

70 Prozent des Baugewerbes erwartet 2026 bessere Geschäfte

Bei Deutschlands Bauunternehmen kehrt die Zuversicht zurück. Nach Jahren der Krise stehen die Zeichen bei mehr als der Hälfte auf Wachstum, ergab eine neue Umfrage des Baugewerbes.

→ SEITE 2

Zahl der Firmenpleiten erreicht Zehnjahreshoch

23.900 Unternehmensinsolvenzen hat die Creditreform im Jahr 2025 gezählt. Hohe Lohn- und Energiekosten und fehlende Kreditwürdigkeit setzen den Mittelstand massiv unter Druck.

→ SEITE 3

„Vertrauen in Mittelstand – oder Stillstand“

In einem leidenschaftlichen Appell an die Politik fordert der Zentralverband Sanitär, Heizung und Klima (ZVHSK) einen konsequenten Bürokratieabbau und mehr Leistungsanreize.

→ SEITE 4

„ÖPP verhindert Wettbewerb und grenzt Mittelstand aus“

Mittelständische Bauunternehmen kritisieren einen neuen Trend zur Privatisierung von Fernstraßenprojekten. Hintergrund: Der Bundesrechnungshof stellte jüngst deren Wirtschaftlichkeit infrage.

→ SEITE 5

Oft unterschätzt: Das Risiko der Unternehmensnachfolge

Rechtsexperten empfehlen Bauunternehmen eine vorausschauende Planung zur rechtlichen und wirtschaftlichen Absicherung ihres Lebenswerks.

→ SEITE 6

Bauberufe sind so beliebt bei jungen Menschen wie lange nicht

Die Bauwirtschaft in Baden-Württemberg zählte im Jahr 2025 einen Zuwachs von 12,1 Prozent Auszubildenden im ersten Lehrjahr.

→ SEITE 7

Themenüberblick

- 2 - 3 Unternehmen & Politik
- 4 Menschen & Meinung
- 5 Unternehmen & Politik
- 6 Betrieb & Recht
- 7 Regionales
- 8 Technik & Wissen
- 9 - 10 Bagger und Radlader
- 11 - 12 Nutzfahrzeuge
- 13 - 14 Abbruch & Recycling
- 15 - 17 Fassade, Schalung & Gerüst
- 18 - 20 Straßen- und Wegebau
- 21 - 22 Rohr- und Kanalbau
- 23 - 24 Digitalisierung
- 25 - 26 Systembau
- 27 Mobilität
- 28 VDBUM-Großseminar 2026



Sanierungsschub für Infrastruktur des Bundes – in Kommunen nimmt Baufälligkeit weiter zu

Investitionsstau in Städten und Gemeinden bei 215,7 Mrd. Euro – Baumittelstand fordert Finanzhilfen

DBU/Berlin – Vor Weihnachten hat das Bundeskabinett mit dem **Infrastruktur-Zukunftsgesetz** ein Versprechen aus dem Koalitionsvertrag eingelöst. An Brücken, Straßen, Schienen und Wasserwegen des Bundes kann damit schneller gebaut werden. Gleichzeitig verschlechtert sich der Zustand der kommunalen Infrastruktur weiter. Die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen (BVMB) fordert daher mehr Finanzhilfen für Städte und Gemeinden.

Schlaglöcher in den Straßen, breite Risse in Brücken, gesperrte Turnhallen, feuchte Wände sowie veraltete Kanalsysteme – die kommunale Infrastruktur zwischen Flensburg, Görlitz und Garmisch ist derart heruntergekommen wie seit dem Zweiten Weltkrieg im Westen und dem Mauerfall im Osten nicht mehr. „Der Sanierungsstau wächst von Jahr zu Jahr, während die finanzielle Leistungsfähigkeit vieler Kommunen gleichzeitig schrumpft“, kritisiert der stellvertretende BVMB-

Präsident Jürgen Faupel. Laut neuestem KfW-Kommunalpanel hat der Investitionsrückstand der Kommunen 2025 mit 215,7 Milliarden Euro einen neuen Rekordstand erreicht. Diese Entwicklung trifft mittelständische Bauunternehmen besonders hart. Denn dadurch bleiben wichtige Bauprojekte aus – und damit die Aufträge, die für sie traditionell von zentraler Bedeutung sind.

Kommunen sind für Mittelstand Schlüsselauftraggeber

Städte, Gemeinden und Landkreise geraten immer mehr unter Druck: Marode Straßen und Brücken und immer komplexere Planungsanforderungen erschweren es ihnen, zentrale Infrastrukturaufgaben zu erfüllen. Zudem geht ihre finanzielle Handlungskraft zurück, während die Aufgabenlast vor allem im sozialen Bereich im zweistelligen Prozentbereich wächst. „Für mittelständische Bauunternehmen zählen die Kommunen zu den wichtigsten Auftraggebern“, so BVMB-Geschäftsführer Daniel Jonas. Sie

sichern den Betrieben eine verlässliche Auslastung und stärken die regionale Wertschöpfung.

„Geld allein baut keine Infrastruktur“

„Ohne verlässliche und langfristig gestaltete Förderstrukturen sowie realistische Finanzierungsperspektiven wird es nicht gelingen, den enormen Investitionsstau aufzulösen“, ist sich auch Kai Mifka sicher, Tiefbauamtsleiter der Stadtverwaltung Koblenz. Seiner Ansicht nach klingen die Zahlen des sogenannten Sondervermögens zwar beeindruckend, doch in der Realität relativieren sie sich. „Koblenz soll 75,5 Millionen Euro über zehn Jahre erhalten – dabei würde schon allein der Neubau der örtlichen Europabrücke 80 Millionen Euro verschlingen und damit das komplette Jahresbudget des wichtigsten Landesförderprogramms binden“, führt er als Beispiel an. Aus seiner Perspektive zeigt sich: Probleme lassen sich nicht mit Geld zuschütten. Wer das glaube, ignoriere die Fakten. Mifka kommt zum

Schluss, dass eine notwendige Wende in der kommunalen Infrastruktur ohne langfristige Förderprogramme, höhere Quoten bei Großprojekten, weniger Hürden bei Doppelförderungen und mehr Personal in den Bewilligungsstellen nicht gelingt.

„Für eine funktionierende kommunale Infrastruktur braucht es vor allem drei Dinge“, erklärt Jürgen Faupel. „Erstens: Bund und Länder müssen Förderprogramme schaffen, die langfristig verlässlich sind. Zweitens: Die Programme brauchen ausreichend finanzielle Mittel. Und drittens: Projekte dürfen nicht jahrelang in Warteschleifen hängen, Bewilligungsverfahren müssen deutlich beschleunigt werden.“ Die BVMB begrüßt, dass Bund und Länder noch im ersten Quartal bei einem Treffen mit Bundeskanzler Friedrich Merz (CDU) Lösungen dafür erarbeiten und den Länderfinanzausgleich neu justieren wollen. Die beschlossene Modernisierungagenda liefere die Basis.

Janas Zacharias
Mehr → Seite 2,3,5

Fledermäuse verhindern Bau von Flüchtlingsheimen

Berliner Gericht erklärt Ausnahmegenehmigung in gediegenem Stadtviertel für rechtswidrig

DBU/Berlin – Immer wieder verzögert oder verhindert speziell der Schutz von Tierarten wichtige Bauprojekte. Dieses Mal sind es Fledermäuse, die in Berlin-Pankow den Bau von gleich zwei Refugien für 422 Flüchtlinge in Gefahr bringen. Pikant dabei: Nicht wenige der Nachbarn und Anwohner im gediegenen Stadtviertel im ehemals bevorzugten Wohnviertel der DDR-Nomenklatura, freuen sich in diesem Fall über das von den Naturschützern gekaperte Projekt.

Das Berliner Landesamt für Flüchtlingsangelegenheiten hatte der landeseigenen Wohnungsbau-gesellschaft Gesobau ausgerechnet dort – an Kavalier- und Ossietzkystraße nahe dem Schloss Schönhausen – die Umsetzung des Vorhabens erteilt, wo es besonders grün und sauber ist und sich zudem nach der deutschen Einheit



Fledermäuse genießen derzeit in einem Stadtviertel in Berlin-Pankow besonders hohes Ansehen.

viel wohlhabende Prominenz, bevorzugt mit Ostprovenienz, niedergelassen hat.

Eine sonst übliche Ausnahmegenehmigung für den Bau von Flüchtlingsheimen, die die dringende Notwendigkeit der Unter-

bringung vorsieht, auch wenn sie bereits gültigen Bebauungsplänen sowie Artenschutzvorschriften widerspricht, hat das Berliner Verwaltungsgericht nun kurzerhand für „rechtswidrig“ erklärt. Begründung: Die Ausnahmegenehmigung

sei „nicht hinreichend bestimmt“. Sprich, die Fledermäuse sowie bestimmte Brutvögel seien unrechtmäßigerweise als geschützte Tierarten nicht explizit erwähnt worden.

Das Gericht gab damit gleich drei Naturschutzvereinigungen Recht, die Widerspruch beim Bezirksamt Pankow gegen das Bauprojekt eingereicht hatten. Ob damit generell auf Fledermäuse und Vögel in der deutschen Hauptstadt mehr Rücksicht genommen wird als auf Flüchtlinge? Möglicherweise. Ganz sicher aber zeichnen sich Pankows Tierschützer in diesem Fall nicht gerade durch mitmenschliche Toleranz aus. Im Gegenteil. Es wird hier deutlich, dass der Schutz von Fledermäusen & Co. nur als rechtliches Widerspruchsinstrument eingesetzt wird, um die Interessen der eigenen Klientel durchzusetzen.

Janas Zacharias

Rahmedetalbrücke: Neubau-Tempo soll Standard werden

Nach jahrelanger Sperrung und massiven Verkehrsbeeinträchtigungen ist der Neubau der im Dezember 2021 gesperrten und im Mai 2023 abgerissene Rahmedetalbrücke auf der A45 bei Lüdenscheid am 22. Dezember eröffnet worden. Etwa um 13.20 Uhr rollte der Verkehr wieder – das bedeutet eine enorme Entlastung für die Region und den überregionalen Straßenverkehr.

Bundeskanzler Friedrich Merz, Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder und NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst (allesamt CDU) ließen es sich bei winterlichem Schmuddelwetter nicht nehmen, an der feierlichen Eröffnungszeremonie teilzunehmen. Der Kanzler lobte das beim Bau vorgelegte Tempo: „Das wollen wir in Zukunft in ganz Deutschland anwenden“, sagte er. Peter Hübner, Präsident der Deutschen Bauindustrie (HDB), bezeichnete die vorfristige Freigabe der 453-Meter-Brücke als Beweis für die Leistungsfähigkeit der Bauwirtschaft. „Der Wiederaufbau der Rahmedebrücke ist eine starke Gemeinschaftsleistung. Alle Beteiligten haben hier unter großem Zeitdruck Außergewöhnliches geleistet“, so Hübner.

→ SEITE 4

MELDUNGEN

Gerüstschutznetz fing Feuer: 150 Tote bei Hochhausbrand

DBU/Hongkong – Nach einem verheerenden Hochhausbrand in Hongkong im Dezember mit mehr als 150 Toten haben die chinesischen Behörden 25 Personen festgenommen, die für die Katastrophe Verantwortung tragen sollen. Das berichten internationale Medien. Gegen die Festgenommenen wird unter anderem wegen Korruption und der Verwendung minderwertigen Baumaterials bei der Sanierung des Gebäudekomplexes ermittelt. Das Feuer hatte sieben von acht Wohntürme mit 31 Etagen komplett zerstört. Brandquelle sind offenbar Schutznetze für ein Bambusgerüst an einem der Hochhäuser gewesen, von denen das Feuer auf sechs benachbarte Gebäude übergriff.

Investorenkonsortium will kleineren Elbtower vollenden

DBU/Hamburg – Die seit mehr als zwei Jahren brachliegende 100-Meter-Ruine des „Elbtowers“ in Hamburgs Hafencity soll bis 2029 kleiner als ursprünglich geplant vollendet werden. Das kündigte Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) im „Hamburger Abendblatt“ an. Nachdem sich der Senat der Hansestadt entschlossen hat, dort für 595 Millionen Euro auf 46.000 Quadratmetern ein Naturkundemuseum einzurichten, melden sich nun sukzessive neue potenzielle Investoren: Zuletzt erklärte sich „Rossmann“-Gründer Dirk Rossmann bereit, sich am Bau des statt 245 nur 199 Meter hohen „Elbtowers“ zu beteiligen. Das wollen auch Kühne, Signal Iduna, das Bauunternehmen Lupp sowie BDT Service2 im Rahmen eines Investorenkonsortiums.

Bauministerkonferenz: Berlin übernimmt von Bayern Vorsitz

DBU/Berlin – Berlins Stadtentwicklungssenator Christian Gaebler (SPD) hat für 2026 und 2027 den Vorsitz der Bauministerkonferenz der 16 Bundesländer übernommen. Er folgt auf Bayerns Bauminister Christian Bernreiter (CSU). Unter Bernreiter's Leitung habe die Konferenz wichtige Impulse gesetzt, um Bauprozesse zu vereinfachen, zu beschleunigen und kostengünstiger zu gestalten. Daran wolle er in seiner Amtszeit anknüpfen, kündigte Gaebler an. Das Jahrestreffen des Gremiums ist am 10. und 11. September in Berlin geplant. Zuvor soll es noch eine Sonderkonferenz geben, die sich mit dem stärkeren Engagement der Europäischen Union (EU) beim Thema Wohnen befasst.

KOMMENTAR

Nur handlungsfähige Regierungen können Kommunen und Mittelstand stärken!

von Jasch Zacharias

Baufällige Schulgebäude und Turnhallen, bröckelnde Brücken und monatelang mit Warmbaken gesperrte Schlagloch-Hauptstraßen – immer mehr Kommunen in Deutschland gehen wegen enorm gestiegener Pflichtausgaben des Sozialstats finanziell in die Knie. Für dringende Sanierungen oder gar zukunftsorientierte Investitionen in Erneuerungen in die Infrastruktur ist dort dann so gut wie kein Spielraum mehr.



Jasch Zacharias

Die von Bundeskanzler Friedrich Merz (CDU) angeschoebene „Stadtteil“-Debatte erreicht dabei eine neue Dimension. Denn längst sind nicht mehr nur seit Langem bekannte Problemkommunen wie Gelsenkirchen, Pirmasens oder das Altenburger Land betroffen. Die von einer hausgemachten Kostenlawine verursachte chronische Finanzschwäche grassiert nun auch in traditionell wohlhabenderen Städten und Gemeinden. Wenn sogar in Koblenz kein Geld mehr für eine wichtige Brückensanierung vorhanden ist, müssen doch die Alarmsirenen bei sämtlichen in den Bundestag gewählten Reprä-

sentanten permanent schrillen. Denn unter der kommunalen Finanzschwäche leiden fast alle – auch die mittelständische Bauwirtschaft. Sie ist ein wichtiger Arbeitgeber und Steuerzahler zugleich. Sie hegt und pflegt das Ambiente, und sorgt dafür, dass es nicht durch öffentliche Gebäude regnet sowie Straßen und Brücken sicher befahr- und begehbar sind.

Garantiert wird eine Neujustierung des Länderfinanzausgleichs alleine nicht ausreichen, um den Kommunen aus ihrer fatalen Lage herauszuhelfen. Schaden kann es allerdings nicht. Damit es in Städten, Dörfern und Landkreisen sowohl für die Infrastruktur als auch (Bau-)Unternehmen wieder aufwärts geht, müssen tiefgreifende strukturelle Reformen her, nicht nachhaltige Etatlöcher minimiert und gesunde marktwirtschaftliche Prozesse angeschoben werden. Um das durchzusetzen, braucht es in Bund und Ländern handlungsfähige politische Mehrheiten. Solche, die die Kommunen und Mittelstand stärken wollen, statt sie zu schwächen!

Heidelberg Materials: Mit Wachstum auf Erfolgskurs

Baustoffkonzern-Aktie zählte 2025 zu Gewinnern

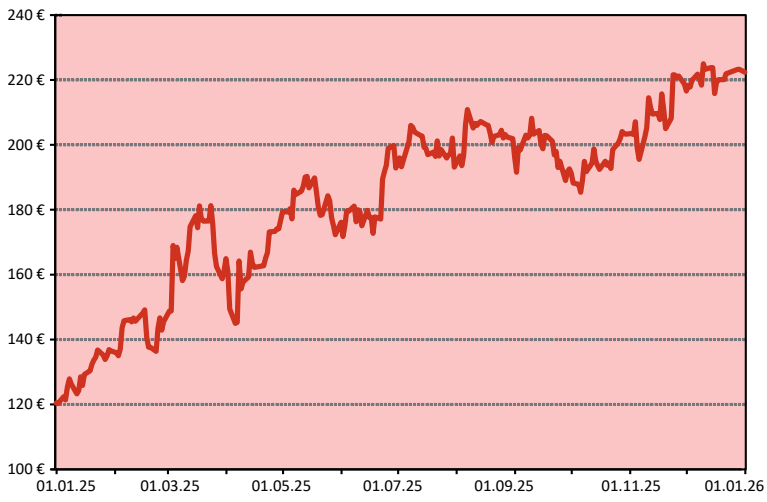
DBU/Heidelberg – Trotz schlechter Konjunktur hat die Aktie des Baustoffriesen Heidelberg Materials im vergangenen Jahr viel Boden gut gemacht. Die Anleger tragen damit einen Wachstumskurs mit, der auf Dekarbonisierung setzt.

In den ersten drei Quartalen 2025 stieg das Ergebnis des laufenden Geschäftsbetriebs um etwa fünf Prozent auf 1,18 Milliarden Euro. Dass sich der positive Trend 2026 fortsetzt, ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht realistisch. Denn die vom Konzern verfolgte „Strategie 2030: Making a Material Difference“ für beschleunigtes Wachstum bei zeitgleich mehr Profitabilität sowie einem Fokus auf eine stabile Aktionärsrendite greift. Der von Heidelberg Materials neuer-

dings ausgelieferte weltweit erste Zement aus CO₂-Abscheidung punktet bei den Aktionären offenbar ebenso wie der Kauf einer Großfabrik von CO₂-reduzierten Schlackenzementprodukten im Nordosten der USA. Für insgesamt vier Großprojekte gibt es zudem Förderzusagen aus dem EU-Innovationsfonds.

Dass der deutsche Konzern mit 51.000 Beschäftigten an 3.000 Standorten in mehr als 540 Staaten gerade auch international sehr erfolgreich aufgestellt ist, macht ihn auch relativ unanfällig für negative Folgen politischer Kapriolen in Deutschland. Von der Binnenkonjunktur abhängige mittelständische Bauunternehmen sind da hingegen deutlich schlechter dran. jz

AKTIE HEIDELBERG MATERIALS 02/25 - 01/26



Quelle: finanzen.net

Deutsche Wirtschaft wächst 2026 um ein Prozent, doch ein Aufschwung ist das nicht

IW-Prognose: Staatliche Investitionen und Kalendereffekt sorgen für Erholung – Weitere strukturelle Entlastungen nötig

DBU/Köln – Nach drei Jahren Rezession und Stagnation wächst die deutsche Wirtschaft in diesem Jahr leicht um fast ein Prozent, sagt die Konjunkturprognose des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) voraus. Eine echte Trendwende sei jedoch noch nicht in Sicht. Die Ökonomen sind sich sicher, dass auch im gerade begonnenen Jahr 2026 die schwache Weltwirtschaft und unsichere Handelsbeziehungen die deutschen Unternehmen ausbremsen werden.

