

# BAU BLATT

September | Oktober 2019 46. Jahrgang Nr. 406

MENSCHEN, MÄRKTE, MASCHINEN, METHODEN, MATERIAL

## Weichen für Güterverkehr gestellt

Wenn die Schiffscontainer im Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port ankommen, haben sie Tausende Seemeilen zurückgelegt. Um die Verkehrsanbindung für den Güterverkehr an das Hinterland zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg zu verbessern, lässt die Bahn derzeit die zweigleisige Strecke für die schweren Containerzüge ertüchtigen. Neben herkömmlichen Bahn-, Gleis- und Ingenieurbauarbeiten müssen Wittfeld und seine Arge-Partner zwischen Sande und Varel die Tragfähigkeit des Untergrunds herstellen, der stellenweise aus massiven Torflinsen samt Klei- und Lehmschichten besteht. Auf der Baustelle hat dort ein neuer Cat Gleisbagger M323F seinen Premiereneinsatz. Er soll das Schotterplanum einbauen und dient der Profilierung. Außerdem wird mit ihm der Gleislängsverbau eingebracht und gezogen. Mehr zu den Bauarbeiten im Detail auf den Seiten 12 und 13.

Foto: Zeppelin



## Finanzspritze für die Schiene

Bund und Bahn wollen Infrastruktur stärken und Sanierungsstau abbauen

**BERLIN (SR).** Richtungswechsel bei der Bahn: Nach hartem und langem Sparkurs folgt nun die Kehrtwende. Bund und Bahn wollen in den nächsten zehn Jahren das Schienennetz stärken und den Sanierungsstau bei Gleisen, Weichen und Brücken abwenden. Um die Bahninfrastruktur, die in die Jahre gekommen ist, zu erhalten, wollen sie 86 Milliarden Euro investieren. „Der massive Ausbau des deutschen Bahnsystems ist allerdings nicht kurzfristig zu bewältigen und erfordert in den nächsten Jahren und Jahrzehnten gewaltige Investitionen“, so Bahnvorstand Dr. Richard Lutz, als er das Halbjahresergebnis publik machte. Zum Haushaltsentwurf 2020 kündigte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer „das größte Modernisierungsprogramm für die Schiene“ an, „das es je in Deutschland gab“. Das leistungsfähige Schienennetz soll dem „aktiven Klimaschutz“ dienen.

Bahn und Bund verständigten sich auf eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Gemäß Presseberichten soll der Anteil des Bundes an den 86 Milliarden Euro rund 51,4 Milliarden Euro ausmachen. Die Bahn schulert aus Eigenmitteln den Rest. Aktuell sieht die auf fünf Jahre ausgelegte LuFV durchschnittliche Investitionen in Höhe von 5,6 Milliarden Euro pro Jahr vor, welche in die Instandsetzung der Schiene fließen. Sie erhöhen sich nun auf rund 8,62 Milliarden Euro. Die Staatsinvestitionen

fallen fast 50 Prozent höher aus als aktuell. Laut Andreas Scheuer sollen diese dazu dienen, überalterte Anlagen zu ersetzen, Barrierefreiheit zu schaffen und das Baustellenmanagement und den Zustand der Eisenbahnbrücken zu verbessern. Neu ist, dass sich der Staat rund zehn Jahre an sein Finanzierungsversprechen halten muss.

„Der hohe Stellenwert im Haushalt und eine Festschreibung auf zehn Jahre führen zur benötigten Planungssicherheit auf Seiten der Bauwirtschaft“,

betonte Reinhard Quast, Präsident des Zentralverbands Deutsches Bau-gewerbe. Die neue Investitionsvereinbarung sieht er als Stärkung des Verkehrsträgers Schiene. Quast weiter: „Er ist Grundlage zur Umsetzung der im Koalitionsvertrag vereinbarten Verdopplung der Kundenzahlen bei der Bahn bis 2030 sowie der Verlagerung von mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene. Nur eine Verlängerung der LuFV-Laufzeit und die Fortsetzung des Investitionshochlaufs bieten die notwendigen Rahmen-

bedingungen für die Bauwirtschaft, indem sie Anreize für langfristig angelegtes Wachstum und den Aufbau von Beschäftigung bei unseren Bauunternehmen schaffen. Die von der Bauwirtschaft geforderten Kapazitätssteigerungen sind nur mit erhöhten, langfristigen und verbindlichen Finanzmitteln umsetzbar.“

