen von Caterpillar im Fuhrpark. Inzwischen folgten auf den Radlader verschiedene Cat Kettenbagger vom Typ 215, 325 bis 330, sowie Cat Radlader 950G oder 972G. Dieser wurde kürzlich gegen einen neuen Cat 972H ausgetauscht, der im Recyclingbetrieb sowie in der Sandgrube für Verladearbeiten eingesetzt wird.

Einfach zu steuern

So wie sich die Maschinenteknik bis heute entwickelt hat, hat sich auch der Umgang mit den Geräten gewandelt, die Bedienung verändert und der Fahrerkomfort verbessert. Der Seniorchef Widmann hat diese Entwicklung selbst miterlebt und setzt beim Cat 972H, so wie bei den anderen Geräten auch, längst auf die Direktlenkung statt einem konventionellen Lenkrad. „Die Maschine ist wesentlich angenehmer zu bedienen, wenn sie zum Beispiel in einem Winkel von 30 Grad eingeschlagen wird. Durch die Direktlenkung ist das Fahren weniger anstrengend und ermüdend“, lautet sein Urteil. Außerdem trägt die Integration der Rückwärts- und Vorwärtsschaltung ins Lenkrad dazu bei, dass sich der Cat 972H einfach steuern lässt. Grundsätzlich ist die Maschine auf Automatikschaltung eingestellt. Eine Rückfahrkamera, die zur



Mit 80 Jahren ist er noch immer fit, um hinter dem Steuer eines neuen Cat 972H zu sitzen: Andreas Widmann.

Fotos: Widmann

Standard- und Sicherheitsausstattung gehört, trägt zudem bei, das Arbeitsfeld auch hinter seinem Rücken gut im Blick zu behalten. Darüber hinaus erleichtert eine weitere Funktion das Bedienen des Radladers: Soft-Stop, das komfortable Einstellen der Schaufelladestellungen im Fahrerhaus. „Dazu muss ich lediglich die Stopposition der Schaufel und den Einstichwinkel wählen und abspeichern, wie viel Zentimeter über dem Boden die Schaufel halten soll, wenn sie abgesenkt wird“, so Widmann. Die verschiede-

nen Stellungen des Hubgerüsts und der Schaufel können per Knopfdruck programmiert werden. Einmal eingestellt, erleichtern sie dem Maschinisten die Arbeitsabläufe. Selbst vor der Computertechnik scheut der 80-Jährige nicht zurück. „Die Arbeit ist mein Lebenselixier und hält mich einfach jung“, sagt der Seniorchef. Deswegen kann und will er nicht an den Ruhestand denken und sieht mit großer Freude dem 50-jährigen Betriebsjubiläum entgegen, das im Jahr 2010 gefeiert wird.

„Mit einem Wort: ein Traum“

Die E Bayer Baustoffwerke bewältigen Baumaßnahmen neuerdings mit einem Cat 329D

ESSLINGEN AM NEKAR (SR). Er fällt auf: der Cat Kettenbagger 329D LN, welchen die E Bayer Baustoffwerke seit kurzem einsetzen. Der in den Firmenfarben gelb und blau lackierte Oberwagen der Baumaschine findet sich inzwischen längst nicht nur in diversen Internetforen wieder, wo über neue Bagger diskutiert wird, sondern erregt Aufmerksamkeit bei Kunden, Lieferanten und Subunternehmern der Firma, die sich nach der Neumaschine erkundigen. „Dabei ist der Cat 329D LN lediglich eine Ersatzbeschaffungsmaßnahme im Rahmen unserer Fuhrparkerneuerung“, meint der Geschäftsführer Jörg Bayer. Doch den Bagger als reines Werbeinstrument zu reduzieren, wäre zu kurz gegriffen. Die Maschine ist ein wichtiges Schlüsselgerät, mit dem im Abbruch und Erdbau im Großraum Stuttgart, Esslingen, Göppingen und Waiblingen gearbeitet wird. Regionale Baumaßnahmen – darauf konzentriert sich das Familienunternehmen.

Die energetische Sanierung und Renovierung von Bestandsgebäuden ist aktuell der einzige Bausektor mit positiven Wachstumsentwicklungen. Ausgehend von der klimapolitischen Diskussion und der Weiterentwicklung der Energieeinsparverordnung fördert der Staat diese Baumaßnahmen zum Beispiel mit zinsverbilligten KfW-Darlehen. „Doch die Sanierung ist nicht immer die kostengünstigere Variante. Nicht jeder Altbau

lässt sich wirtschaftlich sinnvoll sanieren. Oftmals bleiben trotz der erfolgten energetischen Sanierung viele Nachteile der Altbauten unberücksichtigt. Stichwort sind hier barrierefreies Wohnen oder bedarfsgerechte Anpassung der Wohnungsgrundrisse. Deshalb ist Sanierung durch Rückbau und anschließender Neubau häufig wirtschaftlicher“, weiß Jörg Bayer. Aus diesem Grund bietet er verschiedene Dienstleistungen an und versucht



Nicht nur die Lackierung des Baggers überzeugte Geschäftsführer Jörg Bayer (links), sondern auch die Steuerung der Maschine, welche ihm Joachim Fuchs (rechts), Zeppelin Verkäufer der Niederlassung Böblingen, vermittelte. In der Baumaschine: Steffen Besemer, einer der drei Gewinner der Deutschen Fahrermeisterschaft des Zeppelin Profi-Fahrerclubs im letzten Jahr. Fotos: Zeppelin

sie miteinander zu kombinieren. Zum Beispiel Abbruch und Aushub: Dort, wo Gebäude abgebrochen werden, entsteht vielfach etwas Neues. Deswegen hat sich sein Betrieb darauf ausgerichtet, nicht nur den Abbruch mit anzubieten, sondern erledigt den Aushub gleich mit, wenn es der Auftraggeber, respektive Bauträger oder Bauunternehmer, wünscht. Dabei kann der neue Cat Bagger vielseitig eingesetzt werden.

Damit der Fahrer möglichst schnell verschiedene Arbeitswerkzeuge nutzen kann, hat das Unternehmen seine Bagger in der Größenklasse des 329D LN auf das Schnellwechselsystem OilQuick umgestellt. Immerhin muss der Fahrer so nicht mehr eigens aus seiner Fahrerkabine aussteigen und die Arbeitswerkzeuge mühsam an- und wieder abbauen. Wird eine Maschine, so wie der 329D, von verschiedenen Fahrern bedient, kommt es bei einem Gerät wie diesem auf eine einfache Steuerung an. „Die neue Maschine lässt sich feinfühlig steuern, agiert schnell und aggressiv. Mit einem Wort: Sie ist ein Traum“, lautet das Urteil von Steffen Besemer, der nicht nur selbst hinter den Steuerhebeln sitzt, sondern auch die Bauleitung rund um Abbruch- und Tiefbauarbeiten

übernimmt. Er muss es wissen. Immerhin war er 2008 einer der drei Gewinner der Deutschen Fahrermeisterschaft, ausgetragen vom Zeppelin Profi-Fahrerclub, und durfte darum sein Können auch gegenüber einer internationalen Konkurrenz bei der Europäischen Fahrermeisterschaft in Malaga unter Beweis stellen.

Da beim Abbruch auch jede Menge Recyclingmaterial anfällt, kümmert sich die Firma zudem um die fachgerechte Entsorgung sowie die kontrollierte Aufbereitung von Bauwerks-, Mauerwerks- und Betonabbruch. Ein unabhängiges Materialprüfinstitut garantiert, dass qualitativ hochwertige Baustoffe verwendet werden. Fremdstoffe wie Holz und Plastik werden aussortiert. Die Absiebung der Recycling-Baustoffe in die unterschiedlichen Kornfraktionen sichert gute Einbau- und Verdichtungseigenschaften. Das Einsatzspektrum reicht von Arbeitsraumverfüllungen, dem Straßen- und Wegebau, Garten- und Landschaftsbau, Verfüllung von Abgrabungen und für die Rohr- und Leitungsverlegung. So kann der Rohstoffkreislauf wieder geschlossen werden. Seit 1975 werden mineralische Abbruchmaterialien zu qualitätsüberwachten Baustoff-Recycling-Produkten aufbereitet. „Doch

Anzeige

**Bis zu 2.000
Gebraucht-
maschinen
tagesaktuell!**

www.zeppelin-used.de

ZEPPELIN CAT

das wird immer schwieriger, weil der Gesetzgeber, immer schärfere Grenzwerte vorschreibt, welche stellenweise die Trinkwasseranforderungen über- beziehungsweise unterschreiten“, beklagt er sich. Umso höher fallen dann die Anstrengungen aus, die der Betrieb aufbringen muss, um die Anforderungen zu erfüllen. Um zu zeigen, dass sie dabei auf Qualität achten, sind die E Bayer Baustoffwerke ein zertifiziertes Mitglied beim QRB – Qualitätssicherungssystem Recycling-Baustoffe Baden-Württemberg e.V.

Mit der Produktion von Kalksandstein-Wandbaustoffen runden die E Bayer Baustoffwerke ihr Angebot ab und schließen die Lücke zum Hochbau. Der Grundstein für die Herstellung von Kalksandsteinen wurde 1956 gelegt, als am Standort Kernen/Stetten damit begonnen wurde Stubensandstein abzubauen. 1966 startete die Produktion von Kalksandstein. Inzwischen wird längst der größte Teil des abgebauten Sandes für die Herstellung der Kalksandsteine benötigt. Seit 1993 werden auch komplette Wandbausätze aus ganzen und zugeschnittenen KS-Plus-Planelementen hergestellt. Im Jahre 1978 wurde das Angebot an hochwertigen Quarzsanden erweitert. Hierzu wurde eine bereits bestehende Sandgrube in Ringingen bei Erbach übernommen. Dort gewonnene Quarzsande finden ihre Verwendung in der Baustoff-Produktion, der Kabel- und Rohrleitungsverlegung sowie beim Sportplatzbau.



Der neue Cat Kettenbagger 329D LN hilft beim Einrichten einer Baustelle.

Alter schützt vor Einsatz nicht

Cat Baumaschinen-Oldtimer wegen ihrer Langlebigkeit geschätzt

GARCHING BEI MÜNCHEN (SR). 1963 war ein bewegendes Jahr: John F. Kennedy hielt in Berlin seine berühmte Rede mit den Worten „ich bin ein Berliner“. Sechs Monate später wurde er ermordet. Im gleichen Jahr wurde ganz Deutschland Zeuge des Unglücks von Lengede, bei dem elf Bergleute verschüttet und 14 Tage später gerettet wurden. Außerdem wurde der Kassettenrekorder erfunden. Und es begann die Bundesliga. Für die Gustav Schäfer GmbH & Co. KG, die Gabau GmbH und die Konrad Kreppold OHG blieb das Jahr auch nicht ohne Folgen. Denn seitdem setzen die Baufirmen bis heute besondere Cat Baumaschinen ein, die zwar in die Jahre gekommen sind, doch hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit sich nicht verstecken müssen. Dafür wurden die Unternehmen beim Gewinnspiel „Oldies but Goldies“ ausgezeichnet.



Der Leiter des Servicezentrums Werner Janßen (links) überreicht Jens Arkenau (Mitte) und seinem Bruder Horst (rechts) den Preis für den Cat Dozer D4C.

Pausen machen oder sich ausruhen, ist bei keiner der Gewinnermaschinen angesagt. Die Gustav Schäfer GmbH & Co. KG arbeitet bis heute mit einer Cat 977H. Bei dem Kauf der Laderaupen, damals vor 46 Jahren, hatte der Rohrleitungsbauer aus Stuttgart ein glückliches Händchen be-

wiesen. Die Baumaschine, Baujahr 1963, kommt beispielsweise beim Verlegen von Trinkwasserrohren zum Einsatz. Auf ihr Alter weist nur der äußere Eindruck hin. Der Oldtimer lässt hinsichtlich seiner Einsatzbereitschaft bis heute nichts zu wünschen übrig. Die Laderaupen täuscht



Mit der Cat Laderaupen 977H werden selbst heute noch Trinkwasserrohre von der Gustav Schäfer GmbH & Co. KG verlegt. Foto: Schäfer

keine Ermüdungserscheinungen vor, sondern hebt nach wie vor die Rohre, die mitunter 1,6 Tonnen schwer sind.

Das Jahr der Gründung der Gabau GmbH fiel mit dem Kauf ihres Cat Dozers D4C zusammen. Seit 1963 ist die Baumaschine im Einsatz. Und damit arbeitet das auf Straßen- und Tiefbauarbeiten spezialisierte Unternehmen, das inzwischen von Jens und Horst Arkenau geleitet wird, bis heute. Dass das Unternehmen auf seinen Oldtimer zählen kann, verwundert dagegen Rene Halter, der bei Zeppelin die Zentrale Serviceorganisation und das Produktmanagement für Ersatzteile und Kundendienst leitet, nicht. „Cat Baumaschinen sind bekannt für ihre Langlebigkeit. Unsere Kunden schätzen die Verarbeitung der robusten Geräte“, meint er. Das können auch die Mitarbeiter von Gabau bestätigen.



Geschäftsführer Siegfried Kreppold vor seinem Schmuckstück: einer Cat Laderaupen 955F. Fotos (2): Zeppelin

1963 gründete auch der Vater des heutigen Geschäftsführers Siegfried Kreppold sein Unternehmen in Odelhausen, das sich auf den Abbruch, den Erdbau und das Betonrecycling spezialisiert hat. Mit dem Schritt in die Selbstständigkeit ist der Kauf einer Cat Laderaupen 955F verbunden. Heute wird sie von Siegfried Kreppold für kleine Ladearbeiten genutzt. Damit die Maschine nicht einrostet, wird sie immer wieder einmal von ihm bewegt. „Mein Herz hängt einfach an der Maschine, die sich seit langer Zeit in unserem Besitz befindet und ein Teil unserer Firmengeschichte ist. Die Maschine ist zwar absolut einfach und simpel konstruiert. Doch dank der Qualität von Caterpillar hat die Raupen überhaupt so lange durchgehalten“, ist der Geschäftsführer überzeugt.

Um den ganzen Globus kreisen

Wie sehr das Internet Baumaschinenkunden bei der Suche nach der passenden Gebrauchten unterstützt

GARCHING BEI MÜNCHEN (SR). Auch wenn er sein Vorhaben nicht mehr selbst vollenden konnte, weil er kurz zuvor starb, gilt er als der erste Mensch, der zwischen 1519 und 1522 die Welt umsegelte: Ferdinand Magellan. Bis heute eifern ihm unzählige Segler nach. So wie sie um die Weltmeere kreisen, werden heutzutage Baumaschinen im Laufe ihres Maschinenlebens rund um den gesamten Globus gehandelt. Dabei wird das Internet für den Kauf und Verkauf der Gebrauchten immer wichtiger, wie Kurt Kerler, Zeppelin Bereichsleiter für Gebrauchtmotoren, bestätigt. „Im Gegensatz zu früher wird das Gebrauchtmotorengeschäft inzwischen oft im hohen Maße über unsere Online-Plattform www.zeppelin-used.de abgewickelt. Heutzutage werden Maschinen mehrfach rund um die Welt bewegt – das Internet macht es möglich und verhilft angesichts der globalen Vernetzung zu mehr Transparenz“, erklärt er.

Der Markt für Gebrauchtmotoren ist ein Spiegelbild des Neumaschinenmarktes. Maschinen, die als neue Geräte in den Markt kommen, finden sich früher oder später als Gebrauchtmotoren wieder. Denn eine Gebrauchtmotoren wechselt in ihrem Leben innerhalb von 20 bis 30 Jahren oft mehrmals den Besitzer und wird in den jeweiligen Lebenszyklen im europäischen, nord- und südamerikanischen, afrikanischen, asiatischen und australischen Markt gehandelt.

Internet erleichtert Service

Auf der Internetseite www.zeppelin-used.de finden sich alle tagesaktuellen Angebote der Zeppelin Baumaschinen GmbH, wo Interessierte nach den passenden Maschinen recherchieren können. „Diese Vorteile gab es vor mehr als zehn Jahren noch nicht. Damals musste man sich vor Ort erkundigen und sehr viel reisen. Das Handelsgeschäft war ein ganz anderes. Nur wenige wussten, welche Maschinen beispielsweise in Südafrika nachgefragt werden. Kunden haben jetzt viel mehr Möglichkeiten, können unter vielen Angeboten auswählen und sich wesentlich besser über eine Gebrauchtmotoren informieren. Das Internet macht die Entscheidungsfindung einfacher“, so der Zeppelin Bereichsleiter. Denn Kunden, ob beispielsweise aus Asien, Europa oder dem Nahen und Mittleren Osten, machen sich vorab ein genaues Bild von der Baumaschine, die sie erwerben wollen. Angaben, wie das Baujahr, Anzahl der Betriebsstunden oder Verschleißbilder

von Baukomponenten helfen dabei, den Zustand der Maschine näher zu bestimmen. Anhand von Fotos der Maschine können sich Interessenten über Details, wie zum Beispiel Sonderausstattungen, informieren. Sind noch Fragen offen, können diese telefonisch geklärt werden. Denn bei jedem Angebot wird ein Ansprechpartner sowie die zuständige Zeppelin Niederlassung angegeben, wo sich die Maschine befindet. „In der Regel prüfen Kaufinteressenten aus Deutschland die Maschine vor Ort. Käufer aus dem Ausland treffen jedoch ihre Entscheidung eher anhand der Daten aus dem Internet und einer telefonischen Betreuung durch unsere Gebrauchtmotoren-Manager“, berichtet Kurt Kerler. Regelmäßig erscheint darüber hinaus in gedruckter Form der Gebrauchtmotoren-Trader, ein Auszug aus den Internetangeboten, der jeder Baublatt-Ausgabe beiliegt.

Gerade bei einer Gebrauchtmotoren kann der Faktor Sicherheit nicht hoch genug eingestuft werden, schließlich ist der Kauf einer Gebrauchtmotoren immer auch Vertrauenssache. „Zeppelin hat einen guten Ruf in der Branche und steht für eine professionelle sowie vertrauenswürdige Abwicklung. Deswegen vertrauen unsere Kunden der Fachkompetenz unserer Mitarbeiter und kaufen daher eine Gebrauchtmotoren, ohne sie vorher in Augenschein genommen zu haben, allein auch aufgrund der Angaben im Internet. Das Internet hilft Zeit zu sparen, weil heute niemand extra anreisen muss“, so der Bereichsleiter.



Gebrauchte Baumaschinen auf dem ganzen Globus finden über die Internetseite www.zeppelin-used.de.

Grafik: Zeppelin

Bei Auktionen etwa trage der Käufer laut Kerler ein hohes Risiko. Sobald die Maschine unter dem Hammer sei, gebe es kein Zurück – das Risiko liege voll beim Käufer. „Anders ist es bei einem autorisierten Fachhändler wie Zeppelin, der die Maschinenqualität prüft oder bei Problemen gerade steht. Unsere Gebrauchtmotoren-Manager wissen genau, woher die Maschine kommt, die angeboten wird. Bei uns muss keiner die Katze im Sack kaufen. Gebrauchte Maschinen aus Deutschland sind immer begehrt, denn sie stehen für Qualität. Käufer aus dem Ausland wissen, dass unsere Kunden hierzulande gut mit den Maschinen umgehen und diese gepflegt sind“, weist Kurt Kerler hin.

Häufig werden bei Versteigerungen gebrauchte Baumaschinen nach Europa eingeführt, die eigentlich gar nicht für einen Import in den europäischen Binnenmarkt vorgesehen sind, warnt der Bereichsleiter. Die Folgen seien den Käufern oft nicht klar. „Kunden sollten unbedingt beim Kauf einer Gebrauchten auf die CE-Kennzeichnung achten. Fehlt diese an der Maschine, entspricht sie nicht den grundlegenden Sicherheitsanforderungen des europäischen Rechts“, macht Kerler deutlich. „Unsere Kunden sind jedoch auf der sicheren Seite, denn Zeppelin

prüft genau, ob eine CE-Kennzeichnung vorliegt und sie mit den Sicherheitsvorschriften des jeweiligen Landes übereinstimmt.“ Auch erhalten die Kunden beim Kauf einer Gebrauchten alle notwendigen Papiere, so dass sie „sicher und mit gutem Gewissen damit arbeiten können.“

Gut abgesichert sind die Kunden noch aus einem anderen Grund: Der Cat Händler bietet für Maschinen, die nicht älter als fünf Jahre sind und bis zu 7 500 Betriebsstunden aufweisen, eine verlängerte Cat Certified Used (CCU) Garantie auf die Hydraulik und den Kraftstrang. Für zehn Jahre alte Gebrauchtmotoren mit bis zu 10 000 Betriebsstunden wurde das Garantiemodell „Longlife“ entwickelt. „Für welche Form sich der Kunde auch immer entscheidet: In allen Fällen werden die Maschinen umfassend geprüft und einem Qualitätscheck unterzogen“, erläutert Kerler. Als Vertrauensbeweis erhält der Kunde unsere bewährte „CCU“- oder „Longlife“-Garantieurkunde.

Außerdem können Kunden, die bei Zeppelin eine Gebrauchtmotoren erstehen, auf die Unterstützung von Deutschlands führender Vertriebs- und Serviceorganisation bauen, etwa, wenn es um die Maschinentransporte, Zoll- oder Ex-

portabwicklung von Maschinen geht. Außerdem steht hinter einem autorisierten Fachhändler wie Zeppelin ein dichtes Niederlassungsnetz, so dass Kunden ihre Baumaschinen in guten Händen wissen, egal, wo in Deutschland die Baumaschine gerade eingesetzt wird. Flexibel reagiert der Gebrauchtmotorenhändler auf die Kundenwünsche nicht nur hinsichtlich Sonderausstattungen, mit denen Gebrauchtmotoren ausgerüstet werden können, sondern auch bei den Servicevereinbarungen. Hier können Kunden beispielsweise zwischen Full-Service oder Inspektionsvereinbarungen wählen. „Kunden sind in jedem Fall gut abgesichert. Schließlich ist der Zeppelin Service in der Lage, eine Maschine schnell wieder einsatzbereit zu machen, so dass der Betrieb aufrechterhalten werden kann und es keinen Maschinenausfall gibt. Nicht zuletzt stellt sich Zeppelin auf die Kunden bei der Finanzierung der Gebrauchtmotoren ein, je nachdem für welches Finanzierungskonzept, welche Laufzeit oder monatliche Belastung, zugeschnitten auf den betrieblichen Einsatz, sich die Käufer entscheiden. Gerade in wirtschaftlich angespannten Zeiten ist eine gebrauchte Baumaschine eine gute Alternative zu einer Neumaschine“, lautet das Fazit von Kurt Kerler.

Cat Gebrauchtmotoren online

Wer eine gebrauchte Baumaschine kaufen will, kann dafür längst nicht nur die gängigen Vertriebskanäle nutzen, sondern klickt bequem von seinem Rechner aus auf die Internetseiten www.zeppelin-used.de und www.zeppelin-used.com. Dort finden sich Gebrauchtmotoren, welche die Zeppelin Baumaschinen GmbH anbietet, dargestellt auf Deutsch und Englisch. Die Angebote werden täglich aktualisiert. „Aus den Zugriffen analysieren wir, welche Maschinentypen nachgefragt werden“, macht der Zeppelin Bereichsleiter Kurt Kerler deutlich. Zeppelin kann dabei von

dem Herstellerpartner Caterpillar sowie den anderen Cat Händlern profitieren, die miteinander verknüpft sind. „Durch den starken Händler-Verbund sind wir in der Lage, jede Gebrauchtmotoren in der gewünschten Ausrüstung auf der Welt zu finden“, stellt Kurt Kerler die Vorteile heraus. Die Online-Plattform www.catused.com bietet das weltweite Angebot an Gebrauchtmotoren der einzelnen Cat Händler in den geläufigen Sprachen, darunter auch in Deutsch, an. So können Kunden in ihrer Muttersprache recherchieren und nach der passenden Gebrauchten suchen.

50. Mal das zweite Maschinenleben

Caterpillar zeichnet Zeppelin für erfolgreiches Instandsetzungsprogramm aus

KÖLN (SR). Seine Nummer lautet schlicht 31Z76002. Dahinter verbirgt sich eine komplette von Cat zertifizierte Grundüberholung, sprich Cat Certified Rebuild, welche die Zeppelin Niederlassung Köln an dem Cat Rohrverleger 589 derzeit durchführt. Die Maschine ist für RWE zum Rücken ihrer Förderbänder im Braunkohletagebau Garzweiler unverzichtbar geworden. Aufgrund seiner guten Erfahrungen mit dem Rebuild-Programm entschied sich der Konzern auch bei diesem Gerät für das zweite Maschinenleben. Für die Servicemitarbeiter in Köln ist es bereits das siebte Mal, dass sie eine Baumaschine komplett wieder auf Vordermann bringen. Und bei der Zeppelin Baumaschinen GmbH ist es die 50. Maschine, die auf diese Weise wieder flott gemacht wird. Darum wurden Deutschlands führende Vertriebs- und Serviceorganisation sowie RWE von Caterpillar ausgezeichnet. Dies wurde Mitte September gebührend gefeiert. Zeppelin wiederum nutzte das besondere Jubiläum, um Kunden die Vorzüge des Instandsetzungsprogramms in der Kölner Werkstatt anhand des Cat 589 in Theorie und Praxis „am Eisen“ näher zu bringen.

2003 haben Caterpillar und sein Vertriebspartner das Programm in Deutschland gemeinsam in die Wege geleitet. Das war der Beginn einer Erfolgsgeschichte, denn daraufhin startete Zeppelin als erster europäischer Händler mit den General-

worden ist, überreichte Brent E. Losey, District Manager für Deutschland, Österreich und Schweiz von Caterpillar S.A.R.L., Wilhelm Henschel eine Auszeichnung in Form einer Plakette. Er bedankte sich für die gute Zusammenarbeit

aus. Dort stieß das Thema auf großes Interesse. Nicht zuletzt, weil der Rohrverleger auf deutschen Baustellen nur noch sporadisch anzutreffen und darum zu einem seltenen Anblick geworden ist. Gewöhnlich werden damit Wasser-, Gas- oder Ölleitungen verlegt. Bei RWE im Braunkohletagebau Garzweiler wird die Maschine beim Wechseln der Fördergurte eingesetzt.

RWE lässt zweiten Rohrverleger instandsetzen

Anhand des Cat 589 konnten sich die Kunden über die Möglichkeiten, die eine Generalüberholung mit sich bringt, informieren. Denn bislang wurden schon zahlreiche Kettendozer, große Radlader, Motorgrader, Schürffzüge, Müllverdichter und Muldenkipper einem Rebuild unterzogen. Es gibt zwei Arten der Instand-



Brent E. Losey (rechts), District Manager für Deutschland, Österreich und Schweiz von Caterpillar S.A.R.L., überreichte Wilhelm Henschel, Zeppelin Bereichsleiter für den Service, eine Plakette.



Zeppelin und RWE wurden von Caterpillar für die 50. Rebuild-Maschine ausgezeichnet, die Kunden in der Werkstatt der Niederlassung Köln vorgestellt wurde. Fotos: Zeppelin

überholungen dreier Großgeräte bei der Wismut, Europas größtem, inzwischen abgeschlossenen Renaturierungsprojekt. Inzwischen sollten noch viele Maschinen dem Rebuild folgen. „Dass sich das Rebuild-Programm bis heute so erfolgreich entwickelt hat, haben wir in erster Linie unseren Kunden zu verdanken, weil sie dem Zeppelin Service, den Cat Produkten sowie unserer Qualität vertrauen. Gleichzeitig belegt der 50. Rebuild aber auch ein Vertrauen in unsere Mitarbeiter, denn nur mit einem motivierten und gut ausgebildeten Personal lässt sich überhaupt eine so anspruchsvolle Maschinen-Instandsetzung realisieren“, erklärte Wilhelm Henschel, als Zeppelin Bereichsleiter für den Service verantwortlich. Schließlich sei entsprechendes Know-how erforderlich, um einer Baumaschine ein zweites oder drittes Maschinenleben einzuhauchen, damit Kunden wieder gewohnt mit dem Gerät arbeiten können.

Bei Rebuild Nummer eins in Europa

Weil Zeppelin für Instandsetzungen in Europa für Caterpillar innerhalb des Händlernetzes die Nummer eins ge-

mit den Worten: „Der 50. Rebuild ist ein wichtiger Meilenstein. Für Caterpillar ist das Rebuild-Programm von großer Bedeutung. So können wir den Kunden dank der Garantie eine neuwertige Maschine bieten. Für unsere Kunden ist es eine gute Möglichkeit, Kosten deutlich zu reduzieren. Neben dem ökonomischen Vorteil bringt ein Rebuild auch noch einen ökologischen Vorteil mit sich.“ Schon seit längerem legt Caterpillar seinen Fokus auf Nachhaltigkeit. Das kommt nicht nur durch die Mitgliedschaft im Dow Jones Nachhaltigkeitsindex zum Ausdruck, sondern durch Programme wie Rebuild, wo Komponenten nachhaltig für ein zweites oder drittes Maschinenleben aufbereitet werden.

Dass das Rebuild-Programm bis zum heutigen Tag gut bei Kunden ankommt, zeigte sich auch bei der Veranstaltung in der Kölner Werkstatt, zu der Zeppelin Kunden eingeladen hatte. „Sie sollten sich einmal vor Ort ein Bild von einem Rebuild anhand des Rohrverlegers machen und einen Blick auf eine Maschine werfen können, deren Instandsetzung noch in vollem Gange ist“, führte Zeppelin Vertriebsdirektor Kay-Achim Ziemann



Anhand des Cat 589 konnten sich die Kunden über die Möglichkeiten, die eine Generalüberholung mit sich bringt, informieren.

Niederlassung wieder für seinen Einsatz flott machen lässt. Dabei wurde die Baumaschine komplett zerlegt, der Rahmen Sand gestrahlt und inklusive aller Schweißnähte auf Risse geprüft. Ausgebaut wurde der alte Motor (3408 MUI) und durch einen neuen Cat Austauschmotor (3408 HEUI) ersetzt. Dieser stammt ursprünglich aus einem Cat Dozer D9R und erfüllt die Emissionsstufe TIER II. Streng nach Herstellerangaben wurde das Getriebe überholt, welches wie auch der Motor, einem entsprechenden Test auf dem Prüfstand unterzogen wurde. Die Aufarbeitung beziehungsweise Erneuerung des Antriebsstranges gehören zum festen Bestandteil einer zertifizierten Grundüberholung. Ausgewechselt werden grundsätzlich sämtliche Lager, Buchsen und Dichtungen - egal, wie gut diese noch aussehen. „Bei dem Rebuild müssen wir uns genau an die von Cat vorgegebenen Richtlinien halten und diese besagen, welche Teile aufgearbeitet werden können und welche mit neuen Original-Ersatzteilen auszutauschen sind.

Servicetechniker Michael Assenmacher und Lindo Johan Esterhuyse durch, die während des gesamten Projekts zusammen mit dem Werkstattmeister Klaus Pick die Regie führen. Sie koordinieren die Abstimmung der Ersatzteilbestellung mit den Arbeitsabläufen und binden die verschiedenen Fachabteilungen mit ein. „Das ist nicht ohne, denn für einen Rebuild wie diesen muss ein Zeitfenster von rund vier Monaten eingeplant werden. Dieser Zeitrahmen ist nötig, denn selbst bei guter Koordination ist der Aufwand für eine Instandsetzung erheblich. Immerhin wird die komplette Maschine auseinandergebaut und 7 000 Teile erneuert. Außerdem muss der Rohrverleger 350 Tests bestehen“, erläuterte Hans Hagn, Zeppelin Instruktor für Großgeräte, den anwesenden Kunden. Diese hatten Gelegenheit, einen Blick hinter die Kulissen einer Grundüberholung zu werfen. Andreas Gärmer, Leiter des Servicezentrums Nordrhein-Westfalen, erklärte ihnen während einer Führung durch die Werkstatt die verschiedenen Fachabteilun-



Andreas Gärmer, Leiter des Servicezentrums Nordrhein-Westfalen (links) sowie Thomas Daniels, Leiter des Servicezentrums Rhein-Ruhr (rechts), erklären Kunden während einer Führung durch die Werkstatt die verschiedenen Fachabteilungen, wie Schweißerei, Hydraulikspezialisierung, Kettenpresse, Motor- und Getriebeinstandsetzung sowie Lackiererei.

setzung, die Zeppelin anbietet: Die eine umfasst die komplette Maschine, die andere den Antriebsstrang, das heißt Motor, Getriebe, Wandler, Kühler, Achsen und Bremsen. „Die meisten Kunden, die einen Rebuild in Auftrag geben, sind „Wiederholungstäter“ und nutzen die Vorteile der Instandsetzung immer wieder. Natürlich werden die grundüberholten Maschinen auch mit entsprechenden Garantien ausgestattet und sind somit als wirklich neuwertig zu betrachten“, stellte Thomas Wiedemann, Vertriebsleiter Service, die Vorteile heraus.