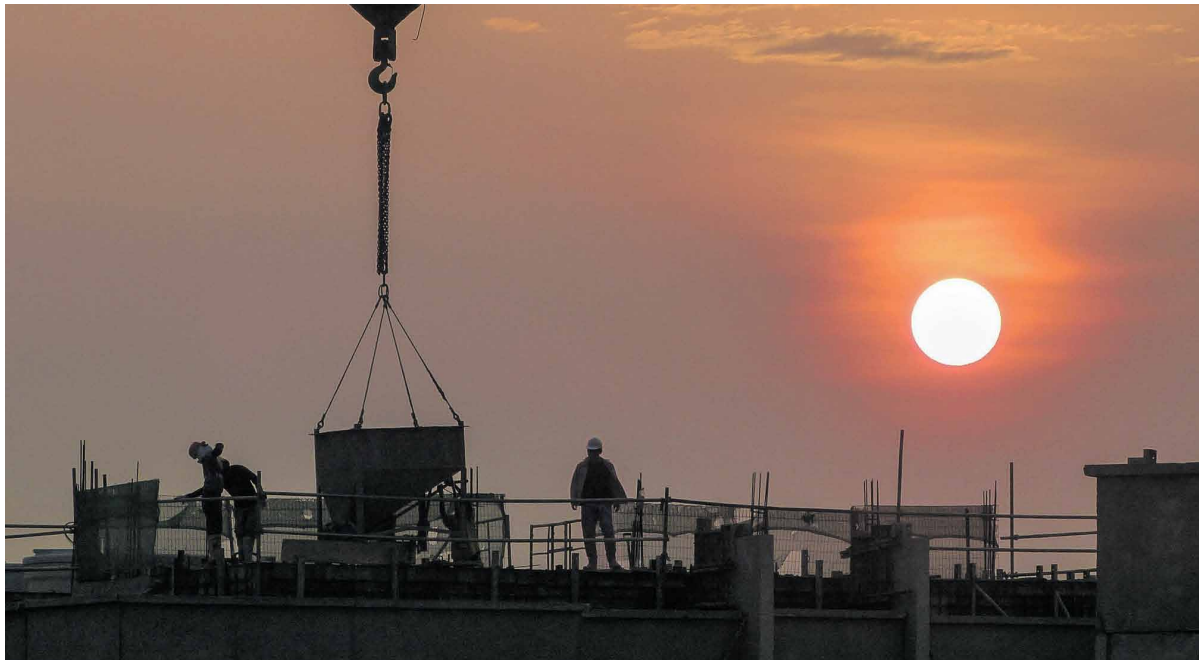
Auch wenn mit einer leichten Erholung bei den Investitionen und einem mageren gesamtwirtschaftlichen Plus von knapp einem Prozent gerechnet werde, sei eine nachhaltige Aufschwungsqualität dabei laut IW-Experten nicht erkennbar. Zumal rund ein Drittel des Wachstums auf einen Kalendereffekt

zurückzuführen ist: Da einige Feiertage auf Wochenenden fallen, arbeiten die Deutschen in diesem Jahr gut zwei Tage mehr.

Ergebnisse im Detail

Auch 2026 belastet die unsichere globale Lage den deutschen Außenhandel. Die Weltwirtschaft wächst nur um etwa zwei Prozent, der Weltmarkt um 1,5 Prozent. Die deutschen Exporte bleiben sogar davon weiterhin abgekoppelt und dürften das schwache Niveau des Jahres 2025 deshalb kaum übertreffen.

Zwar machen sich die staatlichen Investitionen im Jahresverlauf bemerkbar, private Investitionen bleiben aber schwach. Zusammen tragen sie zu einem „Wachstumsschub“ von etwa 0,5 Prozentpunkten bei. Insbesondere im Wohnungsbau sorgen neue Impulse der Bundes-



Das Baugewerbe hofft auf bessere Zeiten, fordert jedoch für einen anhaltend nachhaltigen Aufschwung vom Bund umfassende Reformen. Foto: Pixabay

„Bauwirtschaft überwindet Talsohle, Zuversicht kehrt zurück“

70 Prozent der Betriebe im Baugewerbe erwarten 2026 bessere Geschäfte

DBU/Berlin – Krisengejammer war gestern, die Stimmung in der Bauwirtschaft hellt sich auf. Bei der Vorstellung der Konjunkturzahlen 2025 und der Prognose für 2026 meldet der Zentralverband Deutsches Baugewerbe (ZDB) erstmals wieder Signale für Wachstum und ein besseres Geschäftsklima.

Nach Jahren rückläufiger Zahlen kehrt in der Bauwirtschaft Zuversicht zurück. Der ZDB erwartet 2025 einen Branchenumsatz von 168 Milliarden Euro – ein nominales Plus von drei Prozent und real von 0,6 Prozent. 2026 soll der Umsatz mit 178 Milliarden Euro weiter steigen. „Impulse kommen vor allem weiter aus dem Tiefbau, der nun zusätzlich aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) gestärkt wird“, erklärte ZDB-Präsident Wolfgang Schubert-Raab.



W. Schubert-Raab

Aber auch im Wohnungsbau gibt es nach ZDB-Angaben Lebenszeichen. Eine Umfrage unter 1.500 Betrieben spiegelt diese positive Entwicklung wider: 56 Prozent der Unternehmen bewerteten darin ihre Geschäftslage als gut oder befriedigend. Damit ist der Abwärtstrend der vergangenen Jahre gestoppt. Schubert-Raab: „Die Bauwirtschaft hat die Talsohle durchschritten. Besonders die Infrastrukturinvestitionen können unseren Betrieben wieder eine Perspektive geben. Knapp 70 Prozent der Unternehmen erwarten in den kommenden Monaten eine stabile oder bessere Lage – im Vorjahr war es nur gut die Hälfte“. Allerdings dürfe diese Stabilisierung nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Branche zwischen 2021 bis 2024 einen realen Einbruch von 17 Prozent erlebt habe. „Deshalb brauchen wir weiterhin langfristig verlässliche Investitionsim-

pulse – im Wohnungsbau wie in der Infrastruktur“, fordert der ZDB-Präsident. Bis Ende des dritten Quartals 2025 stiegen auch die Auftragseingänge nominal um gut zehn Prozent. Real entspreche das einem Plus von fast acht Prozent – im Hoch- wie im Tiefbau. Getrieben wurde diese Entwicklung laut ZDB-Analyse vor allem durch große Projekte im Wirtschaftsbau und im öffentlichen Bau.

100.000 Baugenehmigungen fehlen für „echte Wende“

Nach drei Jahren Investitionsstillestand werden speziell im Wohnungsbau wieder Projekte angeschoben. „Investoren scheinen die veränderten Rahmenbedingungen zu akzeptieren – doch für eine echte Wende fehlen uns jährlich mehr als 100.000 Baugenehmigungen“, so Schubert-Raab. Die geplante EH-55-Plus-Förderung (Voraussetzung ist eine zu 100 Prozent durch erneuerbare Energien betriebene Heizung) könne helfen, den Bauüberhang schnell in den Markt zu bringen. Schubert-Raab: „Sorge bereitet uns hier jedoch das Windhundprinzip bei der Antragsstellung – der Fördertopf wird schnell ausgeschöpft sein“, befürchtet er.

Im Wohnungsbau erwartet der ZDB für 2025 einen Umsatz von knapp 54 Milliarden Euro. 2026 soll der Umsatz auf rund 56,3 Mrd. Euro ansteigen. Bei den Fertigstellungen bleibt es bei relativ mageren Zahlen: Nach 225.000 bis 230.000 im Jahr 2025 wird 2026 sogar nur noch mit 215.000 bis 220.000 Neubauwohnungen gerechnet. Der Rückgang sei eine direkte Folge des massiven Genehmigungseinbruchs 2023 um 27 Prozent und 2024 um 17 Prozent. Positive Zahlen erwartet das Baugewerbe aufgrund des langen Vorlaufs erst im Jahr 2027.

Große Unterschiede zwischen Hoch- und Tiefbau

Die Nachfrage im Wirtschaftsbau war 2025 sehr volatil durch Großprojekte geprägt. Im Hochbau bremste die schwache Konjunktur die Nachfrage nach Wirtschaftsbauten, der Trend zur KI fördert aber jetzt den Bau von Rechenzentren. Im Wirtschaftstiefbau bleibt die Nachfrage stark – unterstützt von Großprojekten und Investitionen in Energienetze sowie durch die Bahn. Die Mittel aus dem Sondervermögen für Infrastruktur sorgen für massive Impulse: Die Schiene erhält 2025 und 2026 jeweils rund 22 Milliarden Euro, mehr als doppelt so viel wie 2023. Insgesamt wird für den Wirtschaftsbau 2025 ein Umsatz von 65,4 Milliarden Euro und für 2026 ein Anstieg auf 70 Milliarden Euro erwartet.

Öffentlicher Bau: Bund zieht an, Kommunen kämpfen

Die Nachfrage im öffentlichen Bau zeigt ein gemischtes Bild. Im Hochbau, der 20 Prozent des öffentlichen Bauumsatzes ausmacht, stiegen die Auftragseingänge bis Ende des dritten Quartals 2025 um 13 Prozent – geprägt von Großprojekten. Im Tiefbau schwankt die Entwicklung: Straßenbauaufträge brachen wegen eines Vergabestopps zwischen Mai und August um zwölf Prozent ein, die übrigen Tiefbauaufträge, insbesondere im Brückenbau, legten hingegen deutlich zu. Insgesamt erwartet der öffentliche Bau 2025 einen Umsatz von 49 Mrd. 2025 und 2026 von 51,6 Mrd. Euro.

Schubert-Raab fordert niedrigere Steuern und Energiepreise

Vor dem Hintergrund der Branchenzahlen fordert der ZDB-Präsident von der Politik: „Deutschland braucht umfassende Reformen – sofort. Steuern runter, Abgaben runter, Energiepreise runter. Und vor allem: Bürokratie entschlacken, konsequent und dauerhaft.“ jz

BRANCHEN-NEWS

Wacker Neuson bestätigt Kaufangebot von Doosan Bobcat

DBU/München – Der südkoreanische Baumaschinenkonzern Doosan Bobcat steht vor der Übernahme der Wacker Neuson SE, börsennotierter Hersteller von Baggern und Kompaktmaschinen aus Deutschland. Wie die Münchner Konzernzentrale der Wacker Neuson SE bestätigt, sind die Verhandlungen bereits weit fortgeschritten. Doosan Bobcat plant, Aktien im Umfang von etwa 63 Prozent des Grundkapitals von Großaktionären des bereits 1848 deutschen Maschinenbauers zu erwerben und ein öffentliches Übernahmeangebot in Form eines Barangebots an alle außenstehenden Aktionäre des Maschinenbauunternehmens abzugeben. Unter dem Dach der Wacker Neuson SE befinden sich zudem die Marke Kramer aus Pfullendorf – Anbieter für allradgelenkte Bau- und Landmaschinen –, die Weidemann GmbH aus Korbach, die unter anderem Hoflader, Radlader und Teleskoplader produziert, sowie das spanische Baumaschinenunternehmen Enar.

Motorenkonzern Deutz kauft Hersteller von Notstromanlagen

DBU/Köln – Der Kölner Motorenhersteller Deutz hat 100 Prozent der Anteile des Notstromanlagenbauers Frerk gekauft. Das Unternehmen mit sieben Standorten in Deutschland und Sitz in Niedersachsen ist einer der führenden europäischen Anbieter für Notstromsysteme, die vor allem in kritischen Infrastrukturen wie Rechenzentren zum Einsatz kommen. Dieser Markt profitiert in besonderem Maße vom rasanten Ausbau von KI-Anwendungen sowie der fortschreitenden Digitalisierung und wächst aktuell um 15 bis 20 Prozent pro Jahr. Das Unternehmen liefert nicht nur Stromgeneratoren, sondern schlüsselfertige Anlagen, die im Falle eines Ausfalls ohne Unterbrechung die Stromversorgung aufrechterhalten und damit die hohen Anforderungen erfüllen, die Betreiber von Rechenzentren, Krankenhäusern und anderer kritischer Infrastruktur an Notstromsysteme stellen.

Bauunternehmen: Porr ist „Arbeitgeber des Jahres 2026“

DBU/Wien – Der österreichische Baukonzern Porr ist 2026 zum zweiten Mal in Folge als „Arbeitgeber des Jahres“ in der Branche „Bauunternehmen“ ausgezeichnet worden. Das Magazin „Deutschland Test“ vergibt diesen Titel in Kooperation mit dem Marktforschungsinstitut ServiceValue. Rund 16.000 Unternehmen wurden dafür analysiert. Grundlage der Bewertung ist ein umfassendes Social-Media-Monitoring, bei dem Millionen von Onlinebeiträgen nach Tonalität und Reichweite ausgewertet wurden. Porr ragte dabei in allen relevanten Kategorien heraus: Ein stabiles Arbeitsumfeld, flexible und hybride Arbeitsmodelle sowie eine Unternehmenskultur, die auf Verlässlichkeit, Schulterschluss, Anerkennung, Leidenschaft und Pioniergeist basiere, überzeugten demnach die Jury. Zudem flossen als weitere Kriterien kontinuierliche Investitionen in Weiterbildung, gezielte Kompetenzförderung und vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten für die Beschäftigten als Kriterien in die Bewertung ein.

DER BAUUNTERNEHMER

erscheint wieder am

26. Februar 2026

Anzeigenschluss:

4. Februar 2026



Zahl der Firmenpleiten in Deutschland erreicht Zehnjahreshoch

Creditreform: 23.900 Unternehmen 2025 insolvent – Hohe Lohn- und Energiekosten sowie fehlende Kreditwürdigkeit setzen Mittelstand unter Druck

DBU/Berlin – Die Zahl der insolventen Unternehmen in Deutschland hat 2025 den höchsten Stand seit mehr als zehn Jahren erreicht. Das geht aus der neuesten Analyse der Creditreform-Wirtschaftsforschung hervor.

Neue Subventionen, aber keine tatsächlich verbesserten Rahmenbedingungen, das ist der Stand im Dezember 2025. Die deutsche Wirtschaft – darunter große Teile der Bauwirtschaft und des Maschinenbaus – leiden nach wie vor unter zu hohen Kosten und unzureichender Wettbewerbsfähigkeit. Das hat deutliche negative Auswirkungen auf die Unternehmen und das marktwirtschaftliche Gefüge insgesamt im Land. Im Jahresverlauf mussten laut Creditreform 23.900 Firmen Insolvenz anmelden – das ist ein Anstieg von 8,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (22.070 Fälle).

Der Zuwachs fiel damit jedoch sogar geringer aus als in den beiden Vorjahren (2023: plus 22,9 Prozent; 2024: plus 22,5 Prozent). „Viele Betriebe sind hoch verschuldet, kommen schwer an neue Kredite und kämpfen mit strukturellen Belastungen wie Energiepreisen oder Regulierung. Das setzt vor allem den Mittelstand unter massiven Druck und bricht auch vielen Betrieben das Genick“, sagt Patrik-Ludwig Hantzsch, Leiter der Creditreform-Wirtschaftsforschung.

Auch Privatsolvenzen sind auf dem Vormarsch

Auch bei Verbrauchern setzte sich der Negativtrend fort. Die Zahl der Privatsolvenzen stieg 2025 um weitere 6,5 Prozent auf rund 76.300 Fälle (Vorjahr: 71.630) – der höchste Stand seit 2016. „Hauptursache dafür ist die zunehmende Überschuldung der Menschen“, so Hantzsch. Bundesweit gelten aktuell 5,67 Millionen Bürger als überschuldet. „Hohe Lebenshaltungskosten, Stellenstreichungen und steigende Arbeitslosigkeit bringen viele Haushalte an ihre Grenzen“, sagte Hantzsch.

19.500 Kleinstunternehmen meldeten 2025 Insolvenz an

Kleinstunternehmen mit bis zu zehn Beschäftigten machen den größten Anteil der Unternehmensinsolvenzen aus. In diesem Segment meldeten rund 19.500 Firmen Insolvenz an – deutlich mehr als im Vorjahr (17.900 Fälle) und insgesamt rund 140 Großinsolvenzen. Bei großen Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten fiel der Anstieg moderat aus: 2025 wurden rund 140 Großinsolvenzen verzeichnet. Besonders stark betroffen war die Gesundheits- und Pflegebranche mit mehreren größeren Insolvenzfällen.

57 Milliarden Euro Schaden für Lieferanten und Banken

Laut Creditreform-Wirtschaftsforschung sind die finanziellen Schäden für Gläubiger – darunter Lieferanten und Banken – weiterhin hoch. Für 2025 wird die Schadenssumme auf rund 57 Milliarden Euro geschätzt. Im Durchschnitt belaufen sich die ausfallbedrohten Forderungen pro Insolvenzfall auf mehr als zwei Millionen Euro. Schätzungsweise 285.000 Arbeitnehmer waren von diesen Unternehmensinsolvenzen betroffen (Vorjahr: 291.000). Starke Zuwächse waren in den vergangenen zwölf Monaten im verarbeitenden Gewerbe und im Handel zu verzeichnen.

Anstieg der Pleiten im Baugewerbe „nur“ 4,7 Prozent

Weniger stark fiel der Anstieg im Baugewerbe aus: Hier legten die Fallzahlen lediglich um 4,7 Prozent zu. Auch im Dienstleistungssektor stiegen die Insolvenzen diesmal nur moderat (plus 8,4 Prozent). Im Bausektor, im Verarbeitenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich liegen die Fallzahlen inzwischen allerdings längst etwa ein Drittel über dem Niveau von 2019.

Anhaltend negativer Trend bei Bonität

Die Unternehmensbonität – also die Einschätzung der Zahlungsfähigkeit – zeigt in vielen Branchen einen anhaltend negativen Trend. Besonders stark betroffen ist das Gesundheits- und Sozialwesen. „Steigende Betriebskosten, unzureichende Finanzierung und komplexe bürokratische Anforderungen belasten diesen sensiblen Bereich massiv“, erläutert Bernd Bütow, Hauptgeschäftsführer von Creditreform. Am besten schneide die Bonität laut Analyse derzeit im Wirtschaftszweig „Bergbau, Gewinnung von Steinen und Erden“ ab. Am unteren Ende liege das Gastgewerbe, dessen Bonität bereits während der Corona-Krise stark eingebrochen war.

Investitionen des Bundes könnten Insolvenzanstieg bremsen

„Die deutsche Wirtschaft verliert an Wettbewerbsfähigkeit. Hohe Kosten, Bürokratie und die anhaltende Konjunkturschwäche werden das Insolvenzgeschehen weiter antreiben“, warnt Bütow. Die geplanten Milliarden-Investitionen der Bundesregierung in Infrastruktur und Verteidigung könnten 2026 das Wirtschaftswachstum ankurbeln und den Anstieg der Insolvenzen bremsen. Dennoch seien zusätzliche strukturelle Maßnahmen nötig, etwa eine Entlastung bei den Stromkosten, um die wirtschaftliche Basis wieder zu stabilisieren und den Anstieg zu drosseln, heißt es. **jz**
Mehr → Seite 4,7



Warten auf Wirtschaftswende und Wachstum: Die steigende Zahl der Insolvenzen ist insbesondere auf zahlreiche strukturelle Belastungen für die Unternehmen zurückzuführen.

Foto: Pixabay

DER BAU UNTERNEHMER



www.der-bau-unternehmer.de

STEIGENDE AGBABENQUOTE BELASTET VOLKSWIRTSCHAFT

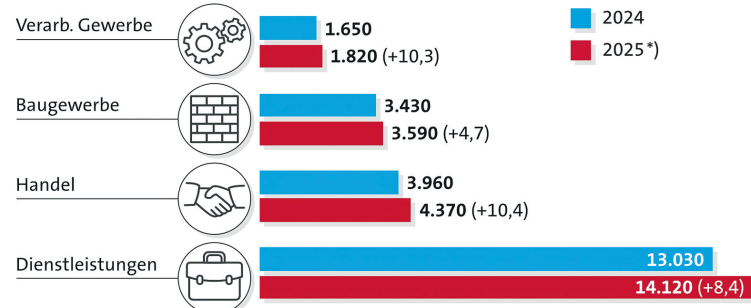
Die Abgabenquote in Deutschland hat im Jahr 2025 einen Rekordwert erreicht. Die Summe aus Steuern und Sozialbeiträgen ist laut Institut der deutscher Wirtschaft (IW) auf 41,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) gestiegen. 2024 betrug die Quote noch 40,2 Prozent. Für 2026 erwarten die Ökonomen einen minimalen Rückgang auf 41,4 Prozent. „Unsere Volkswirtschaft hat es mit steigenden staatlichen Finanzierungslasten

zu tun – auch in wirtschaftlich schlechten Zeiten“, erklärte IW-Konjunkturchef Michael Grömling den Rekordwert. „Staatliche Aktivitäten legen stärker zu, als das früher der Fall war.“

Das hat nach Einschätzung des IW mit höheren Verteidigungsausgaben und Investitionen in die Infrastruktur zu tun, aber auch mit steigenden sozialen Verpflichtungen für Renten- und Krankenkasse sowie die Arbeitslosenversicherung.