„Als Schritt in die richtige Richtung“ bewertete der Geschäftsführer des Verbandes Allianz pro Schiene, Dirk Flege, den Investitionsplan. Insgesamt bleibe dieser für den Schienenverkehr „deutlich hinter den Notwendigkeiten zurück“. Allianz pro Schiene kritisierte, dass die Bundesregierung mit dem Kabinettsbeschluss zur Haushaltsplanung weiterhin „die Verkehrswende nicht eingeleitet“ habe und „am Mehrheitswillen der Bevölkerung vorbei“ plane. *Fortsetzung auf Seite 2*

## Kein Lippenbekenntnis für den Klimaschutz – Ein Kommentar von Sonja Reimann

Noch ist offen, was unser Klima retten soll: Eine Abgabe für den Ausstoß von Kohlendioxid oder ein neuer Emissionshandel sind die derzeitigen zwei Ansätze in der aktuellen Klimadebatte. Welche politische Absicht dahintersteckt: Wer dem Klima schadet, weil er etwa viel Auto fährt, soll in Zukunft bestraft werden, indem er zur Kasse gebeten wird. Er darf sein Vergehen kompensieren und kann sich quasi von Klimavergehen freikaufen – so die moderne Form des Ablasshandels. Dass wir angesichts der globalen Erderwärmung mit ihren Folgen wie Hitzewelle, extreme Niederschläge, Luftverschmutzung und Wasserknappheit nicht mehr so weitermachen können wie bisher, wenn wir unseren Planeten retten und die Klimaziele erreichen wollen, sollte mittlerweile jeder kapiert haben. Es braucht eine deutliche Kehrtwende – ein Weiter so wie bisher kann es nicht mehr geben. Nur werden wir eine Klimakatastrophe mithilfe einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung alleine nicht abwenden können, auch wenn uns das die Politik vorgaukelt.

Übersehen wird in der ganzen Diskussion, dass die Energiewirtschaft und Teile der Industrie in der EU bereits längst an einem Handel mit Emissionszertifikaten beteiligt sind. Schon heute bekennen sich

Unternehmen dazu, ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken. Da mag manches Lippenbekenntnis dabei sein. Inzwischen reicht die Ankündigung alleine nicht mehr, nachhaltig zu operieren. Gefordert sind konkrete Taten. Genauso mag es Betriebe geben, die sich weit mehr für die Umwelt einsetzen, als es der Gesetzgeber fordert. Tatsache ist: Firmen sind bereits mit einer Vielzahl von Gesetzen, Regelungen und Verboten im Energiebereich konfrontiert. Da täte eine Vereinfachung bei den staatlichen Abgaben und Umlagen sicher gut – Bürokratie behindert und bremst Unternehmen schon genug. Kommen auf Betriebe weitere Abgaben zu, dann müssen sie für alle Länder Europas gelten. Argumentiert wird in der derzeitigen Klimadiskussion, dass Deutschland als Vorreiter beim Klimaschutz wirtschaftlich nicht ins Hintertreffen geraten darf, wenn sich die Politik für eine CO<sub>2</sub>-Abgabe entscheidet. Wettbewerbsnachteile dürfen hieraus keine für die heimische Wirtschaft entstehen. Dass andere Nationen längst weiter sind als wir, wird gerne verschwiegen: Schweden zum Beispiel hat seit 28 Jahren eine CO<sub>2</sub>-Steuer und besteuert den privaten Konsum, Groß- und Einzelhandel sowie Dienstleistungen – im Gegenzug werden Unternehmen, die auf Exporte angewiesen sind, entlastet. Das

hat dem Land nicht geschadet. Im Gegenteil: Seine Wirtschaftsleistung hat sich seitdem trotzdem verdoppelt. Warum also nicht Schweden als Vorbild nehmen? Das würde bedeuten, dass wir eine CO<sub>2</sub>-Steuer akzeptieren und dafür als Ausgleich wie die Skandinavier auf Vermögenssteuer, Kapitalsteuer und bestimmte Ertragssteuern verzichten.