Auch RWE hat wiederholt die Vorteile der kompletten Instandsetzung in Anspruch genommen, etwa bei einem seiner Cat Scraper 651E, einem Schürffzug mit Tiefladerbett, der vor zwei Jahren einem Rebuild unterzogen wurde. Der Cat 589, Baujahr 1995 mit 18 000 Betriebsstunden, ist bereits der zweite Pipelayer, den das Unternehmen in der Kölner

Grundsätzlich gilt für einen Rebuild: Es müssen alle wichtigen technischen Neuerungen der Serie berücksichtigt werden“, stellt Thomas Daniels, Leiter des Servicezentrums Rhein-Ruhr klar.

Auf Wunsch von RWE erhält der Rohrverleger zudem ein neues Fahrerhaus inklusive Klimaanlage sowie einen luftgefederten Sitz. Das Unternehmen statten die Kölner Servicemitarbeiter die Maschine mit Xenon-Scheinwerfer aus, damit der Fahrer bei Einsätzen während der Nacht seinen Arbeitsplatz besser im Blick hat.

In den Niederlassungen stehen den Servicemitarbeitern sämtliche Fachabteilungen und Spezialisierungen zur Verfügung. Den Rebuild in Köln führen die

gen, wie Schweißerei, Hydraulikspezialisierung, Kettenpresse, Motor- und Getriebeinstandsetzung sowie Lackiererei.

Noch ist die Maschine nicht ganz fertig. Es fehlen der Ausleger samt seinem Kranhaken sowie das Gegengewicht. Diese sind zwingend erforderlich, damit der Pipelayer die 110 Tonnen schweren Förderbänder heben kann. Doch Ausleger und Gegengewicht werden am Rohrverleger nicht in der Kölner Werkstatt angebracht, sondern im Braunkohletagebau Garzweiler von zwei Zeppelin Monteuren angebaut. Schließlich muss die Maschine mittels eines Schwertransporters zu ihrem Einsatz gebracht werden können und wird erst dort komplett zusammengesetzt. Der Anbau erfolgt darum kurz bevor die Baumaschine wieder ihre Arbeit aufnimmt. Solange sind auch zwei Monteure vor Ort und stellen sicher, dass der Rohrverleger sein zweites Maschinenleben beginnen kann.

Permanent in Gang

Zeppelin sorgt mit Service und Ersatzteilen für reibungslosen Baumaschineneinsatz bei PLI

PLATTLING (SR). Stillstand kann sich Europas modernste Papierfabrik, das zum Myllykoski-Konzern gehörende Papierwerk in Plattling, nicht leisten. Zwischen 22 Uhr abends und sechs Uhr morgens sind Cat Baumaschinen von dem Dienstleister, der PLI Papier Logistik International GmbH (PLI) beschäftigt, geschliffene und gesägte Holzstämme vom Peilplatz aus direkt der Papiergewinnung zuzuführen. Damit im schlimmsten Fall die Produktion nicht gestört wird, müssen der eingesetzte Cat Umschlagbagger M322DMH, die beiden Cat Radlader 966H und 972H sowie der Cat Industrielader IT14G reibungslos funktionieren. Deswegen macht PLI vom Full-Service der Zeppelin Baumaschinen GmbH, insbesondere der Niederlassung Straubing, Gebrauch. Außerdem kann das Unternehmen von der Ersatzteilversorgung profitieren, sollte einmal eine Maschinenkomponente defekt sein oder ein Verschleißteil ausgetauscht werden müssen.

In Köln unterhält Deutschlands führende Vertriebs- und Serviceorganisation auf einer Fläche von rund 11 500 Quadratmeter ihr Zentrales Ersatzteillager (ZEL). Hier lagern Ersatzteile, angefangen von A wie Abstützrollen bis Z wie Zahnrad. Auch PLI greift immer wieder auf die verschiedensten Ersatz- und Verschleißteile zurück. „Täglich gehen hier rund 1 700 Kundenbestellungen ein. Im Schnitt werden pro Tag 7 600 verschiedene Positionen geordert, die über Nacht ausgeliefert werden“, erklärt Harald Böhle, Leiter des ZEL. In einer Nacht legen Spediteure im Durchschnitt 16 000 Kilometer Wegstrecke zurück, bis die geordneten Waren am nächsten Morgen in ganz Deutschland da ankommen, wo sie gebraucht werden. So können Kunden ihre Baumaschinen wieder flott machen, ob diese nun auf Baustellen oder bei Produktionsanlagen,

wie bei Plattling Papier, eingesetzt werden. Zeppelin selbst wirbt nicht nur damit, dass die Ersatzteile schnell ihr Ziel erreichen und 98 Prozent aller Ersatzteile innerhalb von 24 Stunden per Express Kurier und im logistischen Verbund ausgeliefert sind, sondern dass die Mitarbeiter im ZEL auf 76 000 Ersatz- und Verschleißteile sowie Komponenten zugreifen können. „So eine Ersatzteilversorgung kann kein anderer Baumaschinenhersteller oder -händler wie Zeppelin bieten. Deswegen spielt die Ersatzteillogistik bei Investitionsentscheidungen mit eine Rolle, wenn Kunden sich überlegen, eine neue Maschine anzuschaffen“, ist Zeppelin Serviceberater Xaver Mückl überzeugt.

Maschinenausfälle sind für den Dienstleister schon deshalb ausgeschlossen, weil PLI auf Baumaschinen angewiesen ist, die über



Cat Maschinen dürfen keine Ermüdungserscheinungen aufweisen. Foto: Zeppelin

Nacht durchgehend volle Leistung zeigen - ansonsten käme die Papierproduktion ins Stocken. Und das würde sich letztlich auf die gesamte Produktion von Papieren, die für den Druck von Zeitschriften, Magazinen, Katalogen und Werbebeilagen zum Einsatz kommen, auswirken. Weil Cat Baumaschinen genau diese Eigenschaften erfüllen, auf die es PLI ankam, war Zeppelin erste Wahl, als die Investitionsentscheidung für den Maschinenpark getroffen wurde. Mit den Cat Baumaschinen führt PLI der Papierproduktion geschliffene und gesägte Holzstämme zu. Gearbeitet

wird an dem niederbayerischen Standort im Vier-Schichtbetrieb sieben Tage die Woche. Schließlich muss das Lager, das eine Kapazität von rund 70 000 Festmeter Holz umfasst und täglich mit neuen drei bis sechs Meter langen Baustämmen aus Fichten- und Kiefernholz aufgefüllt wird, immer wieder geleert werden. Täglich liefern Lkw frisch geschlagene Stämme aus Wäldern von Deutschland, Österreich und Tschechien an. Nachschub bringt außerdem jeden Tag ein circa 450 Meter langer Güterzug. Er muss im Rekordtempo vollständig abgeladen sein. Das Abladen über-

nehmen spezielle Umschlagstapler, welche die Cab-Säge bestücken. Diese wäscht, entrindet und schleift die Baumstämme ab und schneidet sie auf Länge, damit sie zur Papiergewinnung weiter verarbeitet werden können. Aus Gründen des Lärmschutzes darf die Säge nur zwischen sechs und 21 Uhr arbeiten. Dann übernehmen die Cat Geräte die Nachtschicht.

Überzeugt hat PLI nicht nur deren Leistung, sondern der Service. So nimmt der Dienstleister nicht nur den Full-Service durch die Zeppelin Niederlassung Straubing sowie die gesamte Ersatzteilversorgung in Anspruch, sondern lässt auch das Baumaschinenöl regelmäßig im Zeppelin Öllabor auf Verschmutzung analysieren. Zudem bezieht PLI das komplette Cat Motor-, Getriebe- und Hydrauliköl seiner Baumaschinen über die Straubinger Niederlassung. Um regelmäßige und sorgfältige Inspektionen an den eingesetzten Maschinen vornehmen zu können, errichtet PLI eine Werkstatt mit angrenzender Waschkabine. Ein erfahrener Partner, mit dem Zeppelin schon lange zusammen arbeitet, verlegte die Leitungen für das Öl und stattete die Werkstatt mit zwei Öltanks, einen für das Motor- und einen für das Hydrauliköl, aus. Doch in der Werkstatt sollen sich die Geräte nicht allzu lange aufhalten, denn vor ihnen liegt jede Menge Arbeit.

Vertrauen ist gut, „Cat Certified Used“ ist besser

Für sein neues Kieswerk schaffte sich Schmitt Peterslahr einen gebrauchten Cat Radlader 966H an

OBERHONNEFELD (SR). „Es muss nicht immer eine Neumaschine sein“, dachte sich der Geschäftsführer Peter Schmitt der Hans K. Schmitt GmbH & Co. KG mit Sitz in Peterslahr, besser bekannt als Schmitt Peterslahr. Normalerweise kamen für ihn bislang nur neue Geräte in Frage. Doch um neben der Spedition und Logistik, dem Baustoffhandel und der Entsorgung sowie einer freien Lkw-Werkstatt ein weiteres Geschäftsfeld im Bereich Kiesabbau aufzutun, hat er sich erst einmal aufgrund des Preis-Leistungsverhältnisses für eine Gebrauchsmaschine entschieden. Die Zeppelin Niederlassung Koblenz vermittelte ihm den gebrauchten Cat Radlader 966H, der in der firmeneigenen Kiesgrube in Bad Hönningen eingesetzt wird, welche noch 2009 offiziell in Betrieb gehen soll. Weil der Kauf eines gebrauchten Laders immer auch Vertrauenssache ist, spielte neben der langjährigen Geschäftsbeziehung zu Zeppelin auch das Gütesiegel „Cat Certified Used“ eine Rolle.

Unternehmer, die eine gebrauchte Baumaschine erwerben, wollen Sicherheit bezüglich ihrem Zustand, der Anzahl der Betriebsstunden und ob die Maschine regelmäßig gewartet wurde. Hier bietet das Gütesiegel „Cat Certified Used“ einen großen Vertrauensbonus und der Kunde weiß, worauf er sich einlässt. Schließlich erhält er eine Garantie auf den Kraft- und Antriebsstrang der Maschine. So auch Peter Schmitt. Sein Cat 966H mit dem Gütesiegel „Cat Certified Used“ gibt ihm letzten Endes die Gewissheit, dass das Gerät mit seinen 2 245 Betriebsstunden in einer guten Verfassung ist. Denn Zeppelin hat im Rahmen der Zertifizierung ausführliche Inspektionen und Öldiagnosen vorgenommen. Im Fall des Radladers hat die Zeppelin Niederlassung Koblenz beispielsweise die nach 2 000 Betriebsstunden fällige Inspektion durchgeführt. Außerdem wurde der Kotflügel instand gesetzt, die Dachabdeckung erneuert und der Lack ausgebessert. „Erst nachdem der Radlader die strengen und einheitlichen von Caterpillar vorgegebenen Kriterien auch tatsächlich erfüllt hat, durfte sich die Gebrauchsmaschine mit dem Gütesiegel

schmücken“, machen Christof Decker, Leiter für Gebrauchsmaschinen der Zeppelin Niederlassung Koblenz sowie sein Kollege Andreas Weber, leitender Verkaufsrepräsentant, deutlich.

Während der Cat 966H zuvor in einem Kalkwerk eingesetzt wurde, wird er von Schmitt Peterslahr zum Abbau und Laden von Kies genutzt. In der neuen Kiesgrube in Bad Hönningen sollen rund eine halbe Millionen Tonnen Kies gefördert und dieselbe Menge Boden verkippt werden. Bei entsprechender Nachfrage soll auch trockenklassifizierter Sand und Kies sowie die Bauschuttannahme zur Aufbereitung angeboten werden – so die Pläne des Familienbetriebs. Da ist eine Maschine gefragt, auf die voll und ganz Verlass ist. „Wir erwarten uns von dem Radlader einen den Anforderungen entsprechend geringen Dieserverbrauch und dass er die versprochene Leistung erfüllt“, betont der Geschäftsführer Peter Schmitt.

Der Kies, der aufgrund seiner Korngrößen und Frostschutzigenschaften für den Einbau in nahezu allen Baubereichen geeignet



Sein Geld verdient der Spediteur mit seinen 235 Mitarbeitern, in dem er seit 1992 die Zeppelin Niederlassungen pünktlich und zuverlässig mit Ersatzteilen versorgt. Fotos: Schmitt Peterslahr

ist, wird ab Werk oder frei Verwendungsstelle geliefert. Das Unternehmen aus Rheinland-Pfalz mit seinen beiden Niederlassungen im thüringischen Schmöln sowie in Denkendorf bei Stuttgart transportiert den Kies von seiner Grube in Bad Hönningen bis in den Großraum rund um Köln und Koblenz. Die Lieferung selbst großer Tagestonnagen kann durch den eigenen Fuhrpark abgedeckt werden, der rund hundert Kipper umfasst. Doch Schmitt Peterslahr ist nicht allein als Baustoffhändler von Sand, Kies, Splitt, Ton, Mineralgemisch, Lava und Recyclingmaterial tätig, sondern übernimmt die komplette Schüttgutlogistik für Baustellen inklusive Laderarbeiten. Dies gilt als zertifizierter Versorgungsfachbetrieb nicht nur für die Ver-, sondern auch für die Entsorgung von be- oder unbelasteten Schüttgütern.

633 Kilometer pro Nacht

Sein Geld verdient der Spediteur mit seinen 235 Mitarbeitern auch, in dem er seit 1992 die Zeppelin Niederlassungen mit Ersatzteilen versorgt. Viel Zeit bleibt ihm dafür allerdings nicht. Denn von Köln-Porz aus starten jeden Abend drei Express-Lkw, die Ersatzteile geladen haben. Sie sorgen dafür, dass die bestellten Waren, wie Cat Ölfilter, Betonpulverisierer oder Tankcontainer pünktlich bis zum nächsten Morgen um sieben Uhr bei den Zeppelin Niederlassungen ankommen, wo sie dringend erwartet werden, damit sie an andere Kunden ausgeliefert werden können. Pro Nacht legen die beim sogenannten „Nachtsprung“ eingesetzten Lkw im Durchschnitt rund 633 Kilometer zurück. Alle Lkw sind mit dem Telematiksystem FleetBoard für Satellitenortung und elektronische Auftragsabwicklung ausgestattet. Somit werden Verzögerun-

gen in einem elektronischen Einsatzplan sofort gemeldet. „Schnelligkeit ist gefragt, wenn Ersatzteile für Baumaschinen benötigt werden. Denn einen Stillstand auf der Baustelle kann sich heute niemand leisten. Um den Kunden höchst mögliche Verfügbarkeit ihrer Maschinen und Ersatzteile bieten zu können, muss unser Fuhrpark technisch auf dem neusten Stand sein, damit wir keine technisch bedingten Ausfälle

haben“, so Peter Schmitt. Denn die größten Herausforderungen, die sich durch die Zeppelin Ersatzteiltransporte ergeben, sind zum einen für einen reibungslosen und stets termingebundenen Transportablauf zu sorgen. Zum anderen müssen die Mitarbeiter die Produkte kennen. Schließlich müssen sie in der Lage sein, diese selbständige be- und entladen zu können. Doch auch das kann das Unternehmen bewältigen.



Leistet dem Unternehmen beim Kiesabbau gute Dienste: der gebrauchte Cat 966H.



Schmitt Peterslahr startet von Köln-Porz aus jeden Abend mit drei Express-Lkw, die Ersatzteile von Zeppelin geladen haben.

Rückbau in der Nacht

Freiburger Abbruchspezialist Walther Keune Bau beseitigt Fußgängerbrücke an einem Wochenende

FREIBURG (SR). Schritt für Schritt verändert Freiburgs Universitätsbibliothek (UB) im Zuge einer umfassenden Generalsanierung ihr Gesicht. Als erstes musste die Fußgängerbrücke daran glauben. Über 30 Jahre lang hatte sie die Bibliothek mit dem Kollegengebäude der Uni verbunden und Studenten sowie Professoren über den vierspurigen Rotteckring geführt, einer der zentralen Verkehrsachsen der Stadt. Weil der zukünftige Eingang der Bibliothek nach dem Umbau ebenerdig erreichbar sein soll und an einem für den Durchgangsverkehr gesperrten Platz der Universität liegen wird, wurde das Brückenbauwerk überflüssig und darum am ersten September-Wochenende über Nacht von Samstag auf Sonntag abgebrochen. Für den fachgerechten Abbruch hatte das Uni Bauamt den Freiburger Abbruchspezialisten beauftragt: die zur Vogel-Bau-Gruppe gehörende Walther Keune Bau.

Der Abbruchspezialist hatte im April sein Angebot abgegeben – im August erhielt er für den Abbruch den Auftrag. Dem Unternehmen blieb vier Wochen Zeit, den Abbruch bis ins Detail vorzubereiten. Ursprünglich sollte die Brücke mit Hilfe von Seilsägen durchtrennt werden, so hatte sich das Bauamt der Uni vorgestellt. „Zunächst war geplant, im Sägeschnittverfahren die Brücke von ihrem beweglichen Widerlager am Kollegengebäude Richtung UB zu trennen. Doch im Zuge des Umbaus der UB müssen außerdem Gas- und Wasserleitungen verlegt werden, so

getankt, damit ihnen im Lauf des Abends nicht der Kraftstoff ausging. Doch bis sie ihre Arbeit aufnehmen konnten, vergingen noch knapp zwei Stunden. Zum einen mussten Arbeiter in Schutzanzügen Asbest in den Blumenkübeln auf der Brücke fachgerecht entfernen und entsorgen und dann die Brücke von den Pflanzen befreien, die dort jahrelang vor sich hin wucherten. Zum anderen musste ein Autokran in Position gebracht werden, um den zuvor durchtrennten 17 Tonnen schweren Treppenlauf zu heben, was nicht sofort auf Anhieb gelang.

Zentimeter genau, um so das Treppenpodest aus seiner Verkeilung zu lösen. „Der Kurzheckbagger mit seinem verstellbaren Ausleger hat uns wirklich sehr geholfen, denn der Ausleger konnte sich schön flach machen. Der Bagger hat seinen Test hier auf engstem Raum erfolgreich bestanden“, lautete darum auch das Fazit, das Polier Claus Hummel zog.

Schutzmaßnahmen gefordert

Kaum hatte der Autokran seinen Zweck erfüllt, nahm Baggerfahrer Manfred Fell mit seinem Cat 345BL die Arbeit auf. Für diesen Einsatz wechselte er seinen Long-Demolition-Ausleger gegen die kurze Abbruchausrüstung. Ausgestattet mit einem Betonpulverisierer VT 60 knöpfte sich die Baumaschine den Treppenlauf und den übrigen Stahlbeton vor. Ihm zur Seite standen die beiden anderen Cat Bagger, ein 330DLN und 328DLNCR samt Abbruchwerkzeuge wie Sortiergreifer und Schere, die gemeinsam Stück für Stück der Brücke beackerten. Ein Wasserstrahl,



Knöpfte sich den Stahlbeton vor: der Cat 345BL.

Fotos: Zeppelin



Kam dem Abbruchunternehmen gerade Recht: der Cat 328DLNCR mit Kurzheck und seinem hydraulisch verstellbaren Ausleger.

dass die Abbau-Richtung vom Kollegien-Gebäude hin zur UB umgedreht werden musste. Weil die Brückenplatte auf der Treppenseite nur lose auflag, mussten wir verhindern, dass die Brücke ihr Gleichgewicht verliert, instabil wird und unkontrolliert einstürzt. Deswegen kam letzten Endes nur ein kontrollierter Rückbau in Frage“, erklärte Betriebsleiter Harry Meier.

Zahlreiche Schaulustige

Samstagabend, Punkt 20 Uhr: Das Ende der Fußgängerbrücke stand kurz bevor. Der Verkehr war in Absprache mit der Polizei, Stadt und Universität umgeleitet. Ein Subunternehmen von Walther Keune Bau hatte für 300 Meter Bauzaun gesorgt und die Baustelle großräumig zwischen dem Platz der Universität und dem Platz der Alten Synagoge bis Montagabend abgeriegelt – solange, bis die letzten Spuren sowie Beton- und Stahlreste der Fußgängerbrücke beseitigt und die Abbrucharbeiten komplett abgeschlossen waren. Die Sicherheitsvorkehrungen waren erforderlich, weil zum einen der Abbruch unweit der Freiburger Altstadt auf großes Publikumsinteresse stieß – die Innenstadt wird gerade am Wochenende immer stark frequentiert. Zum anderen lockte das bekannte Bauwerk etliche Neugierige an, die den Abbruch mit eigenen Augen verfolgen wollten. Einige der Schaulustigen hatten selbst schon so manche Stunde in der UB beim Studium verbracht und konnten es kaum glauben, dass die Brücke, über die sie selbst schon gegangen waren, verschwinden sollte.

Cat Bagger, wie ein 345BL, 330DLN und der neue 328DLNCR, standen längst bereit, um die vorgespante 60 Meter lange, 2,80 Meter breite und vier Meter hohe Stahlbetonbrücke klein zu kriegen. Zuvor wurden die Baumaschinen alle voll

Denn der Treppenlauf verkeilte sich immer wieder. Doch die Bauleitung wusste sich zu helfen: Ein neuer Cat Kurzheckbagger 328DLNCR der 35 Tonnenklasse mit hydraulisch verstellbaren Ausleger, eine Sonderanfertigung der Zeppelin Niederlassung Böblingen, welchen die Zeppelin Niederlassung Freiburg dem Unternehmen zum Testen zur Verfügung gestellt hatte, leistete hierbei gute Diens-

auf die Anbaugeräte gerichtet, dämmte die Staubentwicklung ein. So machte der Brückenabbruch im Lauf der Nacht immer weitere Fortschritte.

Dabei mussten die sieben Arbeiter vor Ort, die sich pro Schicht an die Arbeit machten, aus allerlei Gründen stets Vorsicht walten lassen. Denn es war wenig Platz zum Schwenken der Bagger vorhan-



Von zwei Seiten aus beackerten Cat Maschinen samt Abbruchwerkzeuge wie Sortiergreifer und Schere die Brücke.

te. Denn der Treppenlauf war aufgrund eines Baumes, der unter keinen Umständen beschädigt werden durfte, schwer zugänglich. Die am Ausleger angebrachte Schere bewegte Baggerfahrer Erich Licht sicher und gekonnt unterhalb der Brücke auf engstem Raum und positionierte sie

den. Darüber hinaus durfte der Straßenbelag nicht in Mitleidenschaft gezogen werden. Um den Asphalt vor herunterfallenden Brückenteilen zu schützen, war sicherheitshalber im Vorfeld ein Fallbett angelegt worden. Die 400 Tonnen eigens angelieferter Schotter mussten aber auch

noch aus einem anderen Grund aufgeschüttet und mit Hilfe eines Cat Radladers 938G verteilt werden. Weil sich unterhalb der Straße ein unterirdischer Gang der Uni befindet, diente die Aufschüttung zur Lastenverteilung. Auch das für Freiburg typische Mosaik-Pflaster, das den Gehsteig schmückt, bekam eine Schotter-schicht zum Schutz – schließlich sollte es ebenso wenig beschädigt werden. Nicht zuletzt sollte in den Kanal, welcher unter der Brücke verläuft, kein Abbruchmaterial hineinfallen. Denn der Kanal speist die für die Altstadt und ihre Gassen typischen Bächle – die Wasserläufe sind ein Wahrzeichen Freiburgs – mit sauberem Wasser der Dreisam. Vorsorglich hatte Walther Keune Bau den Kanal mit einem speziellen Gerüst geschützt, denn das Wasser sollte nicht verunreinigt werden. Bereits zuvor hatte das Unternehmen die 15 Tonnen schweren Marmorskulpturen „Mann und Frau“ von Joachim Schmettau, welche den Studenten und Professoren symbolisch den Weg zur Bibliothek wiesen, abmontiert und abtransportiert, um sie vor dem Abriss zu verschonen. „Das war gar nicht so einfach. Doch hier haben wir das Know-how der ebenfalls zur Vogel-Bau-Gruppe gehörenden Hochbautechnik der Meurer Bau GmbH genutzt“, berichtete Harry Meier.

Hermann. Zeitliche Verzögerungen im Ablauf bedingt durch Maschinenausfälle an diesem Wochenende sollten unter allen Umständen verhindert werden. Darum richtete die Zeppelin Niederlassung Freiburg vorsorglich auf Wunsch des Unternehmens eine Service-Rufbereitschaft ein. Erforderliche Serviceeinsätze an den Maschinen sollten im Notfall schnell und zeitnah durch das Service-Team um Außendienstmeister Bernd Stählin abgedeckt werden können, welches rund um die Uhr erreichbar war. Serviceberater Dieter Reinmuth hielt direkten Kontakt zu den Maschinenführern und stand ihnen sowohl im Vorfeld des Einsatzes als auch während der Abbrucharbeiten bei Fragen zur Seite.

Am Sonntag forderte die Abbruchfirma dann auch tatsächlich den Zeppelin Service an – die Hydraulikpumpe am Cat 345BL bereitete plötzlich Probleme. Außendienstmeister Bernd Stählin und Servicetechniker Markus Graner rückten aus, um schnell die Fehlerursache zu finden. „Innerhalb kürzester Zeit waren die Mitarbeiter vor Ort. Auch wenn Walther Keune Bau ein ausgewiesener Abbruch-Profi ist und mitunter schon viele Brücken, insbesondere Autobahnbrücken abgerissen hat, war es für den Kunden doch eine Erleichterung, dass wir uns um das Funktionieren der Maschinen gekümmert haben. So konnte sich das Unternehmen ganz auf seine Abbrucharbeiten konzentrieren und damit den Zeitplan einhalten“, berichtete Zeppelin Niederlassungsleiter Jürgen Blattmann. Für die Zeppelin Mitarbeiter sind Einsätze wie diese nichts Ungewöhnliches – auch für andere Kunden steht die Servicemannschaft bei Sonderprojekten 24 Stunden rund um die Uhr bereit.

Den ganzen Sonntag über dauerten die Aufräumarbeiten noch an. Fundamente und das Fallbett mussten beseitigt werden. Das anfallende Recyclingmaterial – rund 450 Tonnen Betonabbruch – wurde auf eigene Lkw verladen und zu einem Recyclingplatz abtransportiert, wo es aufbereitet wurde. Wie geplant konnte die Vollsperrung des Rotteckrings auf einer Straßenseite wieder aufgehoben werden. Die andere Straße war noch zwei weitere Wochen für den Verkehr gesperrt. Das Bauamt der Uni verlegte im Anschluss an die Abbrucharbeiten eine Versorgungsleitung für den demnächst beginnenden Umbau der UB – auch hier werden wieder Abbrucharbeiten fällig. Die Walther Keune Bau wird sich jedenfalls um den ein oder anderen Auftrag bewerben. Dass das Unternehmen termingerecht die gestellten Anforderungen meistern kann, hat sie ihrem Auftraggeber, dem Uni Bauamt, beim Abriss der Fußgängerbrücke bewiesen.

Und um fünf vor vier am frühen Sonntagmorgen war es dann soweit: Die Brücke – oder vielmehr das, was von ihr noch übrig geblieben war, knickte in der Mitte ein. „Das Bauwerk war zwar eine harte Nuss, doch die größte Arbeit haben wir erst einmal geschafft“, so Bauleiter Manuel

500 Tonnen Stahl in 20 Metern Höhe montiert

Arbeitsbühnen von MVS Zeppelin erwiesen sich als unverzichtbare Helfer an der Mainbrücke

SEGNITZ (JP). Der Schiffsverkehr auf dem Main nimmt stetig zu. Diese Entwicklungen sind für die Mainbrücke in Segnitz bei Kitzingen nicht ohne Folgen geblieben: 2000 rammte ein Schiff den in der Fahrinne befindlichen Strompfeiler der Brücke, weitere Kollisionen folgten. Da bei zusätzlichen Anprallschäden die Standsicherheit des Bauwerkes gefährdet gewesen wäre, wurde kürzlich 90 Meter nördlich des Knotenpunkts ein neuer Mainübergang gebaut, der den Anforderungen vor Ort Rechnung trägt. Die rund 9,7 Millionen Euro teure Stabbogenbrücke aus Stahl entstand als Vier-Feld-Bauwerk und überspannt den Main auf einer Länge von 160 Metern. Parallel dazu wird die Strecke der Staatsstraße 2 273 – die über die alte Mainbrücke verlief – verlegt und eine Ortsumgehung am Rande von Segnitz errichtet, wodurch der kleine Ort vom Straßenverkehr entlastet wird. Nach Beendigung der Neubaumaßnahmen wird die alte Staatsstraße inklusive des vorhandenen Mainübergangs rückgebaut.

Realisiert wurde der Neubau – der als Public-Private-Partnership-Projekt angelegt war – von einer Arbeitsgemeinschaft bestehend aus der Adam Hörnig Baugesellschaft mbH & Co. KG sowie der Donges SteelTec GmbH. Das in Darmstadt ansässige Tochterunternehmen der Hitachi Power Europe GmbH zählt zu den führenden Stahlbauunternehmen Deutschlands und hat sich neben Kraftwerks-, Industrie- und Verkehrsbauten vor allem auf den Bereich Brückenbau spezialisiert. Beim Projekt am Main konnte die Donges SteelTec ihre Kompetenz in Sachen Montagetechnik unter Beweis stellen: Die gesamte Brücke wurde an Land vormontiert, dann als Ganzes in die endgültige Position eingeschwenkt und auf die Endlager gesetzt. Der Startschuss fiel im Februar dieses Jahres. In einer Werkshalle der Donges SteelTec wurden die einzelnen Abschnitte der Brücke in transportierbaren Größen gefertigt und mit Schwertransportern zur

Baustelle gebracht. Dabei wurden der Fahrbahn-Trägerrost, die Bögen und die Hänger sowie die Fahrbahn-Fertigteilplatten komplett auf einem Vormontageplatz zusammengesetzt und anschließend als Gesamtbrücke in die Endlage gebracht.

Da das fertige Bauwerk eine Höhe von rund 15 Metern aufweist, mussten die Stahlteile in teils Schwindel erregender Höhe zusammenschweißt und -geschraubt werden. Um auch an den entlegenen Stellen sicher arbeiten zu können, griff das Unternehmen auf Arbeitsbühnen von MVS Zeppelin zurück. Der Vermieterspezialist hat sein Angebot in diesem Segment stetig erweitert. Er kann mit seinen Standard- und Spezialbühnen unterschiedlichster Arbeitshöhen verschiedene Kundenanforderungen bedienen. In Segnitz waren eine Teleskopbühne Genie S-85 mit 28 Metern Arbeitshöhe, zwei Scherenbühnen Haulotte Compact 10 DX mit

zehn Metern Arbeitshöhe, zwei Gelenkteleskopbühnen Haulotte HA 16 PX mit 16 Metern Arbeitshöhe sowie eine Gelenkteleskopbühne Haulotte HA 20 PX mit über 20 Metern Arbeitshöhe im Einsatz.