PLEITENREKORD IN ZAHLEN

Insolvenzen in den Hauptwirtschaftsbereichen



JETZT PROBELESEN

Alles für den Bauunternehmer: Technik – Recht – Politik
Deutschlands große Fachzeitung für den Bau
Einfach mal testen: Print oder digital

Telefon +49 30 403043-37



abo@der-bau-unternehmer.de

PERSONALIEN

■ **RATL-Projektleiterin wechselt zur Baumaschinenwelt Coreum**

Olivia Hogenmüller, zuletzt verantwortliche Projektleiterin für die Messen Recycling AKTIV und Tiefbau LIVE (RATL) sowie die Plattformers' Days in Karlsruhe, ist seit 1. Januar „Head of Partner and Exhibition“ in der Baumaschinenwelt Coreum (Südwesten). Mit ihrer langjährigen Erfahrung in der Messebranche sowie ihrem fundierten Verständnis für die Bedürfnisse der Bau-, Abbruch- und Recyclingwirtschaft soll Hogenmüller in Stockstadt künftig das Partnernetzwerk des Coreum strategisch weiterentwickeln, die Ausstellung ausbauen und Formate gestalten, die Mehrwert für die Branche bieten, informierte Coreum-Marketingmanagerin Nicola Bojarski. Dazu zählen unter anderem Veranstaltungen mit klaren, zielgruppenspezifischen Nutzenversprechen, heißt es.



Olivia Hogenmüller

■ **Bauingenieur Olschimke ist neuer Geschäftsführer bei Rototilt**

Jörg Olschimke hat die Geschäftsführung der Rototilt GmbH in Wörth an der Donau übernommen. Er folgt auf Wolfgang Vogl, der künftig den globalen Ausbau der Open-S-Initiative verantwortet.



Jörg Olschimke

Der Bauingenieur Olschimke bringt mehr als 20 Jahre Erfahrung im technischen Vertrieb und in der strategischen Geschäftsentwicklung mit. Zuletzt war er bei Wacker Neuson für den süddeutschen Raum verantwortlich. Mit dem Wechsel in der Geschäftsführung und der Stärkung des Teams durch einen zusätzlichen Gebietsverkaufsleiter – Viktor Eberhardt für Süddeutschland und Österreich – stellt sich Rototilt in Deutschland strategisch für künftiges Wachstum auf. Im Mittelpunkt stehen der Ausbau des Händlernetzes, eine noch stärkere Kundenorientierung im Service- und Aftermarket-Geschäft sowie die Weiterentwicklung nachhaltiger Produktlösungen.

Die schwedische Rototilt Group AB entwickelt und produziert Schwenkrotatoren, Schnellwechsler, Steuersysteme und Anbaugeräte für Bagger bis 42 Tonnen Einsatzgewicht und vertreibt diese weltweit.

„Vertrauen in den Mittelstand – oder Stillstand“

Bürokratieabbau und mehr Leistungsanreize: Handwerk fordert von Politik Jahr der Umsetzung



Noch immer herrscht in Deutschland beim Thema Heizungen große Verunsicherung bei Verbrauchern, die der Baubranche schadet. Der ZVHSK fordert auch hier mehr Verlässlichkeit der Politik. Foto: ZVHSK

DBU/Sankt Augustin – Michael Hilpert, Präsident des Zentralverbands Sanitär, Heizung und Klima (ZVHSK), kritisiert fehlende Leistungsanreize sowie eine unternehmerisches Handeln bremsende Wirtschaftspolitik in Deutschland. Aus Sicht mittelständischer Betriebe fordert er konsequenten Bürokratieabbau und mehr Verlässlichkeit bei politischen Entscheidungen.

„Die wirtschaftspolitische Bilanz der Bundesregierung ist ernüchternd. Aus Sicht des Handwerks war das vergangene Jahr in weiten Teilen ein verlorenes Jahr. Strukturelle Probleme wurden nicht entschlossen angegangen. Statt eines wirtschaftspolitischen Aufbruchs erleben wir Stillstand, Unsicherheit und eine Politik, die Vertrauen verspielt.“

Deutschland leidet zunehmend an mangelnder Leistungsbereit-

schaft. Leistungsanreize wurden geschwächt, Arbeit verteuert und Verantwortung delegiert. Gleichzeitig wachsen staatliche Ansprüche, während Investitionen, Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit zurückgehen. Leistung lohnt sich immer weniger – mit spürbaren Folgen für Betriebe und Beschäftigte.

Hinzu kommt eine Wirtschaftspolitik, die unternehmerisches Handeln eher hemmt als fördert. Hohe Energiepreise, eine erdrückende Bürokratie und immer neue Regulierung belasten die Betriebe massiv. Gerade das SHK-Handwerk ist davon besonders betroffen. Unsere Betriebe sollen die Energiewende praktisch umsetzen – werden dabei aber durch die permanente öffentliche und politische Debatte um das so-

genannte Heizungsgesetz, zusätzliche Bürokratie und immer neue Detailvorgaben ausgebremst.

Diese Kombination ist nicht tragfähig. Verunsicherung ist der größte Investitionskiller. Besonders irritierend ist, dass trotz veränderter politischer Mehrheiten ein echter wirtschaftspolitischer Kurswechsel bislang ausbleibt. Statt mutiger Reformen erleben wir bekannte Muster: mehr Regulierung, mehr Kontrolle, mehr staatliche Vorgaben. Für das Handwerk ist nicht entscheidend, aus welchem politischen Lager diese Ideen stammen – entscheidend ist ihre Wirkung. Und diese Wirkung ist negativ.

Deutschland verliert an Wettbewerbsfähigkeit, weil politische

Entscheidungen zu oft an der Praxis vorbeigehen. Besonders im Gebäudebereich zeigt sich das deutlich: Nicht Technik, Handwerk oder Förderung treiben die Kosten, sondern die Bürokratie. Solange diese Erkenntnis ignoriert wird, bleiben Investitionen aus. Das SHK-Handwerk ist bereit, Verantwortung zu übernehmen. Wir stehen für Leistung, Qualität und Verlässlichkeit. Wir sind Umsetzer der Wärmewende und Anwalt der Verbraucher. Aber wir erwarten im Gegenzug eine Wirtschaftspolitik, die Leistung wieder einfordert, Bürokratie abbaut und Verlässlichkeit schafft.

Deutschland braucht kein weiteres Jahr des Zögerns. 2026 muss das Jahr der Umsetzung werden. Die Politik muss sich entscheiden: Vertrauen in Mittelstand und Handwerk – oder weiterer Stillstand“, sagte Michael Hilpert.



Michael Hilpert

PERSONALIEN

■ **Rådström führt 2026 Ausschuss der Nutzfahrzeughersteller an**

Karin Rådström, CEO von Daimler Truck, ist zur Vorsitzenden des Nutzfahrzeug-Ausschusses des Verbands europäischer Automobilhersteller (ACEA) gewählt worden. Der Ausschuss setzt sich aus Führungskräften von Nutzfahrzeugkonzernen wie DAF Trucks, Daimler Truck, Ford Trucks, Iveco Group, MAN, Scania und Volvo zusammen. Der Vorsitz wird jährlich neu gewählt. „Lkw und Busse sind das Rückgrat von Logistik und öffentlichem Personenverkehr. Es gibt Herausforderungen, die die Wettbewerbsfähigkeit unserer Branche gefährden. Wir unterstützen das Ziel der EU, den Transport zu dekarbonisieren. Ein substanzieller Markthochlauf wird jedoch nur erfolgen, wenn unsere Kunden emissionsfreie Fahrzeuge so nahtlos und profitabel betreiben können wie heutige konventionelle Fahrzeuge. Deshalb brauchen wir bis spätestens Mitte 2026 eine beschleunigte Überprüfung der CO₂-Gesetzgebung für schwere Nutzfahrzeuge“, so Rådström.



Karin Rådström

■ **Marc Baumgartner ist neuer CEO von Stark Deutschland**

Dr. Marc Baumgartner (48) ist neuer Vorsitzender der Geschäftsführung von Stark Deutschland mit seinen Vertriebsmarken Raab Karcher, Muffenrohr, Tiefbauhandel und Melle Gallhöfer. Baumgartner kam im Februar 2025 als Vertriebs-Geschäftsführer zu dem Baustoffhändler. Er wird künftig beide Positionen in Personalunion führen, die Geschäftsführung verkleinert sich somit auf vier Positionen. Der neue CEO verfügt über mehr als 20 Jahre Erfahrung in Handels- und Vertriebsorganisationen sowie auf der Produktionsseite, hatte internationale Führungspositionen bei der Würth Gruppe, der Schweizer Still AG und Building Materials Schweiz inne. Er folgt auf Michael Knüppel (63), der als Generalbevollmächtigter in die Muttergesellschaft, die Stark Group, nach Kopenhagen gewechselt ist. Mit der Ernennung eines starken Kandidaten zum neuen CEO setzt Stark Deutschland nach eigenen Angaben in herausfordernden Zeiten für die Branche bewusst auf Kontinuität.



Marc Baumgartner

„Unternehmenssteuern müssen schneller runter“

Junge Unternehmer unterstützen Reformvorschlag von Markus Söder

DBU/Berlin – Thomas Hoppe, Bundesvorsitzender der Jungen Unternehmer, macht sich für ein Vorziehen der Körperschaftssteuerreform stark.

„Eine steuerliche Entlastung verbessert die Liquidität der Unternehmen und gibt ihnen die Möglichkeit, Investitionen – etwa in Maschinen, Digitalisierung oder Arbeitsplätze – schneller und sicherer anzugehen. Gerade in Zeiten wirtschaftlicher Schwäche ist das ein wichtiges Signal: Unternehmen erhalten Erleichterung und bekommen Raum zum Wachsen und für Innovationen, und der Standort gewinnt an Wettbewerbsfähigkeit. Daher ist

ein vorgezogener Beginn der Körperschaftsteuerreform – wie von Bayerns Ministerpräsident Markus Söder (CSU) und Baden-Württembergs Finanzminister Danyal Bayaz (Grüne) gefordert – ein richtiger und notwendiger Schritt. Angesichts der schlechten Wirtschaftslage ist es sinnvoll, nicht wie bislang geplant bis 2028 zu warten, sondern Unternehmen früher zu entlasten, indem man die Körperschaftsteuer schon zum kommenden Jahr um zwei Prozentpunkte auf 13 Prozent senkt, statt erst 2028 mit einer stu-



Thomas Hoppe

fenweisen Senkung zu beginnen. Dieser Schritt bringt der deutschen Wirtschaft Erleichterung und die internationale Wettbewerbsfähigkeit wird gesteigert. Der ohnehin angestrebte Steuersatz von zehn Prozent kann so noch in dieser Legislaturperiode erreicht werden.

Wer jetzt den Weg für eine Senkung der Unternehmenssteuern ebnet, stärkt nicht nur Unternehmen – sondern sichert Arbeitsplätze und Innovationen – und damit den Wirtschaftsstandort Deutschland und den Wohlstand der ganzen Gesellschaft.“

„Das schafft notwendige Planungssicherheit“

Industrie begrüßt Koalitionsbeschluss zu Infrastruktur-Zukunftsgesetz

DBU/Berlin – Holger Lösch, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI), heißt den Beschluss des Koalitionsausschusses zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz gut, mit dem die Bundesregierung die Modernisierung der Infrastruktur sowie Bauprojekte beschleunigen möchte. „Der Beschluss ist ein wichtiger Schritt, um schneller planen, genehmigen und bauen zu können. Das muss gelingen, damit wir die Infrastruktur zügig modernisieren und die Mittel aus dem Sondervermögen so in wirksame Investitionen umsetzen können.“

Indem die Bundesregierung das überragende öffentliche Interesse für

den Ausbau von Schienen, Straßen und Wasserwegen festschreibt, schafft sie dringend notwendige Planungssicherheit. Die Modernisierung der Infrastruktur stärkt die Wettbewerbsfähigkeit und kommt Bürgern wie Unternehmen zugute. Positiv ist die 1:1-Umsetzung von europäischen Regelungen bei Umweltprüfungen, die für Klarheit sorgt und der häufig praktizierten Überfüllung von EU-Regeln einen Riegel vorschiebt. Die Abschaffung von Raumverträglichkeitsprüfungen spart Zeit, ohne Umweltstandards zu senken.

Die Maßnahmen für schnellere und einfachere Planungs- und Genehmigungsverfahren sollten zukünftig auch auf Industrieanlagen ausgeweitet werden, um Investitionsentscheidungen für den Standort Deutschland attraktiver zu machen. Im Koalitionsvertrag ist außerdem eine umfassende und verbindliche Stichtagsregelung vorgesehen, die im Infrastruktur-Zukunftsgesetz noch fehlt. Hier sollte die Bundesregierung schnellstmöglich den Koalitionsvertrag umsetzen.“



Holger Lösch

Bau die Welt besser!

ALLES FÜR IHR BAUPROJEKT!

Egal ob Sie kleine oder große Projekte am Start haben – wir bieten Ihnen eine Riesenauswahl an modernen Maschinen und Geräten zur Miete und zum Kauf inkl. eines umfassenden Service, damit Sie erfolgreich sind!

Mehr unter hkl24.com

„Eindrucksvolles Beispiel für Leistungsfähigkeit der Bauindustrie“

HDB-Präsident ist überzeugt, dass sich Infrastruktur in Deutschland schneller wiederherstellen lässt

DBU/Berlin – Peter Hübner, Präsident des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie (HDB), lobt anlässlich der vorzeitigen Freigabe der Rahmedetalbrücke auf der A 45 in Nordrhein-Westfalen die hohe Baukompetenz, die funktionale Ausschreibung sowie die partnerschaftliche Zusammenarbeit beim Projekt.

„Die deutsche Bauindustrie ist leistungsfähig. Ein eindrucksvolles Beispiel dafür ist die heutige vorzeitige Verkehrsfreigabe der Rahmede-Talbrücke auf der A45 bei Lüdenscheld. Sie steht für das, was möglich ist, wenn Politik, Verwaltung, Planung und Bauindustrie partnerschaftlich zusammenarbeiten und gemeinsam Verantwortung übernehmen.“

Der Wiederaufbau der Rahmedebrücke ist eine starke Gemeinschaftsleistung. Ingenieure, Planer, Bauunternehmen, Auftraggeber und alle Beteiligten haben hier unter großem Zeitdruck Außergewöhnliches geleistet.

Moderne Ingenieurskunst, hohe Baukompetenz und ein enormer Einsatz der Bauindustrie haben gezeigt, dass komplexe Infrastrukturprojekte in Deutschland schnell, sicher und in hoher Qualität umgesetzt werden können. Noch vor Baubeginn hat man der Bauindustrie für ihre Bauzeit-Prognose keinen Glauben schenken. Jetzt liefern wir den Beweis.



Peter Hübner

Entscheidend war dabei der ganzheitliche Ansatz. Denn die funktionale Ausschreibung hat es ermöglicht, das Know-how der mittelständischen Bauunternehmen frühzeitig in die Planung einzubringen. So konnten Risiken reduziert, Bauabläufe optimiert und die Bauzeit deutlich verkürzt werden. Das ist ein Gewinn für alle. Vor allem für die Menschen in Lüdenscheld und der Region, die über Jahre die Folgen des Investitionsstaus tragen mussten.

Dieses Projekt macht Mut. Es zeigt, dass wir die unsere Infrastruktur schneller wiederherstellen können, wenn wir den Mut

zu Partnerschaft und modernen Vergabemodellen haben. Eine praxisnahe Flexibilisierung des Vergaberechts ist dafür der Hebel, um den Investitionsstau bei Straßen, Schienen, Brücken, Tunneln und Wasserstraßen zügiger abzubauen“, kommentierte Hübner.

Nach Berechnungen des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) summieren sich die Kosten durch Staus und Umleitungen der vierjährigen Sperrung der A 45 auf etwa eine Milliarde Euro. Hinzu kommen indirekte Schäden in Höhe von rund 500 Millionen Euro durch die schlechtere Erreichbarkeit der Region. Die etwa ein Jahr frühere Freigabe der Brücke erspart der Region demnach weitere Schäden von bis zu 300 Millionen Euro.

„ÖPP verhindert Wettbewerb und grenzt Mittelständler aus“

BVMB kritisiert neuen Trend zu öffentlich-privaten Partnerschaften – Bundesrechnungshof stellte Wirtschaftlichkeit bei Fernstraßenprojekten in Frage

DBU/Berlin – Im Bundesfernstraßenbau wird aktuell der Ruf nach ÖPP-Projekten (Öffentlich-Private Partnerschaft) wieder lauter. Dabei baut der Bund nicht mehr selbst, sondern ein privater Partner übernimmt für einen festgelegten Streckenabschnitt Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb sowie die Finanzierung des Projekts für in der Regel 30 Jahre. Deutliche Kritik kommt dazu von der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen (BVMB).

„Das ist aus unserer Sicht der falsche Weg“, kritisiert der stellvertretende Präsident der BVMB,



Foto: (2) BVMB

Jürgen Faupel. Nicht umsonst hätten der Bundesrechnungshof und der Europäische Rechnungshof diese Modelle immer wieder beanstandet. „Wir brauchen stattdessen eine realitätsnahe und bedarfsgerechte Finanzausstattung durch den Bund. Gerade die sehen wir momentan aber nicht“, macht Faupel deutlich. Dem Verband stößt insbesondere auf, dass ÖPP „mittelstandsfeindlich“ sei: „ÖPP im Bundesfernstraßenbau verhindert einen breiten Wettbewerb. Solch große Projektvolumen können

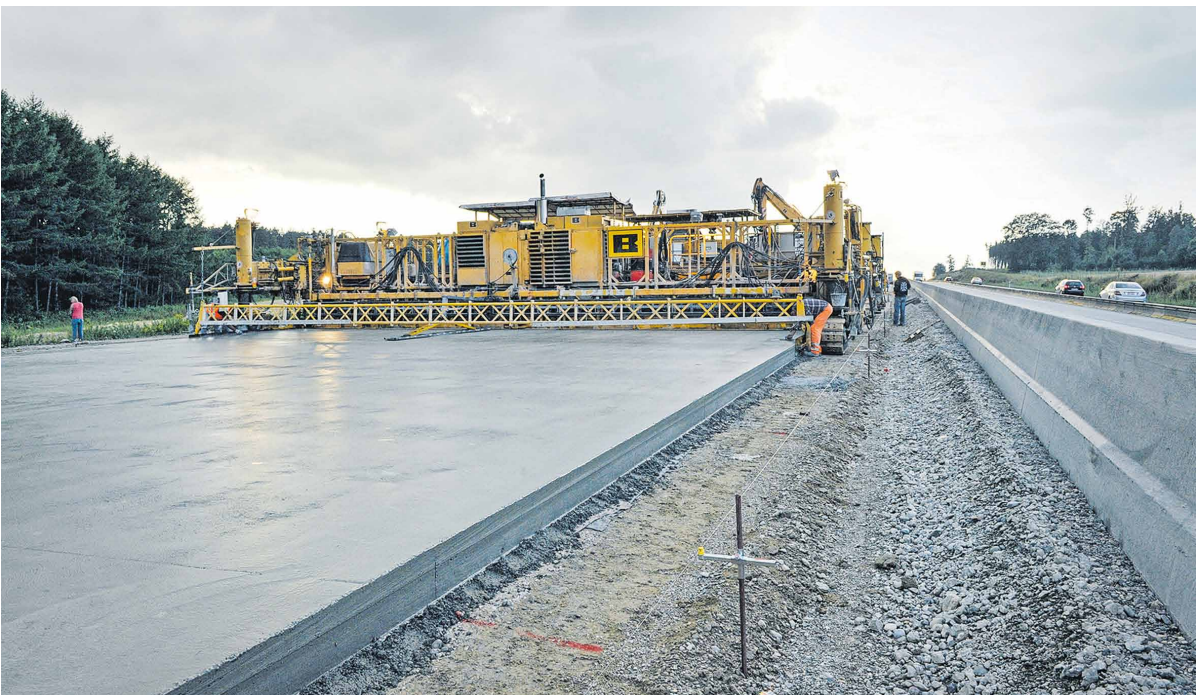
aufgrund der Finanzierungsanforderungen und Risiken nur Großkonzerne anbieten. Ausgerechnet Mittelständler als tragende Säule des Straßenbaus in Deutschland haben dabei das Nachsehen.“

„Flucht“ in ÖPP ist die teuerste Lösung

„Die mittelständischen Straßenbauer haben eine überragende Kompetenz im Planen, Bauen und dem Erhalt von Bauprojekten im Bundesfernstraßenbau. Es kann aus wirtschaftlichen und mittelstandspolitischen Gründen nicht im Interesse der Politik sein, ausgerechnet den Mittelstand auszugrenzen“, kritisiert Faupel.