Klimaschutz zum Nulltarif wird nicht zu haben sein. Eine Abgabe für CO<sub>2</sub> einzuführen, sollte jedoch mit Augenmaß geschehen. Unternehmen sollten die Möglichkeit haben, sich darauf auch vorzubereiten zu können – mit fließenden Übergangsfristen. So können sie in umweltschonende und CO<sub>2</sub>-arme Technologien investieren und auch solche langfristig entwickeln. Hierzu hat gerade die Bauwirtschaft noch viel Potenzial, Energieeinsparungen etwa bei Gebäudesanierungen zu realisieren und den Energieverbrauch zu verringern. Für umweltverträgliches Verhalten und ökologisches Bewusstsein sollten Unternehmen dann auch wiederum belohnt statt bestraft werden, indem sie finanziell entlastet werden. Finanzielle Anreize zu schaffen, die vorbildliches Verhalten fördern, wäre der bessere Ansatz anstelle der staatlich und von oben verordneten Zwangsabgaben.

Wenn das Gebäude mitdenkt | Seite 3

Intelligente Gebäude, die zum Beispiel nicht nur Energie verbrauchen, sondern auch Energie erzeugen, sind auf dem Vormarsch. Sie bieten Schutz vor Feuer, warnen vor Einbruch und weisen immer die ideale Raumlufttemperatur auf. Möglich wird das durch das Internet der Dinge, wenn laut Siemens 2020 bis zu 50 Milliarden Geräte vernetzt sein werden – ein Fünftel davon soll in Gebäuden verbaut sein. Die Folge sind ungläubliche Datenmengen, die jedoch nötig sind, um ein Gebäude flexibler, persönlicher und letztlich auch produktiver zu gestalten, meint Cedrik Neike, Vorstand der Siemens AG und CEO von Siemens Smart Infrastructure. In einem Interview stellt er die Rolle der intelligenten Gebäude der Zukunft vor.

Störfaktor Baustellenlärm | Seite 9

Eine neue Straße mit weniger Staus – das wollen alle. Nur wehe, wenn es beim Bauen laut wird, dann liegt Ärger in der Luft. Dabei sind Grenzwerte für zulässige Geräusch-, Abgas- und Partikelemissionen von Baumaschinen in europäischen Richtlinien festgelegt. Auch Hersteller haben ein Interesse, die Geräte leiser zu machen, wenn Kommunen dem Lärm in den Innenstädten den Kampf ansagen. Wir sprachen mit Dr. Patrick Kurtz, akustischer Berater zur Geräuschemission von Maschinen und Lehrbeauftragter für die technische Akustik an der FH Dortmund, wie Baumaschinen zu weniger Geräuschemissionen beitragen können.

Weißes Gold geht um die Welt | Seite 21

Das Vorkommen ist in dieser Form weltweit einzigartig: Kieselerde, ein Gemisch aus Kieselsäure und Kaolinit, das an weißes Gold erinnert. Hoffmann Mineral aus Neuburg an der Donau gewinnt im Jahresdurchschnitt bis zu 55 000 Tonnen. Dafür müssen rund eine Million Kubikmeter Material bewegt werden. Wofür so viel Aufwand beim Abbau betrieben wird: Kieselerde verleiht Gummi oder Lacken als Füllstoff besondere Eigenschaften, wird aber auch als Polier- oder Nahrungsergänzungsmittel verwendet, die rund um den Globus exportiert werden. Wir waren vor Ort, um uns über die Abbaumethodik zu informieren.

Wenn Baggern zu gefährlich wird | Seite 28

In gesundheitsgefährdendem Umfeld, bei Brand- und Explosionsgefahr oder bei radioaktiver Strahlung sind aufwendige Schutzmaßnahmen nötig. Abhilfe schaffen könnten Roboter und autonome Maschinen, die auch ohne Bediener giftigen Müll sortieren oder kerntechnische Anlagen zurückbauen. Für die Erforschung und Erprobung der dazu nötigen Technologien gibt es nun eine zentrale Anlaufstelle: das Karlsruher Kompetenzzentrum Robdekon – Roboter für die Dekontamination in menschenfeindlichen Umgebungen. Es soll intelligente Anwendungen für die Praxis entwickeln.

BAUSTELLENLOGISTIK 15  
VERKEHRSSICHERUNG 16  
MESSEN 29  
IMPRESSUM 26