Die Vorteile der verschiedenen Bühnentypen wurden bei den Arbeitsschritten ersichtlich. Die Scherenbühnen eigneten

sich beispielsweise für sämtliche Montagearbeiten, die unterhalb der Brücke vorgenommen wurden. Denn dank ihrer hohen Manövrierbarkeit ließen sich die selbst fahrenden Bühnen einfach und ohne zusätzlichen Rangieraufwand unter den Stahlstreben hin- und herbewegen. Für das Zusammenschweißen der schweren Stahlträger in großer Höhe waren

dagegen die Teleskop- und Gelenkteleskopbühnen gefragt. Beide Bühnentypen verfügen über gute Reichweiten und können bequem vom Arbeitskorb aus bedient werden. „Die verschiedenen Bühnen waren genau die richtigen Maschinen bei diesem Vorhaben“, erklärt Karl-Heinz Isselmann, Leiter der Abteilung Werbung, Presse und Öffentlichkeitsarbeit bei Donges SteelTec. „Die zuverlässigen Geräte und das kompetente Team von MVS Zeppelin sorgten für höchste Zufriedenheit.“ Die Mitarbeiter der Donges SteelTec wurden vor Inbetriebnahme durch MVS Zeppelin in die Bedienung der Geräte eingewiesen und während des Projektes bei allen Sicherheitsfragen betreut und begleitet.

Um das Bauwerk in seine endgültige Lage zu bringen, wurde die rund 500 Tonnen schwere Konstruktion mit zwei Kränen auf Spezialpontons im Fluss geladen. Dann wurde die Brücke langsam an die entsprechende Stelle gefahren, erneut mit zwei Schwerlastkränen aufgenommen und auf die zuvor errichteten Pfeiler und Widerlager gesetzt. Dort erfolgte die endgültige Verbauung. Parallel dazu wurde an der Ortsumgehung Segnitz gearbeitet. 2011 soll das Vorhaben komplett abgeschlossen sein. Mit einer lichten Höhe der Flussfahrinne von 6,4 Metern können in Zukunft auch große Schiffe die Brücke problemlos passieren. Zudem wird durch den Neubau der Brücke auch die bisherige Tonnagebeschränkung aufgehoben.



Effizienz in jeder Höhe – mit Scheren-, Teleskop- und Gelenkteleskopbühnen von MVS Zeppelin war die Donges SteelTec für sämtliche Montagearbeiten an der Mainbrücke bestens ausgerüstet. Foto: MVS Zeppelin

Sieben auf einen Streich

F. Beissner GmbH bricht im Akkord 70 Brücken zwischen Bremen und Hamburg ab

NIEMETAL (SR). Es ist das bislang größte PPP-Vorhaben in der Geschichte Deutschlands: der Ausbau der stark befahrenen Autobahn zwischen Bremen und Hamburg. Die A1 soll zwischen dem Buchholzer Dreieck und dem Bremer Kreuz von derzeit vier auf künftig sechs Spuren auf einer Länge von 73 Kilometer ausgebaut werden. Doch bevor etwas Neues entstehen kann, muss etwas Altes weichen: In diesem Fall sind es 70 Brücken, darunter 46 Überführungs- und 24 Unterführungsbauwerke, welche die F. Beissner GmbH aus Niemetal im Rekordtempo bis 2011 beseitigen muss. Das mittelständische Bauunternehmen führt für die ARGE Bau der A1, die sich aus der Bilfinger Berger Ingenieurbau GmbH und der Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG zusammensetzt, seit 2008 den größten Einzelauftrag in seiner Geschichte im Bereich Brückenabbruch durch. Bis zu sieben Brückenbauwerke müssen gleichzeitig innerhalb einer Nacht weichen. Das macht einen entsprechenden Baumaschineneinsatz erforderlich, der koordiniert und geplant sein will.

sortierte und auf Sorten aufbereitete Schrott wird mit Containerzügen zur Entsorgung teilweise direkt ins Stahlwerk gebracht.

Dem Cat 966H zur Seite stehen zwei Cat Radlader 906H, die eigens für die Baumaßnahme bei der Zeppelin Niederlassung Kassel angeschafft wurden, welche das Unternehmen betreut. Die vielseitigen Anwendungsmöglichkeiten der kompakten Radlader setzen die Mitarbeiter des Unternehmens in die Tat um, in dem sie mal eine Kombischaufel, mal



Der firmeneigene Servicewagen führt das nötige Werkzeug mit sich, um Baumaschinen schnell wieder für den Einsatz flott zu machen. Denn die Verfügbarkeit der Geräte hat absolute Priorität. Fotos: Beissner

Während die Baumaschinen zu Gange sind, wird der Verkehr umgeleitet.

Samstag punkt 17 Uhr stehen die Maschinen bereit. Um die Bauwerke klein zu machen, bleiben ihnen gerade einmal zwölf Stunden Zeit – die restlichen vier Stunden gehen für Sperrzeiten, Verkehrsregelung und Nebenarbeiten drauf. Sonntag um neun Uhr müssen sie ihre Arbeit beendet haben. Spätestens 20 Stunden nach Arbeitsbeginn muss der Verkehr wieder fließen und die Sperrung aufgehoben werden.

Für alle Branchengrößen schon gearbeitet

Wer einen Auftrag in einer Dimension wie dieser ausführt, braucht vor allem eines: Erfahrung. Davon kann der Firmenchef Beißner reichlich vorweisen. Über 50 Jahre ist das Unternehmen auf den Feldern Abbruch und Recycling, Rohstoffgewinnung, Erd- und Tiefbau sowie Schwertransporte deutschlandweit unterwegs. „Wir führen Aufträge wie diese fast jedes Wochenende durch und arbeiten an mehreren Orten gleichzeitig. Dabei haben wir für alle namhaften Baufirmen in der Branche schon gearbeitet“, meint der Geschäftsführer. Wer glaubt, dass für die abgeforderte Leistung ein Mehr an Personal nötig sei, wird enttäuscht. Das große Abbruchprojekt stemmen bis zu 40 Mitarbeiter der insgesamt 70 Mann umfassenden Belegschaft, die alle ganze Einsatzbereitschaft demonstrieren. Sollten längere Einsätze erforderlich sein, wird Schicht gearbeitet.

Auf sein Team, wie auf seine Maschinen, kann sich Frank Beißner verlassen. Der Maschinenpark wird ständig aktualisiert. Kein Gerät ist älter als vier Jahre. Sollte dennoch einmal ein Maschinenschaden auftreten, bleibt dem Abbruchunternehmen nicht viel Zeit, das Problem in den Griff zu kriegen. Deswegen hat der Firmenchef Vorkehrungen getroffen. So verfügt die Abbruchfirma über einen Maschinenpark, der rund 80 Einheiten umfasst, wovon ein Großteil Cat Maschinen sind. Bei eventuellen Ausfällen können aufgrund vorhandener Dauergenehmigungen für Transporte und dreier eigener Tiefladerzüge entsprechende Ersatzgeräte bis zu einem Gesamtgewicht von 80 Tonnen innerhalb kurzer Zeit zum Einsatzort gebracht werden. Außerdem sind die Zeppelin Niederlassungen Bremen und Hamburg nicht weit von der A1 entfernt. Schnell sind von dort aus Zeppelin Monteure zur Stelle, die mitunter eine Rufbereitschaft übernommen haben. Sie unterstützen die eigenen Beissner-Monteure, die professionell mit einem Servicewagen ausgestattet sind und das nötige Werkzeug mit sich führen, um die Maschinen wieder flott machen zu können. Sollten alle Stricke reißen, wären von Bremen und Hamburg aus schnell Ersatzteile verfügbar. Per Kurier könnten auch aus dem Zentralen Ersatzteillager, das Zeppelin in Köln unterhält, für die Cat Baumaschinen entsprechende Ersatzteile angeliefert werden, so dass keine längeren Verzögerungen auftreten. Damit kann es mit dem Abbruch von den 70 Brücken eben zügig voran gehen und das Unternehmen Beissner kommt nicht in Zeitverzug.



Nachtschicht ist angesagt, wenn es an die Brückenüberführungen geht.

Mit mitunter bis zu zwölf Cat Kettenbaggern 330DLN, Baujahr 2008, beackert der Abbruchspezialist Beissner die Brückenbauwerke, die in der Regel aus Stahlbeton bestehen beziehungsweise in Stahlverbundweise zwischen 1930 und 1982 errichtet wurden. Zwischen 30 und 66 Meter sind sie lang, zwischen sechs und 32 Meter breit und zwischen vier bis sieben Meter hoch. An ihnen machen sich sieben Verachtter Scheren und 14 Hydraulikhämmer zu schaffen. Mit der Materialaufbereitung haben drei Cat Kettenbagger 320DL mit Verachtter VTC30 zu tun. Das anfallende Recyclingmaterial, das je nach Bauwerk etwa 300 bis 2 300

Kubikmeter ausmachen kann, wird von sechs Cat Radladern 966H verladen und zu drei firmeneigenen Aufbereitungsanlagen vom Typ Metso 1213 S gebracht. Insgesamt hat die F. Beissner GmbH mit rund 55 000 Kubikmeter Abbruchmaterial kalkuliert, das auf mehreren Plätzen im Baustellenbereich aufbereitet wird. Hier leisten ferner drei kettenmobile Aufbereitungsanlagen von Metso mit integrierten Siebmaschinen ganze Arbeit – die nötige Leistung stellen Cat Motoren der Serie C 13 sicher. Ein 10 000 Quadratmeter großer Schrottlagerplatz wurde eigens für die Baustelle genehmigt und von der F. Beissner GmbH angelegt. Der dort

eine Sobernheimer Kehrmaschine anbauen, mit der für Sauberkeit gesorgt wird, wenn die Baumaschinen ihre Arbeit getan haben. Des Weiteren wird – um den Straßenbelag vor herunterfallenden Bauteilen oder Stahlbetonbrocken zu schützen – ein rund 60 Zentimeter starkes Fallbett aufgeschüttet. Wo es erforderlich ist, wird die Baustelle mit Wasser besprüht, um die Staubentwicklung einzudämmen.

Während Brückenunterführungen wochentags zu normalen Arbeitszeiten abgebrochen werden, kann sich das Abbruchteam von Beissner Brückenüberführungen nur am Wochenende vornehmen.

Große Erwartungen

Der Bauhof von Reisbach arbeitet neuerdings mit einem gebrauchten Cat Radlader 930G

REISBACH (SR). Sein Vorgänger hat die Meßlatte hoch gehängt: 22 Jahre lang leistete der Cat 936E der niederbayerischen Gemeinde Markt Reisbach gute Dienste. Doch nun musste ein Ersatz her. 12 000 Betriebsstunden erforderten eine neue Bereifung und weitere Reparaturen wären angestanden. Darum wurde der Radlader ausgetauscht gegen einen gebrauchten, praktisch neuwertigen Cat 930G seines Zeichens ebenfalls ein Radlader. Entsprechend groß sind die Erwartungen an den Nachfolger, der sich an dem Cat 936E hinsichtlich Langlebigkeit messen lassen muss.

Aufgrund der positiven Erfahrungen mussten die Verantwortlichen nicht lange überzeugt werden, wieder ein Gerät des weltweit führenden Baumaschinenherstellers zu wählen, welches die Zeppelin Niederlassung Straubing lieferte. Die Mitarbeiter des Bauhofs sind zuversichtlich, dass der Radlader ebenfalls eine lange Einsatzdauer vor sich hat. „Der Name Caterpillar steht für Qualität und die Zeppelin Niederlassung Straubing wird dafür Sorge tragen, dass die Mitarbeiter des Bauhofs mit der Baumaschine genauso zuverlässig arbeiten können“, verspricht Franz Bösl, Verkaufsleiter, der zusammen mit seinem Verkäufer-Kollegen der Niederlassung Straubing, Rainer Stumbeck, den Cat 930G der Gemeinde offiziell übergeben hat. Weil es sich hierbei um eine Gebrauchtmaschine handelt, die

aus dem Jahr 2006 stammt, gibt Zeppelin dafür im Rahmen seines Certified Used Programms ein Jahr lang Garantie auf Hydraulik und Kraftstrang.

Damit sieht sich der Bauhof gut gerüstet, die anstehenden Aufgaben anzugehen. Es ist der dritte Lader, auf den der Bauhof zugreifen kann. Dabei wolle man, so der Bürgermeister Josef Steinberger von den vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten profitieren. Während der Wintermonate wird das Gerät genutzt, um Streufahrzeuge für den Winterdienst mit Streusalz oder feinem Kies zu beladen. Im Sommer wird damit nicht nur Kies der Jagdgenossenschaft befördert, sondern der Lader unterstützt die Mitarbeiter bei allen möglichen Baumaßnahmen. Dazu verfügt die Maschine über die Anbaugeräte Schaufel und Palettengabel.



Die Mitarbeiter des Bauhofs und ihr Cat 930G, den Zeppelin Verkaufsleiter Franz Bösl (rechts) und Zeppelin Verkäufer Rainer Stumbeck (zweiter von rechts) dem Bürgermeister Josef Steinberger (dritter von rechts) übergeben.

Foto: Monika Bergbauer/ Dingolfinger Anzeiger/ Landauer Zeitung

Mit dem Cat 930G führt die Gemeinde ihre Ersatzbeschaffung fort, die sie in den letzten Jahren mit dem Erwerb zweier

Lkw angestoßen hat. Der Radlader soll nicht die letzte Maschine sein, die ausgetauscht wird. Schließlich wolle die

Gemeinde, so der Bürgermeister, auch in Zukunft handlungsfähig bleiben und ihrer kommunalen Aufgabe nachkommen.

Wissen wie der Hase läuft

Mit Personalmanagement bauen Dietz und Strobel ein weiteres Standbein auf

BREITZELD-ADOLZFURT (SR). Sich von anderen Marktteilnehmern abgrenzen, dies ist heute für jedes Bauunternehmen unabdingbar, will es erfolgreich sein. Umso wichtiger ist es, nach Standbeinen zu suchen, welche die anderen Firmen nicht oder nur bedingt vorweisen können. Der Familienbetrieb Dietz und Strobel aus Breitzfeld-Adolzfurt im Landkreis Heilbronn hat neben seinem größten Geschäftsfeld Tief- und Straßenbau noch eine andere Leistung zu bieten, mit der er aus der Masse hervortritt: das Personalmanagement.

zierte Arbeiter weiter vermitteln“, meint der kaufmännische Geschäftsführer.

Längst gehen viele Blindbewerbungen bei Dietz und Strobel ein, denn es spricht sich in der Branche herum, wer Arbeit zu vergeben hat. Außerdem ist das Unter-

bis heute gewandelt. Zu den klassischen Betätigungsfeldern, die das Unternehmen groß gemacht haben, gehören noch immer der Tiefbau, Kanalbau, Straßenbau sowie die Vermessung. Im Lauf der Jahre haben die rund 95 Mitarbeiter unzählige Baugrundstücke erschlossen, Straßen gebaut und instand gesetzt sowie Außenanlagen gebaut. Dabei kann das Unternehmen auch auf Gerätschaften zurückgreifen, welche in der Branche nur wenige zu bieten haben. „Wir verfügen über einen Saugbagger, der wie ein Staubsauger funktioniert. Er leistet uns gute Dienste, wenn wir hochwertige Kabel und Versorgungsleitungen freilegen müssen, weil wir mit ihm Schlamm, Schotter und Dachkies aufsaugen können. Außerdem lässt er sich zur Reinigung von verschmutzten Brunnen sowie im Havariebereich einsetzen“, beschreibt Thanhäuser seine Anwendungsbereiche.

Das Gesamtpaket stimmt

Seit einiger Zeit werden bei den Bauaufgaben die Mitarbeiter auch von Cat Geräten unterstützt. Von 1995 an hat Fritz Renz von der Zeppelin Niederlassung Böblingen, Verkäufer und Serviceberater in Union, den Betrieb immer wieder aufgesucht und ihn von den Stärken der Cat Produkte gepaart mit dem Zeppelin Service zu überzeugen versucht. Nach dem Motto: Beharrlichkeit zahlt sich langfristig aus, blieb sein Werben nicht wirkungslos, denn Dietz und Strobel erstanden im Lauf der Jahre verschiedene Hydraulikhämmer, Laufwerke, Löffel, Meißel oder Zahnschneidwerke. Die erste Cat Baumaschine, die im Tief- und Straßenbau eingesetzt wurde, war eine Laderaupen vom Typ 953, die noch heute ihre

Anzeige

Alles über Zeppelin im Internet
www.zeppelin-cat.de
ZEPPELIN CAT

Arbeit tut. „Das Preis-Leistungsverhältnis hat gepasst. Das Gesamtpaket inklusive After-Sales, Wartung und Service stimmt bei Zeppelin einfach“, meint der kaufmännische Geschäftsführer. Darum wurden wenig später zwei Cat Radlader 907 der H-Serie geordert. 2009 kamen zwei neue Cat Mobilbagger M313D und M316D sowie ein weiterer Cat Radlader 907H hinzu. Selbst das Motoren- und Hydrauliköl für den kompletten Baumaschinenfuhrpark wird seit kurzem nun auch vollständig von Zeppelin bezogen. „Es ist nicht allein die Technik, die den Ausschlag für eine Investition gibt, sondern es hängt auch hier mit den Personen, wie dem Serviceberater Fritz Renz und dem Niederlassungsleiter Robert Kress sowie dem Service und der Betreuung zusammen“, so das Urteil von Rolf Thanhäuser.



Für seine beiden größten Geschäftsfelder, den Straßen- und Tiefbau, setzen Dietz und Strobel die Cat Mobilbagger M313D sowie M316D und die Cat Laderaupen 953C ein. Fotos: Zeppelin

Seit Oktober 2006 besitzt das Unternehmen die Erlaubnis zur gewerbsmäßigen Arbeitnehmerüberlassung im Bauhauptgewerbe. Dietz und Strobel vermitteln anderen Firmen kurzfristig oder saisonal bedingt Mitarbeiter im Hoch- und Tiefbau, darunter Maurer, Kranführer sowie Baumaschinenfahrer, zu einem festen Stundensatz. „Der Vorteil liegt auf der Hand: Andere Unternehmen können das Personal flexibel einsetzen, haben die volle Weisungsbefugnis und entscheiden selbst, wo, wie viele und wie lange sie die Mitarbeiter auf der Baustelle benötigen. Dabei haben sie kein Risiko, wenn die Mitarbeiter wegen Krankheit oder Urlaub ausfallen“, fasst Rolf Thanhäuser die Vorteile zusammen. Während er bei der Dietz + Strobel Straßenbau GmbH die Aufgaben des kaufmännischen Geschäftsführers übernimmt, kümmert sich Volker Ballreich um die technische Geschäftsführung.

Angesichts der zunehmenden Bedeutung, welche Baudienstleistungen inzwischen eingenommen haben, haben sich die beiden vor zweieinhalb Jahren entschieden, diese neue Dienstleistung aktiv auf dem Markt selbst anzubieten, um anderen

Firmen bei Personalengpässen auszuheilen. Auf diesem Weg hat sich schon für manchen Bewerber später eine Festanstellung ergeben. Firmen, die von vornherein Personal zur Festanstellung suchen, unterstützen Dietz und Strobel ebenfalls beim Recruiting. Die Auswahl des Fachpersonals nimmt der Familienbetrieb selbst in die Hand, in dem er sich auf die Suche nach den geeigneten Mitarbeitern macht, Bewerbungsgespräche führt und eine Vorauswahl an Bewerbern trifft, die dem Kunden in einem persönlichen Gespräch vorgestellt werden. „Wer als neuer Mitarbeiter in Frage kommt, entscheidet der Kunde selbst. Wir machen lediglich Vorschläge“, so Rolf Thanhäuser, dessen Betrieb sich darum kümmert, dass eine freie Stelle schnell besetzt und eine Personallücke geschlossen werden kann. Die Anforderungen, die an die Fachkräfte gestellt werden, reichen dabei über das fachliche Können und Wissen hinaus. „Das Personal muss kommunikativ sein, sich schnell auf der Baustelle zurechtfinden und wissen, wie der Hase läuft. Denn dem neuen Mitarbeiter bleibt nicht viel Zeit, sich zu orientieren. Außerdem fällt es auf uns zurück, würden wir unqualif-

nehmen in diversen Internet-Jobbörsen gelistet. In jedem Fall sei die Personalvermittlung für viele – so Thanhäuser – auch ein guter (Wieder)Einstieg in den Arbeitsmarkt. „Ein über 50-jähriger, der plötzlich arbeitslos geworden ist, hat in Deutschland kaum noch eine Chance im Berufsleben, da kann er noch so viel Fachwissen haben“, beklagt er.

Mit der Vermittlung von Fachkräften schlägt das Familienunternehmen in der dritten Generation gleich zwei Fliegen mit einer Klappe, indem es ein neues Geschäftsfeld entwickelt hat, auf das Bauunternehmen aus ganz Deutschland zugreifen. Schließlich ist der Fachkräftemangel trotz Wirtschaftskrise nicht gestoppt und gute Arbeitskräfte sind immer gefragt. Da im Hause Dietz und Strobel selbst ausgebildet wird – momentan werden zwölf Azubis beschäftigt – verfügt so der Betrieb immer über genügend Fachkräfte, kann seinen Nachwuchs sichern und weiß, was der Arbeitsmarkt in Deutschland zu bieten hat.

Seit der Firmengründung 1954 haben sich die Aufgaben des Bauunternehmens



2009 kam ein neuer Cat Radlader 907H hinzu.

Tag täglich die Feuerprobe bestehen

Mit einem Cat Kettenlader 973 der neuen D-Serie macht sich Horn an das Laden von Schlacke

PEINE (SR). Härteste Belastungen in Form von hohen Temperaturen müssen sie aushalten können: Kettenlader, welche die Eisen- und Stein-Gesellschaft mbH Horn & Co beim Laden von Schlacke, einem Nebenprodukt der Stahlproduktion, am Standort Peine einsetzt. Denn die Baumaschinen müssen im wahrsten Sinne des Wortes Tag täglich die Feuerprobe bestehen, wenn sie bis zu 1 200 Grad Celsius heiße Schlacke auf spezielle Containerfahrzeuge laden. Denn die Hitze darf den Geräten samt ihrer Schaufel nichts anhaben, wenn sie mit der heißen Elektroofenschlacke in Kontakt kommen. Außerdem müssen sie den thermischen Belastungen von 160 Grad Celsius standhalten, die in der Umgebung in der Luft herrschen. Auch das jüngste Mitglied im Maschinenpark, ein Cat Kettenlader 973 der neuen D-Serie, muss gegen diese Einsatzbedingungen gewappnet sein.

brochen werden. Damit die Maschinen nicht ausfallen, sorgt Zeppelin zusammen mit der unternehmenseigenen Instandhaltung für einen reibungslosen Betrieb. Bislang waren es Mitarbeiter der Zeppelin Niederlassung Hanau, welche sich laut Stenzel vorbildlich um die Maschinen der C-Serie kümmerten. Sie waren auch in den Umbau involviert. Wartungs- und Reparaturarbeiten am neuen 973D wird dagegen in Zukunft

Reißkräfte, wie sie der neue 973D hat“, hebt Stenzel hervor.

Die Schlacke wird auf spezielle Containerfahrzeuge verladen, die sie innerhalb des Werks zwei Kilometer entfernt zur Schlackenhalle bringen, wo sie später zur Schlackenaufbereitung gebracht werden.

Sobald die Schlacke erkalte ist, werden mit Hilfe eines Cat Umschlagbaggers M322 und einem Magneten sowie Greifer größere Metallteile aus der Schlacke herausgeholt, die wieder der Stahlproduktion zugeführt werden, um eingeschmolzen zu werden. So schließt sich der Kreis und es geht wieder von vorne los.



Nehmen die neue Maschine in Betrieb (von links): Andreas Schumacher, Mechaniker bei Horn & Co, Frank Neumann, Zeppelin Niederlassungsleiter Hanau, Jens Meiling, Betriebsleiter bei Horn & Co am Standort Peine sowie Sebastian Zienau, Zeppelin Produktmanager. Auf dem Laufwerk steht Baumaschinenführer Markus Hohl. Fotos: Caterpillar/ Alain Dubouloz

Von Caterpillar wird die Modellreihe auf dem deutschen Baumaschinenmarkt zum Jahresende eingeführt. Solange wollte die Unternehmensgruppe Horn nicht warten. Ein Testgerät der D-Serie lief bereits bei ihnen im Werk Wetzlar und konnte hinsichtlich seiner deutlich höheren Maschinenleistung überzeugen. Diese gab für das Unternehmen Horn den Ausschlag, sich gleich eine „Field-Follow“-Maschine zu sichern, welche die Zeppelin Niederlassung Hanau lieferte. Die Maschine bekam eine Grundinspektion, wurde auf den letzten Produktionsstandard gebracht und als Neugerät dem Kunden übergeben.

Bevor Caterpillar Baumaschinen, wie den Kettenlader, in Serie produziert, müssen sie umfangreiche Tests durchlaufen und bestehen. Denn schließlich sollen die Kunden ein ausgereiftes Produkt erhalten, das sich in der Praxis bewährt. Zu diesem Zweck werden vor jeder Serienproduktion „Field-Follow“-Maschinen unter realistischen Einsatzbedingungen bei Kunden getestet, so auch bei Horn. In der gesamten Unternehmensgruppe sind bis heute sieben Cat Kettenlader der C-Serie im Einsatz, mit denen bereits positive Erfahrungen gemacht wurden. Weil diese Serie jedoch ausläuft, wollte Horn möglichst schnell einen Kettenlader der nachfolgenden D-Serie erwerben und griff dann gleich bei der „Field-Follow“-Maschine der D-Serie zu. Bei Horn ersetzt der neue Cat Kettenlader 973D ein altes Fremdfabrikat mit 25 Tonnen Einsatzgewicht, weil dieses in der Größenklasse nicht mehr gebaut wird.

Zugeschnitten auf Spezialeinsätze

Zeppelin bietet die D-Serie genauso wie die Vorgängerserie für viele Spezialeinsätze und in der auf die Stahlindustrie zugeschnittenen Ausführung an. „Verwendet werden beispielsweise schwer entflammere Hydraulikflüssigkeiten und Schmierstoffe sowie eine Spezialverglasung bei der Frontscheibe. Mit ihrem Gewebegitter wird verhindert, dass zu hohe Temperaturen die Oberflächen der Maschine, insbesondere die Fahrerkabine aufheizen und zuviel Hitze, welche die Schlacke abstrahlt, bis ins Innere eindringt“, erklärt Prokurist und technischer Leiter Detlef Stenzel.

Das Unternehmen wollte sich jedoch nicht mit der schon vielfach bewährten „Steel-Mill“-Ausführung zufrieden geben und rüstete hinsichtlich Sicherheit auf, um die Maschine noch besser an die Einsatzbedingungen am Standort Peine anzupassen. So wie bei den drei eingesetzten Cat 973C waren darum noch Sonderumbauten erforderlich, welche Servicemitarbeiter der Zeppelin Niederlassung Hanau vorgenommen haben. Sie sorgen zum einen für Sicherheit und machen zum anderen einen Einsatz unter diesen Bedingungen erst möglich. So hat die Kettenraupe eine Abschleppvorrichtung erhalten. „Sollte eine der beiden Laderaupe, die beim Schlackeladen eingesetzt werden, eine Havarie erleiden, kann sie der Fahrer ohne fremde Hilfe rausziehen und steuern“, so Stenzel. Schließlich hat die Sicherheit bei Horn oberstes Gebot. Und darum wird großer Wert auf qualifiziertes Personal gelegt, das mit dem Umgang des neuen Kettenladers kontinuierlich bis heute geschult wird, um sich fortwährend zu verbessern. „Aufgrund des anspruchsvollen Einsatzes wird es noch etwas dauern, bis sich unsere Fahrer mit

die Niederlassung Hannover übernehmen, weil sie näher am Standort Peine dran ist. „Wenn es brennt, dann sind wir auf eine schnelle Hilfe angewiesen. Bei Zeppelin sind wir aber in guten Händen“, ist Stenzel überzeugt.

Es muss schnell gehen

Im Stahlwerk wird die Schlacke, die direkt aus Europas schnellstem Elektroofen kommt, seit Jahresanfang in eine Grube eingeleitet. Früher wurden Transportkübel für die heiße Flüssigkeit eingesetzt. „Aufgrund des Umbaus im Stahlwerk – 2010 soll ein zweiter Elektroofen in Betrieb gehen – konnten die Transporte nicht mehr über die Schiene erfolgen. Darum mussten wir auf das „Clean-Pit-Verfahren“ umstellen, bei dem flüssige Schlacke einfach in eine Grube gekippt wird“, berichtet Stenzel. Sobald die Schlacke in der Grube ist, muss es schnell gehen und der Kettenlader bereits Gewehr bei Fuß stehen. Zum einen, weil ständig Nachschub nachrückt – innerhalb von 24 Stunden sind



Gewappnet gegen hohe Temperaturen: Die Hitze darf dem Gerät samt Schaufel nichts anhaben, wenn es mit der heißen Elektroofenschlacke in Kontakt kommt.

der Maschine richtig vertraut gemacht haben“, lautet das Urteil von Stenzel. Die Mitarbeiter arbeiten bei Horn in fünf Schichten. Pro Schicht müssen zwei Mitarbeiter den Kettenlader bedienen können.

Von entscheidender Bedeutung ist die Verfügbarkeit, denn am Einsatz der Baumaschinen hängt die Stahlwerksproduktion und diese darf nicht unter-

mehr als 40 Abstiche möglich – zum anderen, weil ihm gerade einmal zehn Minuten Zeit bleibt, um die Schlacke mit seiner 2,4 Kubikmeter großen Schaufel von dort herauszuholen. Während bei anderen Einsätzen das Schaufelvolumen zum Laden und Transportieren nicht groß genug sein kann, kommt es hier aufgrund der auftretenden thermischen Belastungen auf eine kleine Oberfläche an. „Was wir aber brauchen, sind hohe

Der neue Cat 973D auf einen Blick

Auf C folgt D: Der Cat Kettenlader 973C wird von der D-Serie abgelöst. Doch ist es weitaus mehr als nur ein Buchstabe, der sich bei der Typenbezeichnung ändert. Mit der neuen Modellreihe gehen auch einige Verbesserungen einher: So zeichnet sich die Baumaschine in der D-Version durch einen Zuwachs an Produktivität aus, die sich in Form einer größeren Motorleistung widerspiegelt. Verantwortlich dafür ist sein C9-Motor, der es immerhin auf 228 kW bringt – mit der C-Serie wurden 178 kW erreicht. Größere Motorleistung heißt im Umkehrschluss deutlich höhere Ausbrechkräfte sowie kürzere Arbeitszeiten. Das kann auch der dienstälteste Kettenlader-Fahrer bei Horn, Jürgen Stein, bestätigen, der bereits schon einen Hanomag 700D bedient hat und von dem ersten Cat 973 bis zur neuen D-Serie die Kettenlader steuert. „Die höhere Leistung kommt wirklich beim Fahrer an. Man merkt es, dass sich die Motorleistung erhöht hat. Das macht sich bei dem Einsatz bemerkbar, denn Jürgen Stein muss mit der Maschine

im Grenzbereich arbeiten. Während er bei der C-Serie den Bedienhebel bis Anschlag ziehen musste, hat er bei der D-Serie noch Luft nach oben hin, bis er die Grenze erreicht hat“, so Detlef Stenzel. Die Ingenieure und Entwickler von Caterpillar haben nicht nur hier ganze Arbeit geleistet, sondern auch am Fahrerkomfort gearbeitet, um das Handling des 27 Tonnen schweren Kettenladers zu verbessern. Der Fahrer hat bei der D-Serie Schaufel sowie Aufreißer dank optimierter Sichtlinien nun besser im Blick als zuvor. Außerdem kommt er schneller an Informationen bezüglich Betriebsdaten der Maschine, weil Informationseinheiten neu angeordnet wurden. Um Rücken und Wirbelsäule vor Vibrationen zu schonen, stellt eine elektronische Vorsteuerung per Minihebel mit am Sitz befestigten Konsolen noch höheren Fahrerkomfort her. Und derjenige, der nicht auf seine lieb gewonnene Joystick-Steuerung verzichten will, kann diese optional bei Zeppelin mitordern, wenn er seinen neuen 973D bestellt.



Der Cat Kettenlader 973 der neuen D-Serie beim Laden von Schlacke.

Anzeige



Qualifikation in der Bauwirtschaft.