Bei den sogenannten ÖPP-Projekten habe der Mittelstand das Nachsehen und spielt allenfalls noch eine Nebenrolle als Subunternehmer beim Bau. BVMB-Geschäftsführer Daniel Jonas hält deshalb die konsequente Trennung der Finanzierung und des Betriebes vom Bau der Verkehrsinfrastruktur für zwingend erforderlich. „ÖPP im Bundesfernstraßenbau ist vor allem ein Finanzierungswettbewerb, in dem der Mittelstand bei Großprojekten im dreistelligen Millionenbereich nicht gegen Großkonzerne und Banken bestehen kann“, so Faupel. „Fairer, breiter und mittelstandsgerechter Wettbewerb sieht anders aus.“

ÖPP-Projekte bedeuten wenig



Der Ausbau der A8 zwischen München und Augsburg ist ein ÖPP-Projekt: Der Konzessionsgeber war bei diesem Projekt der Bund, vertreten durch den Freistaat Bayern. Nach einem Auswahlverfahren wurde die Projektgesellschaft Autobahnplus A8 GmbH zum Konzessionsnehmer gewählt. Berger Bau ist unter anderem als aktives Konsortiumsmitglied am Projekt beteiligt. Bis zum Jahr 2037 ist Autobahnplus für den Betrieb und die Erhaltung der Strecke verantwortlich.

Foto: Berger Bau

Wettbewerb im Fernstraßenbau

Rückendeckung bekommt der Verband im Ergebnis vom Bundesrechnungshof und dem Europäischen Rechnungshof. Beide hatten vor mehreren Jahren bereits ausdrücklich davor gewarnt, einen unzureichenden Wettbewerb festzustellen und die Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau in Frage gestellt. Mehrere Autobahnabschnitte wurden in Deutschland bereits als ÖPP-Projekt neu- oder ausgebaut – so etwa die A8 zwischen Augsburg und München, die A7 bei Hamburg oder die A 10 und A 24 zwischen Neuruppin und Pankow.

„Diese Projekte sind zwar fertig gebaut worden, aber bei all diesen Projekten haben mittelständische

Bauunternehmen keine Rolle als Hauptauftragnehmer des Bundes gespielt“, stellt Jonas fest.

Kein Mittelständler und kein mittelständisches Konsortium seien in der Lage, solche Projekte und das damit verbundene Finanzierungsrisiko auch für 30 Jahre Betrieb der Straße für den Bund zu stemmen. Der Ausbau der A8 beispielsweise

solte 350 Millionen Euro kosten. Am Ende musste das Baukonsortium nach einem Urteil des OLG München noch einmal 34 Millionen Euro drauflegen.

„Fernstraßenbau funktioniert nur gemeinsam“

„Wenn der Bund sich eine konventionelle Realisierung seiner Bauprojekte aus dem Bundeshaushalt nicht leisten kann, dann kann er sich erst recht kein ÖPP leisten – das ist für ihn die teuerste Variante“, analysiert Faupel. Die Vergabe einer Leistung an einen Privaten könne nicht wirtschaftlicher sein als die Erledigung in Eigenregie durch den Bund. Darüber hinaus sei die Finanzierung von Fernstraßenprojekten eine Kernaufgabe, die sich der Staat nicht aus der Hand nehmen lassen dürfe.



Daniel Jonas

Die öffentliche Hand müsse grundsätzlich mehr in die eigenen Kapazitäten und Kompetenzen investieren, um selbstständig öffentliche Beschaffungen durchführen zu können. „Fernstraßenbau in Deutschland funktioniert nur gemeinsam mit dem Mittelstand und nicht unter Ausgrenzung der Mittelständler“, so Jonas. jz

„2025 gab es auffallend viele tödliche Durchsturzunfälle“

BG Bau startet Initiative „Sicher auf dem Dach“



Große Unfallgefahr auf Dächern – gerade auch von modernen Gebäuden – herrscht bei sogenannten Lichtbändern, deren transparentes Material nicht durchbruchssicher ist.

Foto: Christian Ahrens/BG Bau

DBU/Berlin – Mit dem Solarboom in Deutschland steigt auch die Zahl der Arbeiten auf Dächern und damit das Risiko von Absturzunfällen. Diese machen seit Jahren einen großen Anteil schwerer und tödlicher Arbeitsunfälle in der Baubranche aus – auch im Jahr 2025. Deshalb haben der Zentralverband des Deutschen Dachdeckerhandwerks (ZVDH) und die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG Bau) die gemeinsame Initiative „Sicher auf dem Dach“ gestartet.

„Absturzunfälle passieren häufig, wenn auf Dächern ohne ausreichende Sicherung gearbeitet wird“, sagt Michael Kirsch, Hauptgeschäftsführer der BG Bau. Und weiter: „Einen Unfallschwerpunkt sehen wir bei Dachbereichen mit nicht durchbruchssicheren Materialien wie Wellasbestplatten, Lichtbändern oder Lichtplatten. Wer dort die Tragfähigkeit falsch einschätzt und ungesichert arbeitet, bringt sich in Lebensgefahr.“ Für die ersten zehn Monate 2025 wurden der BG Bau nach vorläufigen Zahlen 6.178 Absturzunfälle gemeldet, 26 davon endeten tödlich. Mehr als ein Drittel der tödlichen Absturzunfälle ereigneten sich vom Dach. Fast alle erfolgten nach innen, also als Durchstürze durch nicht durchtrittsichere Dachbereiche. Drei Unfälle standen im Zusammenhang mit Arbeiten an Photovoltaikanlagen, etwa bei deren Montage oder Reinigung. Zum Vergleich: Im gesamten Jahr 2024 verzeichnete die BG BU insgesamt 7.231 Absturzunfälle, 26 mit tödlichem Ausgang. „Die Zahlen zeigen: Im laufenden Jahr gab es auffällig viele tödliche Durchsturzunfälle – ein deutliches Warnsignal“, erläuterte

Kirsch und ergänzt: „Wichtig ist mir die Botschaft: Das muss so nicht sein. Wenn der Arbeitsschutz konsequent beachtet wird, ist sicheres Arbeiten auf dem Dach möglich. Um Unfälle zu vermeiden, ist es wichtig, dass alle Tätigkeiten fachgerecht ausgeführt werden.“ Das fachgerechte Arbeiten lernen Dachdecker während ihrer Ausbildung. Damit lassen sich Schäden für Beschäftigte, aber auch Bewohner oder Passanten vermeiden.

„Dachdecker arbeiten zumeist in der Höhe – aber sie wissen, was sie tun. Mit den möglichen Risiken gehen sie professionell um und schützen sich umfassend. Insofern sehen wir mit Sorge, dass mit dem PV-Boom zunehmend auch Nicht-Fachleute auf Dächer steigen, ohne sich der Gefahren wirklich bewusst zu sein“, sagt ZVDH-Hauptgeschäftsführer Ulrich Marx. André Büschkes, Dachdeckermeister, weiß selbst am besten, wie anspruchsvoll die Arbeit auf dem Dach ist: „Für mehr Sicherheit sorgen beispielsweise auch durchtrittsichere Materialien und Konstruktionen, hier könnte die Politik verpflichtende Kennzeichnungen einführen.“

Um den Betrieben zusätzlich unter die Arme zu greifen, hat die BG Bau einen Unterweisungskalender speziell für das Dachdeckerhandwerk entwickelt. Dieser führt mit zwölf Sicherheitsthemen durch das Jahr 2026 und kann gezielt für die Unterweisung der Beschäftigten genutzt werden. Wird der Kalender gut sichtbar im Betrieb ausgehängt, erinnert er bei jedem Vorbeigehen an zentrale Sicherheitsaspekte, die bei Arbeiten auf Dächern wichtig sind. jz

Hyundai CE: Drei Jahrzehnte Wachstum in Europa

In schwierigen Zeiten erweitert der südkoreanische Baumaschinenhersteller sein Produktportfolio

Tessenderlo – Hyundai Construction Equipment (CE) feiert drei Jahrzehnte Markterfolg in ganz Europa. Mit einem wachsenden Maschinenangebot, einem engagierten Netzwerk von Händlerpartnern und einem klaren Fokus auf Innovation und technische Exzellenz baut Hyundai die Maschinen von morgen.

Von seinem Hauptsitz im Herzen Europas, im belgischen Tessenderlo-Ham, ist Hyundai nach Angaben der Konzernspitze auf dem besten Weg, zu einem der fünf führenden Baumaschinenhersteller zu werden. Das Unternehmen hat in diesem Jahr eine Planierdraupe, einen Materialumschlagbagger, einen Kompaktlader und einen Kompakt-Raupenlader auf den Markt gebracht und damit seine etablierten Produktreihen von Radladern, Minibaggern, Raupenbaggern und Mobilbaggern erweitert. Hyundai hat außerdem die nächste



Hyundai CE mit Europasitz im belgischen Tessenderlo-Ham hat ehrgeizige Ziele: Die Südkoreaner wollen zu den „Top 5“ der weltweit führenden Baumaschinenhersteller gehören.

Foto: Hyundai CE

Generation von Kettenbaggern vorgestellt, die die Baggertechnologie, Produktivität, Leistung und Bedienbarkeit auf ein neues Niveau heben.

Das Unternehmen hat 2017 einen energieneutralen Hauptsitz in der Nähe von Brüssel eröffnet. Der Standort umfasst eine hochmoderne Ausbildungsakademie, ein Ersatzteillager, Vorführbereich und Einrichtungen, die Kunden und Händlern ein VIP-Besuchererlebnis bieten. „In den ver-

gangenen 30 Jahren hat sich Hyundai zu einem führenden Anbieter im europäischen Baumaschinensektor entwickelt“, sagte Maurizio Chiarotti, Sales Director Europa Hyundai Construction Equipment Europe.

Zudem formulierte der Manager weitere ehrgeizige Vorsätze: „Unser Ziel ist es, zu den fünf größten Akteuren auf dem Markt zu gehören, und wir nähern uns diesem Ziel stetig“. Mit einem erweiterten Gerätesor-

timent, einem starken Netzwerk von Händlerpartnern, engagiertem Support für nationale Kunden und einer treuen Kundengemeinschaft schaffe Hyundai eine solide Grundlage für den Erfolg. „Mit Hilfe der wachsenden Produktpalette, innovativen und umweltfreundlichen Lösungen und unserem unermüdlichen Engagement für den besten Aftermarket-Support sind wir für weiteres Wachstum in ganz Europa bestens aufgestellt“, so Chiarotti.

Neben dem Baumaschinengeschäft ist auch Hyundai Material Handling am Standort Tessenderlo ansässig. Der Geschäftsbereich bietet eine breite Palette an diesel-, gas- und elektrisch betriebenen Industriegabelstaplern mit einer Tragkraft von 1,5 bis 30 Tonnen an. Im Jahr 2025 führte man dort eine Reihe neuer Maschinen ein und steigerte damit die Attraktivität des Bereichs deutlich.

54. VDBUM SEMINAR

WILLINGEN 10. – 13.2.2026

BRÜCKEN BAUEN - ZUKUNFT GESTALTEN

- ◆ Mehr als 40 lösungsorientierte Fachvorträge
- ◆ Fachausstellung mit mehr als 100 Partnern
- ◆ 1000 Fach- und Führungskräfte
- ◆ Netzwerkkontakte höchster Qualität für Ihre tägliche Bauorganisation
- ◆ Weiterbildungsveranstaltung mit Zertifikat
- ◆ Patenschaften für Studierende m/w und Meisterschüler m/w
- ◆ Forschung trifft Praxis
- ◆ VDBUM-Förderpreis 2025

Jetzt anmelden auf vdbum.de

Nachfolge ist Chefsache – das unterschätzte Risiko

Rechtsexperten empfehlen Bauunternehmern eine vorausschauende Planung zur rechtlichen und wirtschaftlichen Absicherung ihres Lebenswerks

München – Bauunternehmen stehen in einem zunehmend anspruchsvollen Umfeld. Steigende Finanzierungskosten, komplexe rechtliche Vorgaben und eine volatile wirtschaftliche Entwicklung erhöhen den Druck auf Unternehmer erheblich. Gerade in dieser Phase gewinnt die Unternehmensnachfolge an zentraler Bedeutung. Wer Vorsorge und Nachfolge nicht frühzeitig regelt, riskiert im Ernstfall die Handlungsfähigkeit des Betriebs und den Fortbestand des Lebenswerks.

Für viele Bauunternehmer ist das eigene Unternehmen weit mehr als eine Einkommensquelle. Es ist das Ergebnis jahrzehntelanger Arbeit, hoher persönlicher Haftungsrisiken und einer großen Verantwortung gegenüber Mitarbeitern, Kunden und der eigenen Familie. Umso schwerwiegender sind die Folgen, wenn die Unternehmensnachfolge nicht rechtzeitig geregelt ist oder der Unternehmer plötzlich ausfällt. Eine vorausschauende Nachfolge- und Vorsorgeplanung ist daher kein Luxusthema, sondern ein wesentlicher Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung.

Gerade im Baugewerbe, das stark von persönlicher Leitung, laufenden Projekten, umfangreichen Gewährleistungsrisiken und dem Vertrauen von Banken und Geschäftspartnern geprägt ist, kann fehlende Planung im Ernstfall schnell zu existenzbedrohenden Situationen führen.

Nachfolge ist ein Prozess und kein einzelner Vertrag

Unternehmensnachfolge wird in der Praxis häufig auf die Frage reduziert, wer künftig die Gesellschaftsanteile erhält. Diese Betrachtung greift jedoch zu kurz. Nachfolge bedeutet vielmehr, die steuerliche, rechtliche und organisatorische Zukunftsfähigkeit des Unternehmens dauerhaft sicherzustellen. Hierfür kommen unterschiedliche Modelle in Betracht.

Möglich ist die Übergabe an Familienangehörige ebenso wie eine Übertragung auf langjährige Mitarbeiter oder Geschäftsführer im Wege eines Management-Buy-out. Auch der Verkauf an externe Erwerber oder Wettbewerber ist denkbar, ebenso wie Mischformen aus interner und externer Nachfolge. Daneben existieren strukturierende Modelle wie die Familienholding.

Welches Nachfolgemodell im Einzelfall sinnvoll ist, hängt von zahlreichen Faktoren ab. Maßgeblich sind unter anderem die Größe des Unternehmens, die Zahl der

Gesellschafter, die Vermögensstruktur, die familiäre Situation, die Bonität sowie bestehende Haftungsrisiken. Hinzukommen der Wille und die Qualifikation potenzieller Nachfolger. Entscheidend ist, dass die Nachfolge frühzeitig, schrittweise und aufeinander abgestimmt geplant wird.

Familienholding als mögliches Gestaltungsinstrument

Die Familienholding kann ein wirkungsvolles Instrument der Unternehmensnachfolge sein, stellt jedoch keine Standardlösung dar. Sie eignet sich insbesondere für Bauunternehmer, die mehrere operative Gesellschaften oder Besitzgesellschaften etwa für Immobilien oder Maschinen führen oder größere Vermögenswerte langfristig strukturieren möchten.

Ziel einer solchen Holdingstruktur ist es regelmäßig, Gesellschaftsanteile zu bündeln, operatives Risiko vom Vermögen zu trennen, die Unternehmensführung über Generationen hinweg steuerbar zu halten und innerfamiliäre Konflikte zu vermeiden. Die Holding kann je nach Zielsetzung als GmbH, als GmbH & Co. KG oder in besonderen Konstellationen auch als Stiftung ausgestaltet werden. Über klar formulierte Gesellschaftsverträge lassen sich Stimmrechte, Gewinnverteilungen, Nachfolgeklauseln und Abfindungsregelungen verbindlich regeln. Gerade im Baugewerbe, in dem hohe Haftungs- und Gewährleistungsrisiken bestehen, kann die saubere Trennung von Betrieb und Vermögen von zentraler Bedeutung sein.

Gleichzeitig ist zu betonen, dass die Familienholding lediglich eines von mehreren möglichen Nachfolgemodellen darstellt. Ob sie im konkreten Fall sinnvoll ist, lässt sich nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts beurteilen.

Testament, Erbvertrag und Gesellschaftsvertrag als Einheit denken

Ein häufiger und folgenschwerer Fehler in der Praxis liegt darin, dass gesellschaftsrechtliche Regelungen nicht mit dem Testament oder einem Erbvertrag abgestimmt sind. Dies kann im Erbfall zu Blockaden, Streitigkeiten oder sogar zur vollständigen Handlungsunfähigkeit des Unternehmens führen.

Für Bauunternehmer ist daher zwingend erforderlich, dass gesellschaftsvertragliche Nachfolgeregelungen mit den erbrechtlichen Verfügungen harmonisieren. In vielen Fällen haben die Regelungen im Gesellschaftsvertrag Vorrang vor der testamentarischen Vermögensverteilung. Ist den Beteiligten die-



Die richtige Planung von Vorsorge und Nachfolge ist die wichtigste Voraussetzung für den Fortbestand eines Bauunternehmens sowie der gesamten mittelständisch geprägten Branche.

Foto: Pixabay

ser Umstand nicht bewusst, kann es im Erbfall zu einer Verteilung kommen, die vom eigentlichen Willen des Unternehmers deutlich abweicht.

Zusätzlich müssen Pflichtteilsansprüche, Abfindungsregelungen und Stimmrechtsverhältnisse frühzeitig bei der Planung berücksichtigt werden, um spätere Konflikte innerhalb der Familie und im Unternehmen zu vermeiden.

Ob ein Testament oder ein Erbvertrag das geeignete Instrument ist, hängt von der individuellen familiären und unternehmerischen Situation ab. Während ein Testament jederzeit einseitig geändert werden kann, bietet ein Erbvertrag eine höhere Bindungswirkung und damit mehr Planungssicherheit, insbesondere bei mehreren Beteiligten oder komplexen Unternehmensstrukturen.

Vorsorgevollmacht sichert Handlungsfähigkeit im Ernstfall

Neben der langfristigen Nachfolgeplanung ist die Vorsorge für den kurzfristigen Ausfall des Unternehmers von erheblicher Bedeutung. Unfall, Krankheit oder plötzliche Geschäftsunfähigkeit können jederzeit eintreten. Fehlt eine wirksame Vorsorgevollmacht, droht die Bestellung eines gerichtlichen eingesetzten Betreuers, der mit den betrieblichen Besonderheiten häufig nicht vertraut ist.

In der Praxis hat sich eine klare Trennung zwischen privater und unternehmerischer Vorsorge-

vollmacht bewährt. Während die private Vorsorgevollmacht persönliche und familiäre Angelegenheiten abdeckt, regelt die unternehmerische Vorsorgevollmacht insbesondere den Umgang mit Gesellschaftsanteilen, Bankgeschäften, Personalentscheidungen und Vertragsabschlüssen. Banken, Geschäftspartner und Behörden verlangen hierbei klare und schriftlich fixierte Vollmachten, die regelmäßig überprüft und an veränderte Strukturen angepasst werden sollten.

Der Notfallordner als zentrales Steuerungsinstrument

Ein gut strukturierter Notfallordner stellt sicher, dass das Unternehmen auch bei einem plötzlichen Ausfall der Geschäftsleitung handlungsfähig bleibt. Er enthält alle wesentlichen Informationen, die erforderlich sind, um den laufenden Betrieb fortzuführen. Dazu zählen insbesondere Angaben zu Finanzierungsstrukturen, Konten, Sicherheiten und Versicherungen, zu gesellschaftsrechtlichen Grundlagen und wesentlichen Verträgen sowie zu laufenden Baustellen, Gewährleistungsfristen und Schlüsselpersonen im Unternehmen.

Ebenso gehören Zugangsdaten und Passwörter sowie klare Handlungsanweisungen für den Ernstfall in einen solchen Ordner. Der Notfallordner kann digital oder in Papierform geführt werden. Entscheidend sind ein sicherer Aufbewahrungsort, ein jederzeitiger Zugriff für die Bevollmächtigten und die regelmä-

ßige Aktualisierung. Vorsorgevollmachten müssen dabei stets im Original verfügbar sein. Eine jährliche Überprüfung des gesamten Notfallkonzepts ist dringend anzuraten.

Fazit: Planung schafft Sicherheit und erhält Werte

Unternehmensnachfolge, Testament, Vorsorgevollmacht und Notfallordner bilden eine untrennbare Einheit. Bauunternehmer tragen eine besondere Verantwortung gegenüber ihrem Unternehmen, ihren Mitarbeitern und ihrer Familie. Wer frühzeitig plant, schafft klare Strukturen, vermeidet Konflikte und sichert den Fortbestand seines Lebenswerks.

Eine durchdachte Nachfolgeplanung ist kein einmaliges Projekt, sondern ein fortlaufender Prozess, der Zeit, Abstimmung und professionelle Begleitung erfordert, sich jedoch langfristig auszahlt.

Zu den Autoren

Carsten Ruder ist Partner, Steuerberater, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Handels- und Gesellschaftsrecht, **Maximilian Wackerbauer** ist Rechtsanwalt bei der Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft **Linn Goppold** in München. Sie sind auf Unternehmensnachfolge spezialisiert und beraten Bauunternehmer regelmäßig umfassend bei der Nachfolgeplanung.

IMPRESSUM

Verlag: Emminger & Partner GmbH
Am Borsigturm 68
13507 Berlin
Tel.: +49 (0)30/40 30 43-30
Fax: +49 (0)30/40 30 43-40
E-Mail: office@der-bau-unternehmer.de
Internet: www.der-bau-unternehmer.de

Mitglied im Verband der Zeitschriftenverleger e.V.

Herausgeber: Ralf Emminger
Geschäftsführer:
Lukas Emminger (V.i.S.d.P.)

Redaktion DER BAUUNTERNEHMER
Jasch Zacharias (Jz)
Tel.: +49 (0)30/40 30 43-32
E-Mail: zacharias@der-bau-unternehmer.de

Christian Schönberg (cs)
Tel.: +49 (0)30/ 40 30 43-39
E-Mail: schoenberg@der-bau-unternehmer.de

Anzeigenabteilung:
Nicole Hanetzok
Tel.: +49 (0)30/47 38 55 45
E-Mail: hanetzok@der-bau-unternehmer.de

Matthias Keppel
Tel.: +49 (0)30/40 79 73 61
E-Mail: keppel@der-bau-unternehmer.de

Leser- & Abo-Service
Tel.: +49 (0)30/40 30 43-37
Mail: leserservice@der-bau-unternehmer.de

Satz, Repro & Grafik:
Emminger & Partner GmbH, Berlin

Druck: NOZ Druckzentrum, Osnabrück
Erscheinungsort: Berlin

Druckauflage (IVW): 28.500

Angeschlossen der Informationsgesellschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e.V.

Meldungen und Nachrichten nach bestem Wissen, ohne Gewähr. Bei Einsendungen an die Redaktion wird das Einverständnis zur vollen oder auszugsweisen Veröffentlichung vorausgesetzt. Für unverlangte Einsendungen wird keine Haftung übernommen. Beiträge, die mit den Namen der Autoren gekennzeichnet sind, drücken nicht in jedem Falle die Meinung der Redaktion aus.

Nachdruck und/oder Vervielfältigung nur mit Quellenangabe und schriftlicher Genehmigung durch die Redaktion.

Der Bezug von **DER BAUUNTERNEHMER** ist für die Mitglieder der Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg e.V. sowie für die Mitglieder der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Der Umwelt- und Ressourcenschutz ist uns wichtig: Für die Zeitung **Der BauUnternehmer** wird Druckpapier mit höchstem Recyclinganteil eingesetzt. Der Fasergrundstoff wird aus nachhaltig bewirtschaftetem Holzaufkommen erzeugt.

Copyright © by Emminger & Partner GmbH
Es gilt die Anzeigenpreisliste 21/2026

Der BauUnternehmer ist ausschließlich im Abonnement zu beziehen.

Abonnement Digital (Inland oder Ausland):
258 Euro im Jahr
Abonnement Digital & Print (Inland):
270 Euro im Jahr, inkl. Zustellung
Abonnement Digital & Print (Ausland):
318 Euro im Jahr, inkl. Zustellung

Abonnements für Organisationen und Verbände: Preis auf Anfrage

21. Jahrgang, 208. Ausgabe
ISSN 1862-3506

„Wir bitten Sie dringend, unverzüglich zu handeln!“

Bau-, Baustoff- und Kreislaufwirtschaft fordern sofortige Novellierung der Ersatzbaustoffverordnung

DBU/Duisburg – 16 Verbände der Bau-, Baustoff- und Kreislaufwirtschaft – darunter der Bundesverband Baustoffe, Steine und Erden (bbs), der Bundesverband Mineralische Rohstoffe (MIRO), der Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung (bvse), die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen (BVMB), die Bundesvereinigung Recycling-Baustoffe (BRB), der Deutsche Abbruchverband (DA), der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB) und der Zentralverband des Deutschen Baugewerbes (ZDB) – fordern in einem Schreiben an Bundesumweltminister Carsten Schneider (SPD) die Novellierung

der Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV) schon im ersten Quartal 2026.

Dabei sollen die konsensfähigen Maßnahmen im Vordergrund stehen, die bereits im Planspiel 2.0 zur ErsatzbaustoffV des Umweltbundesamts (UBA) im Sommer 2025 gemeinsam erarbeitet wurden und als „low-hanging fruits“ in den UBA-Zwischenbericht vom 7. November 2025 zur Evaluierung und Weiterentwicklung der Regelungen der ErsatzbaustoffV eingeflossen sind.

Zu den Kernforderungen der Unterzeichner zählen unter anderem die Vereinfachung der Analytik, Klarstellungen zur Bewertung

der Grundwasserdeckschicht und für mobile Aufbereitungsanlagen sowie Vereinfachungen der Dokumentation. Die Unterzeichner betonen, dass es sich hierbei um unkomplizierte Anpassungen in der Verordnung handelt. Eine schnelle Novelle fordert laut Medienberichten auch die Umweltministerkonferenz (UMK), die auf ihrer 105. Sitzung am 14. November erneut eine Vereinfachung und praxistaugliche Weiterentwicklung der ErsatzbaustoffV als „dringend geboten“ bezeichnet.

In dem Verbändeschreiben wird daher noch einmal auf die Dringlichkeit einer Novellierung hingewiesen: „Auch vor dem Hin-

tergrund, dass die Bundesregierung laut Artikel 5 Absatz 2 der Mantelverordnung bereits bis zum 1. August 2025 die Auswirkungen des Vollzugs der Regelungen auf die Verwertung mineralischer Abfälle überprüfen und Folgerungen gegebenenfalls durch Anpassungen der Verordnung umsetzen sollte, bitten wir Sie dringend, unverzüglich zu handeln. Die ursprünglich bekanntgegebene Zeitschiene des Bundesumweltschutzministeriums, eine Novelle der ErsatzbaustoffV erst in der zweiten Jahreshälfte 2026 anzustoßen, ist mit dem Erkenntnisgewinn aus dem Planspiel 2.0 und der Forderung der UMK nicht vereinbar“, heißt es wörtlich.

Bauberufe sind so beliebt bei jungen Leuten wie lange nicht

Bauwirtschaft in Baden-Württemberg zählte 2025 einen Zuwachs von 12,1 Prozent Auszubildenden im ersten Lehrjahr

DBU/Stuttgart – Die Zahl der Auszubildenden in der baden-württembergischen Bauwirtschaft steigt erheblich. Laut Sozialkassen (SO-KA-BAU) wurden im Herbst dieses Jahres insgesamt 5.341 Lehrlinge auf dem Bau ausgebildet. Das sind 6,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Besonders stark erhöht hat sich die Azubi-Zahl im ersten Lehrjahr.

So viel junge Menschen wie schon lange nicht mehr entdecken die mitunter anspruchsvolle Arbeit auf Baustelle im „Musterländle“ für sich: Gleich 12,1 Prozent mehr Lehrlinge als im Vorjahr haben im Jahr 2025 eine Bau-Ausbildung begonnen.



Thomas Möller

Berufsnachwuchses angesichts der gewaltigen Bauaufgaben der kommenden Jahre ist“, erklärt Thomas Möller, Hauptgeschäftsführer der Bauwirtschaft Baden-Württemberg,

„Dieser positive Trend zeigt die hohe Ausbildungsbereitschaft der Bauunternehmen. Den Betrieben ist bewusst, wie wichtig die Ausbildung eines qualifizierten



Attraktive Großprojekte im Gleis- oder Tiefbau können auch technikbegeisterte junge Menschen ködern. In Baden-Württemberg zieht die Nachfrage nach einer Ausbildung in Bauberufen deutlich an.

Foto: Pixabay

die jüngste Entwicklung. Noch vor einem Jahr sah das anders aus. Da schreckten Meldungen über eine anhaltende Krise in der Bauwirtschaft offenbar auch viele Schulabgänger von der Wahl dieses produktiven und wertschöpfenden Berufszweigs ab.

Erfreut zeigt sich Möller auch über die steigende Zahl von

Frauen, die einen Bauberuf ergreifen. Denn aufgrund des hohen Fachkräftebedarfs wirbt die Baubranche verstärkt um weibliche Nachwuchskräfte. Aktuell liegt die Zahl der weiblichen Bau-Auszubildenden im Land bei 530 – ein Zuwachs von 11,6 Prozent. „Aufgrund der technischen Weiterentwicklung und zunehmenden Digitalisierung ist in der Baupraxis heute weniger

Muskelkraft als Fachwissen gefragt. Damit bietet die Baubranche Frauen attraktive Perspektiven“, ist sich der Hauptgeschäftsführer sicher.

Zu den Vorteilen der Bauausbildung zählen aus seiner Sicht vor allem die vielfältigen Karrierechancen, die hohe Qualität der Ausbildung und die guten Verdienstmöglichkeiten. Auch die Bil-

dungsakademie der Bauwirtschaft Baden-Württemberg, die im Land elf überbetriebliche Bau-Ausbildungszentren betreibt, meldet einen Anstieg der Azubi-Zahlen. Insgesamt hat sich die Zahl der Auszubildenden hier um 1,4 Prozent auf jetzt 2.313 erhöht. Im ersten Lehrjahr beträgt das Plus sogar 19 Prozent.

„Offensichtlich wird in der Öffentlichkeit und in den Schulen zunehmend erkannt, dass es in der Baubranche äußerst qualifizierte und technisch anspruchsvolle Ausbildungsberufe gibt“, so Geschäftsführer Dirk Siegel. Er verweist auf die enormen Investitionen, die die Bauwirtschaft Baden-Württemberg in die Weiterentwicklung ihrer Bildungszentren steckt.

Beispielhaft führt er den Neubau des Bildungszentrums Bau in Geradstetten an. Anstelle der bisherigen Ausbildungsstätte entsteht dort ein komplett neuer Bildungscampus, der allen Anforderungen einer modernen Aus- und Weiterbildung in der Bauwirtschaft genügt. „Die Fachkräftesicherung zählt zu den zentralen Aufgaben der Baubranche. Daher unternehmen wir alle Anstrengungen, um auch in Zukunft eine hohe Ausbildungsqualität zu gewährleisten“, betont Siegel. **jz**

Gesamtschule und Baubetrieb vereinbaren Bildungspartnerschaft



Die Kooperation von Schule und Bauunternehmen ist beschlossen. Foto: Bauindustrie Nord

Hannover – Die Leonore-Goldschmidt-Schule aus Hannover-Mühlenberg und die Bauunternehmung Wilhelm Wallbrecht haben eine Bildungspartnerschaft geschlossen. Damit wird künftig die Zusammenarbeit in der gemeinsamen Berufsorientierung verbindlich und zuverlässig vereinbart. Jörn P. Makko, Hauptgeschäftsführer des Bauindustrieverbands Niedersachsen-Bremen, überreichte das offizielle Zertifikat: „Alle gewinnen, keiner verliert. Wir sind sehr stolz auf das Engagement beider Bildungspartner, junge Menschen für die Zukunftsbranche Bau zu begeistern.“

Mit rund 1.350 Schülern ist die Integrierte Gesamtschule (IGS) Hannovers größte Schule. Das Bauunternehmen bietet unter anderem Ausbildungen zu Maurern, Beton- und Stahlbetonbauern, Industriekaufleuten sowie Land- und Baumaschinenmechanikern an.

Schneller, einfacher und billiger bauen ist das Ziel

Sachsen-Anhalt: Landtag beschließt entschlackte Novelle der Bauordnung

DBU/Magdeburg – Der Landtag von Sachsen-Anhalt hat eine Novelle der Landesbauordnung beschlossen. „Wir haben zahlreiche Vorschriften vereinheitlicht und vereinfacht, die Bauordnung insgesamt deutlich entschlackt, um Bauen in Sachsen-Anhalt schneller, einfacher und kostengünstiger zu machen“, erläuterte Bauministerin Lydia Hüskens (FDP) das neue Gesetz.

Nach den Worten der Landesministerin ist die Gesetzesnovelle das Ergebnis eines intensiven Austauschs mit Fachleuten aus der Praxis. Im Rahmen des Wohnungsbaudialogs mit 14 Kammern und Verbänden des Landes wurden viele Vorschläge erarbeitet und sorgfältig geprüft.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf dem Wohnungsbau. Künftig sind Modernisierungen und Umnutzungen bestehender Gebäude deutlich einfacher. So kann der Ausbau von Dachgeschossen unter bestimmten Voraussetzungen ohne Baugenehmigung erfolgen. Auch der Ausbau erneuerbarer Energien wird vereinfacht: Für Solaranlagen auf Dächern gelten geringere Mindestabstände zu Brandwän-

den; Wärmepumpen dürfen innerhalb der Abstandsflächen errichtet werden. Entsprechende Erleichterungen gibt es auch für den weiteren Mobilfunkausbau. Zudem ist das sogenannte Repowering von



Dr. Lydia Hüskens

Windenergieanlagen – also der Austausch älterer Anlagen durch moderne – jetzt genehmigungsfrei möglich.

Der Bauindustrieverband Ost (BIVO) begrüßt die Bemü-

hungen der Landesregierung, für mehr Tempo und weniger Bürokratie zu sorgen, damit Bauen im ohnehin eher zu den strukturschwachen Regionen Deutschlands zählenden Sachsen-Anhalt stärker in Fahrt kommt. „Mit der beschlossenen Novelle der Bauordnung werden wichtige Forderungen der Bauwirtschaft aus der Verbändeanhörung aufgegriffen: Bürokratie wird abgebaut, Verfahren werden beschleunigt und das Bauen im Bestand spürbar erleichtert. Besonders die Experimentierklausel nach dem Prinzip, dass ein Gebäude nach dem Umbau nicht mehr können muss als vorher, ist ein echter

Fortschritt für den Wohnungsbau“, kommentierte BIVO-Hauptgeschäftsführer Robert Momberg die eine Woche vor Weihnachten beschlossene Bauordnung.

Positiv sei aus Sicht der Bauindustrie zudem, dass Genehmigungen vereinfacht, Prüfanforderungen reduziert sowie Erleichterungen für Dachgeschossausbauten, erneuerbare Energien sowie Typengenehmigungen geschaffen worden sind. „Diese Regelungen sind praxisnah, sparen Zeit und Kosten und geben Investoren sowie Bauunternehmen dringend benötigte Planungssicherheit“, so Momberg.

Der Verbandslobbyist kritisierte allerdings auch, dass die Novelle längst noch nicht alle Möglichkeiten zur Entlastung nutze. Gerade bei Stellplatzpflichten, Kinderspielflächen und der Barrierefreiheit wären weitergehende Deregulierungen notwendig gewesen, meint er. Der eingeschlagene Weg stimme dennoch. Er müsse konsequent weitergegangen werden, damit Bauen in Sachsen-Anhalt schneller, einfacher und bezahlbarer werde, merkte Momberg an. **jz**



Robert Momberg

In neun Wochen fit gemacht für Baustellen-Job

Bauakademie Aalen hilft mit Intensivkurs Arbeitslosen und Betrieben zugleich

DBU/Aalen – Bei einem Pilotprojekt der Bildungsakademie der Bauwirtschaft Baden-Württemberg im Bildungszentrum Bau in Aalen werden sieben Männern in einem mehrwöchigen Intensivkurs wichtige Grundkenntnisse für die Arbeit auf dem Bau vermittelt. Ziel ist es, ihnen eine Perspektive aus der Arbeitslosigkeit zu bieten und ebenso Betriebe mit Arbeitskräftemangel zu unterstützen. Das Projekt entstand durch eine Kooperation mit weiteren Institutionen.

„Das Pilotprojekt ist nicht zuletzt durch die gute Zusammenarbeit mit den Kollegen von Handwerk BW zustande gekommen. Den Grundstein dazu legte die Landtagsabgeordnete Martina Häusler“, erzählt Patrick Stolhofer, Leiter der Bildungszentren in Aalen und Geislingen. Nachdem die Politikerin des Ostalbkreises auf die Handwerkskammer zuzug, vermittelte diese wiederum zwischen dem dortigen Jobcenter, Handwerk BW und dem Bildungszentrum der Bauwirtschaft Baden-Württemberg. „Sollte das schließlich von Erfolg gekrönt sein, ist die Maßnahme eine neue Möglichkeit für unsere Mitgliedsunternehmen, zusätzliche Arbeitskräfte zu gewinnen“, so Stolhofer. „Wir haben sieben Männer unterschied-

lichen Alters und aus allen Erdteilen der Welt bei uns“, berichtet Ausbildungsleiter Wolfgang Seckler, bevor er die Tür zu einer der Hallen im Bildungszentrum Bau in Aalen öffnet. Darin sagt, hämmert und arbeitet die kleine Truppe, die hauptsächlich aus Langzeitarbeitslosen und Jobsuchenden besteht. Sie erlernen in insgesamt neun Wochen verschiedene Bau-

Patrick Stolhofer

tätigkeiten, mit der Perspektive auf ein Beschäftigungsverhältnis.

Oday lebt seit zehn Jahren in Deutschland: „Der Kurs hier hat drei Teile. Erst kommen die Grundlagen, dann Hochbau und danach Tiefbau.“ Er stammt aus Syrien und hat dort einen Abschluss als Bauingenieur gemacht, der in Deutschland nicht anerkannt wird. „Nach dem Kurs möchte ich eine Ausbildung als Bauzeichner beginnen“, so sein Plan. Am Tag des Gesprächs steht das Lesen von Plänen und das Zusammenbauen einer Fundamentenschalung aus Holz an.

„Natürlich haben nicht alle den gleichen Stand. Bei manchen merkt

man aber schnell, dass sie schon Vorerfahrung haben. Die kriegen dann etwas Schwierigeres zu tun“, erläutert der Ausbildungsleiter und deutet auf Oleksii. Der ukrainische Zimmerer lebt seit drei Jahren in Deutschland und hat bereits ein- einhalb Jahre für einen kleinen Baubetrieb gearbeitet. Momentan habe er jedoch keine Arbeit. „Ich habe 18 Jahre Erfahrung in der Ukraine und vieles ist für mich nicht neu. Aber wir arbeiten dort viel mit skandinavischer und amerikanischer Bauweise. In Deutschland gibt es ein paar Unterschiede, das ist interessant“, findet Oleksii.

Am Nachmittag ergänzt ein Deutschkurs der Technischen Akademie Schwäbisch Gmünd den Praxis-Vormittag. An mehreren Terminen lernen die Teilnehmer hierbei sowohl Fachbegriffe für Werkzeug und Material als auch die Basis für eine einfache Kommunikation in deutscher Sprache. Mit Sprachlehrer Stefan Ruf wird als erstes die Hausaufgabe besprochen, das Konjugieren von Modalverben. Ausbildungsleiter Seckler ist sich sicher: Viele der Teilnehmer haben schon jetzt gute Aussichten, um im Frühjahr auf dem Bau arbeiten zu können und vermittelt zu werden. Fortsetzung folgt.