- EU-Zertifizierung Sachverständige für Bauschäden/Schimmelschäden Sachverständigenzertifizierung nach DIN EN ISO/EC 17024 27.11. – 28.11.2009 in Köln
- 3. Wärmedämmverbundsystem-Konferenz Energieeffizienz am Bau (mit begleitender Fachausstellung) 03.12.2009 in Köln
- 3. Kölner Schimmelpilz-Konferenz Expertentreff für die Baupraxis (mit Forum und begleitender Fachausstellung), 04.12. – 05.12.2009 in Köln
- 1. Bau- und Raumakustik-Konferenz Entwicklungen im baulichen Schallschutz (mit begleitender Ausstellung) 16.04.2010 in Köln

Anmeldungen und Informationen: Thorsten Löllgen
Tel. 0221 806-4192 · thorsten.loellgen@de.tuv.com

TÜV Rheinland
Akademie GmbH
Am Grauen Stein
51105 Köln
www.tuev-akademie.de

 TÜVRheinland®
Genau. Richtig.

Geteilte Bandage, ungeteilte Aufmerksamkeit

Mit der neuen Cat CD54 bietet Zeppelin erstmals eine drehchemelgelenkte Tandem-Walze an

GARCHING BEI MÜNCHEN (AB). Auf der Fachmesse Nordbau zog sie ein großes Interesse auf sich, die erste drehchemelgelenkte Asphaltwalze von Caterpillar. Der Weltmarkt führende Hersteller von Baumaschinen und Motoren hat damit seine Produktpalette im Straßenbau erneut erweitert. Das Modell ist ab sofort bei der Zeppelin Baumaschinen GmbH verfügbar. Die von Zeppelin bereits durchgeführten Maschinenvorführungen stießen bei den Kunden auf eine gute Resonanz.

Als einzige Walze auf dem Markt ist die CD54 mit einer neuartigen Aktivlenkung ausgestattet. Der Fahrer spürt bei dieser Lenkung einen Widerstand, sobald die Bandage an ein Hindernis (zum Beispiel Hochbord, Gullydeckel) stößt oder der maximale Lenkeinschlag erreicht ist. Diese Entwicklung gibt dem Fahrer sofort ein Feedback, vergleichbar mit der Servolenkung beim Auto. Auch sonst wurde, wie von Cat gewohnt, viel Wert auf den Fahrerkomfort gelegt: Die Kabine ist ergonomisch ausgestattet und die großflächigen Glasfronten bieten dem Fahrer eine gute Sicht auf

die Bandagenkanten sowie den Kantenschneider.

Die Drehchemellenkung mit zwei einzeln angetriebenen, geteilten Bandagen bietet eine gute Manövrierfähigkeit, was speziell unter beengten Platzverhältnissen zu einer hohen Produktivitätssteigerung führt. Ein effizientes Antriebssystem sorgt dafür, dass der enge Wenderadius von nur 2,8 Metern genutzt und gleichzeitig ein hochwertiges Deckenbild garantiert werden kann. Das Antriebssystem der Walzen verfügt über einen elektronischen Mengenteiler,



Ausgestattet mit einer neuartigen Aktivlenkung: die CD54 von Cat. Foto: Zeppelin

der eine ungleichmäßige Rotation verhindert und ein ausgewogenes Drehmoment sichergestellt. Durch die geteilten Bandagen werden Schubspannungen reduziert und Risse in der Asphaltdecke vermieden. Das von Cat entwickelte Excenter-Unwuchtsystem mit Stahlkugeln in den Unwuchtkammern ist wartungsarm und ermöglicht die Einstellung zweier Amplituden für verschiedene Bodenverhältnisse. Die Vibrations-Frequenz der Bandagen lässt sich stufenlos unabhängig von der Motordrehzahl regeln, auch an Steigungen ist die Einstellung der Vibrationsparameter auf die Bodenverhältnisse möglich. Die drei Lenkungsarten - vordere sowie hintere Bandage und synchron beide Bandagen - in Kombination mit dem Hundegang unterstützen zusätzlich die Manövrierfähigkeit. Mit dem größten Versatz ihrer Klasse verfügt die Walze über eine maximale Arbeitsbreite von drei Metern.

Umgehungsstraße Rödental: Es gibt viel zu tun

Mit dem Caterpillar Motorgrader 160M bewältigt die Firma Koch umfangreiche Erdarbeiten



Geschäftsführer Michael Koch (links) und Graderfahrer Michael Demar sind von dem neuen Cat Grader 160M überzeugt.

VEILSDORF (SR). Derzeit prägen umfangreiche Erdbewegungen die Landschaft rund um Rödental. Nötig macht dies die neue dreistreifige Umgehungsstraße mit abwechselnden Überholmöglichkeiten an der Bundesstraße 999. Mit der Baumaßnahme soll das steigende Verkehrsaufkommen durch die oberfränkische Ortschaft von rund 15 000 Fahrzeugen am Tag reduziert werden. Allein die Kosten von 41 Millionen Euro deuten auf Arbeiten größeren Umfangs hin: Schließlich werden auf 5,4 Kilometern bis 2011 zehn Brückenbauwerke errichtet, darunter auch die 160 Meter lange Itztalbrücke und die 336 Meter lange Talbrücke Mönchröden. Das größte der beiden Baulose in Höhe von elf Millionen Euro ging an das Bauunternehmen W. Koch GmbH aus Veilsdorf. Es umfasst den Erd- sowie Oberbau von der A73 bis zum Bau-Kilometer 4+180. Geschäftsführer Michael Koch hat extra dafür einen neuen Cat Motorgrader 160M mit Allrad und Sonderreifen angeschafft, schließlich sind einige Steigungen zu bewältigen. Die Zeppelin Niederlassung Erfurt lieferte den Cat 160M im letzten Quartal 2008 aus - seitdem hat er viel zu tun.

Die Firma Koch, welche 1991 gegründet wurde, war bereits schon in die Vorarbeiten involviert. Bevor es richtig losging, mussten zwischen September 2007 und Juni 2008 eine 1,7 Kilometer lange Baustraße hergestellt und befestigt werden, über die der Baustellenverkehr abgewickelt wird. Das Unternehmen wurde außerdem beauftragt, die bestehenden Feld- und Waldwege zu ertüchtigen, eine Behelfsbrücke über die Itz anzulegen und das Baufeld zu räumen. Dann konnte sich Koch den Erdbau sowie die Untergrundkonsolidierung im Itz- und Fornbachtal vornehmen. 85 000 Kubikmeter Erdmassen mussten für die Dämme im Tal bewegt werden. Entnommen wird das Erdreich den Einschnitten auf dem Mahenberg und Kippeleite. Erschwerend kam hinzu, dass 17 000 Kubikmeter Fels erst gesprengt werden mussten, damit die Erdarbeiten fortgesetzt werden konnten.

Dann galt es, 15 000 Kubikmeter Schüttlagen für das Planum aufzubringen, 47 000 Quadratmeter Geoflies zu verlegen und 45 Kilometer Drainage zu legen. Damit waren ausreichende Vorbereitungen getroffen.

Richtig zur Sache ging es dann mit dem Baulos West im Frühjahr dieses Jahres. Das Pensum, das die Firma Koch innerhalb von 30 Monaten bewältigen muss, hat es in sich. Doch für einen Profi wie Koch, welcher im Autobahn-, Straßen-, Tief-, und Deponiebau zu Hause ist und in den letzten Jahren die BAB 73 realisiert hat, sind Herausforderungen, wie sie hier auftreten, da, um sie zu bewältigen. Immerhin sind Wurzelstöcke auf einer Fläche von 110 000 Quadratmeter zu roden und 59 000 Kubikmeter Oberboden abzutragen. Erdmassen, die auf der einen Seite aufgebracht, auf der anderen

Seite zu beseitigen sind, machen 313 000 Kubikmeter aus. „Wir haben es hier mit den Bodenklassen drei bis sieben zu tun. Rund 50 000 Kubikmeter machen uns auch hier wieder ganz schön zu schaffen, denn es handelt sich hierbei um Fels, der wieder erst gesprengt werden muss, be-

vor wir weiterarbeiten können“, erklärt Geschäftsführer Michael Koch. Damit nicht genug: 6 000 Kubikmeter Boden müssen ausgetauscht werden und 42 000 Kubikmeter Boden, ob im Untergrund, Unterbau oder Erdplanum, sind zu verbessern. Dafür müssen rund 4 500 Tonnen Tragschichtbinder eingebaut werden. Mitarbeiter und Maschinen müssen Geokunststoffe auf einer Fläche von 25 000 Quadratmeter aufbringen. Dann sind noch 6 500 Kubikmeter Leitungsgräben und Baugruben anzulegen, Wasserleitungen umzulegen sowie Kunststoff- und Stahlbetonrohre zu verlegen. Ferner muss Koch 52 000 Kubikmeter Frostschutzschichten und Schottertragschichten aufbringen und circa 100 000 Quadratmeter Asphalt einbauen. Nicht zuletzt gehören drei Brückenbauwerke sowie zwei Regenrückhaltebecken zum Auftrag.

Joystick-Steuerung machte Eindruck

Große Bauaufgaben wie diese verlangen nach einer richtigen Ausrüstung, wie etwa ein Grader. Schon auf der Bauma 2007 zeigte die Firma Koch großes Interesse an den technischen Details der dort erstmalig ausgestellten Cat Motorgrader der Serie M. Das revolutionäre Bedienkonzept mit der Joystick-Steuerung hinterließ offenbar einen nachhaltigen Eindruck, so dass 2008 der Kauf eines Cat 160M perfekt wurde, der in konstruktiver Zusammenarbeit mit Zeppelin auf die Bedürfnisse des Unternehmens ausgestattet und umgerüstet wurde. Mit dem nun ausgelieferten Grader lässt sich bindiges Material in konstanten Schichtstärken und in großem Umfang einbauen. „Der

Cat 160M ist eine Nummer für sich. Mittlerweile sind Grader nur in geringem Maße auf deutschen Baustellen anzutreffen. Noch seltener sind jedoch Maschinen in der Größe, wie sie das Unternehmen Koch einsetzt, weil es sich nur bei entsprechender Massenbewegung lohnt. So wie man sie bei einer Baustelle wie der Ortsumgehung Rödental vorfindet“, erklärt Hans-Peter Boerstler, Verkäufer der Niederlassung Erfurt.

Maschinen wie der Grader müssen allerdings auch bedient werden können. Doch das ist keine einfache Angelegenheit. Diese Maschinen zählen zu den am schwersten zu steuernden Erdbewegungsmaschinen. Unterstützung erhält Michael Demar, Fahrer des Cat 160M, durch zwei Joysticks. Das hochkomplexe Zusammenspiel aus Antrieb und Schildbewegung war noch nie so elegant und einfach zu beherrschen wie in den neuen Cat Gradern. Gute Sichtverhältnisse auf die Schar, kraftvoller Antrieb mit hohen Felgenzugmomenten, auf Dauerhaltbarkeit ausgelegte Komponenten wie Antriebsstrang, Motor, Getriebe und Drehkranz sind weitere hervor zu heben- de Eigenschaften der neuen Serie.

Selbst wenn anfangs die Joystick-Steuerung für einen ausgewiesenen und erfahrenen Profi wie Michael Demar eine Umstellung war, möchte er sie sowie sein neues Arbeitsgerät nicht mehr missen. Die Bedienung des Graders erleichtert zudem die SPS-930-Maschinensteuerung der Firma Trimble. Und auch alle anderen beteiligten Mitarbeiter können sich ein Arbeiten ohne den Cat 160M nicht mehr vorstellen.



Mit ihrem Cat Motorgrader muss die Firma Koch ein großes Pensum an Erdbewegung bewältigen.

Fotos: Zeppelin

Wenig Spielraum für den Verkehr

Neue Cat Walze CS44 bewährt sich bei Testeinsatz rund um den Luise-Kiesselbach-Tunnel

MÜNCHEN (SR). Kaum war der Richard-Strauß-Tunnel am Arabellapark für den Verkehr frei gegeben, gingen die Bauarbeiten im Münchner Stadtteil Sendling weiter. Dort im Südwesten wird das dritte und letzte Tunnelbauwerk des Mittleren Rings in Deckelbauweise errichtet: der 2,8 Kilometer lange Luise-Kiesselbach-Tunnel, der zwischen Lindauer Autobahn und Passauer Straße verläuft. Bisher waren hier ständig Staus vorprogrammiert und die Verkehrsbelastung für die Anwohner nahezu unerträglich. Für den Luise-Kiesselbach-Tunnel werden in den nächsten sechs Jahren 600 000 Kubikmeter Erdreich bewegt werden müssen. Damit es zu keinem größeren Verkehrschaos kommt, arbeiten Baufirmen fieberhaft Tag und Nacht an mehreren Stellen gleichzeitig, um die Bauarbeiten voranzutreiben. So auch die Lorenz Leitenmaier Straßen- und Tiefbau GmbH, welche für die Straßenbauarbeiten im Zuge der unzähligen Bauphasen zuständig ist.

Eine Spur für den Verkehr zu sperren, ist nur zu verkehrsarmen Tageszeiten möglich. Zu dicht ist die Blechlawine, die täglich durch München rollt. Rund 100 000 Fahrzeuge passieren den Luise-Kiesselbach-Platz im Schnitt. Während der gesamten Bauzeit wird der Luise-Kiesselbach-Platz drei Mal umgebaut. Der störende Verkehr muss daher immer wieder neu verschwenkt werden. Schließlich sollen die Pkw- und Lkwfahrer auf dem Ring während der Bauzeit nicht auf die gewohnte Straßenkapazität verzichten müssen. Und diese macht sechs Spuren in der Garmischer Straße und am Luise-Kiesselbach-Platz sowie fünf in der Heckenstallerstraße aus. Darüber hinaus müssen sämtliche Nebenstraßen und Einfahrten nach wie vor erreicht werden können. Höchste Priorität haben Fußgänger und Radfahrer – auch sie können die Baustelle ständig passieren. Daher ist es eine der größten Herausforderungen, den Verkehrsfluss so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Ganz lässt es sich trotz aller Anstrengungen nicht vermeiden. Denn die ausführenden Baufirmen wie Leitenmaier müssen ihrer Arbeit nachkommen. Den Mitarbeitern bleibt dafür nur wenig Spielraum. Und das in doppeltem Sinne. Das liegt zum einen an dem engen Zeitfenster. Zum anderen an dem Platz, der absolute Mangelware ist.

Getestet wurde daher von dem Unternehmen auch eine neue kompakte Cat Walze CS44, welche im Laufe des nächsten Jahres auf den Markt kommt und die Walze vom Typ Cat CS433 ersetzt. Die Firma Leitenmaier hatte sich bereit erklärt, das neue Straßenbaugerät bei dieser Baustelle einzusetzen, um beispielsweise Kies und Erdreich zu verdichten. „Die Walze ist hinten schön klein und für diese Baustelle hier hat sie sich bereits nach kurzer Zeit bewährt, weil wir hier aufgrund der Verkehrssituation extrem beengte Platzverhältnisse haben. Streckenweise bleiben uns gerade einmal drei Meter Platz“, berichtet Jens Wenzlawe, Vorarbeiter der Baufirma Leitenmaier, über seine Erfahrungen mit der Baumaschine. Die Cat CS44 ist eine Weiterentwicklung des Vorgängermodells. Aufgrund der neuen Emissionsrichtlinien erfüllt sie die Stufe Tier V. Weil sie über einen neuen Acert-Motor verfügt, erzeugt sie weniger Abgase und muss deutlich seltener betankt werden, denn der Kraftstoffverbrauch hat sich ebenfalls reduziert.

In punkto Fahrerkomfort hat sich bei der Maschine auch etwas getan: Das Glas der Fahrerkabine ist hinten um ein gutes Stück vergrößert worden. So hat der Fahrer eine bessere Sicht und



Wenn Platz Mangelware ist, bietet sich die Cat Walze CS44 an.

Foto: Zeppelin

kann so die Verdichtung inklusive die Nahtstellen besser kontrollieren. Damit steht einer nahtlosen Verdichtung nichts mehr im Wege. „Durch die größere Verglasung sieht der Fahrer bis auf die Hinterreifen hinunter. Das war früher nicht möglich“, so Wenzlawe. Apropos Verdichtungsleistung – wie steht es damit? „Die Verdichtungsleistung passt.

Sie lässt nichts zu wünschen übrig. Wir hoffen hier nur, dass die Witterung möglichst lange mitspielt und wir mit der Walze bis Ende Dezember arbeiten können“, meint der Vorarbeiter. Und das hofft auch der Zeppelin Produktmanager für Straßenbaugeräte, Stefan Stein. „Die Walze soll unter möglichst normalen Umständen hier so lange wie

möglich arbeiten.“ Da es sich um eine Vorserienmaschine handelt, geht es darum, das Gerät unter möglichst realistischen Einsatzbedingungen zu testen. Schließlich fließen Produktverbesserungen in die Serienproduktion mit ein, die 2010 startet. Dann ist der Einsatz der Cat CS44 auch bei anderen Baustellen in Deutschland möglich.

Anzeige



HYDRAULIK-ZYLINDER ÜBER NACHT!

Zeppelin bietet Ihnen Austausch-Zylinder für Cat Bagger und Cat Radlader innerhalb von 24 Stunden!

Für die „Älteren“: ZM13 – 19, M315 – M322, 300er
Aktuell 2009 für die „Neuen“: 318C – 330D, M313D – M322D, 906 – 966 H

Wir haben den Austausch-Zylinder, Sie zahlen nur Ihre Reparatur!
Weitere Infos bei Ihrem Serviceberater oder Ihrer Zeppelin-Niederlassung.



www.zeppelin-cat.de

ZEPPELIN 

Alles unter Dach und Fach

MVS Zeppelin realisiert in der hauseigenen Fertigungshalle spezielle Container-Anforderungen

GARCHING BEI MÜNCHEN (GM). Ob auf Baustellen, in der Industrie, bei Events oder im öffentlichen Bereich – temporäre Raumlösungen bieten nahezu unbegrenzte Möglichkeiten. Schnell, einfach und flexibel entstehen Verwaltungsgebäude, Schulen, Messebauten, Loungebereiche für Modeschauen und andere Festivals, Bauunterkünfte und Sanitäranlagen. Vermietspezialist MVS Zeppelin bietet seinen Kunden nicht nur eine umfangreiche Auswahl an Unterkunfts-, Büro-, Event-, Sanitär-, Lager- und Tiefkühlcontainern, sondern realisiert in der hauseigenen, 3 500 Quadratmeter großen Fertigungshalle auch spezielle Anforderungen und Vorgaben. Ganze Modulanlagen werden so im Vorfeld konstruiert, die eine neue Infrastruktur schaffen oder passgenau in bestehende Anlagen eingesetzt werden.

Eine komplette Schulanlage errichtete MVS Zeppelin beispielsweise auf dem Gelände der Theo-Koch-Schule in Grünberg bei Gießen. Hintergrund war die Sanierung eines der alten Schulgebäude, im Zuge derer Schüler und Lehrer zeitweilig ausquartiert werden mussten. Zur Gewährleistung des regulären Schulbetriebes wurde eine zweistöckige Containeranlage mit insgesamt zwölf Klassenzimmern von jeweils 60 Quadratmeter Fläche aufge-

baut, in der bis zu 300 Schüler unterrichtet werden können. Zum Leistungsumfang gehörte die Lieferung von mobilen Schultafeln, Fluchtwegkennzeichnungen, zwei Ausgangstüren pro Klassenzimmer, die Außentreppeanlagen und der spezielle Eingangsbereich. Eine Außenlichtanlage mit Bewegungsmelder und Dämmerungsschalter dient zur Beleuchtung. Die Containerlandschaft bleibt bis Ende 2009 auf dem Schulgelände bestehen.



Mit den „mobilen Klassenzimmern“ wird der Schulbetrieb an der Theo-Koch-Schule in Grünberg trotz Sanierungsarbeiten gewährleistet. Fotos: MVS Zeppelin

Anzeige



In der 3 500 Quadratmeter großen Fertigungshalle werden auf den Kunden zugeschnittene Lösungen wie Container mit über drei Metern Raumhöhe realisiert.

Ein weiteres Beispiel für die vielseitigen Einsatz- und Gestaltungsmöglichkeiten ist ein viergeschossiges Modulgebäude auf dem Werksgelände der Volkswagen AG in Wolfsburg. Aufgrund von Renovierungsarbeiten benötigt der Automobilkonzern über einen Zeitraum von rund zwei Jahren zusätzliche Büros für 114 Mitarbeiter. Innerhalb kürzester Zeit schuf MVS Zeppelin hier eine geeignete Raumlösung mit komplett eingerichteten Arbeitsplätzen. Insgesamt wurden 88 Büromodule, vier Sanitärmodule sowie jeweils vier innen- und vier außenliegende Treppenelemente errichtet. Die gesamte Anlage wurde entsprechend der Rahmenbedingungen vor Ort auf Einzelbetonfundamentpunkte gegründet und die einzelnen Fundamentpunkte unter Vorgabe der zulässigen Sohlpressung erstellt. Zusätzlichen Schutz bieten ein Kaldach mit Regenfallrohren sowie ein Glasvordach im Eingangsbereich. Außenraffstore an den Fenstern sorgen für gute Lichtverhältnisse in allen Büroräumen.

Zur Innenausstattung zählen Büromöbel nach Vorgaben des Kunden, Klimasplittergeräte, ein Nadelfilzbodenbelag sowie Glasfasertapeten mit Anstrich. So wurden hochwertige Arbeitsräume geschaffen, die den Mitarbeitern ein angenehmes Arbeitsklima garantieren.

Und auch im Bereich der Sanitärsysteme setzt der Vermietspezialist individuelle Kundenwünsche um. So beispielsweise beim Bau eines WC-Containers für einen Kindergarten in Günzburg. Alle kindgerechten WC-Becken, Waschtische und Garderobenhaken wurden hier in einer Höhe montiert, die von Kindern im Alter von drei bis sechs Jahren problemlos erreicht werden kann. Die Einhandarmaturen an den Waschtischen lassen sich einfach und ohne fremde Hilfe bedienen und unterstützen die Kleinen beim Erlernen des täglichen Umgangs mit sanitären Einrichtungen. Selbstverständlich steht gerade bei der Kinderbetreuung die Sicherheit an oberster Stelle. Unter anderem sorgen daher

Türen mit Klemmschutz sowie abgerundete Ecken und Kanten dafür, dass sich die Kinder frei und gefahrlos bewegen können. Die Gestaltung des WC-Bereichs als offener Raum ohne Trennwände gewährleistet den Erzieherinnen stets Übersichtlichkeit. Zusätzlichen Schutz vor Verbrennungen bietet ein elektronisch geregelter Durchlauferhitzer, der die Wassertemperatur des Containers auf 38 Grad Celsius begrenzt. So wurden die Vorschriften der GUV 16.4 zur Unfallvermeidung umgesetzt.

Dank der flexiblen Modulbauweise der Container können die Raum- und Sanitär-lösungen individuell zusammengestellt und montiert werden und sind jederzeit beliebig erweiterbar. Die mobilen Trennwände lassen sich bedarfsgerecht einbauen, wodurch sich eine Vielfalt an unterschiedlichen Raumgrößen und -anordnungen ergibt. Als Ergänzung der Anlagen steht eine große Bandbreite an Zubehör wie Podeste, Treppenanlagen, Treppenhauscontainer oder Fäkalientanks bereit. Besonders im Bereich der Innenausstattung bleiben so gut wie keine Wünsche offen: Hier entscheidet der Kunde selbst, ob eine Gas-, Elektro- oder Warmwasserheizung verwendet beziehungsweise welche Klimageräte und Möbel eingesetzt werden sollen. Besondere Ansprüche an die Beleuchtung sowie eine individuelle Wandverkleidung oder ein besonderer Fußbodenbelag sind ebenfalls umsetzbar.

Selbstverständlich bietet MVS Zeppelin in Zusammenhang mit seinem breiten Angebot an Containern eine Fülle an praktischen Dienstleistungen. So fertigt der Vermietspezialist beispielsweise im Vorfeld Grundrisse und Fundamentpläne an, organisiert den An- und Abtransport, sämtliche Montage- und Demontearbeiten, Ver- und Entsorgungsleistungen und übernimmt das Verlegen von Energie- und Kommunikationsanschlüssen vor Ort.

Wir machen den Weg!

Mögen Andere den Weg freimachen, die Straßenbaumaschinen von Caterpillar stellen ihn her – überall in der Welt mit beeindruckender Präzision und Effizienz. Kaum ein anderer Hersteller verfügt über ein so lückenloses Programm im Straßenbau. Für praktisch alle Arbeitsschritte bei der Erstellung und Erhaltung von Verkehrswegen finden Sie bei Cat und Zeppelin das richtige Gerät – in bewährter Cat-Qualität, immer auf dem neuesten Stand der Technik und bestens betreut vom Zeppelin Service. Ihre Zeppelin Niederlassung informiert Sie gerne über unsere Maschinen für den Straßenbau.



Stampfußwalzen

Bodenstabilisierer

Motorgrader

Walzenzüge

Deckenfertiger

Tandemwalzen

kompatte Tandemwalzen

Asphaltfräsen

www.zeppelin-cat.de

ZEPPELIN 

Innovativ unterwegs

Mit neuem Recyclingplatz sichert Walter Feess Arbeitsplätze sowie die Zukunft des Familienbetriebs

KIRCHHEIM/TECK (SR). Noch ist sein Bau nicht abgeschlossen, doch schon wird auf dem neuen Recyclingplatz von Walter Feess in Kirchheim/Teck kräftig gebaggert, Bauschutt recycelt und Boden aufbereitet. Das Kreislaufwirtschaftsgesetz, das besagt: Verwertung kommt vor der Beseitigung, wird hier in die Tat umgesetzt. Derzeit fallen jährlich bundesweit circa 223 Millionen Tonnen Bauschutt, Erdaushub und Straßenaufbruch an, allein in Baden-Württemberg sind es 28 Millionen Tonnen. Aufgrund immer häufiger auftretender Abbrucharbeiten und dem dadurch verbundenen Mehraufkommen an Beton und Bauschutt ist selbst bei einem konsequenten Flächenrecycling durch Rückbau für Umnutzung und Nachverdichtung von einem Anstieg dieser Abfallmengen auszugehen. Umso wichtiger ist es, Ressourcen besser zu nutzen, was für den Unternehmer Feess eine Selbstverständlichkeit ist. Gutes Baustoffrecycling beginnt bereits auf der Baustelle in Form von selektivem Rückbau. Der Rest wird auf seinem neuen Recyclingpark mit Hilfe von Cat Baumaschinen und verschiedenen Anbaugeräten aufbereitet. So trägt er dazu bei, dass Baumaterialien wieder verwertet werden können und nur bedingt auf Deponien landen.

Der neue Platz ist verkehrstechnisch günstig gelegen – die Ausfahrt Kirchheim/Teck-West an der A8 ist gerade einmal 500 Meter entfernt. Um die Anwohner im Umkreis vor Lärm- und Staubemissionen zu schützen, musste das Unternehmen zum einen auf eigene Kosten eine 350 Meter lange Straße bauen, damit die öffentlichen Straßen sauber bleiben. Eine Reinigungsanlage für die Reifen der Lkw, die das Gelände verlassen, soll demnächst noch installiert

von Walter Feess ist. Es hat sich gelohnt, dass er all die Jahre dafür gekämpft hat“, sagt Robert Kress, Zeppelin Niederlassungsleiter aus Böblingen, welche das Unternehmen hinsichtlich Cat Baumaschinen betreut.

Der Spatenstich für den neuen Recyclingpark in Kirchheim erfolgte im Frühjahr 2009. Das Areal auf einer Fläche von 45 000 Quadratmeter ist in Form zweier Ebenen konzipiert. Während die



Cat Geräte bürgen für Qualität, wie der Kettenbagger 330LN, der längst auf die 30 000 Betriebsstunden zugeht.

Lehrstunde für die baden-württembergische Umweltministerin

Wie lassen sich Wirtschaft und Umwelt sinnvoll und nachhaltig miteinander kombinieren? Eine Antwort auf diese Frage erhielt die baden-württembergische Umweltministerin Tanja Gönner. Kurz vor Endspurt zur Bundestagswahl besichtigte sie auf Einladung des CDU-Bundestagsabgeordneten Michael Heinrich sowie CDU-Landtagsabgeordneten Karl Zimmermann und zusammen mit Angelika Matt-Heidecker, Oberbürgermeisterin von Kirchheim/Teck, den Betrieb von Walter Feess. Er hatte es nach einem langem Hin und Her geschafft, seinen Plan in die Tat umzusetzen – nicht zuletzt auch dank der Unterstützung durch die Politik. „Walter Feess hat in einer schwierigen Zeit eine Investition auf den Weg gebracht“, lobte Gönner den Unternehmer bei der Betriebsbesichtigung, als sie sich im Hosenzug und mit Arbeitsschuhen ein Bild von der Bodenaufbereitung und dem Recycling von Bauschutt machen konnte. „Für mich ist das heute eine Lehrstunde“, freute sich die Landesministerin über den informativen Vor-Ort-Termin, wo sie auch Stellung bezog zur Ersatzbaustoffverordnung.

Und für den Unternehmer bot sich die Gelegenheit, seinen neuen Recyclingpark anhand eines Modells und bei



Unternehmer Walter Feess (rechts) erklärt der baden-württembergischen Umweltministerin Tanja Gönner das Konzept seines neuen Recyclingplatzes.

einem Minister-Rundgang vorzustellen. „Der Recyclingplatz ist nicht nur ein Höhepunkt in unserer bald 60-jährigen Firmengeschichte, sondern auch unerlässlich, um Arbeitsplätze sowie die Zukunft unseres Betriebs zu sichern“, betonte Feess. „Auch wenn man es dem Mittelstand nicht immer zutraut, investieren wir viel Kapital in den Umweltschutz, der hohe Priorität genießt“, so der Unternehmer weiter. Gerne hätte er schon früher

seine Investition realisiert. „Es liegt nicht immer nur am Unternehmer, sondern auch an den Hürden der Bürokratie, dass der Umweltschutz nicht weiter vorangebracht wird“, meinte er. Den Umweltschutz hat er selbst auch beim Wort genommen. Die Fläche des Recyclingplatzes ist mit Recyclingmaterial und Betonsand befestigt. Seine Hallen wird er mit einer Fotovoltaikanlage zur Stromerzeugung ausstatten.

werden. Zum anderen müssen Erdwälle, die bepflanzt werden, hergestellt werden. 15 000 Quadratmeter Fläche stehen allein für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung. Wenn die zahlreichen Cat Baumaschinen Boden oder Bauschutt umschlagen oder die diversen Brecheranlagen auf Hochtouren laufen, kommt es immer wieder zur Staubeentwicklung. Deswegen versprühen Mitarbeiter Wasser, um den Staub einzudämmen. Bei Niederschlägen wird das Oberflächenwasser nicht unkontrolliert in einen Kanal geleitet, sondern in Absetzbecken aufgefangen, gereinigt und später zur Staubbämmung erneut eingesetzt. Somit wird auch hier keine Ressource unnötig verschwendet und ein weiteres Augenmerk auf den Umweltschutz gelegt. Dieser war ohnehin Teil der umfangreichen Auflagen, welche das Unternehmen erfüllen musste, um die Baugenehmigung für den Recyclingpark zu erhalten, auf die Walter Feess ein halbes Unternehmertenleben gewartet hat. Immer wieder musste er seine Pläne im Laufe der Jahre verschieben und einen langen Atem sowie sehr viel Ausdauer beweisen. Doch er ließ sich von seinem Vorhaben nicht abbringen. Ein wichtiger Schritt war es, den Stadtrat von Kirchheim/Teck hinter sich zu bringen. „Man merkt einfach, dass der Recyclingpark eine Herzensangelegenheit

obere Ebene dem Lagern von beispielsweise Humus, pflanzfähigem Boden oder Schotter dient, wird auf der unteren Ebene Boden und Bauschutt aufbereitet. Außerdem sollen ein Platz zum Sand- und Kiesumschlag sowie zwei freistehende Hallen entstehen, die strikt voneinander getrennt sind. Denn der Unternehmer legt großen Wert darauf, dass die hergestellten Produkte keine Fremdkörper enthalten. So soll bereits von vornherein sichergestellt werden, dass sich unbelasteter Boden nicht mit kontaminiertem Erd- und Bauschutt vermischt. Die sorgfältige Selektion der Abbruchmaterialien macht zwar einen gewissen Mehraufwand erforderlich, dafür verbessert sich aber auch der Anteil nutzbarer Baustoffe. In Halle eins, die sich zur Zeit im Bau befindet, sollen später auf einer Fläche von 2 500 Quadratmetern kontaminierte Altlasten aufbereitet werden. Halle zwei widmet sich der unbelasteten Bodenaufbereitung. Dort wird das Unternehmen sogar Humus für den Garten gewinnen.