In Berlin wird mehr gebaut, im Land Brandenburg weniger

Große Unterschiede bei Wohnungsbau in Hauptstadtregion: FG Bau fordert praxisnahe Vergabereform

DBU/Berlin – Bundesweit stabilisieren sich die Baugenehmigungen derzeit auf niedrigem Niveau. Der Wohnungsbedarf bleibt jedoch in der Hauptstadtregion deutlich höher als die Bautätigkeit. Dabei entwickeln sich die Bauaktivitäten im Land Brandenburg deutlich schlechter als in Berlin.



Katarzyna Siwek

Von Januar bis September 2025 wurden in Brandenburg 6.057 Wohnungen genehmigt, rund elf Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. In neuen Wohn- und Nichtwohngebäuden entstehen 5.277 Wohnungen, ein Rückgang von 4,1 Prozent. In Berlin sind demgegenüber im gleichen Zeitraum 10.253 Woh-



Viele ansehnliche Neubauprojekte wie dieses an der „Waterkant“ im Bezirk Spandau reichen längst noch nicht aus, um den gewaltigen Bedarf an Wohnungen in Berlin zu decken.

Foto: Gesobau/Aurelio Schrey

nungen genehmigt worden. Das ist ein deutliches Plus von 34,5 Prozent. Davon entstehen 82 Prozent in neuen Wohn- und Nichtwohngebäuden, berichtet die Fachgemeinschaft (FG) Bau.

Auch die Bauvorhaben im Wohn- und Nichtwohnbau entwickeln sich unterschiedlich. In Brandenburg wurden 3.938 Genehmigungen erteilt (-21 Prozent), davon 479 für den Neubau gewerblicher Bauten. In Ein- und Zweifamilienhäusern

sind 2.317 Wohnungen geplant (+2,4 Prozent), in Mehrfamilienhäusern 2.940 (-5,2 Prozent). Durch Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden kommen 780 weitere Wohnungen hinzu (Vorjahr: 1.313).

In Berlin wurden 1.922 Genehmigungen für Bauvorhaben im Wohn- und Nichtwohnbau gemeldet (+29 Prozent), darunter 153 für den Neubau gewerblicher Bauten (Vorjahreszeitraum: 172). 653 Wohnungen entstehen in Ein- und Zweifamili-

enhäusern (+47,7 Prozent), 7.692 in Mehrfamilienhäusern (+21,9 Prozent). Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden schaffen 1.847 zusätzliche Wohnungen (Vorjahr: 812).

„Die Zahlen zeigen, Brandenburg bleibt hinter den Erwartungen zurück. Um die Bauaktivität zu stärken, braucht es digitale Genehmigungsprozesse, verbindliche Fristen, weniger Bürokratie und eine konsequente Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen. Ebenso entscheidend ist eine praxisnahe Vergabereform. Die jüngst angehobenen Wertgrenzen sind ein richtiger Schritt, müssen aber durch transparente Verfahren, stärkere Losvergabe und digitale Vergabepattformen ergänzt werden. Nur so können regionale Unternehmen profitieren und Projekte schneller realisiert werden.“, sagte FG-Bau-Geschäftsführerin Katarzyna Siwek.

F.R. Baumaschinen KOBELCO

Leistung, Effizienz und Produktivität der nächsten Generation.

Die brandneuen Kobelco SK85MSR-7 und SK75SR-7: Prädestiniert für die Vorreiterrolle in der Klasse der Midibagger.

Vorbesserung der Zykluszeiten um 15%

Motorleistung 53,7 kW

Erleben Sie diese und weitere KOBELCO-Maschinen beim Exklusivvertreter F.R. Baumaschinen-GmbH!

Tel.: 0800 62 88 600 | Fax: 030/62 880-619

www.fr-baumaschinen.de | handel@fr-baumaschinen.de

Instagram: fr_baumaschinen

TERMINE

Seminar MOBA „Ski-Schule“
5./6. Februar, MOBA, Kapel-
lenstr. 15 in Lümburg
Thema: „Asphalteinbau – Nivel-
lierung, Schichtdicke, Einbau-
temperatur und Verdichtung“
Zielgr.: Leiter von Asphaltein-
baukolonnen, Poliere, Bauleiter
Teiln.: 249 Euro zzgl. Mwst.
(inkl. „Aprés-Ski-Abend“)
Anm.: moba-automation.de

Seminar Holzbau Dübeltechnik
9./10. März, Heco, Dr.-Kurt-
Steim-Straße 28, Schramberg
Thema: „Fachhandelsseminar:
Fachberater für Holzbau, In-
nenausbau, Dübeltechnik“
Zielgruppe: Vertriebsmitarbei-
ter (Innen-/Außendienst) der
Heco-Fachhandelskunden
Teilnahme: kostenfrei
Anm.: heco-schrauben.de

Seminar Rohrleitungsbau
11./12.März in Potsdam
Thema: „Erd- und Oberflächen-
arbeiten bei Leitungsverlegung“
Zielgruppe: Vorarbeiter, Meister,
Ingenieure.
Teiln.: 620-690 Euro zzgl. Mwst.
Anm.: www.brbv.de.

Induktiv ladbare Fahrzeuge in der Schweiz zugelassen



Bei induktivem Laden bleibt das Auto stets mit dem Stromnetz verbunden.

Foto: Empa

Zürich – In der Schweiz haben Ende vorigen Jahres erstmals Fahr- zeuge eine Straßenzulassung er- halten, die für induktives Laden umgerüstet worden sind. Sie benö- tigen kein Kabel oder eine Lade- säule mehr, um ihre Batterie auf- zutanken. Der Wirkungsgrad bleibt hoch: Er liegt wie bei den normal ladbaren Fahrzeugen bei nahezu 90 Prozent, berichtet die Eidgenös- sische Material- und Prüfanstalt in Zürich (Empa). Sie hat unter Lei- tung des Energieversorgers Eniwa und weiteren Partnern das soge- nannte induktive Laden erfolgreich erprobt: Eine Senderspule in einer Bodenplatte überträgt dabei die En- ergie per Magnetfeld an die Emp- fängerspule ins Auto. Dieses muss entsprechend umgerüstet werden, erhält beispielsweise die besagte Spule und neue Schnittstellen fürs Lademanagement sowie ein neues Hochvoltsystem. Tests erbrach- ten die nötige elektromagnetische Verträglichkeit – und den hohen Wirkungsgrad. Außer dass kabellos durch „Überparken“ geladen wer- den kann, gibt es laut Empa einen weiteren wichtigen Vorteil: Das Fahrzeug bleibt beim induktiven Laden ständig mit dem Stromnetz verbunden und kann mithin selbst als Stromspeicher dienen.



Der Straßenbahn- beziehungsweise Rad-Fußweg-Teil der Dresdner Carolabrücke ist am 11. September 2024 in sich zusammengefallen.

Foto: SG-IMBTUDD/Wikimedia Commons

Autosensoren hören Brückenschäden ab

Fraunhofer-IIS will Bauwerksmonitoring erschwinglicher machen – und Infrastrukur damit sicherer

DBU/Dresden – Der Teil-Einsturz der Carolabrücke über der Elbe hat bundesweit nachgehallt. Das Spannbetonbauwerk wurde zu einem von mittlerweile vielen Synonymen für marode Infrastruktur. Dresden ist auch der Standort für Forschung, die solche Unglücke verhindern hilft.

Taktgeber ist das dort ansässige Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen (IIS). Es ermittelt der- zeit kostengünstige Lösungen mit Sensorik, mit der sich die Zustands- überwachung – neudeutsch: Mo- nitoring – von Brücken, Schienen und anderen Bauwerken vereinfach- en lässt. Die aus dieser Sensorik ermittelten Daten dienen folglich als Grundlage dafür, den Sanie- rungsbedarf rechtzeitig zu erken- nen und die Restlebensdauer von Bauwerken zuverlässig erkennen zu können.

Das Fraunhofer-IIS-Team um Gruppenleiter Dr. Christoph Sohr- mann baut seine Untersuchungen auf der Tastelektronik von Fahrzeu- gen auf – sogenannten MEMS-Sen- soren. Sie sind bislang nur in Autos und Handys verbaut. „Sie können einen Bruch in den Spanndrähten von Spannbetonbrücken „hören“, so Sohrmann.

Damit benennt er auch die Hauptursache für den Brücken- einsturz über der Elbe vor knapp eineinhalb Jahren. Auf einer Länge von 108 Metern war das Bauwerk mit seinen Schienenführungen für die Straßenbahn und dem daneben

liegenden Weg für Radfahrer und Fußgänger in sich zusammengefal- len. Nur der Zufall ließ niemanden zu Schaden kommen: Es war 3 Uhr morgens; eine Straßenbahn fuhr gerade nicht über die Carolabrücke.

Die Überwachung von Inge- nieurbauwerken obliegt Prüfern. Dafür ist eine Norm DIN 1076 eingeführt worden. Regelmäßige Begutachtungen sind damit garan- tiert, nützen aber wie im Fall der Carolabrücke offenbar nicht immer. Ein kontinuierliches Monitoring per Sensorik ist umso wichtiger ge- worden.

Das Fraunhofer IIS hat für seine Forschungen daher auch Partner gefunden. Der Test mit den Fahr- zeugsensoren wird laut Sohrmann noch zu Beginn des Jahres mit der MKP GmbH in Angriff genommen. Vor allem technische Anpassungen müssen ermittelt werden, da sich die Sensorik des Automobilbereichs nicht so einfach aufs Monitoring von Bauwerksschäden übertragen lassen.

Das Reallabor in Bautzen unweit von Dresden bietet da eine gute Grundlage, um schlauer zu werden: Dort dient eine 45 Meter lange Ver- suchsbrücke für die Untersuchung der Leistungen von taktiler Senso- rik in Verbindung mit berührungs- loser Messung per Radar.

Wichtig ist überdies die An- schlussforschung: „Wie viele Sen- soren wir synchronisieren können und welche Sensoren wir am besten

CAROLABRÜCKE - WIE ES NUN WEITERGEHT

- In Bezug auf die Rahmedetal-Brücke bei Lüdenscheid ist von einem neuen Turbo bei Bauprojekten gesprochen worden. Auch im Fall der Carolabrücke wird ohne Planfeststel- lungsverfahren („Ersatzneubau“) vorgegan- gen. Bis zum Baubeginn dauert es allerdings noch mindestens ein Jahr.
- Die eingestürzten Reste der Straßenbahn- Überführung sind im vorigen Jahr nahezu komplett beseitigt worden. Gleichzeitig wurden im vorigen Sommer die daneben liegenden Brückenzüge des Straßenverkehrs abgerissen.
- Laut Informationen der Stadt Dresden vom 18. Dezember sind vier Planungsbüros beauftragt worden, Entwürfe für den Ersatz- Neubau vorzulegen.
- Nach der Grundlagenermittlung – dazu gehören Zeit- und Kostenrahmen – geht es in die Vorplanung, bei der unter anderem Flora und Fauna, Vogel-, Landschafts- und Denkmalschutz, Verkehrsentwicklungs- und Radverkehrskonzept, Brand- und Katastro- phenschutz, Archäologie, Kampfmittelüber- prüfung sowie Vorprüfungen zu Schall und Luftschadstoffen zu berücksichtigen sein werden.
- Dazu gehören Baugrunduntersuchungen, Vermessungen und Umweltprüfungen: „Das heißt, viele Termine unter anderem mit dem Wasser- und Schiffsahrtsamt Elbe, dem Um- weltamt, der Unteren Wasserbehörde, dem Denkmalschutzamt, der Landesdirektion und dem Stadtplanungsamt“, so die Stadt Dresden in ihrer Mitteilung vom Dezember.
- Hinzu kommt die Bürgerbeteiligung: Am 18. März können sich Einwohner und Planer im Stadtforum zu den Entwürfen austau- schen.
- Im Mai legt jedes Büro seinen Entwurf vor. Diese Ideen werden bis Anfang Juni von Ingenieuren, Architekten und Denkmal- schützern beurteilt. Daran schließt sich eine mehrwöchige Bürgerbeteiligung an.
- Die Ergebnisse werden einem Begleitgre- mium vorgestellt. Dies mündet in eine Emp- fehlung an den Stadtrat. Eine Expertenjury unterstützt das Begleitgremium dabei.
- „Der Stadtrat entscheidet voraussichtlich im Herbst 2026, welcher Entwurf umgesetzt wird“, heißt es bei der Stadt Dresden: „An- schließend erfolgt die Beauftragung eines der vier Planungsbüros für die weitere Pla- nung der Carolabrücke.“

durch geeignete Linsen oder An- tennen oder auch Reflektoren an den Brücken optimieren können, das ist unter anderem Thema unse- res Anschlussprojekts „Ricares“, erklärt Sohrmann. Das Projekt mit Startpunkt in diesem Januar wird durch die Sächsische Aufbaubank SAB unterstützt und fokussiert auf das Monitoring der Stabilität von Eisenbahnbrücken. Die Technik ist laut Fraunhofer IIS aber auch für Straßenbrücken anwendbar.

Sohrmanns Ziel ist klar: „Be- zahlbare Sensorik ermöglicht es Baulastträgern, das Monitoring der Infrastruktur nicht nur bei Verdachtsfällen, sondern flächen- deckend zu etablieren“, sagt er. Historische Daten über die Bela- stung der Bauwerke sind für die Analyse beginnender Schäden eine große Hilfe. Was es bedeu- ten kann, wenn sie fehlen, hat das Beispiel der Carolabrücke ja ge- zeigt.

Christian Schönberg

MELDUNGEN

■ Sensorik-Gewebe überwacht Tragschichten-Zustand
Leipzig – Unter den Fahrbahnober- flächen schlummern Tragschichten. Deren Zustand ist unsichtbar. Mit Bohrungen lässt er sich prüfen. For- scher des Fraunhofer-Instituts für Holzforschung WKI setzen bei der Zustandsüberwachung dagegen auf ein Gewebe: Es besteht aus Flachsfas- ern sowie Sensorik und soll sich für den flächendeckenden Einsatz kos- tengünstig herstellen lassen. Durch Fahrbahn-Belastungen entstehen Beanspruchungen in der Trag- schicht, die auch den Zustand der elektrisch leitenden Sensorik ändert. Die Dehnung des Sensormaterials verändert seinen elektrischen Wi- derstand. Diese messbare Änderung lässt sich in Relation zu den Beschä- digungen der Asphalttragschicht be- ziehungsweise zum Straßenzustand bringen. Der Sensordraht wird an der Seite der Straße an eine Mess- einrichtung angeschlossen, die die Daten speichert und an eine Analy- sesoftware überträgt.

■ Recycling-Substanz für Spanplatten entwickelt
Potsdam – Spanplatten werden in vielen Varietäten im Bau eingesetzt. Recycelt werden sie nahezu nie – sondern verbrannt. Das Fraunhofer- Institut für Angewandte Polymer- forschung (IAP) hat dagegen ein Verfahren entwickelt, das die Wie- derverwendung einst verbauter Spanplatten ermöglicht. Grundlage ist eine eigens entwickelte Recy- clingsubstanz. Mit ihr gelingt es, den verarbeiteten Harz-Klebstoff zu lösen und zu reaktivieren. Dabei wird diese Substanz nicht komplett verbraucht, sondern lässt sich zu 95 Prozent für weitere Recycling- verfahren verwenden. Das gewon- ene Recyclingmaterial verarbei- teten die Forscher im Anschluss zu Spanplatten. Frischholz könne mit diesem Verfahren geschont werden, heißt es weiter.

■ Nachwuchsforscher entgiften historische Holzbausubstanz
Leipzig – Holzbauwerke und -bau- teile enthalten oft noch chloror- ganische Pestizide. Sie waren in Schutzanstrichen enthalten. Ihr Einsatz ist mittlerweile stark be- schränkt. Nachwuchsforscher sind nun einer Methode nachgegangen, diese Schadstoffrückstände zweistu- fig aus dem Holz herauszulösen. Zu- nächst werden sie dabei aus dem be- stehenden Material extrahiert. Zum anderen wandeln die Nachwuchs- forschler die einstigen Pestizide in weniger giftige chemische Verbindungen um. Entschlüsselt wurde zudem das Mobilitätsverhalten von solchen Schadstoffen im Material. Die Erkenntnisse gelten als wich- tiger Baustein für künftige Restau- rierungs- und Sanierungsstrategien. Die jungen Wissenschaftler sind Teil der Nachwuchsforschungsgruppe „GreenInnoSax“ der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur in Leipzig.

SEINERZEIT TEIL 169

ETEC-Mobilbagger M 815 – eine Spezialität aus den Niederlanden

Sternstunden der Baumaschinen: Legendäre Technik im Rückblick – von Ulf Böge

Die Marke ETEC wurde An- fang der 1990er-Jahre von zwei ehemaligen Eder-Managern aus Deutschland gegründet, die in- zwischen bei ITC, einer Eder- Gesellschaft, tätig waren und dort für die Vermarktung der für Caterpillar entwickelten Maschi- nen zuständig waren.

Sie entschlossen sich, An- teile zu erwerben und hatten die klare Vorstellung, eigene Hy- draulikbagger für europäische Anforderungen zu entwickeln. Dafür suchten sie europaweit nach einem Produzenten. Fün- dig wurden sie beim italie- nischen Hersteller Benati.

Kurz darauf stieß der nieder- ländische Eder-Händler Piet van



Dem ETEC-Mobilbagger M 815 konnte eine Ähnlichkeit zu ursprünglichen Maschinen von Eder nicht abgesprochen werden. Zumindest die Kabine wurde baugleich übernommen.

Foto: Werkbild, Archiv Ulf Böge

gien) oder dem Hitachi-Werk in Amsterdam wurden von van Vliet technisch und optisch überarbeitet – oft mit eigenen Kabinen oder speziellen Ausstat- tungen für Abbruch und Um- schlag. Aus diesen Umbauten entstanden eigenständige Model- le, die unter dem Namen ETEC verkauft wurden.

ETEC-Bagger waren damit nie reine Eigenentwicklungen, sondern konsequent angepasste Maschinen. Gerade im Ab- bruch- und Umschlagbereich er- arbeitete sich die Marke schnell einen Namen: verstärkte Ausle- ger, Hochkabinen und spezielle Hydrauliklösungen standen für Individualität statt Serienstan- dard.

Ab den frühen 2000er-Jahren bezog ETEC seine Basisgeräte überwiegend von Daewoo, später von Develon, der heutigen Nach- folgemarke.

Die kundenspezifische Anpas- sung blieb jedoch das Marken- zeichen. Heute ist ETEC Teil der niederländischen ELM-Gruppe, fungiert als Develon-Händler und entwickelt zunehmend elek- trifizierte Baggerlösungen für den innerstädtischen Einsatz.

Was einst als pragmatische Antwort auf das Ende der Eder- Bagger begann, hat sich über mehr als drei Jahrzehnte zu einer festen Größe in der niederlän- dischen Baumaschinenlandschaft entwickelt.

BAGGER UND RADLADER



Ingenieure aus ganz Europa arbeiten an der stetigen Weiterentwicklung von Generativer Künstlicher Intelligenz (GenAI) im Maschinen- und Anlagenbau.

Foto: Pixabay/Royal Academy of Engineering

Einsatz von KI bringt Branche bis zu 28 Milliarden Euro Gewinn

Neue VDMA-Studie im Maschinen- und Anlagenbau: 58 Prozent der Führungskräfte setzen auf neue Technologie als potenzielle „Gamechanger“

DBU/Berlin – Generative Künstliche Intelligenz (GenAI) hat sich als wichtiger Katalysator der digitalen Transformation etabliert und prägt zunehmend den Maschinen- und Anlagenbau. Ihr Einsatz steigert die Profitabilität und Wirtschaftlichkeit der Unternehmen deutlich, bestätigt eine neue Studie des Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA).

„Bereits zehn der insgesamt 45 betrachteten Anwendungsfälle können 58 Prozent des Potenzials der Margenverbesserung ausschöpfen und damit eine deutliche Effizienzsteigerung in der Branche erreichen“, bekräftigt Guido Reimann, stellvertretender Geschäftsführer VDMA Software und Digitalisierung. Das ist eine zentrale Erkenntnis der neuen Studie „GenAI im Maschinen- und Anlagenbau – Vom Versprechen zur Profitabilität“, die vom VDMA-Fachverband Software und Digitalisierung zusammen mit Strategy & Consulting, der strategischen Beratung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, erstellt wurde. Die Untersuchung basiert auf der Befragung von 247 Industrieunternehmen in Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie der Analyse von 45 möglichen „GenAI Use Cases“ und deren Potenzial für mehr Produktivität und Profitabilität.

Die Studie verdeutlicht, dass GenAI generell einen signifikanten Einfluss auf Umsatzsteigerung, Kostenoptimierung und Effizienzerhöhung in den Unternehmen hat. Insgesamt könnte die zielgerichtete Implementierung von GenAI die operative Marge der Branche um bis zu 10,7 Prozentpunkte erhöhen – dies würde einem zusätzlichen Gewinn von 28 Milliarden Euro für den Maschinen- und Anlagenbau in Deutschland entsprechen. Vor diesem Hintergrund sind die steigenden Erwartungen an den Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) nachvollziehbar: 52 Prozent der Führungskräfte sehen KI als potenziellen „Gamechanger“ für die Branche.

Herausforderungen und strategische Empfehlungen

Obwohl das Interesse an GenAI stetig wächst, beschränkt sich die Nutzung bislang häufig auf experimentelle oder „Proof-of-Concept“-Projekte. Zentrale Herausforderung ist die mangelnde Datenqualität. 25 Prozent der befragten Unternehmen sehen dies als größte Hürde. Fast gleichauf, mit 24 Prozent, folgt der Mangel an GenAI-Spezialisten. Ebenfalls 24 Prozent der Unternehmen bezeichnen technische Probleme, insbesondere in Bezug auf die IT-Infrastruktur als Hinderungsgrund für eine vielfältigere Nutzung.

GenAI als Treiber der digitalen Transformation

Steigende Kosten, stagnierende Produktivität und sinkende Margen setzen den deutschen Maschinen- und Anlagenbau seit Jahren immer stärker unter Druck. Viele Unternehmen blicken daher mit großen Erwartungen auf die Möglichkeiten von GenAI zur Verbesserung von Produktivität und Profitabilität. Gleichzeitig verharren sie aber in einer Situation, die die Experten „Pilot Trap“ nennen: Sie testen Ideen, initiieren Projekte und evaluieren Ergebnisse. An eine breite Implementierung und die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle trauen sie sich hingegen noch nicht heran.

Handlungsbedarf für Unternehmen

Angesichts stagnierender Produktivitätszuwächse und steigender Kosten ist der Druck auf die Branche hoch. Die Studie zeigt deutlich, dass GenAI eine strategische Herangehensweise benötigt, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben. Unternehmen sollten jetzt in die richtigen Anwendungsfälle investieren, um das volle Potenzial auszuschöpfen, raten die Analysten.

Die komplette Studie steht im Internet: vdma.eu/documents/34570/4888559/Studie_GenAI-Implications_Web_DE.pdf

■ **Radlader kombiniert bewährte Komponenten mit High Tech**

Caterpillar schreibt mit dem Cat GC 960 und seinem neuen Engine Idle Management System (EIMS) in der 30-Tonnen-Klasse Baumaschinengeschichte.

→ SEITE 10

■ **Gas: Schwerer Sattelzug schafft 1000 Kilometer mit Tankfüllung**

Journalisten testeten den Iveco S-Way CNG im Fernverkehr unter realen Einsatzbedingungen: Der leise Lkw erbrachte dieselbe Leistung wie ein Dieselmotor.

→ SEITE 11

■ **Technologieoffen in eine emissionsfreie Zukunft**

Volvo Trucks erhält für seinen Wasserstoff-Verbrenner-Lkw den „Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit“ des Jahres 2026.

→ SEITE 12

■ **Ein einziger Abbruchbagger entsprach den hohen Ansprüchen**

Die schwäbische Konrad Schmaus GmbH erwirbt von Develon einen standfesten DX245NHD mit kraftvollem und zugleich sparsamem Motor.

→ SEITE 13

■ **Baggerflotte schlägt eine Million Altmittel pro Jahr um**

Im Dienst eines weltweit tätigen Recyclingkonzerns ebnen E-Baumaschinen von Sennebogen den Weg zu einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft.

→ SEITE 14

KI birgt erhebliche Profitabilitätspotenziale

Die Studie verdeutlicht, dass GenAI generell einen signifikanten Einfluss auf Umsatzsteigerung, Kostenoptimierung und Effizienzerhöhung in den Unternehmen hat. Insgesamt könnte die zielgerichtete Implementierung von GenAI die operative Marge der Branche um bis zu 10,7 Prozentpunkte erhöhen – dies würde einem zusätzlichen Gewinn von 28 Milliarden Euro für den Maschinen- und Anlagenbau in Deutschland entsprechen. Vor diesem Hintergrund sind die steigenden Erwartungen an den Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) nachvollziehbar: 52 Prozent der Führungskräfte sehen KI als potenziellen „Gamechanger“ für die Branche.

„Stecker rein und gut“

Tiefbau firma nutzte E-Bagger in Grube, wo Lärm und Abgase verboten sind

Marl – Die Baustelle der H&W Tiefbau in Marl gehört zu den anspruchsvollsten kommunalen Projekten: Unter der A43 muss ein großes Stahlbetonrohr hindurchgepresst werden, durch das später eine Wasserleitung verlaufen wird. Dafür entstehen zwei Baugruben: eine Press- und eine Zielbaugrube. Beide sind tief, eng und nur unter strengen Auflagen zu bearbeiten.

„Wir standen vor dem Problem, dass wir in dieser Tiefe nicht einfach mit einem Dieselmotor arbeiten können. Abgase und Lärm wären ein echtes Sicherheitsrisiko gewesen“, so Bauleiter Dominic Ebber. Ein klassisches Belüftungskonzept hätte viel Zeit gekostet und ein unnötiges Risiko für die Mitarbeiter dargestellt. Die Lösung ist stattdessen ein emissionsfreier, leiser Elektrobagger gewesen. „Weil H&W bisher ausschließlich mit Dieselmotoren gearbeitet hatte, musste für dieses Projekt schnell eine alternative Lösung



Der E-Bagger wird in die Baugrube an der A 43 in Marl hinabgelassen.

Foto: Sany

her. „Uns war klar: Mit Abgasen in einer tiefen Baugrube können wir nicht arbeiten“, sagt Dominic Ebber. Also wurde kurzfristig nach einem passenden E-Bagger gesucht.

Der SY19E des chinesischen Herstellers Sany passte zu den Anforderungen: Er arbeitet komplett emissionsfrei, läuft so leise, dass man selbst in der Grube noch normal miteinander sprechen kann, ist kompakt genug für die beengten Platzverhältnisse und ließ sich mit

den vorhandenen Ladeoptionen in den Baustellenablauf integrieren. Auch das Handling überzeugte das Baustellen-Team. Die Joysticksteuerung reagiert präzise, der kleine Bagger ließ sich kontrolliert in der schmalen Spundwandbaugrube bewegen. Der kompakte Elektrobagger sorgte dafür, dass die sogenannten Täler entlang der Spundwände freigeschachtet werden, damit beim Vortrieb kein Material nachrutscht. Zudem stellte er die Baugrubensohle her. Das sind Arbeitsschritte, bei denen es auf Präzision und absolute Sicherheit ankommt.

Die größte Frage im Vorfeld des Projekts war auch: Reicht der Akkustrom tatsächlich für einen vollen Arbeitstag und kann der Bagger zuverlässig geladen werden? „Wir haben in der Baugrube neben der Autobahn keinen Starkstrom. Also haben wir einen Generator genutzt“, erzählt Ebber. „Und am Ende war es völlig unkompliziert: Stecker rein und gut.“

UNSERE MOBILBAGGER: PERFEKT AUSGERÜSTET FÜR JEDEN JOB

Ob auf der Baustelle oder im kommunalen Einsatz – unsere Mobilbagger überzeugen durch ihre Vielseitigkeit. Beide Modelle bieten eine High-Flow- und High-Pressure-Hydraulik mit einem Durchfluss von 120 l/min. Zudem vier Zusatzsteuerkreise und separate Hydrostaten, die das gleichzeitige Fahren und Bedienen hydraulischer Anbaugeräte ermöglichen. Der TB 370 W besticht durch seine Kompaktheit und einfache Manövrierbarkeit, während der TB 395 W mit seiner besonderen Auslegerkinematik einen großen Arbeitsbereich bietet.

Zu den Takeuchi Mobilbaggern

Radlader kombiniert bewährte Komponenten mit High Tech

30-Tonnen-Klasse: Cat 980 GC schreibt mit neuem Engine Idle Management System (EIMS) Baumaschinengeschichte

Irving (USA) – Mit einem Cat 944 fing alles an: 1959 rollte Caterpillar den Markt für Radlader auf. Das Modell war der erste Cat-Radlader mit Allradantrieb, der von einem Gasmotor mit 105 PS angetrieben wurde. Nun wird die Baumaschinengeschichte um ein Kapitel fortgeschrieben. Die Baureihe in der 30-Tonnen-Klasse wird um den 980 GC erweitert.

„Der neue 980 GC basiert auf einer langen Tradition von überaus zuverlässigen Radladern mit bewährten Komponenten und integrierten Cat-Maschinensystemen. Die einfach verständliche Benutzeroberfläche, intuitive Bedienelemente und eine gute Sicht ermöglichen selbst weniger routinierten Fahrern den komfortablen und effizienten Betrieb“, so Frank Stadelmann, Produktspezialist von Caterpillar. Die neuen Funktionen dieses Modells wie das EIMS, das Engine Idle Management System, zur Motordrehzahlregulierung minimieren die Leerlaufdrehzahl und den Kraftstoffverbrauch, um die Betriebskosten möglichst niedrig zu halten.

Der neue 980 GC wird von einem Cat-Motor C13 angetrieben. Die automatische Motorleerlaufabschaltung, der Lüfter mit variabler Drehzahl und die Load-Sensing-Hydraulik sorgen für einen niedrigen Kraftstoffverbrauch und einen geringen Geräuschpegel der Maschine. Das automatische Planeten-



Der Cat 980 GC baut auf einer langen Tradition von zuverlässigen Baumaschinenkonstruktionen auf und setzt fort, was den Kern der mittelgroßen Radlader ausmacht: ein niedriger Kraftstoffverbrauch, eine Load-Sensing-Hydraulik sowie intuitive Bedienelemente.

Foto: Caterpillar

Lastschaltgetriebe gewährleistet hohe Zuverlässigkeit und eine lange Nutzungsdauer. Der Radlader erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 39,8 km/h, womit ein zügiges Vorankommen auf dem Gelände gewährleistet wird. Zusätzlich sorgt die elektronische Modulation für weiche Gangwechsel in allen Betriebszuständen. Die hydraulische Schwingungsdämpfung verbessert das Fahrverhalten bei unebenem Terrain – für ein gutes Material-

haltevermögen ist gesorgt. Das Selbstsperrdifferential, als Option erhältlich, steigert die Traktion bei schlechten Bodenverhältnissen.

Kunden können aus verschiedenen Ausführungen für unterschiedliche Anwendungen wählen, wie eine Universal-, Fels-, Kohle- und Leichtgutschaufel. Die einfach zu füllende Schaufel der Performance-Serie bietet einen Inhalt von knapp 5,8 Kubikmetern. Die Schaufelform lässt sich an die Hub- und

Kippfähigkeit, das Gewicht und den Hubrahmen der Maschine anpassen. Die Schaufelkonstruktion verbessert das Materialhaltevermögen und verringert die Aushubzeit.

Die in der Praxis bewährte Z-Kinematik bietet starke Grabfunktionen und hohe Ausbrechkkräfte. Das trägt zur Produktivität bei. Die Load-Sensing-Hydraulik liefert Förderstrom und Druck für die Arbeitshydraulik nach Bedarf, was die Produktivität der Maschine erhöht

Neuer 35-Tonnen-Kurzheckbagger arbeitet effektiver



Der Kurzheckbagger Volvo ECR355. Foto: Volvo CE

München – Die neue Generation des Kurzheckbaggers Volvo ECR355 bringt gleich mehrere Verbesserungen unter einen Hut: höhere Kraftstoffeffizienz, verbesserte Hubkraft und ein überragender Bedienkomfort, mit dem sich bei geringerem Aufwand mehr erreichen lässt. Eine um bis zu sieben Prozent höhere Kraftstoffeffizienz erreicht der ECR355 dank eines neuen elektrohydraulischen Steuersystems und eines neu gestalteten Hauptsteuerventils. Das System nutzt elektronische Sensoren und den Bordcomputer der Maschine, um bei optimiertem Durchfluss und Druck eine präzise Steuerung von Ausleger, Arm und Löffel zu gewährleisten. Elektrische Lüfter laufen nur bei Bedarf und minimieren so die Motorbelastung, Geräuschentwicklung und den Kraftstoffverbrauch. Die Fahrer profitieren zudem von neuen Motorarbeitsmodi, einer komfortablen Joysticklenkung, Prioritätseinstellungen für die Hydraulikanlage und einer automatischen Motorabschaltung.

55 Jahre Altersunterschied – kein Grund zu rosten

Bagger-Parade auf Baustelle: Restaurierter 901 trifft auf modernen R978



Der 1968 hergestellte Liebherr-Raupenbagger R901 unter dem hochmodernen R 978. Fotos (3): Liebherr

Beckum – Auf einer Baustelle im Münsterland trafen zwei Raupenbagger aufeinander. Beides sind Liebherr-Maschinen. Doch zwischen ihnen liegen 55 Jahre Maschinenentwicklung. Der eine ist ein R 901 aus dem Jahr 1968 mit rund zehn Tonnen Gewicht und kantigem Design. Er wurde liebevoll restauriert. Der andere: ein hochmoderner Liebherr R 978 SME mit über 80 Tonnen Gewicht und High-tech-Ausstattung, entwickelt für die Gewinnungsindustrie. Die beiden Exponate verbindet eine gemeinsame Geschichte.

Ursprünglich wurde der Liebherr-Raupenbagger R 901 auf einem Hof für Altmetall eingesetzt, wo er Metallschrott von Anhängern entlud und sortierte. Als der Motor nicht mehr richtig lief, drohte das endgültige Aus – bis ein gelernter Industriemechaniker ihn entdeckte und rettete. „Ich habe mich nach einem Bagger für den eigenen Hausbau umgesehen und bin über ein Inserat auf den Raupenbagger R 901 gestoßen. Er war in einem schlechten Zustand, aber ich konnte es einfach nicht zulassen, dass so ein Stück Geschichte verschwindet“, erzählt der neue Besitzer inoknito.

Gemeinsam mit seinem Vater und Bruder machte er den Bagger zunächst technisch wieder einsatzfähig. Die Steuerung wurde auf die heute übliche Eurosteuerung umgebaut, Leckagen an Hydraulik und Motor behoben und das Blechkleid

wurde über Monate hinweg in der Freizeit restauriert. Die größte Herausforderung waren die stark ausgeschlagenen Komponenten und die fehlenden Scheiben. Doch die robuste, einfache Technik machte vieles möglich.

Als die neue Umgehungsstraße B58n bei Beckum im Münsterland im August 2025 eröffnet wurde, präsentierte der neue Besitzer, der auf dieser Baustelle im Einsatz stand, seinen R 901 als Oldtimer-Bagger. Die Rückmeldungen der Leute sollen durchweg positiv gewesen sein: „Die meisten waren erstaunt, wie alt der Bagger ist und dass er noch funktioniert. Für die Kinder war es ein echtes Highlight.“ Nach der Eröffnung wurde der alte Raupenbagger in den benachbarten Steinbruch gefahren. Dort stand er neben einem modernen R 978 SME der Liebherr Mietpartner GmbH, der zuvor auf der Baustelle B58n im Mieteinsatz war und derzeit bei einem weiteren Mietkunden eingesetzt wird. Die beiden unterschiedlichen Raupenbagger nebeneinander zu sehen, erzeugte einen riesigen Wow-Effekt.

Liebherr hat mit der neuen Generation von Raupenbaggern in der 70- bis 100-Tonnen-Klasse zahlreiche Verbesserungen realisiert. Die Modelle R 972, R 978 SME, R 992 und R 998 SME stehen für Leistung, Komfort und Energieeffizienz. Sie bieten einen hohen Bedienkomfort, moderne Assi-



Der R 901 sollte schon verschrottet werden...



...wurde aber von Liebhabern gerettet.

stenzsysteme und einen deutlich reduzierten Kraftstoffverbrauch. Entwickelt wurden die Maschinen mit dem klaren Ziel, den Gesamtenergieverbrauch zu senken. Herzstück ist das neue, patentierte System Liebherr Power Efficiency (PE) – Engine Control, das die bestehenden Arbeitsmodi (P+/P/E) ergänzt und den Kraftstoffverbrauch gegenüber den Vorgängermodellen um bis zu 15 Prozent reduziert.

Das Unternehmen begleitet den neuen Besitzer des R 901 vom Schrottplatz seit seiner Ausbildung im Jahr 2008: „Ich machte nie eine schlechte Erfahrung mit diesem Hersteller. Die Maschinen sind zuverlässig und komfortabel. Liebherr steht für langlebige, robuste Technik.“ Der restaurierte R 901 ist heute zwar offiziell in Rente, aber noch regelmäßig auf dem eigenen Gelände im Einsatz – beim Gräben reinigen, Erdaushub oder bei Teichprojekten. „Wer rastet, der rostet“, sagt der Besitzer lachend. Diese Geschichte zeigt, was Liebherr-Maschinen auszeichnen: Qualität, die Jahrzehnte überdauert. Der R 901 ist nicht nur ein technisches Denkmal, sondern ein Symbol für jene Werte, die Liebherr seit jeher verkörpert – und für Menschen, die mit Leidenschaft und Fachwissen diese Maschinen am Leben erhalten. „Einfach eine tolle Maschine. Das Restaurieren war ein echtes Familienprojekt und hat viel Spaß gemacht“, sagte der Industriemechaniker.

HKL half bei sozialem Bauprojekt mit Beratung und Minibagger aus

Köln – HKL Baumaschinen hat mit Rat und Tat ein Bauprojekt der Technischen Hochschule (TH) in Köln unterstützt: die Gestaltung des neuen Standorts des „Allerwelts-Hauses“. Dabei handelt es sich um einen Verein, der sich unter anderem für Menschenrechte und soziale Gerechtigkeit engagiert. Dieser ist in ein altes Schulgebäude umgezogen, der umgestaltet werden musste. Die Aufgabe wurde von Studenten der Architekturfakultät der TH Köln übernommen. HKL stellte dafür kostenlos einen leistungsstarken Minibagger plus die passenden Anbauteile, zwei Löffel und einen Hydraulikhammer zur Verfügung.

„Die kompetente und freundliche Beratung sowie die unkomplizierte Zusammenarbeit waren genau das Richtige für unser gemeinschaftliches Projekt. Der Bagger wurde direkt auf die Baustelle geliefert und auch wieder abgeholt“, sagt Marcello Bramigk Bonon, Architekt und gemeinsam mit Sarah Jarosch verantwortlich für das Projekt. Mit einem Hydraulikhammer ausgestattet wurde die HKL-Maschine für das Aufbrechen der alten Asphaltdecke auf dem ehemaligen 120 Quadratmeter großen Schulhof eingesetzt. Anschließend übernahm sie dann mit einem Löffel ausgestattet die Erd- und Materialbewegung. Der entstandene Bauschutt wurde für weitere Bauarbeiten aufbereitet und wiederverwendet.

Auf der entsiegelten Fläche soll eine Wildblumenwiese entstehen, die das Regenwasser versickern lässt und neuen Lebensraum für Insekten bietet. Auch ist ihre halb-öffentliche Nutzung durch die Nachbarschaft geplant – Kinder dürfen hier spielen, und Feste sollen stattfinden.



HKL steuerte unter anderem den Bagger für den Umbau des Grundstücks in Köln bei. Foto: HKL

Raupenbagger: Umstieg von 2D auf 3D ist kein Problem mehr

Develon-Serie 9 mit Trimble-Steuerung kompatibel



Die Steuerung der Serie 9 erlaubt den Echtzeit-Datenaustausch zwischen den integrierten Sensoren des Develon-Baggers und der 3D-Steuereinheit von Trimble. Foto: Develon

Mannheim – Develon definiert mit seiner neuen Generation von Raupenbaggern der Serie 9 die intelligente Integration im Bauwesen neu – diese fortschrittlichen Maschinen sind nun vollständig kompatibel mit den Trimble Earthworks-3D-Systemen. Dank dieser Weiterentwicklung können Betreiber von 2D-auf 3D-Funktionalität umsteigen, ohne vorhandene Hardware ersetzen oder modifizieren zu müssen.