Jede Sekunde werden irgendwo im Bundesgebiet circa sieben Quadratmeter Fläche mittels Beton, Asphalt oder Pflastersteinen versiegelt. An solchen Stellen wächst buchstäblich kein Gras mehr. Versiegelter Boden ist nicht nur schlecht für das Wasser, das nicht mehr ins Erd-

reich eindringen kann, sondern auch für den Humus, der für alle Zeiten verloren ist. Weil der begehrte Humus immer weniger wird, wird bei Walter Feess mittels Schaufelseparatorn steinfreier Boden durch die Zugabe von Qualitätskompost und Sand zu Humus verarbeitet. Derartige Innovationen sind wichtig für die Zukunft des Betriebs. Schließlich muss ein Unternehmer heute, will er erfolgreich sein, Trends erkennen können und seinen Betrieb danach ausrichten.

Neues ausprobiert

Doch nicht nur hier erkennt man, wie innovativ die Firma arbeitet. Auch bei der Maschinenteknik wird oft und gerne Neues ausprobiert. Normalerweise wird mit dem Abbruchgreifer Abbruchmaterial sortiert. Hier ist es anders. So gräbt beispielsweise ein Mitarbeiter mit einem Cat Kurzheckbagger 314C CR auf einer Länge von 60 Meter ein Fundament für Halle 1. „Die Idee hatte ein Mitarbeiter. Mit dem Abbruchgreifer funktioniert es besser als mit einem herkömmlichen Zwei-Schalengreifer, weil der Fundamentauschub nur einseitig verbreitert werden musste“, so Feess.

Der Greifer ist nur ein Anbaugerät von vielen, das für das Recycling genutzt

wird. Um die verschiedenen Fraktionen von Bauschutt aufzubereiten, wird auf dem neuen Recyclingpark in Kirchheim ein Cat Mobilbagger M318D mit einer ALLU-Separator-Schaukel eingesetzt. Damit kann Feess gröbere Stoffe von Feinfraktionen trennen und beispielsweise Eisen aussortieren. „Innerhalb kurzer Zeit hat der Baggerfahrer mit der Schaukel eine Lkw-Ladung abgeseiht“, erklärt Feess. Auf der Baustelle gibt es gewöhnlich viel Dreck, der mit Bauschutt vermischt wird. Dieses Material ist so nicht recyclingfähig. Wird es vor Ort jedoch abgeseiht und aufbereitet, dann schon.

Guter Stand

Wie das Kreislaufwirtschaftsgesetz in der Praxis funktioniert, führt der Unternehmer vor, indem er Bodenaushub, der normalerweise auf einer Deponie landen würde, mit Kalk vermischt, so dass er wieder als Füllmaterial verwendet werden kann. Eine ALLU-Separatorschaukel, angebracht an einem Cat Kettenbagger 323D, sorgt dafür, dass sich Kalk und Bodenaushub gleichmäßig vermengen, damit der aufbereitete Boden nach seinem Einbau später setzungsfrei verdichtet werden kann. Ein extra Kalkwagen wird nicht benötigt. „Normalerweise wird der Boden mit einer Kalkfräse aufbereitet, doch wir haben eine andere Lösung gefunden“, meint dazu der Unternehmer.

Innovativ ist er jedoch nicht nur in Richtung der eingesetzten Maschinen unterwegs, sondern genauso bei der

Dass er sich mit Standardlösungen nicht zufrieden geben will, belegt Feess auch an anderer Stelle bei der Ausrüstung seiner Arbeitsgeräte. Das Kontergewicht am Cat Kettenbagger 329D LN ließ Feess von der Zeppelin Niederlassung Böblingen um eine Tonne verstärken, um der Baumaschine eine noch höhere Standfestigkeit zu verleihen. Der Grund: An die Baumaschine werden diverse Anbaugeräte mit einem hohen Gewicht angebracht, wie eine Betonzange oder ein Magnet, der die im Recyclingmaterial enthaltenen Eisenteile herauszieht. Das erhöhte Kontergewicht verleiht dem Bagger dabei zusätzlich einen guten Stand.

Rund zehn verschiedene Recyclingmischungen aus Beton und Bauschuttmaterialien stellt der Betrieb fremdüberwacht her, wie etwa das Beton-Recycling 0/45 FSS, das für den Straßenbau eingesetzt werden kann. Großen Wert legt Walter Feess darauf, seinen Betrieb als qualifizierten Entsorgungsbetrieb zu führen. Feess ist Gründungsmitglied beim QRBe.V., dem Qualitätssicherungssystem Recyclingbaustoffe Baden-Württemberg.

Auch bei seinem Maschinenpark achtet der Unternehmer auf Qualität. Ein Cat Kettenbagger 330LN ist ein gutes Beispiel dafür. Noch immer ist die Baumaschine auf einem weiteren Recyclingumschlagplatz in Ebersbach-Fils im Einsatz, obwohl sie längst auf die 30 000 Betriebsstunden zugeht. Mit dem Bagger wurde schon viel Bauschutt und Beton, Recycling-Baustoffe, Erdmaterial und Humus, Kies, Sand sowie Schotter bewegt. Bis zum heutigen



Um die verschiedenen Fraktionen von Bauschutt aufzubereiten, wird auf dem neuen Recyclingpark ein Cat Mobilbagger M318D mit einer ALLU-Separator-Schaukel eingesetzt. Fotos: Zeppelin

Entwicklung neuer Produkte, wie etwa Flüssigboden und Recyclingbeton die er in absehbarer Zukunft vermarkten will, wenn sein neuer Recyclingplatz in Kirchheim/Teck fertig gestellt ist. So hat er längst schon wieder neue Pläne, was er mit Hilfe des Baustoffrecyclings auf den Weg bringen könnte.

Tag musste lediglich einmal die Hydraulikpumpe erneuert werden, alle anderen Hauptkomponenten sind noch Original. „Das Gerät ist angesichts seiner Langlebigkeit eine echte Ausnahmeerscheinung und steht für Qualität. Es erklärt aber auch, warum wir zahlreiche Cat Maschinen einsetzen“, so Firmenchef Walter Feess.

Kredit zu teuer? Dann gleich zu Zeppelin!



0,5 %

ohne Anzahlung!

Nur bis
31.12.2009!

**FÜR CAT
MINIBAGGER**
... und viele andere
Cat Baumaschinen
bis 9 Tonnen.

Zeppelin ist Ihr zuverlässiger Partner
rund um die Baumaschine, das gilt auch
für Finanzierungen. Bei uns kommen Sie
meist schneller und einfacher an einen
Kredit und das zu günstigen Konditionen.
Speziell für kompakte Baumaschinen von
Cat haben wir ein Niedrig-Zins-Paket für
Sie geschnürt. Holen Sie sich Ihr nagel-
neues Cat-Gerät zu komfortablen Raten!

© Zeppelin und Caterpillar 2009. Alle Rechte vorbehalten. ZEPPELIN, CAT, CATERPILLAR, jeweilige Logos und „Caterpillar Gelb“ sowie die in dieser Publikation verwendeten Unternehmens- und Produktzeichnungen sind Marken von Zeppelin oder der Caterpillar Inc. und dürfen nur mit ausdrücklicher Genehmigung benutzt werden. Irrtum und Änderungen vorbehalten. Fotos zeigen teilweise Sonderausstattungen



FINANZIERUNG GILT FÜR:

- Cat Minibagger, 1 bis 3 t
- Cat Kompakt-/Deltalader, 2 bis 6 t
- Cat Kurzheckbagger, 3 bis 9 t
- Cat Radlader, 4 bis 9 t

* Finanzierungsvertrag von Cat Financial mit 0,5 % effektivem Jahreszins und 24 Monaten Laufzeit bei 0 % Anzahlung auf den Neupreis für die aufgeführten Cat Maschinen. Gültig bis 31.12.2009 oder solange der Vorrat reicht. Finanzierungsangebot freibleibend, Bonitätsprüfung vorbehalten. Mehrwertsteuer sofort fällig. Es gelten unsere allgemeinen Geschäfts- und Garantiebedingungen.



Zeppelin Baumaschinen GmbH
Graf-Zeppelin-Platz 1 • 85748 Garching b. München
Telefon 089 32000-0 • Fax 089 32000-299
www.zeppelin-cat.de

ZEPPELIN 

Radlader mit Klasse

Glück gewinnt Sand und Rohkies der Münchner Schotterebene mit einem neuen Cat 988H

GRÄFELFING (SR). Was haben die BMW-Welt, die Allianz-Arena, der Richard-Strauß-Tunnel, das Tropenhaus im Tierpark Hellabrunn und das Olympiazentrum gemeinsam? Abgesehen davon, dass alle Bauwerke in München sind, sind sie größtenteils aus Beton entstanden, dessen Zuschlagstoffe die Firmengruppe Glück gewinnt. Neuerdings werden Sand und Rohkies der Münchner Schotterebene im Würmtal in der firmeneigenen Kiesgrube in Planegg von einem neuen Cat Radlader 988H abgebaut, welchen die Zeppelin Niederlassung München geliefert hat. „Aufgrund ihrer Größenklasse von rund 50 Tonnen ist die Baumaschine im Raum Oberbayern bei einem Gewinnungsbetrieb schon eine Ausnahme“, ist der Zeppelin Vertriebsdirektor Jürgen Karremann überzeugt. „So eine Maschine wie diese kauft man eben nicht alle Tage“, meint der Glück-Geschäftsführer Markus Wahl zur Investition. Sein Unternehmen braucht ein leistungsstarkes Gerät wie den Cat 988H, schließlich sollen damit pro Tag 5 000 Tonnen und jährlich insgesamt 1,4 Millionen Tonnen Rohstoffe abgebaut werden.

Die Neumaschine ergänzt die übrigen 16 Radlader und ersetzt einen Cat 988F, der aufgrund seiner 18 000 Betriebsstunden ausgetauscht wird. So wie der Vorgänger soll die neue Baumaschine im Durchschnitt 2 000 Betriebsstunden im Jahr auf einem 62 Hektar großen Abbauebiet beim Trockenabbau eingesetzt werden. „Wenn der Radlader so lange hält, wie der letzte, dann sind wir sehr zufrieden. Wir gehen davon aus, dass die neue Maschine genauso robust ist wie die alte und dass sie gegenüber dem alten Modell deutlich weniger Kraftstoff verbraucht“, erwartet Markus Wahl. Er baut zudem auf weitere Vorzüge bezüglich dem Aspekt Sicherheit. So verfügt der Cat 988H über eine Rückfahrkamera, damit der Fahrer auch weiß, was sich hinter seinem Rücken abspielt. „Der Zugang zur Fahrerkabine erfolgt über den hinteren Aufstieg über Treppen und ist nun wesentlich sicherer und bequemer wie früher. Außerdem hat sich der Geräuschpegel des Motors reduziert – auch das macht das Arbeiten angenehmer, wenn weniger Geräusche in die Kabine dringen“, erklärt Jürgen Karremann.

Worauf es bei der Maschinenteknik noch ankommt: Sie muss die Lieferfähigkeit des Betriebes gewährleisten. Schließlich muss die Produktion kontinuierlich mit Rohstoffen versorgt werden. Das setzt eine Verfügbarkeit des Radladers voraus. Um den Cat 988H sowie um die anderen Geräte kümmert sich Peter Eggert, Monteur von der Zeppelin Niederlassung München, in dem er Wartungsarbeiten an den Baumaschinen erledigt. „Die Firma Glück hat viele Maschinen. Darum steht hier eigentlich immer etwas an, wenn ich in

einen Trichter die Förderbänder. Diese führen teils unterirdisch zu dem drei Kilometer entfernten Kieswerk, wohin die Rohmaterialien mit einer Geschwindigkeit von acht Meter pro Sekunde innerhalb von zwei Minuten transportiert werden. Somit werden Lkw-Transporte vermieden und die Umwelt geschont, weil das Material geräusch- und staubfrei vom Abbauebiet in Planegg zum Kieswerk in Gräfelfing befördert wird.

Aufbereitet und veredelt

Im Werk werden die noch feuchten Rohstoffe in mehreren Schritten und mit Hilfe der verschiedensten Anlagen aufwändig aufbereitet und veredelt. Dazu werden sie gewaschen, gesiebt, gebrochen und dosiert. Bis zu 90 verschiedene Produkte werden hergestellt, wie Zuschlagstoffe für Beton, Straßenasphalt oder Pflastersteine. Glück war einer der ersten Betriebe in Oberbayern, der Kies zu Splitt für den Straßenbau aufbereitet hat. „Unsere Kernprodukte sind jedoch Zuschlagstoffe für die Transportbetonindustrie“, erklärt Markus Wahl. Die Abnehmer befinden sich im Raum München, die entweder selbst die bestellte Ware direkt ab Werk abholen, oder sich diese per Lkw beispielsweise direkt auf die Baustelle liefern lassen. Besonders profitiert habe der Betrieb, der seit über 70 Jahren Sand und Rohkies abbaut, so Geschäftsführer Wahl, als München seine Infrastruktur aufbaute und in diesem Zuge zahlreiche Bauten, wie das U-Bahn-Netz, entstanden sind.

Heutzutage müssen Betriebe wie Glück lange um Abbaugenehmigungen ringen. Insbesondere die Anwohner der umliegenden Gemeinden wehren sich gegen



Der alte Cat Radlader 988F wird vom neuen Cat Radlader 988H abgelöst, den Zeppelin Verkäufer Wolfgang Brecht (links) und Zeppelin Vertriebsdirektor Jürgen Karremann (zweiter von rechts) an die beiden Glück-Geschäftsführer Markus Wahl (zweiter von links) und Wolfgang Liebscher (rechts) übergeben.

stoff der meist verbrauchte pro Kopf der Bevölkerung ist, der weit vor Erdöl oder Eisenerz liegt“, erläutert Wahl. Außerdem bieten nur wenige Vorkommen den Rohstoff in einer Qualität, die für den Abbau und die weitere Verarbeitung geeignet ist. Glück hatte Glück: Im Würmtal findet sich der Rohstoff Kies in besonders hochwertiger Qualität. Das Vorkommen lagerte sich seit der Würmeiszeit vor über 100 000 bis 10 000 Jahren in dieser Ebene ab. Natürliche Abflüsse wie Kälte, Wärme, Druck und Erosion haben die Ablagerungen sortiert, geschliffen und gereinigt. Dieser natürlichen Auslese hielten nur äußerst witterungsbeständige Sande und Rohkiese mit hohem Reinheitsgrad stand. Somit bot sich gerade dieser Standort an, als der Firmengründer Bernhard Glück 1936 große Anstrengungen unternahm, um mit Hilfe von einfachsten Mitteln, damals Sand und Rohkies zu gewinnen.

Beim Abbau bleibt naturgemäß ein Eingriff in die Landschaft nicht aus, deswegen stehen heutzutage die Gewinnungsbetriebe häufig in der Kritik. Um den Eingriff in die Landschaft so verträglich wie möglich zu gestalten, wird der Abbau zeitlich begrenzt und als Ausgleich müssen Renaturierungsmaßnahmen

Bereits der frühere bayerische Ministerpräsident Alfons Goppel schätzte die Lkw-Fahrer der Firma Glück wegen ihrer Rücksichtnahme. Bei seinen Fahrten von seinem Wohnort Krailing in die Bayerische Staatskanzlei konnte er feststellen, dass die Fahrer „sich immer einwandfrei verhalten, vor allem die rechte Straßenseite einhalten und so schnelle-

ren Fahrzeugen das Überholen wesentlich erleichtern“, schrieb er 1962 an die Geschäftsleitung, die er zu „so guten, anständigen Fahrern“ beglückwünschte. Mitarbeiter wie sie haben dazu beigetragen, dass das Unternehmen wachsen konnte und heute zu einem der führenden Hersteller von Kies, Sand und Splitt im Großraum München zählt.



Blick über das Kieswerk.

Fotos: Zeppelin



Mit ihren hohen Reißkräften soll die Baumaschine Rohkies und Sand von der 15 Meter hohen Wand lösen.

der Werkstatt die Geräte überprüfe“, so Eggert. Doch erst einmal soll der neue Cat 988H nicht in die Werkstatt, sondern seine Leistung beim Rohkies- und Sandabbau unter Beweis stellen.

Weil die Rohstoffe allein durch die Kraft des Radladers gewonnen werden, ist eine Maschine wie der Cat 988H erforderlich, welche aufgrund ihres – im Gegensatz zum Vorgängergerät – kürzeren Hubgerüsts hohe Reißkräfte aufweisen kann. Immerhin müssen mitunter teils auch harte Sandschichten gelöst werden. Mit seiner sieben Kubikmeter großen Schaufel beschickt das Gerät, nachdem es 250 Meter Strecke zurückgelegt hat, über

den Rohkiesabbau, weil sie eine Beeinträchtigung der Wohnqualität befürchten. „Dabei ist es gerade die Bebauung von Wohnhäusern, die immer näher an unser Kieswerk heranrückt. Doch allzu gerne wird vergessen, dass unser Kieswerk lange vor dem Wohngebiet da war. Außerdem braucht jeder Mensch, selbst unsere Kritiker, im Leben rund 307 Tonnen Kies und Sand. Allein 95 Prozent dieser Menge gehen in das Bauwesen. Ohne den mineralischen Rohstoff Kies gäbe es keinen Beton, keine Gehwegplatten, Pflaster- oder Mauersteine. Mörtel oder Estrich kommen genauso wenig ohne Kies aus wie Frostschutz- und Tragschichten. Vielen ist gar nicht bewusst, dass dieser Roh-

umgesetzt werden, so auch bei Glück. Der Abbau ist als wandernde Kiesgrube konzipiert. Die Gewinnung der Rohstoffe, erfolgt in den vier Schritten: Nach dem Abbau werden die Flächen mit Erd-aushub und Bauschutt verfüllt, was ständig überwacht und überprüft wird. Anschließend wird die Fläche rekultiviert und mit einem Mischwald aufgeforstet. Um Verständnis für den Abbau zu wecken, veranstaltet der Betrieb regelmäßig einen Tag der offenen Tür und öffnet seine Pforten für die Öffentlichkeit. Immerhin geht es auch um die Sicherung von Arbeitsplätzen – Glück beschäftigt rund 300 Mitarbeiter, allein 200 davon in der Rohkiesgewinnung.

Regionale Marktposition stärken

Deutsche Asphalt weht neue Mischanlage in Ludwigsfelde ein

KÖLN. Die Deutsche Asphalt GmbH – als Tochtergesellschaft der Strabag AG zuständig für die gesamte Asphaltproduktion der Unternehmensgruppe in Deutschland – wehte im Oktober eine neue Asphaltmischanlage ein. Sie befindet sich im zehnten Kilometer südlich von Berlin gelegenen Ludwigsfelde. Die Anlage, die höchsten ökologischen und ökonomischen Anforderungen gerecht wird, erreicht eine Produktionsleistung von 240 Tonnen pro Stunde und wurde in einer Bauzeit von rund vier Monaten errichtet.



Innerhalb von vier Monaten wurden die neue Asphaltmischanlage in Ludwigsfelde errichtet.

Foto: Strabag

Die Deutsche Asphalt GmbH kann so ihre regionale Marktposition stärken, für die Strabag AG bedeutet die Anlage zudem eine weitere Sicherung und Erweiterung ihrer Baustoffaktivitäten. Der Spatenstich für die Neuerschließung des Grundstücks im Gewerbegebiet Preußen-

park in Ludwigsfelde, auf dem die Anlage errichtet wurde, erfolgte diesen April. Nach der Fertigstellung der Fundamente Anfang Juni wurde mit der Montage der Anlage vom Hersteller Benninghoven GmbH & Co. KG begonnen. Der erste Asphalt wurde Mitte August gemischt.

Lösungen für Generalunternehmer

Wie professionelles Beschaffungsmanagement die Bauwirtschaft stärkt - das Beispiel Jansen Building Group

KÖLN. In einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld ist Effizienz und vorausschauendes Kostenmanagement für Bauunternehmen das Gebot der Stunde. Ein bisher in der Baubranche vernachlässigter Hebel dafür liegt in einem professionellen Einkauf. Neben dem kurzfristigen Blick auf Liquidität und Ertrag geht es dabei auch immer um die Sicherung von Qualität sowie um den Aufbau von stabilen, nachhaltigen Lieferantenpartnerschaften. Das Beispiel der Jansen Building Group zeigt, wie die Optimierung des Einkaufs wirksam Bauunternehmen fit für die Zukunft machen kann.

Mit gut gefüllten Auftragsbüchern kam die Bauwirtschaft bis zum Sommer besser durch die Krise als andere Branchen. Seitdem hat sich viel verändert. Um sich für die Krise und die Zeit danach zu rüsten, heißt es für Bauunternehmen, rasch ergebniswirksame sowie auch nachhaltige Möglichkeiten zu finden, um ihre Wettbewerbssituation zu verbessern. Ein wirksamer Hebel liegt im Einkaufsmanagement. „Trotz des hohen Fremdleistungsanteils von 70 Prozent ist die Professionalität der Beschaffung in der Baubranche deutlich geringer als in anderen Branchen wie etwa der Automobilindustrie“, berichtet Baupartner Frank Bröker, Partner der Einkaufsberatung Inverto AG. „Durch professionellen Einkauf lassen sich im Durchschnitt Einsparungen von rund zwölf bis 14 Prozent des Einkaufsvolumens in Bauunternehmen erreichen.“

Einkaufskompetenz wirkt schon bei Auftragsvergabe

Allein dadurch, dass einzukaufende Leistungen zwischen einzelnen Bauprojekten oder in Tochtergesellschaften nicht gebündelt werden, verschenken Bauunternehmen viel Geld. Dazu kommt, dass Einkäufer in der Baubranche vorwiegend Bestellabwickler sind. „Strategische Einkaufsplanung, aktives Lieferantenmanagement und die intensive Kenntnis von Beschaffungsmärkten kommen zu kurz“, so Inverto-Projektleiter Philip Harter. Das Spektrum der Einkaufsleistung ist vielfältig, und eine verbesserte Einkaufsorganisation, die auf geregelte Beschaffungsprozesse im Gesamtunternehmen sowie auf Spezialsoftware für Lieferantenmanagement und Ausschreibungen zurück-



Das Foto zeigt den Stadtfestsaal von Antwerpen. Die Jansen Building Group hat wesentliche Gewerke im Innenausbau er stellt. Foto: Jansen Building Group

können. Der Einkauf hat also bereits in der ersten Phase des Verkaufs eine Schlüsselrolle. Besonders für Generalunternehmer ist das komplexe Management aller Gewerke eine Herausforderung bei der Beschaffung. Wie gerade diese Bauunternehmen hier von Verbesserungen profitieren können, verdeutlicht das folgende Beispiel.

Die Jansen Building Group mit Hauptsitz in Meeuwen in der belgischen Provinz Limburg hat im Zuge einer strategischen Neuausrichtung ihre Einkaufsorganisation verändert. Diese Modernisierung

Parlament. Dahinter stecken umfangreiche Einkaufsvolumina über alle Gewerke und Materialien. „Für uns war schnell klar, dass hier viele Chancen zur Verbesserung stecken“, so Nadia Jansen, Vorsitzende der Jansen-Geschäftsführung. Die gerade vom Arbeitgeberverband zur Jungunternehmerin des Jahres gekürte

aus Deutschland und erledigten alle notwendigen Schritte bis zum Einbau auf der Baustelle in Brüssel. Das Ergebnis: Das Liftsystem wurde nun mit einer Einsparung von mehr als 20 Prozent gegenüber dem Erstanteile beschafft, gleichzeitig wurden Prozesse in der Beschaffung von vergleichbarem Bedarf optimiert und

Firmenchefin ergänzt: „Allerdings musste in unserem komplexen, projektorientierten Umfeld für jede Produktgruppe eine individuelle Einkaufsstrategie entwickelt werden.“

Einkauf von Subunternehmer-Leistungen

In Zusammenarbeit mit der Einkaufsberatung Inverto erarbeitete die Jansen Building Group Lösungen für ein professionelles Beschaffungsmanagement in für die Baubranche typischen Gebieten, die große Kostenblöcke umfassen.

eine umfassende Datenbank mit Spezialisten aufgebaut. „Durch das Projekt sind wir heute in der Lage schneller und effizienter auf spezielle Bedarfsfälle zu reagieren“, erklärt Frank Gerardi, Direktor von Jansen Finishing.

Mit einem Kostenanteil von rund 60 Prozent ist der Einkauf von Leistungen und Diensten von Subunternehmern der wichtigste Kostenblock im Ausgabenportfolio der Building Group Jansen. Jansen arbeitete mit mehr als 200 wechselnden Subunternehmern, daher blieben in der Vergangenheit Einkaufsvorteile durch große Bündelungseffekte ungenutzt. Nach einer detaillierten Beschaffungsmarktanalyse und Ausschreibung hat Jansen jetzt pro Gewerk einen Pool von jeweils drei bis fünf Lieferanten pro Region aufgebaut, mit denen Rahmenverträge abgeschlossen wurden. Im Gegenzug waren die Subunternehmer bereit, ihre Preise um mehr als zehn Prozent zu senken. „Gleichzeitig bleiben für Jansen Flexibilität und Unabhängigkeit gewahrt, da für alle Spezialarbeiten mehrere Anbieter im Pool sind“, so Georges Vennekens, External Dispatcher bei der Jansen Group.

Transparenz über Beschaffungsmärkte

Das Beispiel Jansen zeigt, dass besonders das Lieferantenmanagement vielschichtig ist. Der Drahtseilakt zwischen Kostendruck und dem Aufbau eines verlässlichen Pools aus bestehenden und neuen Zulieferern ist nur mit Transparenz zu meistern: Ausschließlich die genaue Kenntnis von Beschaffungsmärkten, Unternehmen und deren Produkten ermöglicht es etwa zu sehen, ob ein Lieferant Spielraum für Preisreduzierungen hat. Pauschale Rabattforderungen reichen nicht, um Einkaufskosten nachhaltig zu senken. Kurzfristige Preiszugeständnisse können etwa durch mehrjährige Verträge ausgeglichen werden. Bei bestehenden Lieferanten kann eine Intensivierung der Geschäftsbeziehung den Einkaufserfolg dauerhaft sichern. Dies geht durch Konditionen-Benchmarking, zusätzliches Volumen oder stärkeres Einbinden in die Produktentwicklung.

Eines ist klar: In erfolgreichen Bauunternehmen sind Einkäufer nicht mehr Bestellabwickler, sondern wertorientierte Beschaffungsmanager. Es geht neben kurzfristigen Spareffekten immer auch um den langfristigen Beitrag des Einkaufs zur Wertsteigerung des Bauunternehmens.

Das Spektrum der Einkaufsleistung ist vielfältig



Das Spektrum der Einkaufsleistung ist vielfältig, und eine verbesserte Einkaufsorganisation, die auf geregelte Beschaffungsprozesse im Gesamtunternehmen sowie auf Spezialsoftware für Lieferantenmanagement und Ausschreibungen zurückgreift, trägt viel zur Kostensenkung und Wertsteigerung des Bauunternehmens bei. Grafik: Inverto

greift, trägt viel zur Kostensenkung und Wertsteigerung des Bauunternehmens bei. Wichtig ist, von vornherein ein einseitiges Vorgehen zu Lasten von Lieferanten zu vermeiden, da dies auf Dauer keine erfolgreiche Lösung ist.

In den letzten Jahren ist der Preis bei der Entscheidung über Bauprojekte immer mehr zum entscheidenden Vergabekriterium geworden. Daher gewinnen durch die heutige Praxis der Ausschreibung von Bauprojekten zunehmend die Unternehmen Aufträge, die durch Beschaffungsmarktkompetenz ihre Projekte punktgenau und kostengünstig kalkulieren

nahm das Unternehmen vor, nachdem 2008 mit Nadia Jansen die zweite Generation die Leitung der Geschäfte des Familienunternehmens übernommen hatte. Gegründet nach dem Zweiten Weltkrieg als Stuckateurbetrieb ist die Jansen-Gruppe heute einer der führenden Anbieter für Leistungen im Innenausbau in den Benelux-Ländern. Als Generalunternehmer und Spezialist mit mehr als 500 Mitarbeitern, 500 festen Subunternehmern und einem Jahresumsatz von rund 160 Millionen Euro bietet Jansen etwa Komplettkonzepte für den Ladenbau für Handelsketten oder den Innenausbau für Großprojekte wie das Europäische

Eine der großen Herausforderungen im Projektgeschäft sind komplexe Produkte oder Dienste, die im Zusammenhang mit einem neuen Projekt erstmalig oder einmalig eingekauft werden. Ein solches Beispiel war bei Jansen die Beschaffung eines Panoramalifts für ein Projekt in Brüssel mit einer ungewöhnlich großen konvexen Glasscheibe. Jansen lag dafür nur ein einziges Angebot vor, das weit über dem Preis lag, der dem Bauherrn angeboten worden war. Innerhalb von zwei Wochen ermittelten die Einkaufsberater von Inverto für Jansen neue Lieferanten für Stahl und Glasstruktur in Ostasien sowie einen erfahrenen Subunternehmer

Leser fragen - Experten antworten

Anton B. aus Rosenheim: Im vergangenen Jahr habe ich zwei Mitarbeiter verloren, die ich eigentlich gerne behalten hätte. Sie wechselten zu Konkurrenten, obwohl ich mehr als diese zahle. Woran liegt das?

Julia Voss: Das hätten Sie Ihre (Ex-) Mitarbeiter fragen sollen. Dass Sie dies nicht wissen, ist bedenklich. Es zeigt: Sie sollten einmal Ihren Führungsstil und die Kultur in Ihrem Betrieb hinterfragen. Gehen Sie in sich, und beantworten Sie folgende Fragen: Kommuniziere ich womöglich zu wenig mit meinen Mitarbeitern? Lobe ich sie zu selten? Denn das trifft auf zahlreiche Unternehmer zu. Sie betrachten vieles als selbstverständlich, was gar nicht so selbstverständlich ist. Viele Chefs registrieren das zu spät. Nämlich erst dann, wenn sie neue Mitarbeiter eingestellt haben und dann merken: Die neuen sind nicht so gut wie die alten. Geben Sie sich also einen Ruck. Sprechen Sie häufiger mit Ihren Mitarbeitern und loben Sie diese auch mal für scheinbare Kleinigkeiten – zum Beispiel dafür, wenn sie auch mal länger bleiben, als nötig. Zum Loben gibt es viele Anlässe.



Julia Voss, Geschäftsführerin der Unternehmensberatung Voss+Partner.

Foto: Büro für Bildung & Kommunikation

Wolfram H. aus Worms: Mein bester Mitarbeiter, der quasi meine „rechte Hand“ war, hat gekündigt. Für ihn suche ich Ersatz. Deshalb habe ich mehrere Stellenanzeigen geschaltet. Ein Bewerber erschien mir recht viel versprechend. Im Vorstellungsgespräch hinterließ er einen guten Eindruck. Dennoch habe ich Zweifel, ob er sich zu meiner „rechten Hand“ entwickeln kann. Soll ich ihn trotzdem einstellen, da ich dringend jemanden brauche?

Julia Voss: Wenn Sie nach dem Vorstellungsgespräch noch Zweifel haben, sprechen sie dies einfach an. Sagen Sie dem Bewerber, dass Sie einen Mitarbeiter suchen, der ihre „rechte Hand“ werden soll. Betonen Sie: Der Ersteindruck war positiv, und dass Sie glauben, dass er vermutlich das Zeug dazu hat, diese Funktion auszufüllen. Das schmeichelt ihm. Um ganz sicher zu sein, wünschen Sie aber, dass er bei Ihnen ein, zwei Tage auf Probe arbeitet, selbstverständlich gegen Bezahlung. Nur so können Sie sehen, wie er sich zum Beispiel im Kundenkontakt verhält und ob er wirklich die Voraussetzungen mitbringt, um sich zu Ihrer „rechten Hand“ zu entwickeln. Sagt der Bewerber „Nein“, verzichten Sie auf eine Einstellung. Sagt er „Ja“, beweist er zumindest, dass ihm etwas an der Stelle liegt. Sollten Sie nach dem Probearbeiten immer noch zweifeln, sagen Sie dem Bewerber ab. Bedenken Sie bei Ihre Entscheidung aber: So routiniert wie Ihre ehemalige „rechte Hand“, die Ihr Geschäft in- und auswendig kannte, kann der „Neue“ nicht sein. Er muss sich erst einarbeiten.

Das Arbeitsverhältnis im Baugewerbe

Praxis- und anwendungsorientierte Erläuterungen



Von Andreas Biedermann und Thomas Möller, zweite aktualisierte und erweiterte Auflage, erschienen bei der Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Berlin 2009.

Das jetzt in der zweiten Auflage erschiene Handbuch wendet sich an den Praktiker im Bauunternehmen, egal ob Inhaber, Personalleiter, Bauleiter oder Betriebsrat. In kurzen Abschnitten werden die wesentlichen, für das Arbeitsverhältnis im Baugewerbe relevanten Vorschriften dargestellt. Dabei wird neben der gesetzlichen Vorschrift auf die baurichterliche Vorschrift Bezug genommen. Themen, wie die Begründung und Beendigung des Arbeitsverhältnisses sowie dessen sozialrechtliche Folgen werden mit Stichworten erläutert. Dabei wird bewusst darauf verzichtet, auf einzelne Gerichtsurteile näher einzugehen. Zur besseren Übersicht erfolgt ein Hinweis auf eine praxisrelevante Empfehlung oder der Hinweis „Achtung“, mit dem zum Ausdruck gebracht wird, wo Fehler lauern können. Zahlreiche Kurzübersichten, Formulare und Muster runden das Werk ab. Auch die Ergebnisse der Tarifrunde 2009 sind berücksichtigt.

Die besten Mitarbeiter finden und halten

Die ABC-Strategie nutzen

Von Jörg Knoblauch und Jürgen Kurz, zweite überarbeitete und erweiterte Auflage, erschienen im Campus Verlag, Frankfurt am Main 2009.

Personalstrategie Jörg Knoblauch und Organisationsexperte Jürgen Kurz zeigen, wie Chefs die besten Mitarbeiter finden und halten. Die Grundidee ist: Beschäftigte in A-, B- und C-Mitarbeiter einzuteilen. A-Mitarbeiter sind hochmotiviert, kundenorientiert und fachlich kompetent, B-Mitarbeiter Durchschnitt und C-Mitarbeiter sind überflüssig. Hervorzuheben im ersten Teil, ist der neue praxiserprobte neunstufige Auswahlprozess. Er zeigt, wie man A-Mitarbeiter ausfindig macht, sie anstellt, motiviert und schließlich langfristig hält. Auch Ansätze, C- oder B-Mitarbeiter zu entwickeln, werden in der zweiten Auflage präzisiert. Der zweite Teil konzentriert



sich darauf, aus Mitarbeitern Mit-Unternehmer zu machen. In sieben Kapiteln zeigen die Autoren, dass Mitwissen zur schnellen Integration und guter Arbeitsleistung führt, wie Beurteilungsbögen für Mitarbeiter und Vorgesetzte Klarheit verschaffen, wie sich eine „Kultur des Lobens und Dankens“ entwickelt und dass die Beteiligung am Betriebserfolg Anreize und Loyalität schafft. In Summe überzeugen am Buch die klare Methodik, etliche Checklisten und umfangreiche Arbeitsmaterialien wie Literaturhinweise oder Weblinks. Insgesamt bietet das Buch eine praxisorientierte Anleitung zur Umsetzung einer effizienten und dauerhaften Personalpolitik.

Vermessungskunde

für den Planungs-, Bau- und Umweltbereich

Von Boris Resnik und Ralf Bill, dritte neu bearbeitete und erweiterte Auflage, erschienen bei der Verlagsgruppe Huthig Jehle Rehm, Heidelberg 2009.

Ob als Lernhilfe für Studierende oder als Nachschlagewerk für Praktiker – der „Resnik/Bill“ hat seit vielen Jahren seinen festen Platz im Kanon der Fachliteratur für das Vermessungswesen. Als Einführung in die Arbeitsweise der Vermessung, die sich an typischen Fragestellungen wesentlicher Fachbereiche wie Planungs- und Bauwesen oder Umweltschutz orientiert, erleichtert der Band gerade Anwendern außerhalb der Geodäsie den Zugang. In bewährter Weise vermittelt die Neuauflage die Grundlagen und gibt Einblick in aktuelle Entwicklungen. Neue Mess-



verfahren und Messprinzipien haben hier ebenso Eingang gefunden wie die komplette Automatisierung konventioneller Mess- und Rechenabläufe, welche die praktische Arbeit deutlich verändert hat. Der Fortschritt im geodätischen Instrumentenbau sowie in der Mess- und Auswertemethodik wurde durchgängig in das Werk eingearbeitet. Der Leser findet damit eine aktuelle wie anschauliche Darstellung vor, mit praxisorientierten Hinweisen zur Nutzung der vielfältigen Vermessungsmethoden und mit zahlreichen erläuternden Abbildungen. Beispiele und Aufgaben ermöglichen zudem die eigenständige Einübung und Umsetzung des Stoffes. Beigefügt ist eine CD-ROM.

Baubetriebslehre - Projektmanagement

Erfolgreiche Steuerung von Bauprojekten

Von Peter Greiner, Peter E. Mayer und Karlhans Stark, vierte aktualisierte Auflage, erschienen im Vieweg+Teubner Verlag, Wiesbaden 2009.

Die wichtigsten Strategien, Kenntnisse und Methoden zum Projektmanagement in der Baubetriebslehre sind auch in der vierten aktualisierten Auflage einfach und verständlich zusammengefasst. Gerade die immer schwieriger werdende Wettbewerbssituation macht eine strukturierte und nachvollziehbare Planung aller Leistungen erforderlich. Die Autoren erläutern das dazu erforderliche Vorgehen. Durch seinen klaren Aufbau ist das Buch auch für das Selbststudium geeignet. Die neue Auflage berücksichtigt aktuelle Normungen, Kostenentwicklungen und statistische Werte.



Ressource Wissen im Bauprojekt

Wissensmanagement-Prozessmodell für Planungs- und Beratungsleistungen in kleinen und mittleren Unternehmen



Von Elisabeth Krön, aus der Schriftenreihe Bau- und Immobilienmanagement Band 8, erschienen im VDG-Verlag, Weimar 2009.

Wissensmanagement gilt allgemein als Stellhebel, um wissensintensive Tätigkeiten oder Dienstleistungen effizienter zu gestalten und die Wettbewerbsfähigkeit positiv zu beeinflussen. Für die anerkanntermaßen wissensintensiven Tätigkeiten der Architekten und Bauingenieure in der Planung, dem Management und der Beratung von Bauprojekten fehlen bis heute angepasste Wissensmanagement-Instrumentarien, die auch die kleinen und mittleren Unternehmensstrukturen, berücksichtigen. Das vorliegende Bau-Wissensmanagement-Prozessmodell stellt ein Baukastensystem dar, das den Projektcharakter, den meist hohen Anteil impliziten Wissens sowie

die erforderliche Flexibilität und Skalierbarkeit auch für kleinere Strukturen einbezieht und auf Basis theoretischer Analysen und qualitativer Befragungen entwickelt wurde. Der Schwerpunkt liegt dabei auf einfach zu handhabenden und beliebig skalierbaren Bausteinen zur Prozessunterstützung für Projekt- und Unternehmensprozesse. Vier der Bausteine unterstützen direkt die Projektarbeit (Projektvorbereitung, Übergaben, Lösungsunterstützung, Projektabschluss), zwei weitere Bausteine (Orientierung, Verzahnung und Vernetzung) gewährleisten den Transfer zwischen Unternehmen und Projekt. Die Bausteine sind visualisiert. Damit ist neben dem Modell selbst vor allem auch ein praxisbezogener Leitfaden zur Implementierung von Wissensmanagement entstanden, der auch auf ähnliche Unternehmensstrukturen anwendbar ist.

SiGeKo-Praxis

Kompaktdarstellung



Von Professor Karl-Dieter Röbenack, Dr. Torsten Schüler und Diplom-Ingenieur Ulf-Joachim Schappmann, zweite aktualisierte und erweiterte Auflage, erschienen im Bauwerk Verlag, Berlin 2009.

In diesem Buch werden die wichtigsten fachlichen Themengebiete eines Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinators (SiGeKo) behandelt und Arbeitshilfen und Checklisten zur Verfügung gestellt. Eingegangen wird auf Gesetze und Verordnungen sowie Technische Regeln.

Aus dem Inhalt:

- Der SiGe-Koordinator - Rechtsgrundlagen, Aufgaben und Verantwortung
- Grundlagen der Erfassung, Beurteilung und Bewertung von Gefährdungen
- Erfassung von Gefährdungen innerhalb technologischer Linien
- Erfassung von Gefährdungen mit prozessübergreifendem Charakter

Opa, was macht ein Bauschinör?

Die Geschichte von einer alten Brücke

Von Heinz Günter Schmidt, limitierte Sonderauflage der Bayerischen Ingenieurekammer-Bau, erschienen im Verlag Ernst & Sohn, Berlin 2009.

„Opa Heinz Günter, was machst du?“ „Ich bin faul!“ „Warum bist du faul?“ „Weil ich 39 Jahre gearbeitet habe und jetzt etwas ausruhe.“ „Was hast du gearbeitet?“ „Ich war Bauingenieur.“ „Was macht ein Bauschinör?“ Mit diesem Dialog das liebenswerte Buch, mit dem die Bayerische Ingenieurekammer-Bau für Nachwuchs werben will. Gerade, weil die Aufgaben von Bauingenieuren so unterschiedlich sind, ist es schwierig, eine genaue Beschreibung des Berufes abzugeben. „Hier leistet das Buch von Heinz Günter Schmidt einen ausgezeichneten Beitrag, indem es am Beispiel einer Brücke Kompliziertes einfach und kindgerecht erklärt“, schreibt Kammerpräsident Dr. Heinrich Schroeter in seinem Vorwort. Der Bauingenieur

und Autor Heinz Günter Schmidt erzählt seinen Enkeln vom Baugeschehen rund um eine Brücke und gibt auf phantasievolle Weise einfache Antworten auf alle Fragen. „Sein Bautagebuch“ mit vielen Fotos und originellen Handskizzen zeigt in 13 Kapiteln, wie die Brücke durch eine Neue ersetzt wird. Ob Sondierung oder Spannbeton, Schneidbrenner oder Kabelschutzstein: Mit einfachen Beschreibungen erklärt der Autor die Vorgänge auf einer Baustelle. Am Ende des Buches ordnen sich die Baumaßnahmen zu einem komplexen Vorgang und ein Bauwerk zu einer exakten Struktur. Das Buch ist nun als limitierte Sonderauflage bei der Bayerischen Ingenieurekammer-Bau erschienen und kann bei www.bayika.de bestellt werden.

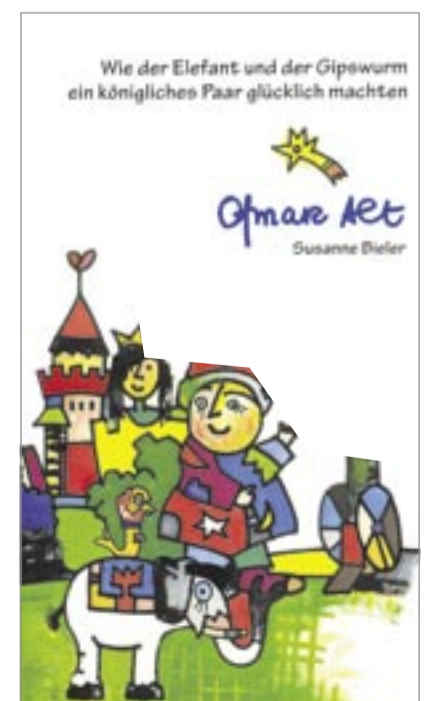


Wie der Elefant und der Gipswurm...

...ein königliches Paar glücklich machten

Von Susanne Bieler, illustriert von Otmär Alt, herausgegeben vom Bundesverband der Gipsindustrie und der Bundesweiten Interessengemeinschaft Trockenbau, 2009.

Bereits vor zehn Jahren wurde vom Bundesverband der Gipsindustrie ein Märchenbuch herausgegeben. Daran soll nun angeknüpft werden. Der Anlass ist das 110-jährige Verbandsjubiläum, zu dem der Titel „Wie der Elefant und der Gipswurm ein königliches Paar glücklich machten“ erscheint. Kleine wie große Leser unternehmen dabei eine literarische Reise in ein Land, das die Vorzüge von Gipsplatten kennen lernen sollen. Unterstützt wird die Geschichte durch Illustrationen von Otmär Alt. Interessenten erhalten das Märchenbuch gegen eine Schutzgebühr von sechs Euro beim Bundesverband der Gipsindustrie unter der Faxnummer (06151) 36 682-22.



Holz gut gestapelt

Holter Sägewerk setzt auf Qualität in allen Bereichen

GARCHING BEI MÜNCHEN (PA). Das Holter Sägewerk in Schloß Holte-Stuckenbrock hat einen neuen Gabelstapler Hyster H7.00FT in seinen Fuhrpark übernommen. Das mittelständische Unternehmen ist seit über 30 Jahren im Besitz der Familie Fischer und wurde zu einem lagerhaltenden Eichen- und Buchen-Sägewerk ausgerichtet. Die Erzeugung hochwertiger Blockware für unterschiedlichste Kundenwünsche steht im Mittelpunkt.

Mit dem Fuhrpark, der ausschließlich Hyster Gabelstapler der Typen H4.00XM, H5.00XL und H6.00XL sowie den neuen Hyster H7.00FT umfasst, werden im Jahr rund acht tausend Tonnen Schnittholz bewegt. Das entspricht etwa 12 000 Tonnen Rundholz, das hier im Sägewerk geschnitten, verarbeitet und aufbereitet wird. Das Holter Sägewerk wurde 1973/74 von Dr. Friedrich-Wilhelm Fischer gekauft und im Jahr 2002 erfolgreich in die nächste Generation übergeben. Stephan Fischer

erweiterte das Sortiment um europäische und amerikanische Edellaubholzarten und bereitete das Unternehmen auf die Anforderungen der Exportmärkte vor. „Schon beim Einkauf der Rundhölzer kommt uns unsere jahrzehntelange Erfahrung im Umgang mit dem Rohstoff zugute. Unser Schnittholz wird aus erstklassigen Werthölzern und ausgesuchten Beständen produziert. Diese stammen aus nachhaltiger Forstwirtschaft“, berichtet Stephan Fischer. So wie Betriebsleiter Fischer sehr viel Wert

auf Qualität beim Holzangebot des Unternehmens legt, so ist ihm auch die Qualität und der Zuverlässigkeit seines Fuhrparks wichtig. „Die Hyster Stapler haben uns noch nie im Stich gelassen. Also setzen wir auch weiterhin auf sie“, stellt er fest.

Ausstattung und Komfort

Und so war er auch der erste, der sich auf den neuen Hyster H7.00FT setzte und den Motor startete. Ihm gefielen auf Anhieb die Ausstattung, der Komfort und besonders die geringe Geräuschkentwicklung der Maschine. Wichtig für den Transport und das Handling des Schnittholzes sind ein weiches Anfahren und ein sanftes gleichmäßiges Abbremsen. „Sonst fallen uns die Stapel von der Gabel. Und das geht mit dem kostbaren Gut nicht.“ Reinhard Keimeier ist seit 22 Jahren im Betrieb und fährt mit den Hyster Staplern das Holz auf die Lagerplätze, wo es im Schnitt ein bis zwei Jahre zum Trocknen bleibt. Diese Arbeit erfordert einen besonderen Umgang mit den Holzstapeln und den Gabelstaplern. Hier sind besonders weiche und feinfühligere Fahreigenschaften erforderlich. Daher wurde der neue Hyster H7.00FT exakt nach Kundenwunsch auf diese Erfordernisse eingestellt.

Nach dem Trocknen auf dem Außenlager werden die Hölzer mit den Hyster Staplern in die Trockenkammer gebracht, wo sie auf eine Verwendungsfeuchtigkeit von acht bis zehn Prozent getrocknet werden. Die Verarbeitung von Holz erfordert nur



Reinhard Keimeier war gleich von der Feinfühligkeit des neuen Hyster H7.00FT begeistert. Fotos: Zeppelin

einen Bruchteil der Energie, die für andere Materialien nötig ist. Alle anfallenden Abfälle sind biologisch abbaubar oder werden sinnvoll weiterverarbeitet. Dabei durchläuft jedes Laubholz drei Qualitätskontrollen, bis es schließlich einer Standard- oder Verwendungsortierung zugeordnet wird. Um ein sauberes und hochwertiges Produkt aus Schnittholz zu erhalten, wird besonderer Wert auf die Holzpflege gelegt, zu der auch die sorgfältige Stapelung gehört. Besonders stolz ist Stephan Fischer auf das große, gut sortierte Eichenschnittholz-Lager, in dem in allen handelsüblichen Einschnittstärken drei verschiedene Qualitäten vorrätig sind. „Wir haben Qualitäts-

holz auf Lager, das bei vielen Restaurierungen eingesetzt wird. So haben wir kürzlich für das Dresdner Stadt-Schloss Holz geliefert, das dort verarbeitet wurde.“

Auch im Partnerunternehmen Bannmann in Bielefeld setzt man auf Qualität und fährt Hyster. Hier sind Gabelstapler der Typen H4.00XM, H5.00XM und H5.50XM im Einsatz. „Wir arbeiten eng zusammen und da wird dann auch über den Fuhrpark gesprochen. Und wenn es nichts zu kritisieren gibt, bleibt man bei der Marke und kann sie auch weiterempfehlen.“ Stephan Fischer setzt in allen Bereichen auf Qualität.



Stephan Fischer ließ es sich nicht nehmen, den neuen Hyster H7.00FT als Erster zu fahren.

Von Anlieferung bis Entsorgung

Bestnoten für die Baustellenlogistik bei Bestandsmaßnahmen

DÜSSELDORF. Der Trend zum Bauen im Bestand weitet sich aus - und mit ihm auch der Umfang der Bauprojekte. Der logistische Planungsaufwand ist dabei nicht unerheblich: Damit alles reibungslos verläuft, muss alles von der Anlieferung und Verteilung des Materials auf der Baustelle bis zur Entsorgung der anfallenden Abfallstoffe sorgfältig organisiert sein. Eine Marktforschungsstudie von BauInfoConsult zeigt: Der Stellenwert der Baustellenlogistik beim Bauen im Bestand nimmt zu. Doch wie zufrieden sind Architekten, Bauunternehmer und SHK-Installateure mit der Baustellenlogistik vor Ort wirklich? Und welche logistischen Teilaspekte werden in Zukunft an Bedeutung gewinnen oder verlieren?

Beim Bauen im Bestand werden häufig besondere Anforderungen an die Logistik vor Ort gestellt. Schließlich hat man häufig deutlich weniger Platz zur Verfügung als im Neubau. Baustellenlogistik wird beim Bauen im Bestand in naher Zukunft an Bedeutung gewinnen - darin sind sich alle befragten Akteure einig. Sowohl was die Rolle der Logistik bei Bestandsmaßnahmen grundsätzlich betrifft, als auch, was die abgefragten Teilaspekte der Baustellenlogistik angeht, nehmen jeweils zwei Drittel der Architekten, Bauunternehmer und SHK-Installateure an, dass die Bedeutung der Baustellenlogistik in den kommenden drei Jahren zunehmen oder deutlich zunehmen wird.

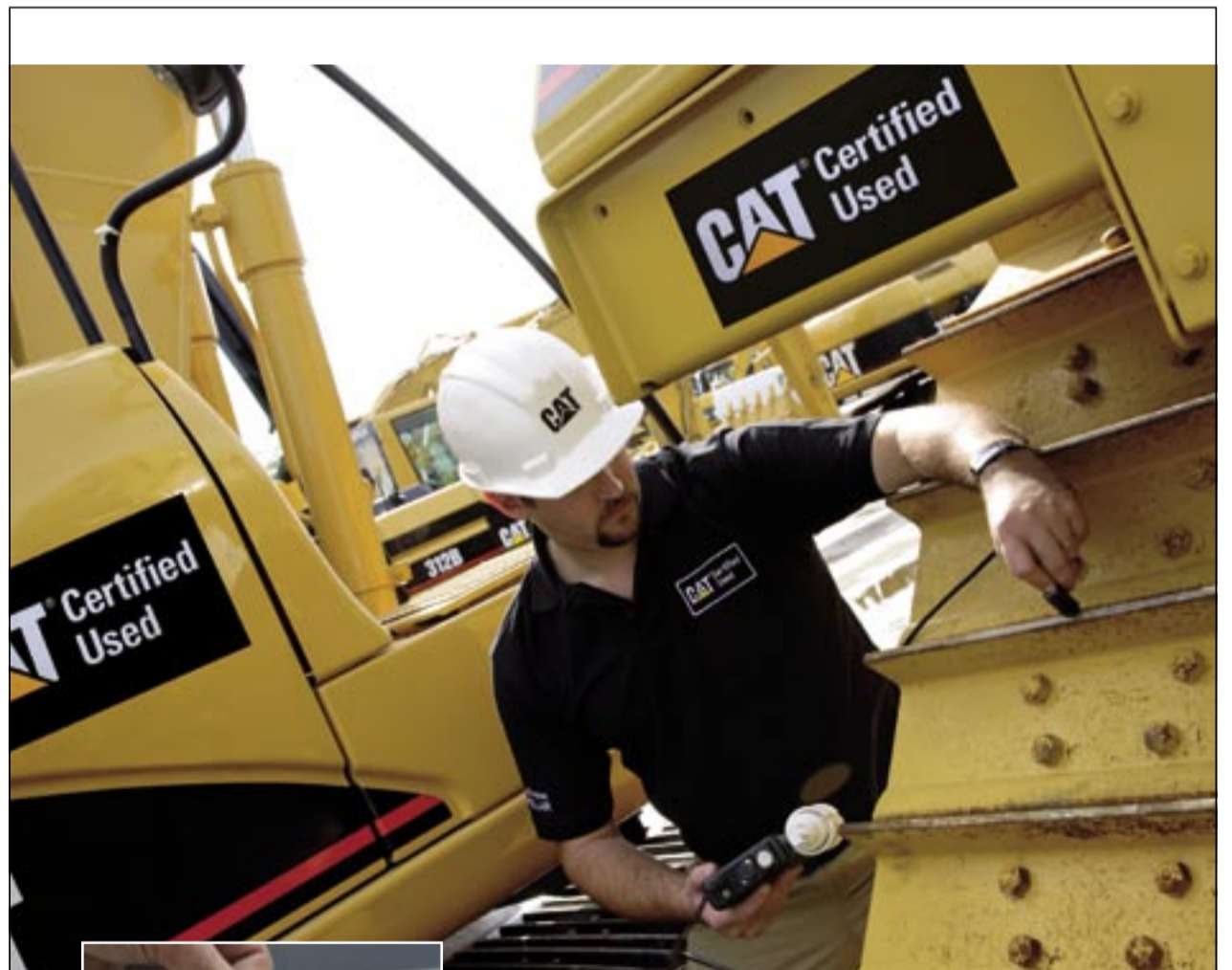
Kommunikation erwünscht

Doch ist die Baustellenlogistik derzeit im Regelfall überhaupt zufriedenstellend gelöst? Nach Ansicht von 85 Prozent der Architekten, 84 Prozent der Bauunternehmer und acht Prozent der SHK-Installateure ist dies meistens oder immer der Fall. Dabei zeigen sich die ausführenden Unternehmen etwas zufriedener mit der Logistik als die Planer: Der Anteil der Befragten, nach deren Meinung die Logistik immer zufriedenstellend gelöst ist, ist bei Bauunternehmern und SHK-

Installateuren jeweils mehr als doppelt so hoch wie bei den Architekten. Das mag damit zusammenhängen, dass die Planer, falls sie mit der Bauleitung beauftragt sind, in der Regel mit der Logistik der gesamten Abläufe konfrontiert sind, während die ausführenden Unternehmen hauptsächlich darauf fokussiert sein mögen, dass es bei den Bauabschnitten, mit denen sie selbst zu tun haben, keine logistischen Schwierigkeiten gibt.

Die wenigen Akteure, die selten oder nie mit der Baustellenlogistik zufrieden sind, wurden nach den Gründen für ihren Eindruck gefragt. Spontan nannten die Befragten am häufigsten eine zu geringe Kommunikation oder zu wenig Austausch zwischen den Beteiligten. Der Grund, der am zweithäufigsten in den spontanen Antworten der Befragten vorkam, ist eine schlechte Planung der Gewerke. Dieselbe Gruppe wurde außerdem danach gefragt, welche Akteure im Bauprozess sie für die logistischen Schwierigkeiten verantwortlich machen. Spontan am häufigsten wurde der Bauleiter oder Architekt verantwortlich gemacht. Von acht Architekten und jeweils drei Bauunternehmern und SHK-Installateuren wurden die arbeitenden Unternehmen selbst in die Verantwortung genommen.

Anzeige



DIE ZERTIFIZIERTE GEBRAUCHTMASCHINE MIT GARANTIE

Gebrauchtmachines mit dem Cat Certified Used Siegel haben in der Regel wenig Betriebsstunden und einen ausgezeichneten Zustand, der vom Zeppelin Service sorgfältig überprüft wurde. Sie bieten Ihnen fast alle Vorteile eines Neugeräts inklusive 12 Monaten Garantie – zum einem hochinteressanten Preis. Unser riesiges Angebot an zertifizierten Gebrauchtmachines finden Sie in jeder Zeppelin Niederlassung, in unserem Gebrauchtmachineszentrum in Alsfeld und tagesaktuell unter www.zeppelin-used.de.

Zeppelin Baumaschinen GmbH
Gebrauchtmachines-Zentrum
Zeppelinstr./Zufahrt Karl-Brüger-Straße 8 • 36304 Alsfeld
Tel. 06631 9601-0 • Fax 06631 9601-40 • www.zeppelin-used.de

ZEPPELIN 

Schutzschirm über der Nordbau

Zeppelin stärkt sein Dienstleistungsangebot und blickt auf eine erfolgreiche Messe zurück

GARCHING BEI MÜNCHEN (AB). Europas größte Vertriebs- und Serviceorganisation der Baubranche begegnet der gegenwärtigen Krise mit der Stärkung der Dienstleistungen für seine Kunden. Unter dem Motto „Wenn's drauf ankommt“ spannt Zeppelin einen Schutzschirm, der von Deutschlands größtem Mietangebot bis zur flexiblen Finanzierung reicht. Diese Aktion und das starke Produktangebot sind Gründe, weshalb Zeppelin auch dieses Jahr auf eine erfolgreiche Nordbau zurückblickt.



Michael Heidemann (rechts), Vorsitzender der Geschäftsführung der Zeppelin Baumaschinen GmbH, spannt einen Schutzschirm über der Nordbau, unter anderem auch für Dr. Jörn Biel, Schleswig-Holsteins Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr.

So konnte der Marktführer deutlich mehr Besuchskontakte als im Vorjahr registrieren und auch seine Stückzahlverkäufe (rund 130 Neu- und Gebrauchsmaschinen) sowie seinen Messe-Umsatz (rund elf Millionen Euro) ausbauen. Neben der starken Produktpalette im Bereich der Kompakt- und Standardgeräte machte sich der Ausbau der Straßenbautechnik bemerkbar, auf die Zeppelin bei seinem diesjährigen Messeauftritt einen Fokus legte. Oliver Worch, Vertriebsdirektor Nord, resümiert: „Unsere Erwartungen

wurden übertroffen, wir sind sehr zufrieden. Die Stärke und Vielfalt unserer Produkte kam uns auch dieses Jahr wieder zu Gute. Hinzu kommt eine hohe Qualität an Messekontakten. Denn auch wenn die Gesamtbesuchszahl der Nordbau im Vergleich zu den letzten Jahren rückläufig war, konnten wir mehr Fachbesucher registrieren.“ Und Geschäftsführer Michael Heidemann fügt hinzu: „Wir spannen einen Schutzschirm für unsere Kunden und lassen sie auch in schwierigen Zeiten nicht im Regen stehen. Das bedeutet unter an-

derem, dass wir auch auf der Nordbau ein attraktives Gesamtpaket aus Maschine, Service und Finanzierung geschnürt haben.“ Während zum Beispiel Banken ihre Kreditvergaben stark zurückfahren, bietet Zeppelin seinen Kunden günstige Finanzierungsraten wie einen Jahreszins von 1,49 Prozent für Kompaktmaschinen von Caterpillar.

Auch Mietgeschäft zieht positives Fazit

Auch MVS Zeppelin zieht ein positives Messefazit. Neben etlichen auf der Messe geschlossenen Mietgeschäften ist besonders die Zahl und Qualität der neuen Kontakte erfreulich. Der Vermietungspezialist präsentierte vielfältigste Lösungsangebote für Unternehmen aus Bau und Galabau, Kommunen, Handwerker und Industriebetriebe. Zu sehen waren unter anderem Arbeitsbühnen, Kompressoren, Hydraulikwerkzeuge und Spezialgeräte zur Landschaftspflege. Darunter Neuheiten wie der transportable und kompakte Häcksler CS 100 von GreenMech, der Holz mit einer Stärke bis zu 130



Eine kostengünstige Möglichkeit, eine qualitativ hochwertige gebrauchte Baumaschine einsatzbereit zu erhalten, ist das Programm Cat Certified Used, das ebenfalls Gesprächsthema auf der Nordbau war. Fotos: Zeppelin



Mietlösungen für unterschiedlichste Anforderungen – hier Spezialgeräte zur Landschaftspflege wie die Produktneuheit CS 100 von GreenMech – zeigt MVS Zeppelin.

Millimeter mühelos zerkleinert sowie die Baumstumpffräse LASKI Predator P-50, die mit ihrer maximalen Frästiefe von bis zu 40 Zentimeter Baumstümpfe sicher und restlos aus dem Boden entfernt.

Darüber hinaus informierte MVS Zeppelin über seine Mietleistungen im Bereich Baustellen- und Verkehrssicherung. Diese wurden vor kurzem speziell in Norddeutschland durch die Übernahme der regional bekannten BAD Baustellen-Absicherung Dietrich deutlich ausgebaut. Im Profi-Baushop, mittlerweile an über 50 Standorten in Deutschland zu finden, wurden Motorgeräte, Elektrowerkzeuge, Vermessungstechnik und vieles mehr ausgestellt beziehungsweise direkt vor Ort verkauft.

Anregungen fürs grüne Geschäft

Achter BGL-Verbandskongress beschäftigte sich mit Gartentrends

SCHWERIN (SR). Mit dem Abschluss der diesjährigen Bundesgartenschau in Schwerin trafen sich Mitte September die Mitglieder des Bundesverbandes Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau e. V. (BGL) in der Landeshauptstadt Mecklenburg-Vorpommerns. Der dreitägige Verbandskongress beschäftigte sich nicht nur mit der Ausrichtung der zukünftigen Verbandsarbeit, sondern Referenten gaben Einblicke in landschaftsgärtnerische Themen, wie das Marketing für die grüne Branche und Trends bei privaten Traumgärten. So konnten sich die rund 200 anwesenden Teilnehmer Anregungen für ihre Betriebe holen. Diesmal prägten auch die Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise den Erfahrungsaustausch mit den Experten.



Oliver Schmitz, Vertriebsleiter Bamaka, Markus Schwarz, Gewinner der Verlosung und Geschäftsführer der Schwarz Galabau sowie Dietmar Runge, zuständig für den Vertrieb der Cat Kompaktgeräte (von links nach rechts). Foto: Bildschön

„Die Stimmung war in diesem Frühjahr zwar massiv eingebrochen und es herrschte größte Unsicherheit über die weitere wirtschaftliche Entwicklung. Wenn die Gesamtwirtschaft aber jetzt „die Kurve wirklich kriegt“, bin ich auch für den Garten- und Landschaftsbau zuversichtlich, dass wir das Jahr 2009 ohne Umsatzrückgang abschließen können. Denn Grün liegt im Trend und Umweltthemen werden immer populärer“, so der BGL-Präsident Hanns-Jürgen Redeker.

Der ehemalige EU-Kommissar für Landwirtschaft, Entwicklung des ländlichen Raumes und Fischerei, Dr. Franz Fischler, ging auf die Chancen und Risiken für den Galabau im 21. Jahrhundert ein: „Unsere Gesellschaft will, dass die Umwelt geschont wird und Grünräume entwickelt und gut gepflegt werden. Um nachhaltig in der Landschaft zu planen, zu bauen, zu entwickeln und zu pflegen, müssen von Politikern und Wirtschaftsunternehmen zusätzliche Leistungen erbracht werden.“

Wie Werte den Weg aus der Krise weisen können, machte der oberste Repräsentant der Benediktiner, Abtprimas Dr. Notker Wolf, deutlich. Sein Appell: „Wir brauchen den Mut und die Lust etwas zu tun und nicht immer nur zu warten.“ Statt auf eine Lösung der Probleme durch den Staat zu hoffen, könne jeder mit Kreativität, Erfindergeist, Strebsamkeit und weniger Egoismus entscheidend zum Überwinden von schwierigen Situationen beitragen.

Stilvoller Garten mit wenig Budget

Wie Landschaftsgärtner der Finanzkrise trotzen können, zeigte die Landschaftsarchitektin und Buchautorin Heidi Howcroft aus Großbritannien. Sie weiß: „Mit Ideen allein baut man keinen Garten. Bei der Ausführung kommt es nicht auf Quantität, sondern auf die Qualität an.“ Hier konnten sich die Anwesenden anhand von Beispielen inspirieren lassen. Denn Howcroft machte deutlich: Auch mit wenig Budget lässt sich ein stilvoller Garten gestalten. Dieser Herausforderung müssen sich die Unternehmer heute stellen.

Einen anderen Ansatz verfolgte Professor Christian Elger. Er beschäftigte sich damit, wie Hirnforschung das Marketing beeinflussen kann. Der Wissenschaftler erläuterte, welche Prozesse sich im Gehirn abspielen und wie Entscheidungsprozesse beim Konsumenten ablaufen. Bereits jetzt liegen, so Elger, schon Untersuchungen vor, konkrete Marketingfragen mit Hilfe der Kernspintomografie zu beantworten.

Doch wie wird Werbung erfolgreicher und wie kann man einzelne Faktoren verändern, um den Erfolg zu steigern? In

einem Vortrag vermittelte Arne Friedrich, Dozent für Dialogmarketing am Siegfried Vögele Institut seine Erkenntnisse aus der Werbeforschung. In Experimenten zeigte er den Teilnehmern auf, welche Erkenntnisse sie für die Gestaltung von Werbung für ihren Betrieb nutzen können.

Informieren konnten sich die Teilnehmer außerdem darüber, welche kompakten Baumaschinen die Zeppelin Baumaschinen GmbH für Einsätze im Galabau zu bieten hat. Vor dem Tagungshotel in Schwerin waren ein Cat Minibagger 303.5C CR sowie ein Cat Radlader 907H ausgestellt. „Wir konnten interessante Gespräche führen und auch einige Bedarfsfälle ermitteln“, erklärte Dietmar Runge, bei Zeppelin zuständig für den Vertrieb der Kompaktmaschinen. Zusammen mit dem Produktmanager für Kompaktgeräte, Hanns Renz, stand er Rede und Antwort zu Fragen rund um die Maschinenteknik sowie den Service, insbesondere zu günstigen Finanzierungsangeboten, die auf reges Interesse stießen. Immerhin ging es darum auch in einem Gewinnspiel, das Zeppelin veranstaltete. Zu gewinnen war eine Reise ins englische Leicester, wo Caterpillar Kompaktmaschinen produziert. Der Preis ging an Markus Schwarz, Geschäftsführer der Schwarz Galabau GmbH & Co KG aus Greven.

Alle anderen Gewinnspiel-Teilnehmer erhielten einen Schirm, der im Rahmen einer Marketingaktion entwickelt wurde, um den Kunden zu zeigen: Auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten steht ihnen Zeppelin als verlässlicher Partner zur Seite, etwa mit seinen Dienstleistungen, wie einer schnellen Ersatzteilversorgung, seinen Miet- und Gebrauchsmaschinenangeboten oder eben der Finanzierung.

DEUTSCHES BAUBLATT
mit Baugerätemarkt

Impressum

36. Jahrgang, Nr. 347
Oktober/November/Dezember 2009

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:
Mayer & Söhne
Oberbernbacher Weg 7
86551 Aichach

Satz und Grafik:
QUERFORM.
Ralf Rützel
Baldestraße 4
80469 München

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

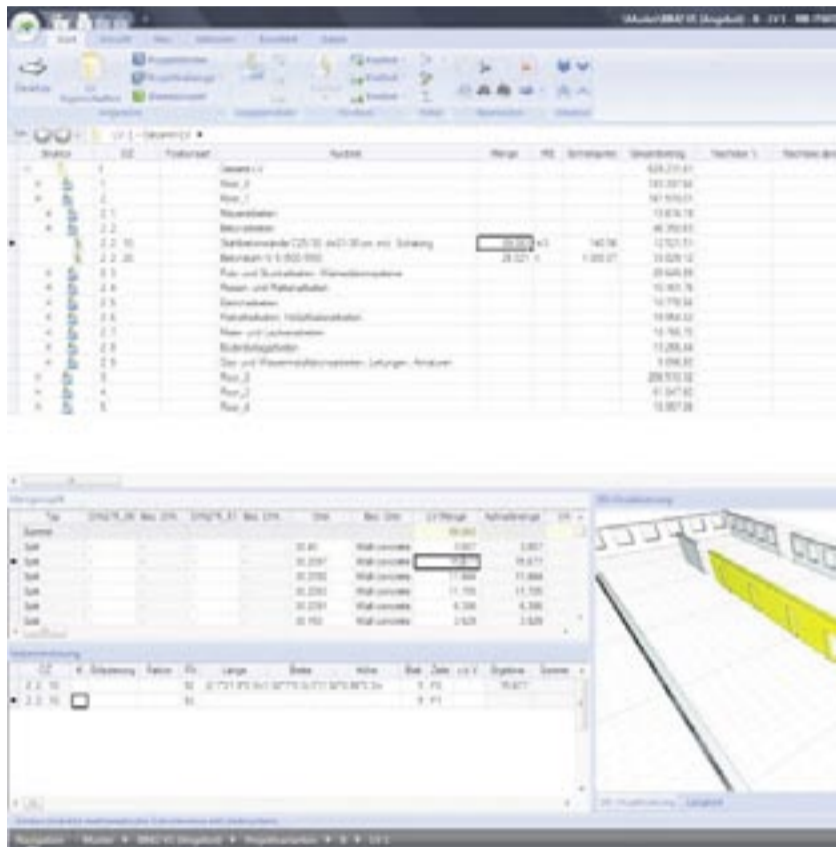
Die fünfte Dimension des Bauens

Neue Software vereint dreidimensionale Geometriedaten mit Bau-Ressourcen

STUTT GART. Planen und bauen in fünf Dimensionen – das Stuttgarter Technologieunternehmen RIB präsentiert eine neue Softwaregeneration, die erstmals dreidimensionale Geometriedaten mit erforderlichen Ressourcen, wie beispielsweise Baustoffen, Maschinen oder Personal sowie Zeit- und Vorgangskomponenten innerhalb eines Softwaresystems vereinen soll. Construction Process Integration (CPI) nennt RIB diese neuartige Technologie, die sich speziell an Prozessen von Bauprojekten orientiert, deren Optimierung vor allem durch die angespannte wirtschaftliche Situation im Bauwesen eine hohe Bedeutung erlangt hat.

Referenz für die Entwicklung dieser neuen Technologie ist die Automobilindustrie, die mit Hilfe der digitalen Fabrik Kosteneinsparungen von bis zu 30 Prozent erreicht hat. Mit CPI will RIB diese Technologien,

welche die Automobilherstellung revolutionierte, auf den Bau-Bereich übertragen. Hierbei prognostiziert der Softwarehersteller vergleichbare Kosteneinsparungen für die gesamte Baubranche.



Der Anwender kann zu jedem Zeitpunkt der Prozessbearbeitung Geometrie-, Ressourcen- und Ablaufplanungsdaten am Bildschirm verfolgen. Foto: RIB

Im Gegensatz zu Building Information Modelling soll die neue RIB-Software den kompletten Prozessablauf von Bauprojekten durchgängig integrieren – von der Planung über die Realisation bis hin zum Controlling von Bauwerken aller Art, ob Hoch-, Tief-, Industrie- oder Anlagenbau. Dabei ist die Lösung nach Aussagen des Softwarelösungsanbieters unabhängig von den einzelnen, im Projekt eingesetzten Fachapplikationen.

Realisierung

Die Software ist grafisch orientiert, so dass der Anwender zu jedem Zeitpunkt der Prozessbearbeitung Geometrie-, Ressourcen- und Ablaufplanungsdaten am Bildschirm verfolgen kann; sowohl rein alphanumerisch als auch mit einem interaktiven 3D-Modell. Dabei ist das System jedoch nicht auf die Erstellung des Gebäudeentwurfs, sondern auf die virtuelle Ausführungsplanung und Steuerung von Projekten und die Simulation von Fertigungs- und Instandhaltungsprozessen ausgerichtet.

„Mit dieser neuen Softwaregeneration für Prozess- und Kostenmanagement greifen wir aktuelle Branchentrends auf“, erklärt Dr. Hans-Peter Sanio, Vorstand der RIB Software AG. Die 5D-Initiative, eine Initiative der europäischen Bauindustrie zur Entwicklung neuer IT-Lösungen für die Planung, Ausführung und Nutzung von Gebäuden und Infrastrukturprojekten, bestätigt die Ausrichtung des Construction-Markts auf virtuelle Arbeitsweisen. Führende europäische Bauunternehmen, wie Strabag/Züblin, die Royal BAM Group, Ballast Nedam und die Consolidated Contractors Company haben sich der 5D-Initiative angeschlossen und fördern diese Entwicklung.

Zentrales Archiv für Bilder

Mit docma PIX Ordnung in die Bilderflut bringen

MÜNCHEN. Die Bildersammlung wächst und wächst. Die wachsende Verbreitung von Digitalkameras führt zur Anhäufung von Fotos in verschiedenen Verzeichnissen, auf einzelnen Arbeitsplatzrechnern von Mitarbeitern oder gar auf Offline-Datenträgern. Oftmals ist eine strukturierte Ablage nicht vorhanden. Die gezielte Suche nach Bildern gestaltet sich bisher umständlich und aufwändig. Jetzt hat die EDR Projekt GmbH speziell für Bauunternehmen eine einfache und bedarfsorientierte Lösung entwickelt: ein zentrales Bilderarchiv für einzelne Projekte oder das gesamte Unternehmen.



Bildmanagement mit docma PIX erleichtert das Organisieren, Finden und gemeinsame Nutzen. Foto: EDR Projekt GmbH

Die Software docma PIX ermöglicht das einfache Organisieren, Finden, gemeinsame Nutzen und Nachverfolgen der ständig steigenden Anzahl digitaler Bilddateien in einer zentralen Datenbank. Die Fotos werden frei wählbaren thematischen oder inhaltlichen Schlagwörtern zugewiesen. Ein Beispiel: Werden Bilder gesucht, die ein Bauleiter bei einem bestimmten Projekt am 29. September 2009 von einem Betoniervorgang gemacht hat, hilft die schnelle Recherche im Schlagwort-Struktur-

baum. Mit wenigen Mausklicks finden sich diese Bilder wieder.

Neben verschiedenen Ansichtsmodi bietet docma PIX unter anderem Import- und Exportfunktionen sowie Fotodruck in verschiedenen Layouts. Die Software kann als Einzelplatz- oder Netzwerklösung installiert werden und verarbeitet alle gängigen Bildformate. Die intuitive Bedienung und benutzerfreundliche Oberfläche machen Schulungen unnötig.

Anzeige





MÄNNER

MÜSSEN STÄNDIG BAGGERN.

Stimmt. Deshalb vermieten wir Ihnen alles, was Sie dazu brauchen: Kettenbagger, Mobilbagger oder Minibagger – um nur ein paar unserer 42.000 Mietlösungen zu nennen, die bundesweit flächendeckend an unseren Mietstationen zur Verfügung stehen. Und neben modernster Technik und einem Top-Zustand haben alle Mietlösungen noch etwas gemeinsam: Sie wollen angemacht werden! Bestellen Sie jetzt Deutschlands professionellen Mietkatalog unter

www.mvs-zepelin.de
0800-1805 8888
(kostenfrei anrufen)



MVS ZEPPELIN



Arbeitsrecht am Bau

Zurückweisung einer Kündigung wegen Nichtvorlage einer Vollmacht

Wenn sich der Arbeitgeber beim Ausspruch der Kündigung vertreten lässt – was häufig vorkommt – gelten die allgemeinen Vorschriften über die Stellvertretung bei Rechtsgeschäften des Bürgerlichen Gesetzbuches (§ 164 ff. BGB). Die Regelungen über die Vertretung sind kündigungrechtlich von besonderer Bedeutung, weil der gekündigte Arbeitnehmer gem. § 174 Satz 1 BGB eine Kündigung, die ein Bevollmächtigter, also ein Vertreter unterzeichnet hat, zurückweisen kann, wenn der Bevollmächtigte eine Vollmachtsurkunde nicht vorlegt und die Zurückweisung der Kündigung aus diesem Grunde unverzüglich erfolgt. Unverzüglich bedeutet gem. § 121 BGB „ohne schuldhaftes Zögern“. Der Bevollmächtigte muss die Vollmachtsurkunde im Original vorlegen. Die Vorlage einer Vollmachtsurkunde als Kopie genügt nicht. Auch das Bundesarbeitsgericht hat sich mit der Problematik einer Kündigung wegen Nichtvorlage einer Vollmacht häufig beschäftigt, so zum Beispiel in dem Urteil vom 20. September 2006 - 6 AZR 82/06.

Sachverhalt

Der Kläger war bei dem beklagten Arbeitgeber beschäftigt. Im Jahr 2004 wurde er schriftlich gekündigt. Die Kündigung war unterschrieben mit „i.V.S.“. Bei S handelt es sich um den Stellvertreter des Geschäftsführers. Die Unterschrift war unleserlich. Der Kündigung war keine Vollmachtsurkunde beigelegt. Aus diesem Grund wies der Kläger diese zurück.

Entscheidungsgründe

Das Sächsische Landesarbeitsgericht entschied, dass das Arbeitsverhältnis nicht durch

die Kündigung des beklagten Arbeitgebers vom 11. Juni 2004 aufgelöst wurde. Die Revision des Beklagten ist erfolgreich. Das Sächsische Landesarbeitsgericht vertrat die Auffassung, das Kündigungsschreiben sei nach § 174 BGB unwirksam. Die Unterschrift sei nicht zu erkennen. Daher bestehe die Möglichkeit, das Rechtsgeschäft nach § 174 zurückzuweisen. § 174 BGB bezwecke den Schutz des Erklärungsempfängers, der ohne Vorlage einer Vollmacht keine Gewissheit habe, ob das Rechtsgeschäft von einem wirklichen Bevollmächtigten ausgehe. Dieser Argumentation des Landesarbeitsgerichts folgt das BAG nicht. Streit entscheidend komme es im vorliegenden Fall darauf an, ob der beklagte Arbeitgeber den Kläger von der Stellung des Herrn S als Stellvertreter des Geschäftsführers in Kenntnis gesetzt habe. In diesem Fall wäre eine Zurückweisung der Kündigung nach § 174 Absatz 2 BGB ausgeschlossen.

Geltung nur für rechtsgeschäftlich bestellte Vertreter

Nach § 174 Absatz 1 BGB ist ein einseitiges Rechtsgeschäft, das ein Bevollmächtigter einem anderen gegenüber vornimmt, unwirksam, wenn der Bevollmächtigte keine Vollmachtsurkunde vorlegt und der andere das Rechtsgeschäft aus diesem Grund unverzüglich zurückweist. Das Zurückweisungsrecht ist nach § 174 Absatz 2 BGB nur dann ausgeschlossen, wenn der Vollmachtgeber demjenigen, gegenüber dem das einseitige Rechtsgeschäft vorgenommen werden soll, die Bevollmächtigung (vorher) mitgeteilt hat. § 174 Satz 1 BGB gilt nach seinem Wortlaut und seiner Stellung im BGB nur für rechtsgeschäftlich bevollmächtigte Vertreter. Für

gesetzliche oder ihnen gleich zu stellende Vertreter sei der Anwendungsbereich dieser Vorschrift nicht eröffnet. Eine Zurückweisung komme in diesen Fällen nicht in Betracht.

Kein Zurückweisungsrecht bei organschaftlicher Bestellung

Das Recht zur Zurückweisung bestehe auch im Falle der organschaftlichen Vertretung grundsätzlich nicht. Die organschaftliche Vertretungsmacht beruhe auf der Bestellung des Vertreters zum Organ einer juristischen Person, die nur durch ihre Organe am Rechtsverkehr teilnehmen kann. Der Grund für die Vertretungsmacht Kraft Organschaft liege in der gesetzlichen Anordnung in Verbindung mit der Bestellung zum Organ oder dem Eintritt in die Personengesellschaft als persönlich haftender Gesellschafter. Die organschaftliche Vertretung stehe der gesetzlichen Vertretung somit zumindest nahe.

Kenntnis der Vollmacht

Da der stellvertretende Geschäftsführer keine organschaftliche Vertretungsmacht habe, komme es vorliegend darauf an, ob der Beklagte den Kläger von dessen Vollmacht nach § 174 Satz 2 BGB in Kenntnis gesetzt hat. In diesem Fall wäre die Zurückweisung des Gekündigten ausgeschlossen. Das In-Kennntnis-Setzen im Sinne des § 174 Satz 2 BGB gegenüber den Betriebsangehörigen liege in der Regel darin, dass der Arbeitgeber bestimmte Mitarbeiter - zum Beispiel durch die Bestellung zum Prokuristen, Generalbevollmächtigten oder Leiter der Personalabteilung - in eine Stellung beruft, mit der das Kündigungsrecht verbunden zu sein pflegt. Hat der Arbeitneh-



Arbeitsrecht am Bau

RA Andreas Biedermann

mer, gegenüber dem die Kündigung ausgesprochen wird, Kenntnis davon, dass sein Erklärungsgegner die besondere Stellung inne hat, so hat er die Bevollmächtigung gekannt.

Keine Zurückweisung wegen Unleserlichkeit

Eine Zurückweisung der Kündigung wegen Unleserlichkeit der Unterschrift komme nicht in Betracht. Sinn und Zweck des § 174 BGB sei die Information des Erklärungsempfängers über die Bevollmächtigung einer Person, ein Rechtsgeschäft vorzunehmen. Kein Regelungsziel des § 174 BGB ist es, den Erklärungsempfänger vor sämtlichen Unsicherheiten im Zusammenhang mit Vertretungsfragen zu schützen. Ob eine Erklärung einer Person zugeordnet werden könne, sei keine Frage der Vertretungsmacht und ihrer Dokumentation.

Kein Fall fehlender Schriftform

Die Unleserlichkeit der Unterschrift führt auch nicht zur Unwirksamkeit der Kündigung wegen Nichteinhaltung der nach § 623 BGB vorgeschriebenen Schriftform. Das Erfor-

dernis der eigenhändigen Unterschrift im Rahmen des § 623 BGB bedeute nicht, dass unmittelbar bei Abgabe der schriftlichen Erklärung für den Erklärungsempfänger die Person des Ausstellers feststehen müsse. Dieser solle nur identifiziert werden können. Hierzu bedürfe es jedoch nicht der Lesbarkeit des Namenszuges. Vielmehr genüge das Vorliegen eines in der Identität des Unterschreibenden ausreichend kennzeichnenden Schriftzuges.

Bewertung und Folgen der Entscheidung

Zu Recht weist das BAG in seiner Entscheidung daraufhin, dass bei organschaftlicher und gesetzlicher Vertretungsmacht die Vorlage einer Vollmachtsurkunde unnötig ist. Bei anderen zur Kündigung berechtigten Mitarbeitern empfiehlt es sich nach der vorliegenden Entscheidung, seine Angestellten über die Kündigungsbefugnis zu informieren beziehungsweise der Kündigung eine Vollmacht beizulegen.

Verantwortlich:

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



Vergaberecht in der Praxis

RA Andrea Kullack

In der Regel enden Vergabeverfahren mit dem Zuschlag auf eines der eingereichten Angebote. Es kommt aber auch vor, dass ein Auftraggeber sich zur Aufhebung einer Ausschreibung entschließt, und die Bieter informiert, dass der Auftrag im Wege des Verhandlungsverfahrens ohne erneute Vergabebekanntmachungen neu ausgeschrieben wird. Prinzipiell steht ihm diese Möglichkeit offen (vgl. zum Beispiel Oberlandesgericht Naumburg, Beschluss vom 13. Mai 2008, Az.: 1 Verg. 3/08). Welche Möglichkeit hat ein Bieter, der sich Hoffnungen auf den Zuschlag machen durfte, hiergegen vorzugehen? Und wann kann umgekehrt ein nachrangig platzierter Bieter sich eine Aufhebung zu Nutze machen?

1. Was lässt sich gegenüber einer Aufhebungsentscheidung erreichen?

Ein öffentlicher Auftraggeber, der sein Beschaffungsvorhaben aufgibt, kann weder durch eine Entscheidung der Vergabekammer noch in sonstiger Weise gezwungen werden, einen Zuschlag zu erteilen (Bundesgerichtshof, Beschluss vom 18. Februar 2003 – Az.: X ZB 43/02; Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 16. September 1999 – Az.: C-27/98). Für den aussichtsreichen Bieter verbleibt daher selbst im Falle einer rechtswidrigen Aufhebung häufig nur der sekundäre Rechtsschutz in Form einer Klage auf Schadensersatz vor den Zivilgerichten. In der Regel bekommt er dann aber nur die Aufwendungen für die Teilnahme an der Ausschreibung erstattet. Die Aussicht, auch den entgangenen Gewinn ersetzt zu bekommen, besteht erst dann, wenn der ausgeschriebene Auftrag nach der Aufhebung doch noch an ein anderes Unternehmen vergeben wird (vgl. Summa in

juris-Praxiskommentar Vergaberecht, 2.A., § 26 VOB/A, Rn. 111). In diesem Fall ist aber – oberhalb der Schwellenwerte – auch das Nachprüfungsverfahren eröffnet. In einem solchen Nachprüfungsverfahren kann eine rechtswidrige Aufhebung ihrerseits aufgehoben werden, und der Auftraggeber muss seine ursprüngliche Ausschreibung fortsetzen.

Problematisch kann es im Einzelfall einmal sein, dass die Aufhebungsentscheidung bereits erfolgt ist, bevor der Bieter von ihr erfährt. Dies könnte in Ausnahmefällen, wenn der Auftraggeber zum Beispiel von der Vergabe endgültig Abstand nehmen will, zur Unzulässigkeit des Nachprüfungsantrags führen. Seit einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 18. Februar 2003 existiert aber der Grundsatz, dass ein Nachprüfungsantrag auch dann noch in zulässiger Weise gestellt werden kann, nachdem der Ausschreibende die Aufhebungsentscheidung getroffen hat (Bundesgerichtshof, Beschluss vom 18. Februar 2003, Az.: 10 ZB 43/02 – anders noch die 1. Vergabekammer des Bundes, Beschluss vom 9. April 2001, Az.: VK 1-7/01). Diejenigen Fälle, in denen der Auftraggeber nach der Aufhebung der ersten Ausschreibung ein weiteres Verfahren mit einem nahezu gleichen Auftrag durchführt, sind daher unproblematisch einem Nachprüfungsantrag zugänglich, sofern die weiteren Zulässigkeitsvoraussetzungen der §§ 107 ff. GWB (insbesondere die Rügepflicht) beachtet werden. Wenn ein Bieter doch einmal vor der Aufhebungsentscheidung vorab Kenntnis erlangen sollte, kann er vorsorglich einen Eilantrag nach § 115 Abs. 3 GWB stellen, demgemäß dem Auftraggeber die Aufhebungsentscheidung vorläufig untersagt wird.

Vergaberecht in der Praxis

Rechtsschutz von Bauunternehmen bei der Aufhebung der Ausschreibung

2. Welche Vorschriften regeln die Aufhebung einer Ausschreibung?

In den §§ 26, 26 a VOB/A und §§ 26, 26 a VOL/A ist der Schutz der Bieter vor unsachgemäßen Aufhebungen, und damit vor einer nutzlosen Erstellung zeit- und kostenintensiver Angebote geregelt. Danach kann eine Ausschreibung allenfalls dann aufgehoben werden, wenn a) kein Angebot eingegangen ist, das den Ausschreibungsbedingungen entspricht, wenn b) die Verdingungsunterlagen grundlegend geändert werden müssen, oder wenn c) andere schwerwiegende Gründe bestehen.

Ein Schutz von Bieter ergibt sich demzufolge bei offenen und nicht offenen Vergabeverfahren. Streitig ist, ob die §§ 26, 26 a VOB/A beziehungsweise VOL/A auch für die freihändige Vergabe beziehungsweise für das Verhandlungsverfahren analog gelten. Einige Vergabekammern haben sich dagegen ausgesprochen, andere haben entschieden, dass zumindest Verhandlungsverfahren in den Schutz vor unsachgemäßen Aufhebungen und die Kriterien der §§ 26, 26 a VOB/A beziehungsweise VOL/A einbezogen werden (zum Beispiel Vergabekammer Brandenburg, Beschluss vom 17. September 2002 – Az.: VK 50/02; so auch die Literaturmeinung von Summa für den Wettbewerbslichen Dialog, in: juris-Praxiskommentar Vergaberecht, 2.A., § 26 VOB/A, Rn. 31).

3. Wann liegt ein Aufhebungsgrund vor?

Ein Aufhebungsgrund liegt vor, wenn einer der in §§ 26, 26 a VOB/A beziehungsweise VOL/A aufgezählten Voraussetzungen erfüllt ist, und der Vergabestelle nach Ausübung ihres Ermessens keine andere Alternative als die Aufhebung verbleibt.

Folgende Tatbestände nennt § 26 VOB/A: a) Kein Angebot entspricht den Ausschreibungsbedingungen: Liegt auch nur ein einziges Angebot vor, das den Ausschreibungsbedingungen entspricht, so darf eine Aufhebung schon nicht mehr vorgenommen werden (Oberlandesgericht Koblenz, Beschluss vom 18.12.2003, Az.: 1 Verg 8/03).

Aber umgekehrt gilt auch: selbst wenn sämtliche teilnehmenden Angebote mangelhaft sind, muss die Vergabestelle noch immer prüfen, ob ihr weniger einschneidende Mittel als die Aufhebung zur Verfügung stehen. Solche können zum Beispiel darin bestehen, dass der Auftraggeber allen Bietern nochmals die Gelegenheit einräumt, fehlende Nachweise und Unterlagen nachzureichen, oder dass der Auftraggeber fehlende Angaben oder Nachweise bei allen Angeboten unberücksichtigt lässt und seine Wertung fortführt. Es kommt darauf an, ob eine Wertung nach den Anforderungen der Ausschreibung bei gleichzeitiger Beachtung des Wettbewerbs und der vergaberechtlichen Vorschriften noch eröffnet bleibt, oder ob der Mangel der Angebote irreparabel ist, etwa weil ein Verstoß gegen die VOB/A vorliegt (vgl. Summa in juris-Praxiskommentar Vergaberecht, 2.A., § 26 VOB/A, Rn.57).

b) Grundlegende Änderung der Verdingungsunterlagen erforderlich: An sich soll der Fall, dass die Vergabestelle selbst Fehler gemacht hat, und nunmehr die Verdingungsunterlagen ändern muss, nicht zur Aufhebung berechtigen. Das Risiko fehlerhafter oder mehrdeutiger Ausschreibungen trägt grundsätzlich der Auftraggeber (vgl. Oberlandesgericht Düsseldorf, Beschluss vom 8. März 2005, Az.: VII – Verg 40/04). Diese Grenze wird aber dann überschritten, wenn ein Festhalten an den bisherigen Verdingungsunterlagen für Auftraggeber oder Bieter unzumutbar ist.

Dieser Fall kann zum Beispiel vorliegen:

- wenn die fehlerhaften Vorgaben so gravierend sind, dass ein ordnungsgemäßes Leistungsverzeichnis mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit zu einem anderen als dem tatsächlichen Wettbewerbsergebnis geführt hätte, zum Beispiel bei falschen Maßeinheiten (Vergabekammer Nordbayern, Beschluss vom 4. Oktober 2005, Az.: 320.VK – 3194 – 30/05),

- oder wenn die Unklarheiten in der Leistungsbeschreibung dazu führen, dass die Bieter bei der Erstellung ihrer Angebote von gänzlich unterschiedlichen Voraussetzungen ausgehen (1. Vergabekammer Sachsen,

Beschluss vom 18. August 2006 – Az.: 1/ SVK/077-06).

Ansonsten kommen als Gründe vor allem nicht vorhersehbare technische Änderungen auf der Baustelle (zum Beispiel bei der Berechnung des Baugrunds) oder nicht vorhersehbare rechtliche Änderungen (zum Beispiel Verbote, Nutzungsbeschränkungen oder verweigerte Genehmigungen) in Betracht. Diskutiert wird auch, ob in solchen Fällen, in denen dem Auftraggeber ein Verschulden an nicht sorgfältig erstellten Verdingungsunterlagen trifft, eine Schadensersatzverpflichtung – ungeachtet der Wirksamkeit der Aufhebung – besteht.

c) Andere schwerwiegende Gründe: Wie beim vorherigen Punkt ist es erforderlich, dass die Grenze der Unzumutbarkeit für Auftraggeber oder Bieter, an der Ausschreibung festzuhalten, überschritten wird. Beispiele sind, dass es sich nach Öffnung der Angebote heraus stellt, dass die Ausschreibung aufgrund der angebotenen Preise in keinem Verhältnis zu einem vertretbaren wirtschaftlichen Ergebnis steht (ausdrücklich genannte Voraussetzung in § 26 Nr. 1 c VOL/A) oder dass die Haushaltsmittel infolge von Kürzungen nicht mehr ausreichen (vgl. Oberlandesgericht Koblenz vom 23. Dezember 2003, 1 Verg 8/03). Wann diese Grenzen erreicht sind, ist eine Frage des Einzelfalls. Diskutiert wird auch, ob in solchen Fällen, in denen der Auftraggeber eine Kostenänderung vorhersehen konnte, zwar die Aufhebung wirksam ist, aber dennoch eine Schadensersatzpflicht des Auftraggebers besteht.

4. Wann ist die Aufhebungsentscheidung also angreifbar?

Rechtswidrig ist die Aufhebung, wenn keiner der genannten Aufhebungstatbestände erfüllt wird oder wenn die Vergabestelle kein Ermessen ausübt beziehungsweise ermessensfehlerhaft entscheidet. Allerdings ist ein Ermessensfehler nur eingeschränkt überprüfbar. Dies setzt voraus, dass die Vergabestelle entweder gar keine Alternativen zur Aufhebung in Betracht gezogen und willkürlich gehandelt oder massive Fehler begangen

hat. Dennoch gelingt ein solcher Nachweis hin und wieder, wie insbesondere die in der Rechtsprechung entschiedenen Fälle von so genannten „Scheinaufhebungen“ zeigen. Gemeint sind damit diejenigen Fälle, in denen die Vergabestelle einen Aufhebungsgrund vorschützt, weil sie einem Bieter den Auftrag erteilen will, der im Vergabeverfahren ein nicht annehmbares Angebot abgegeben hat, und sodann in unmittelbarem zeitlichem Zusammenhang ein Verhandlungsverfahren mit einem kaum veränderten Auftragsgegenstand einleitet (vgl. hierzu: Oberlandesgericht

München, Beschluss vom 12. Juli 2005, Verg. 8/05). In einem solchen Fall kann ein Nachprüfungsverfahren auch noch nach der ersten Aufhebungsentscheidung mit Erfolg durchgeführt werden. Die Neuvergabe im Verhandlungsverfahren bedeutet dann letztendlich nichts anderes wie die Fortsetzung des aufgehobenen Vergabeverfahrens, so dass der Primärrechtsschutz fortbesteht (Oberlandesgericht Düsseldorf, Beschluss vom 15. März 2000, Verg. 4/00; Oberlandesgericht Naumburg, Beschluss vom 14. Mai 2006 – 1 Verg. 3/06).

6. Welche Verpflichtungen können Vergabekammern oder Vergabesenate aussprechen?

Was die Vergabekammern und Vergabesenate nicht können ist, den Auftraggeber zur Erteilung eines Zuschlages zu verpflichten. Diese Freiheit bleibt dem Auftraggeber unbenommen, und dann verbleibt allenfalls der Schadensersatz, wie unter obiger Frage ausgeführt wurde. Liegt eine rechtswidrige Aufhebung vor, so können die Vergabekammern und Vergabesenate also nur entscheiden, dass der Auftraggeber zur Fortführung

des Verfahrens verpflichtet wird, das heißt, er hat das Vergabeverfahren an der Stelle wieder aufzunehmen, an der es im Zeitpunkt der Aufhebung unterbrochen wurde (vgl. Näheres bei Summa, juris-Praxiskommentar Vergaberecht, 2.A., § 26 VOB/A, Rn. 20). Umgekehrt können die Gerichte im Nachprüfungsverfahren aber auch eine Verpflichtung zur Aufhebung nur dann aussprechen, wenn sich das Ermessen des öffentlichen Auftraggebers „auf Null“ reduziert hat. Sind zum Beispiel sämtliche Angebote erkennbar irreparabel und durfte ein Zuschlag nicht

erfolgen, kann ein Nachprüfungsverfahren für den zweit- oder drittplatzierten Bieter von Interesse sein, erst recht, wenn er davon ausgehen kann, dass der Auftraggeber an dem Auftrag festhalten und daher wahrscheinlich ein neues Vergabeverfahren nach §§ 3, 3a VOB/A, VOL/A einleiten wird.

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

Aktuelle Rechtsprechung zur Bauvertrags- und Baurechtspraxis

Der Kostenanschlag des Unternehmers und die Kosten der Nachtragsbearbeitung - Teil 2

Nachdem in der letzten Ausgabe die Rechtsprobleme im Zusammenhang mit einem Kostenanschlag des Werkunternehmers behandelt und die Unterschiede zu den Vertragsangeboten herausgearbeitet wurden, soll nunmehr die Frage untersucht werden, ob und inwieweit ein Werkunternehmer berechtigt ist, in die Preiskalkulation bei Änderungs- und Zusatzleistungen die Kosten der dafür erforderlichen Nachtragsbearbeitung einzubeziehen. Ergänzend wird auch die Erstattungspflicht von Privatgutachterkosten erörtert, die für die gerichtliche Verfolgung oder Inanspruchnahme aufgewendet wurden beziehungsweise werden mussten.

Sind (Vertrags-) Angebote vergütungspflichtig?

Angebote auf Abschluss eines Werkvertrages sind regelmäßig nicht vergütungspflichtig, selbst dann nicht, wenn sie umfangreiche Vorarbeiten erfordern. Dies wurde vom BGH in dem in der letzten Ausgabe vorgestellten und zitierten Grundsatzurteil vom 12. Juli 1979 – VII ZR 154/78 (BauR 1979, 509) – festgestellt. Ob dies auch für Nachtragsangebots- und Nachtragsbearbeitungskosten gilt, bedarf der Klärung.

Was sind Nachtragsbearbeitungskosten?

Zu den Nachtragsbearbeitungskosten gehören solche Kosten, die dem Auftragnehmer dadurch entstehen, dass er nach der Anordnung einer Bauentwurfänderung (§ 1 Nr. 3 VOB/B oder einer im Vertrag nicht vorgesehenen Leistung (§ 1 Nr. 4 Satz 1 VOB/B) durch den Auftraggeber oder bei sonstigen rechtlich verbindlichen Anordnungen des Auftraggebers neben der eigentlichen Ausführung der Bauleistung als solcher auch Planungs- und Verwaltungsaufwand betreiben muss. Ein solcher Aufwand manifestiert sich in der Regel in der Erstellung eines Nachtragsleistungsverzeichnisses (insbesondere mit ausführlichen Positionsbeschreibungen, etwaigen Mengenermittlungen etc.) und in der Begründung des Nachtragsangebots mit entsprechenden Nachweisen und Kalkulationsunterlagen zur Nachtragsangebotsdokumentation.

Davon zu unterscheiden (in rechtlicher Hinsicht) sind Kosten für die Aufstellung und Begründung von Behinderungsnachträgen. Solche Kosten sind der Sache nach Kosten der Schadensermittlung und gehören grundsätzlich zum erstattungsfähigen Schaden; davon umfasst sind insbesondere externe Gutachterkosten, die für die Feststellung der Schadensursachen und Schadensauswirkungen erforderlich sind; sie gehören schon nach dem allgemeinen Schadensersatzrecht zu den ersatzfähigen Kosten (BGH, Urteil vom 27. Februar 2003 – VII ZR 338/01 = BauR 2003, 693).

Nicht erstattungsfähig sind dagegen im Regelfall Kosten und Aufwendungen von Mitarbeitern des Auftragnehmers, die im Rahmen von Verhandlungen über die betreffenden Ansprüche oder durch baubegleitende Abstimmungs- und Informationstätigkeiten anfallen. Insoweit gilt nach wie vor der allgemeine Grundsatz, dass der Geschädigte seine Aufwendungen zur Verfolgung seiner Ansprüche im Rahmen einer üblichen Mühewaltung selbst tragen muss (BGHZ 66, 112, 115).

Wann werden Kosten der Nachtragsbearbeitung in der Praxis virulent?

Insbesondere bei bauzeitbezogenen Ansprüchen, die eine komplexe Aufarbeitung durch

externe Gutachter („Baubetrieblere“) verursachen, kommen solche Aufwendungen zum Tragen. Gegenstand von Bauzeitnachträgen sind regelmäßig interne Kosten der Bauleitung des Unternehmers sowie externe Gutachterkosten, die für – die notfalls gerichtsverwertbare – Aufarbeitung und Darstellung eines geltend gemachten Anspruchs auf Vergütungsanpassung anfallen. Dabei darf nicht unerwähnt bleiben, dass die höchstgerichtliche Rechtsprechung dem Auftragnehmer erhebliche Dokumentationspflichten auferlegt und oftmals hohe Anforderungen an die Darlegung der geltend gemachten Ansprüche auf Bauzeitverlängerung und auf Schadensersatz beziehungsweise angemessene Entschädigung oder auf einen Vergütungsnachtrag stellt.

Hinzukommt die allgemeine Erkenntnis, dass bei komplexen Bauvorhaben und vielschichtigen Behinderungstatbeständen der Auftragnehmer kaum ohne die Inanspruchnahme baubetrieblicher (selbstredend auch anwaltschaftlicher) Hilfe auskommt, um seine Ansprüche schlüssig darlegen zu können. Dass dies mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden ist, der bereits im Vorfeld einer etwaigen späteren gerichtlichen Auseinandersetzung vom Auftragnehmer vorzuschießen und zu tragen ist, liegt auf der Hand und führt zu einem wirtschaftlichen Defizit, den der Auftraggeber – und nicht der Auftragnehmer – verursacht beziehungsweise veranlasst hat.

Wie sieht die Rechtsprechung aus? Was meinen die Kommentare?

Ausgangsbasis der Frage nach einer Kostenerstattung von Nachtragsbearbeitungskosten ist, dass dem Auftragnehmer grundsätzlich alle Mehrkosten für geänderte Leistungen beziehungsweise alle besonderen Kosten für zusätzliche Leistungen vergütet werden (§ 2 Nr. 5 VOB/B und § 2 Nr. 6 VOB/B) sollen, also auch diejenigen, die durch die Feststellung der Änderungen des Bauinhalts und damit der Änderungsleistung selbst entstehen. Eine offenkundig interessengerichtete Literaturmeinung meint, dass dem Auftragnehmer Kosten für die entsprechende Nachtragsbearbeitung, insbesondere Gutachterkosten als Teil der Nachtragsvergütung immer dann zu erstatten sind, wenn es sich um externe Kosten handelt (Vygen/Schubert/Lang, Bauverzögerung, Rn. 643; Kapellmann/Schiffers, Vergütung, Nachträge und Behinderungsfolgen beim Bauvertrag, 5. Auflage, Rn. 1109). Das aber bedeutet in der letzten Konsequenz, dass diejenigen Auftragnehmer, die sich eines externen Sachverständigen bedienen, besser da stehen als diejenigen Unternehmer, die diesen Aufwand intern betreiben. Ob dies das richtige Kriterium ist, erscheint nicht nur vor diesem Hintergrund zweifelhaft. Bei den internen Kosten des Auftragnehmers ist dies ohnehin anders. Sie sind grundsätzlich nicht erstattungsfähig, insbesondere gilt dies für den vermeintlich zusätzlichen Aufwand, der nicht konkret und prüfbar beziffert werden kann.

Was gilt für entstandene Kosten angebotener, aber nicht ausgeführter Nachträge?

Auch bei Nachtragsangeboten, die auf Veranlassung des Auftraggebers erstellt werden, kommt eine Vergütung für die bloße Angebotsbearbeitung grundsätzlich nicht in Betracht. Selbstverständlich löst die Vorlage eines unternehmerseitig gestellten Preisangebots vor der Ausführung keinen Vergütungsanspruch aus, wenn der Auftraggeber seinerseits dem Auftragnehmer dazu ein auf (s)einer Planung

beruhendes Leistungsverzeichnis vorlegt und der Auftragnehmer nur noch die Preise darin einsetzen muss.

Dies ist aber eher der Ausnahmefall als die Regel. Erfahrungsgemäß verlangt der Auftraggeber vom Auftragnehmer selbst die Erarbeitung eines Leistungsverzeichnisses oder sogar erst die ihr vorhergehende Überarbeitung der Ausführungsplanung, aus der dann ein Nachtrags-LV mit Massen und Positionen abgeleitet werden kann. Aber auch in diesem Einzelfall kann nicht von einem konkludenten Abschluss eines Planungsvertrages ausgegangen werden, mit der Folge, dass der Auftraggeber auch die Kosten vergüten muss, wenn es nicht zur Änderungsanordnung kommt.

Macht der Auftragnehmer ein solches Nachtragsangebot, muss er zuvor klären, was mit seinem Aufwand geschieht, wenn es nicht zur Beauftragung kommt. Im Regelfall kommt es aber zur Beauftragung, da allein die Anordnung einer Leistungsänderung oder Leistungserweiterung schon Auslöser einer entsprechenden Ausführungs- und Leistungspflicht ist. Im Übrigen kommt eine Beauftragung eines anderen Parallelunternehmers kaum für den Auftraggeber in Betracht. Wenn der Unternehmer dabei seine Bearbeitungskosten in die Angebotspreise einbezieht, gibt er seinerseits konkludent zu verstehen, dass sie nur erstattet werden, wenn es zur Annahme des Nachtragsangebots kommt. Macht er nicht einmal das nicht und nimmt der Auftraggeber ein solches Nachtragsangebot an, scheidet eine Erstattungspflicht von Bearbeitungskosten wegen der Bindungswirkung dieses Preisangebots aus. Eine vermittelnde Kommentarmeinung geht davon aus, dass externe Kosten der Nachtragskalkulation als nachtragsbedingte Mehrkosten vergütungsfähig sind, nicht hingegen Überstunden des Bauleiters oder Kalkulators. Letzere seien reine allgemeine Geschäftskosten und damit nicht erstattungsfähig (Ingenstau/Korbion/Keldungs, VOB, 16. Auflage, § 2 Nr. 5, Rn. 41).

Dies lässt sich schon aus dem Rechtsgedanken des § 20 Nr. 2 VOB/A mehr oder weniger ableiten. Danach hat ein Bewerber die Bearbeitung des Angebots grundsätzlich auf eigene Kosten vorzunehmen. Sie gehört also zu den allgemeinen Geschäftskosten des Unternehmers und stellt keine eigenständige Leistung dar (Franke/Zanner, VOB-Kommentar, 2. Auflage, § 20 VOB/A, Rn. 15). Gleiches gilt für die Kosten der Erarbeitung und Begründung eines Nachtragsangebots (Reister, Nachträge beim Bauvertrag, Seite 459). Um das Preisgefüge der vertraglichen Preisermittlungsgrundlagen beizubehalten, kann der Aufwand für die Erstellung eines Nachtragsangebots danach nicht gesondert in Rechnung gestellt werden. Die Kosten sind abschließend in den Zuschlagssätzen, insbesondere in den allgemeinen Geschäftskosten erfasst. Etwas anderes gilt selbstverständlich dann, wenn der Bieter und später Auftragnehmer bei der ursprünglichen Preisermittlungsgrundlage eine Position für die Bearbeitung von Nachträgen einstellt, die bei entsprechender Anordnung durch den Bauherrn zum Zuge kommen soll, dann kann sich jeder Auftraggeber darauf einstellen.

Was gilt bei Schadensersatzansprüchen?

Wenn bauzeitbezogene Ansprüche des Auftragnehmers auf Schadensersatz auf § 6 Nr. 6 VOB/B gestützt werden, ist eine Erstattungspflicht dann gegeben, wenn der Auftragnehmer für die Prüfung seiner Ansprüche einen Sachverständigen benötigt und beauftragen



Neue Urteile im Bauvertragsrecht

RA Bernd Knipp

muss, der die aufgetretenen Bauablaufstörungen und Behinderungen abrechnungstechnisch und baubetrieblich ausarbeiten muss. Dies ist dann der Fall, wenn das Gutachten tatsächlich notwendig war, um die Behinderung und deren Auswirkung auf den Bauablauf und insbesondere die Kosten zu dokumentieren (Franke/Zanner, VOB-Kommentar, 2. Auflage, § 6, Rn. 112). Bisher von der Rechtsprechung nicht geklärt ist die Frage, ob ein Schadensersatzanspruch nach § 6 Nr. 6 VOB/B neben § 642 BGB eine eigenständige beziehungsweise davon losgelöste Bedeutung hat, die sich aus Gründen der Erstattungspflicht von externen Kosten für die Nachtragsbearbeitung im Schadensersatzrecht rechtfertigen lässt. Geht man davon aus, sind diese Kosten erstattungsfähig, auch wenn der Unternehmer ansonsten seinen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung stützt. Das geht aber nur, wenn der Bauherr für die Behinderung auch tatsächlich einzustehen beziehungsweise sie zu vertreten hat, was bekanntlich bei Einsatz von Vorunternehmern gerade nicht der Fall ist.

Was gilt für Kosten eines Privatgutachtens?

Auch können die Kosten eines Privatgutachtens zur Vorbereitung eines Prozesses als erstattungsfähige Kosten der Rechtsverteidigung angesehen werden (§ 91 ZPO), wenn eine verständige und wirtschaftlich vernünftige Prozesspartei diese Kosten als sachdienlich ansehen durfte. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Partei infolge fehlender Sachkenntnisse ansonsten nicht zu einem sachgerechten Vortrag in der Lage wäre (BGH BauR 2007, 744). Über § 91 Abs. 1 ZPO sind demnach Kosten eines vor dem Rechtsstreit eingeholten Privatgutachtens ausnahmsweise erstattungsfähig, wenn eine ausreichende Klagegrundlage nur durch einen Sachverständigen geschaffen werden konnte und das Gutachten somit zur Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung erforderlich war.

Eine Notwendigkeit der Erstellung eines Gutachtens und damit die Möglichkeit einer prozessualen Erstattungsfähigkeit wird stets zu bejahen sein, wenn das Gericht eine Substantiierung verlangt, die ohne ein Gutachten für die Kläger oder Beklagten nicht möglich ist (OLG Stuttgart NJW-RR 1996, 255). Bei der Geltendmachung, aber auch bei der Abwehr bauzeitbezogener Ansprüche in komplexen Sachverhalten, wird dies eher der Regelfall als der Ausnahmefall sein.

Mit der Erstattungsfähigkeit von Privatgutachterkosten hat sich auch ein neuerer Beschluss des OLG Frankfurt befasst (Beschluss vom 16. Februar 2009 – 12 W 11/09). Dabei ging es allerdings um einen Verkehrsunfall und nicht um ein Bauvorhaben. Das macht aber nichts. Die Grundsätze sind die gleichen. Die Kosten eines Privatgutachters vor Klageerhebung sind auch erstattungsfähig, wenn die Klage nicht angeht, der Gegner sich aber wegen anwaltdlicher Zahlungsaufforderung auf einen Prozess einstellen muss und das Privatgutachten Grundlage der Verteidigung im Prozess wird. Die Erstattungspflicht nach § 91 Abs. 1 ZPO gilt zudem nur ausnahmsweise für die Kosten

eines vorprozessual eingeholten Privatgutachtens, wenn es im Hinblick auf den Rechtsstreit eingeholt wird.

Nach einem Beschluss des OLG Zweibrücken sind die Kosten eines im laufenden Rechtsstreit von einer Partei hinzugezogenen Privatgutachters nicht erstattungsfähig, wenn dazu kein Anlass bestand (OLG Zweibrücken, Beschluss vom 21. Juli 2008 – 4 W 63/08). Im konkreten Fall ging es um den Gewinnentgang aus einem Gewerbebetrieb. Die Beklagte hatte im laufenden Rechtsstreit ein Privatgutachten eines Steuerberaters eingeholt. Diese Kosten wollte die Beklagte im Kostenfestsetzungsverfahren ersetzt haben. Eine Kostenerstattung wurde insbesondere deshalb abgelehnt, weil das Gutachten im Prozess gar nicht vorgelegt wurde, sondern nur in die Schriftsätze eingeflossen war. Aber auch dann, wenn das Gutachten tatsächlich vorgelegt wird, muss es mindestens den Rechtsstreit beeinflussen, ansonsten verstößt eine Kostenerstattung gegen die Pflicht einer Partei zu einem Kosten sparenden Vorgehen.

Kosten eines Privatgutachtens zur Mangelfeststellung sind Mangelfolgeschäden mit der Folge, dass sie dann nach § 13 Ziffer 7 Abs. 3 VOB/B zu erstatten sind, wenn die Einholung des Gutachtens notwendig ist, um dem Bauherrn ein zuverlässiges Bild über Ursache und Ausmaß der eingetretenen und noch zu erwartenden Mängel zu verschaffen, und sich die vom Bauherrn behaupteten Mängel im Rechtsstreit bestätigen (OLG Brandenburg IBR 2008, 1192 – Urteil vom 9. April 2008 – 4 U 102/07).

Schließlich hat der BGH mit Beschluss vom 23. Mai 2006 – VI ZB 7/05 – entschieden (IBR 2006, 527), dass eine Erstattungspflicht beziehungsweise Erstattungsfähigkeit auch dann gegeben ist, wenn ein Privatgutachten bereits vor Klageerhebung durch die andere Partei in Auftrag gegeben worden ist, das Gutachten allerdings erst nach Klageandrohung ausgearbeitet wird. Auch in diesem Fall steht es in unmittelbarer Beziehung zum Rechtsstreit. Dabei sei es nicht entscheidend, dass der Sachverständige bereits von seiner Partei beauftragt wurde, als noch keine Klageandrohung ausgesprochen worden war. Spätestens mit der Klageandrohung werde die für die Vorbereitung der Rechtsverteidigung im anstehenden Prozess maßgebende Erstellung des Sachverständigengutachtens zu einer unmittelbar prozessbezogenen Tätigkeit. Zu achten ist allerdings darauf, dass nicht vor schnell außerhalb des Prozesses ein Privatgutachter beauftragt wird. Der Auftraggeber unterliegt insoweit einem erheblichen Kostenrisiko, denn das Erfordernis der Prozessbezogenheit kann nicht vorschnell angenommen werden. Nicht prozessbezogen ist beispielsweise ein Gutachten, das in Auftrag gegeben worden ist, um der Partei eine Entscheidungshilfe zur Prüfung der Aussichten eines Prozesses zu geben.

Verantwortlich:
Rechtsanwalt Bernd Knipp,
Gesellschafter in der Kanzlei HFK
Rechtsanwälte Heiermann Franke Knipp,
Frankfurt/Main.

Im Einsatz auf den Skipisten

Cat Kettenbagger mit spezieller Gletscherausrüstung

SAAS-FEE, SCHWEIZ. Neue Wege für den Unterhalt und die Sicherheit der Skipisten auf dem „Fee-Gletscher“ beschritt die Saas-Fee Bergbahnen AG vor gut 20 Jahren, als sie beschlossen hatte, einen Cat Hydraulikbagger mit speziellen Gletscherraupe anzuschaffen. Davor wurden diese Arbeiten durch ein umgebautes Pistenfahrzeug mit Baggerarm unter großem Zeitaufwand erledigt.



Baumaschineneinsatz 3 800 Meter über dem Meeresspiegel.

Fotos: Avesco

Skilifte und -pisten auf Gletschern verlangen vom Pisten- und Rettungsdienst ein besonderes Know-how. Damit die Sicherheit der Skifahrer gewährleistet ist und andererseits die Linienführung des Skiliftes auch am Ende des Winters noch am selben Ort verläuft, müssen die Cat Hydraulikbagger periodisch auffahren. Die Pisten werden mit den Baggern abgetastet, Risse und Spalten werden aufgedeckt und dann mit Schnee zugeschüttet. Für Mensch und Maschine bedeutet diese Umgebung Schwersteinsatz, arbeiten sie doch fast während des ganzen Jahres auf einer Höhe zwischen 2 800 und 3 800 Meter über Meer, bei Temperaturen von bis zu 30 Grad minus. Um bei diesen harten Bedingungen bestehen zu können, wurden an den Maschinen zahlreiche Änderungen vorgenommen. So wurden zum Beispiel die Raupenbagger mit speziellen Gletscher-Raupen ausgerüstet. Am Oberwagen wurden seitlich massive Ramm-schutzleisten angebracht und damit die Motoren bei minus 30 Grad Celsius starten können, wurden Kühlwasserheizungen mit Zeitschaltuhren eingebaut.

Wintertauglich

Der Feechatz-Gletscherlift in Saas-Fee verlangt einen besonders intensiven Einsatz. Durch die Fließbewegungen des Gletschers verschieben sich die Masten des Liftes bis zu 25 Zentimeter pro Tag. In einer Wintersaison wandert der Lift etwa 40 Meter talwärts. Somit müssen alle zwei Wochen die speziellen Masten des Liftes, die auf schwimmenden Stahl-fässern im Eis verankert sind, verschoben

werden. Diese anspruchsvolle Arbeit wird mit Hilfe eines Cat 325D L bewältigt. Dagegen wird im Sommer ein Cat 307 eingesetzt, um kleinere Pistenreparaturen auszuführen und Gräben für die neue Beschneigungsanlage auszuheben.

Die guten Erfahrungen mit den Caterpillar Kettenbaggern blieben auch auf der andern Talseite nicht ungehört. Der Weltkurort Zermatt mit den Zermatt Bergbahnen setzen auf dem Theodulgletscher nahe beim Matterhorn zwei Cat Kettenbagger 330C L ein. Die Mastenpaare der sechser Sesselbahn „Trockener Steg – Furggsattel“, die gut 30 Tonnen schwer sind, werden mit diesen Geräten zwei Mal im Jahr wieder in die vorgesehene Linie gebracht.

Auf 3 800 Meter über dem Meeresspiegel beim Klein-Matterhorn ist seit zwei Jahren ein Cat 323D SA der Firma Ulrich Imboden AG im Einsatz. Die Zermatt Bergbahnen lassen hier einen Zugangslift zur Gletschergrotte, ein Restaurant und einen Stollen zu einer Aussichtsplattform bauen.

Auf das ganze Jahr gerechnet sind in den Bergen von Saas-Fee und Zermatt gut und gerne bis zu 30 Cat Baumaschinen unterwegs. Dies ist echter Beweis, daß die Cat Baumaschinen wintertauglich sind und die harten Bedingungen in diesem Gebiet bravourös gemeistert werden. Der Schweizer Cat Händler Avesco mit Gebietsleiter Reinhold Cina kann hier mit Stolz und Recht behaupten, eine führende Rolle im Baumaschinenmarkt einzunehmen.



Cat 330C L auf dem Theodulgletscher bei Zermatt - im Hintergrund das Matterhorn.

Feinmotorik getestet

BKK Gildemeister Seidensticker feierte 125. Jubiläum mit Familientag

BIELEFELD-BRACKWEDE (SR). Seit ihrer Fusion vor sechs Jahren sind die beiden eng miteinander verbunden: die BKK Gildemeister Seidensticker und die BKK Zeppelin. Darum war es eine Selbstverständlichkeit, dass die Zeppelin Niederlassung Paderborn zum 125-jährigen Jubiläum, das die BKK Gildemeister Seidensticker Mitte September feierte, ihren Beitrag leistete: Nach einem offiziellen Festakt mit Gästen aus Politik und Wirtschaft gab es einen Familientag mit einem abwechslungsreichen Programm, das unter der Devise stand: Ausprobieren und Mitmachen.

Aufgebaut war beispielsweise ein Parcours auf dem Gelände der Hauptverwaltung der Betriebskrankenkasse in Bielefeld-Brackwede, auf dem jeder seine Geschicklichkeit mit Cat Baumaschinen unter Beweis stellen konnte. Die beiden Servicetechniker Karsten Strothe und Joachim Bzodek von der Niederlassung Paderborn wiesen die Besucher erst in die Bedienung der Maschinen ein, bevor sie selbst die „gelbe Flotte“ steuern durften. Das ließen sich die Wenigsten entgehen. Denn so mancher Erwachsener, der schon als kleiner Junge davon träumt, eine Baumaschine zu bewegen, kam hier genauso auf seine Kosten wie die Kinder selbst. Deren Aufgabe bestand darin, mit dem Radlader eine Palette mit Ölfass zu balancieren. „Bei schönstem Wetter war unser Stand ein Publikumsmagnet und die Gelegenheit, einmal einen Bagger zu fahren, wurde von vielen ausgiebig genutzt“, berichtete der Zeppelin Verkaufsrepräsentant Markus Knippschild, der die Baumaschinenspiele organisiert hatte. Neben dem Cat Radlader hatte die Zeppelin Niederlassung Paderborn einen Cat Minibagger 301.6C zur Verfügung gestellt. Hier konnten die Besucher zeigen, wie viel Feingefühl sie besitzen und

ihre Feinmotorik schulen. Denn mit dem Baggerzahn galt es vorsichtig Tennisbälle aus einer Halterung zu schubsen, die dabei jedoch nicht umfallen durfte.

„Spaß an der Bewegung“ – dieses Motto hatte sich der Familientag noch aus einem anderen Grund gegeben, denn die Besucher durften beispielsweise ein Vierer-Bungee-Trampolin testen, um zu

erfahren, wie es sich anfühlt, in der Luft zu fliegen. Richtig Vollgas geben durften sie bei einer Carrerabahn oder sie konnten den elektrisch angetriebenen Selbstbalance-Roller ausprobieren, der Koordination und Balance schult und allein durch Gewichtsverlagerung vorwärts- oder rückwärts fährt. Aktionen zu Sport und Gesundheit rundeten das Programm ab. Wer wollte, konnte seinen Blutdruck messen, seine Lungenfunktion testen oder sein Körperperfekt bestimmen lassen. Darüber hinaus gab es Informationen zu den Leistungen der Betriebskrankenkasse, welche von dem Unternehmer Fritz Gildemeister 1874 gegründet wurde - zehn Jahre bevor der Reichskanzler Bismarck die Sozialgesetzgebung einführte.



Durften selbst Cat Baumaschinen ausprobieren: die Besucher des Familientags.

Foto: Zeppelin

Mit Roboter Hochhaus bauen

Wissenschaftler planen fortschrittlichste Baustelle der Welt

MÜNCHEN (SR). Im Automobilbau sind sie längst Standard: Roboter, mit denen die verschiedensten Teile einer Karosserie am Fließband in Rekordzeit zusammengesetzt werden. Nächstes Jahr soll erstmals auch ein 50-stöckiger Wolkenkratzer in Seoul mit Hilfe von Baurobotern in die Höhe wachsen. An dem Konzept, das aus einem Science Fiction Film stammen könnte, arbeiten Wissenschaftler der Technischen Universität (TU) München zusammen mit Forschern aus Korea.



Ein Student testet den Exoskeleton-Roboter von Dr. Seung Yeol Lee für die Anwendung auf Baustellen in Seoul. Foto: Seung Yeol Lee/Hanyang University/TU München

Mit dem koreanischen Gastwissenschaftler Dr. Seung Yeol Lee ist gerade ein Team um Professor Thomas Bock, Leiter des Lehrstuhls für Baurealisierung und Bauinformatik der TU München, zu Gange, die erste voll roboterisierte Hochbaustelle zu entwickeln. Dabei sollen Bauroboter eingesetzt werden, die über künstliche Gliedmaßen verfügen und die Arbeiter beim Heben der tonnenschweren Stahlteile unterstützen. Ähnlich wie menschliche

Hände und Arme führen sie mit ihren Greif- und Hebeprothesen Bewegungen in Echtzeit aus. Sie sollen 2010 mit der Unterstützung weniger Menschen ein Hochhaus mit 50 Stockwerken in Korea hochziehen.

Entwickelt wurden Roboter für den Baubereich zunächst für die Vorfertigung von Bauteilen und Fertighäusern. In den 1980-er Jahren wurden zunächst mobile

Robotersysteme für den Baustelleneinsatz konzipiert. Die gewonnenen Erfahrungen mit den verschiedensten Prototypen, etwa 400 an der Zahl, waren die Grundlage für die Entwicklung der automatisierten Endmontage eines Gebäudes auf der Baustelle. Erstmals wurden auf Baustellen in Japan mit Baurobotern Material transportiert oder Beton gerührt. Dabei stellte sich heraus: Die Wenigsten waren wirtschaftlich. Schließlich waren sie nur für spezielle Einzelaufgaben programmiert. Außerdem erwiesen sie sich als sehr fehleranfällig.

Thomas Bock untersuchte Abläufe und Materialien, welche robotergerechte Baustellen benötigen, um sie wie in der Automobilindustrie zu automatisieren. Sein Ansatz richtet sich auf Fertigungsstraßen, ähnlich dem Automobilbau. Dabei wird ein Gebäude Stockwerk um Stockwerk errichtet. Zuerst entsteht das Dachgeschoss, das mittels hydraulischer Pressen hochgezogen wird, um die darunter liegenden Etagen zu errichten. Aufgabe der Roboter ist es, sich um das Materiallager, die Materialbereitstellung und die Materialmontage zu kümmern. Auf diese Weise entstanden in den 1990-er Jahren rund 20 Bauvorhaben, vorwiegend in Japan. Waren es anfangs noch in der Regel rechtwinklige Bauwerke, die errichtet wurden, können inzwischen auch ausgefallene Architekturformen realisiert werden. Doch das Bauen mit Roboter stößt an seine Grenzen. Befürchtungen, der Mensch wird auf der Baustelle überflüssig, erwiesen sich als falsch. Denn so sind Menschen dem Roboter bei sensiblen Arbeiten wie dem Verfügen noch immer weit überlegen.

Bei der weltweit ersten vollroboterisierten Hochbaustelle in Korea sollen die menschlichen Fertigkeiten mit Hilfe der entwickelten Bauroboter mit ihren Greif- und Hebeprothesen verbessert werden. Gerade in Asien arbeiten mehr Frauen und ältere Menschen auf Baustellen – Roboter können ihnen zur Hand gehen. Für die Wissenschaftler wie Professor Bock hat das vollroboterisierte Bauen noch einen anderen Vorteil: So wie Henry Ford durch industrialisierte Produktionsprozesse die Kosten für ein Auto für den Durchschnittsamerikaner erschwinglich gemacht hat, könnten industrielle Fertigungsprozesse beim Hausbau die Immobilienpreise deutlich günstiger werden lassen.