Der Durchbruch liegt in der offenen und intelligenten Steuerungsarchitektur von Develon. Im Gegensatz zu herkömmlichen Konstruktionen, die für jedes externe System spezielle Sensoren erfordern, erlaubt die Steuerung der Serie 9 den Echtzeit-Datenaustausch zwischen den integrierten Sensoren des Baggers und der 3D-Steuereinheit von Trimble. Mit anderen Worten: Die vorhandenen Bewegungs- und Positionsdaten der Maschine können über die native Controller-Schnittstelle von Develon direkt von Trimble-Systemen genutzt werden. Durch diese Integration auf Steuerungsebene können Bediener die präzise 3D-Automatisierung von Trimble nutzen und gleichzeitig weiterhin die intuitiven 2D-Funktionen von Develon verwenden, darunter etwa eine virtuelle Wand für sichere Betriebsgrenzen, ein Wiegesystem für die Lastmessung in Echtzeit sowie eine erweiterte Hebehilfe für eine verbesserte Stabilität in Echtzeit.

Dieser einheitliche Steuerungsansatz bietet Anwendern die Flexibilität von 2D- und 3D-Systemen in einer einzigen, zusammenhängenden Plattform – und verbessert so sowohl die Produktivität als auch die Sicherheit. Da der Controller der Serie 9 die Kommunikation zwischen internen und externen Systemen verwaltet, sind 3D-Upgrades jetzt schneller, einfacher und kostengünstiger.

Kunden müssen lediglich das Trimble 3D-Kit installieren. Die Steuereinheit des Baggers synchronisiert automatisch die Daten, um die 3D-Funktionen zu aktivieren – zusätzliche Sensoren oder der Austausch von Kabelbäumen sind nicht erforderlich. „Die offene Steuerungsarchitektur der Serie 9 ermöglicht es, Trimble-Systeme mit ihrer eigenen Benutzeroberfläche in der Kabine direkt in unsere Plattform zu integrieren“, so Stephane Dieu, Produktmanager für Bagger in Europa bei Develon. „Kunden können mühelos auf den 3D-Betrieb umsteigen und gleichzeitig weiterhin die 2D-Funktionen nutzen, die die intelligenten Bagger auszeichnen“, so Dieu weiter.

Durch die Kombination seiner hauseigenen Steuerungstechnologie mit führenden 3D-Lösungen von Drittanbietern möchte der südkoreanische Hersteller das Ökosystem der Serie 9 noch weiter ausbauen und damit mehr Konnektivität, Flexibilität und Intelligenz auf Baustellen weltweit ermöglichen.

Technologieoffen in eine emissionsfreie Zukunft

Volvo Trucks erhält für neuen Wasserstoff-Verbrenner-Lkw „Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit 2026“

München – Volvo Trucks ist erneut mit dem Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit (ETPN) ausgezeichnet worden – diesmal in der Kategorie Wasserstoff-Verbrenner-Lkw. Damit unterstreicht das Unternehmen seine Rolle als Vorreiter auf dem Weg zu einer emissionsfreien Zukunft.

„Mit der Auszeichnung in der Kategorie Wasserstoff-Verbrenner-Lkw setzen wir ein starkes Zeichen für die nachhaltige Transformation der Transportbranche. Unsere mit Wasserstoff betriebenen Verbrennungsmotor-Lkw sind ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg in Richtung Netto-Null-Emissionen“, erklärt Anne Elsässer, Director Marketing & Communications von Volvo Trucks Deutschland. „Sie werden unser bestehendes Portfolio aus Diesel-Lkw, batterieelektrischen und gasbetriebenen Lkw ergänzen und bieten unseren Kunden eine weitere zukunftsorientierte Lösung für klimafreundliche Transporte.“

Die neue Technologie ähnelt in vielen Aspekten den „Gas Powered-Fahrzeugen“ – mit einem entscheidenden Unterschied: Statt Bio LNG/LNG wird Wasserstoff genutzt. Der speziell entwickelte Motor verwendet es als Kraftstoff, während der Antriebsstrang weitgehend unverändert bleibt. Anstelle des klassischen Kraftstofftanks



Preisverleihung in München: Anne Elsässer, Marketingchefin von Volvo Trucks Deutschland bedankt sich für die Auszeichnung,

Foto: Volvo Trucks

kommen innovative Wasserstofftanks zum Einsatz. So kombinieren die Fahrzeuge die Leistung und Zuverlässigkeit klassischer Diesel-Lkw mit potenziellen Netto-Null-CO₂-Emissionen.

Volvo Trucks verfolgt zwei vielversprechende Technologien für den Einsatz von Wasserstoff im

schweren Gütertransport: wasserstoffbetriebene Verbrennungsmotoren und Brennstoffzellen-Fahrzeuge.

„Wir investieren konsequent in Technologien, die den Weg zu einem emissionsfreien Gütertransport ebnen. Wasserstoff spielt dabei eine Schlüsselrolle – sowohl in

Form von Verbrennungsmotoren als auch Brennstoffzellen. Unser Ziel ist es, unseren Kunden und Kunden langfristig die besten Lösungen für unterschiedliche Transportanforderungen zu bieten“, ergänzt Anne Elsässer.

Der ETPN 2026 ist vom Fachzeitschrift „Transport“ zum ins-

gesamt achten Mal veranstaltet worden. Die Auszeichnung gilt als etabliertes Qualitätssiegel für verantwortungsbewusstes Handeln im gewerblichen Straßengüterverkehr und würdigt Unternehmen, die durch innovative Produkte und Strategien einen Beitrag zu mehr Umwelt- und Ressourcenschonung leisten.

ÜBER ETPN 2026

Der Europäische Transportpreis für Nachhaltigkeit (ETPN) 2026 soll laut Veranstalter sichtbar machen, was möglich ist, wenn Ökonomie, Ökologie und soziale Verantwortung zusammenspielen. Die Preisverleihung fand bereits am 27. November 2025 in München statt. Als der Huss-Verlag die Auszeichnung 2011 ins Leben rief, war Nachhaltigkeit in der Nutzfahrzeugbranche noch kaum ein Thema – oft belächelt, meist als teurer Zusatz abgetan. Inzwischen hat sich der ETPN etabliert. Nach sieben Preisverleihungen gilt er als anerkanntes Gütesiegel für verantwortungsvolles Handeln im gewerblichen Straßengüterverkehr. Ausgezeichnet werden Projekte, Produkte und Initiativen, die zeigen, wie sich unternehmerischer Erfolg mit Umwelt- und Sozialverantwortung verbinden lässt – und dabei auch der Branche neue Impulse geben. Mitmachen können alle Unternehmen der Nutzfahrzeugbranche und Zulieferindustrie – unabhängig von Größe, Umsatz oder Firmensitz.

Neue Tiefbettauflieger verfügen serienmäßig über Pendelachse



Die neue Serie „Doll Next“ erfüllt steigende Anforderungen an Nutzlast. Foto: Doll Fahrzeugbau

Oppenau – Doll Fahrzeugbau hat die nächste Generation seiner Tiefbettauflieger vorgestellt: Die Fahrzeugserie „Doll Next“ erfüllt die steigenden Anforderungen an Nutzlast, Einsatzvielfalt und digitale Steuerung im Schwerlasttransport, heißt es beim Hersteller. Robuste Pendelachstechnik, intelligente Assistenzsysteme und moderne Fertigung bilden die Basis eines modularen und kundennahen Serienkonzepts. Vor der Auslieferung lassen sich die Auflieger über zahlreiche Zusatzoptionen präzise an konkrete Kundenanforderungen anpassen. Das Rückgrat der „Doll Next“-Tiefbetten bildet ein auf maximale Nutzlast ausgelegter gewichtsoptimierter Stahlrahmen. Die serienmäßig verbauten Pendelachse „Doll tera“ ermöglicht eine niedrige Ladehöhe von nur 300 Millimetern und bietet durch ihren hohen Achshub Vorteile auf unebenem Terrain.

Der Fahrwerkshub von bis zu 600 Millimetern hilft dem Fahrer, Höhenunterschiede auszugleichen und die Ladefläche anzuheben.

Baumaschinen und Schüttgut sind die richtige Ladung

Hohe Nutzlast zeichnet TSK-Kippanhänger aus

Triptis – Mit den Tandem-Kippanhängern der TSK-Baureihe hat Fliegl äußerst vielseitige Fahrzeuge im Portfolio. Die kompakten Anhänger eignen sich unter anderem für den Transport von Baumaschinen, zudem können auch Schüttgüter und Paletten geladen werden.

Diese Vielseitigkeit überzeugte Sascha Kaiser, Geschäftsführer des Baggerbetriebs und Bauunternehmens Kaiser aus Esthal in Rheinland-Pfalz. „Mein Vater hatte vor einigen Jahren schon einen Tieflader von Fliegl gekauft und das hat alles zügig geklappt und Fliegl ist auf unsere Wünsche eingegangen“, berichtet Kaiser, der das Unternehmen seines Vaters weiterführt. Vor etwa einem Jahr brauchte er einen weiteren Anhänger, auf der Bauma wurde der Kauf des TSK 180 T dann „fix gemacht“.

Mit einer Nutzlast von 13.800 Kilogramm eignet sich der Anhänger für Baumaschinen, Paletten und Schüttgüter gleichermaßen. Das Bauunternehmen Kaiser transportiert unter anderem einen Schreitbagger, mit dem Bauplätze auch an steilen Hängen vorbereitet werden. Auch Schüttgüter laden Kaisers Kollegen regelmäßig. Mit Hilfe der 2.420 Millimeter breiten Ladefläche finden zwei Europaletten nebeneinander Platz, insgesamt also zehn Stück auf der 5.000 Millimeter langen Pritsche. Diese ist wegen des vier Millimeter starken Stahlblechbodens aus Hardox 450 besonders robust und abriebfest. Zur Ladungssicherung sind zehn Zurrösen mit je 5.000 Kilogramm Zugkraft im Boden eingelassen. Damit auch

klebriges Schüttgut leicht von der Kippbrücke rutscht, bietet das Dreiseitenkipperwerk große Kippwinkel von 47 Grad nach hinten und 50 Grad seitlich. Die durchgehenden Stahl-Bordwände lagern in sechs Scharnieren, sie lassen sich abklappen und bieten eine untenliegende Zentralverriegelung – mit nur einem Handgriff ist der TSK 180 bereit zum Abkippen. Dank Rückzugsfedern lassen sich die Bordwände leicht ab- und anklappen, sie sind zudem abnehmbar. Der TSK 180 T verfügt standardmäßig über eine zweiflügelige Rückwand, die sich seitlich öffnen lässt. Dieses Merkmal erwies sich als ideal für Sascha Kaisers Einsatzzwecke: „Das ist praktisch für uns, und wir können die Rampen sehr leicht ein- und aushängen“, sagt Kaiser. Die Alu-Rampen sind 3.600 Millimeter lang, 400 Millimeter breit und bieten eine Tragkraft von 10.000 Kilogramm pro Paar.

Eine Besonderheit ist die Rollplane, die eigentlich als Werk nicht für den TSK vorgesehen ist: „Wir brauchen aber eine Plane und haben gemeinsam mit dem Verkäufer und Helmut Fliegl eine gute Lösung gefunden“, berichtet Sascha Kaiser. Wie jedes Fahrzeug von Fliegl bietet der TSK 180 clevere Details, die ihn im Alltag komfortabler und sicherer machen: So sind zwei abschließbare Alu-Staukästen an Bord; klappbare Stützen am Heck sowie ein Stützfuß mit Zweiganggetriebe an der Front sorgen für Standsicherheit. Die beiden LED-Arbeitsscheinwerfer am Heck sorgen für eine gute Ausleuchtung beim Rangieren. Bis zu 100.000 Kilometer wird der Anhänger bei Sascha Kaiser künftig pro Jahr zurücklegen.



Nachhaltig produziert: Der Tandem-Kippanhänger von Fliegl für das Bauunternehmen Kaiser. Foto: Fliegl

Red Edition nützt besonders der Baubranche

Renault Trucks ergänzt Angebot an leichten Nutzfahrzeugen um zwei Modelle



Die Red Edition Propulsion verfügt über Hinterradantrieb.

Foto: Renault Trucks

Ismaning – Renault Trucks baut sein Portfolio im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge weiter aus und präsentiert zwei neue Modelle: den Renault Trucks Master Red Edition Propulsion sowie den Renault Trucks Master Red Edition. Beide Varianten wurden speziell für die Anforderungen der Bau- und Handwerksbranche entwickelt und überzeugen durch Robustheit, Vielseitigkeit und Anpassungsfähigkeit an unterschiedliche Einsatzbedingungen. Mit den neuen Modellen bietet Renault Trucks zwei Lösungen, die auf verschiedene Anforderungen zugeschnitten sind: Während der Master Red Edition Propulsion vor allem auf Stabilität und Traktion ausgelegt ist, richtet sich der Master Red Edition Offroad an Einsätze, bei denen Agilität und Komfort im Vordergrund stehen. Damit vervollständigen beide Fahrzeuge ein Angebot, das die vielfältigen Bedürfnisse des Verkehrs- und Bausektors abdeckt.

Red Edition Propulsion erleichtert Rangieren auf Baustellen

Der neue Renault Trucks Master Red Edition Propulsion verfügt über Hinterradantrieb, der für verbesserte Stabilität sorgt und ein zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 4,5 Tonnen ermöglicht. Ein optimierter Wendekreis von 14,90 Metern erleichtert zudem das Rangieren auf engen Baustellen und in innerstädtischen Bereichen.

Die Kastenwagenversion bietet bis zu 17 Kubikmeter Ladevolumen. Sie ist sowohl als 3,5- als auch als 4,5-Tonnen-Variante verfügbar – wahlweise mit Einzelbereifung für

Langstreckenlieferungen oder mit Zwillingsbereifung für Einsätze, die eine hohe Traktion oder erhöhte Anhängelast erfordern.

Die ausschließlich mit Zwillingsbereifung angebotenen Fahrgestellvarianten bieten maximale Stabilität selbst unter Vollast. Sie eignen sich für zahlreiche Aufbauarten wie Kipper, Kühlkoffer oder Trockenboxen bis zu 22 Kubikmeter. Die L3-Version ist ideal für Bauunternehmen und Handwerksbetriebe, während die L4-Pritsche besonders für Tätigkeiten wie Gerüsttransporte ausgelegt ist. Je nach Bedarf ist der Master Propulsion als Dreisitzer oder als Doppelkabine für bis zu sieben Personen erhältlich. Optional ist ein Nebenabtrieb (PTO) verfügbar, um Zusatzgeräte wie Kühlaggregate oder Generatoren anzuschließen. Eine hintere Differentialsperre erhöht die Traktion auf schwierigem Untergrund wie Schlamm oder Schnee, indem sie beide Hinterräder synchron antreibt. Für besonders anspruchsvolle Einsätze sorgt das „Construction+“-Paket für zusätzlichen Schutz und Komfort – unter anderem mit einem gefederten Fahrersitz, einem robusten Motorschutz aus Stahl, praktischen Haltegriffen und widerstandsfähigen Innenraummaterialien. Die exklusiv bei Renault Trucks erhältliche Master Red Edition Offroad eignet sich für Baustellen und kombiniert Frontantrieb mit Agilität, Komfort und Robustheit. Angeboten als Transporter, Fahrgestellkabine oder Fahrgestell mit Fahrerhaus, positioniert sich dieses Modell als ausgewogene Lösung zwischen den Front- und Heckantriebsvarianten der Baureihe.

Red Edition Offroad: Vorderachse schaukelt kaum auf

Dank serienmäßig verstärkter Hinterradaufhängung bleibt das Fahrzeug selbst unter voller Beladung stabil, reduziert das Aufschaukeln der Vorderachse und verbessert das Fahrverhalten. Optional ist eine verstärkte Vorderradaufhängung erhältlich. Die Bodenfreiheit hinten wurde um 50 Millimeter erhöht; zudem ist ein passender Frontkraftheber verfügbar, der das Fahren auf unebenem Gelände erleichtert. Serienmäßig verfügt das Modell über ein Schaltgetriebe, optional steht ein Neun-Gang-Automatikgetriebe (AT9S) für mehr Fahrkomfort zur Verfügung. Darüber hinaus ist der Master Red Edition Offroad auch als vollelektrische Version erhältlich – ideal für emissionsarme Einsätze auf Baustellen. Zur Schutz- und Komfortausstattung gehören ein Motorschutz aus Stahl, Schmutzfänger vorn und hinten, Radlaufschutz sowie ein Metallhaltgriff auf der Fahrerseite. Kunstlederpolster und Gummifußmatten erleichtern die Reinigung, während der gefederte Fahrersitz zusätzlichen Komfort bietet. Optisch unterstreichen schwarze Stahlräder, passende Zierleisten und ein beiger Akzentring den robusten Offroad-Charakter.

Mit dem Red Edition Propulsion und dem Master Red Edition Offroad stärkt Renault Trucks sein Angebot an leichten Nutzfahrzeugen für unterschiedliche Gewerke und Einsatzbereiche. Beide Modelle stehen für Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Langlebigkeit – und erfüllen damit die hohen Anforderungen von Handwerkern, Bauunternehmen und regionalen Transportdienstleistern.

E-Trailer gewinnt Transportpreis für Nachhaltigkeit



Stefan Binnewies (r.), Vorstandsmitglied der Krone Holding, und Michael Nimtsch, geschäftsführender Gesellschafter von Trailer Dynamics, freuen sich über die Auszeichnung. Foto: Krone Group

Werlte – Krone Trailer und Trailer Dynamics sind ebenso wie Volvo Trucks Gewinner des Europäischen Transportpreises für Nachhaltigkeit 2026 – in diesem Fall in der Kategorie „Trailer und Aufbauten“. Ausgezeichnet wurde der gemeinsam entwickelte eTrailer, ein elektrisch angetriebener Sattelaufzieher, der den Straßengüterverkehr signifikant CO₂-effizienter macht.

Mit seinem eigenständigen elektrischen Antriebssystem unterstützt der eTrailer die Zugmaschine bedarfsgerecht bei der Traktion – unabhängig davon, ob sie mit Diesel oder Strom betrieben wird. Dadurch senkt das System den Energieverbrauch und die Emissionen deutlich: Im Regelbetrieb reduziert sich der Kraftstoffverbrauch um rund 40 Prozent, bei gleichzeitiger Minderung des CO₂-Ausstoßes. In Kombination mit einer batterieelektrischen Zugmaschine ermöglicht der eTrailer vollelektrische Reichweiten von über 600 Kilometern, ohne dass unterwegs geladen werden muss. Für Transportunternehmen bedeutet das: geringere Betriebskosten, weniger Abhängigkeit von fossilen Energien und höhere Planungssicherheit im Flotteneinsatz.

KRAFTPAKETE.
ROBUST. VERLÄSSLICH. BAUSTELLENTAUGLICH.

TEAM-MOBIL
Bauwagenanhänger

CREW-MOBIL
Bauwagenanhänger

WÖRMANN
MADE IN GERMANY
60 Jahre

Mehr Infos:

WÖRMANN GmbH - Torstraße 29 - 85241 Hebertshausen - 08131/29278-0 - www.woermann.eu

Schwerer Sattelzug legt 1000 Kilometer mit einer Gas-Betankung zurück

Journalisten testen Iveco S-Way CNG im Fernverkehr unter realen Einsatzbedingungen – Besonders leiser Lkw erreicht Leistung eines Dieselmotors

Ulm – Iveco hat die herausragende Leistungsfähigkeit einer gasbetriebenen schweren Sattelzugmaschine unter Beweis gestellt. Der S-Way CNG des italienischen Nutzfahrzeugherstellers hat 1.000 Kilometer mit einer einzigen Betankung zurückgelegt.

Die Testfahrten der französischen Journalisten Fabien Calvet und Loïc Fieux führten entlang der belgischen und spanischen Grenze unter realen Einsatzbedingungen. Der Gesamtzug bestand aus der Sattelzugmaschine, die einen beladenen Krone-Schiebeplanenaufleger mit einem zulässigen Gesamtzugsgewicht von 30 Tonnen zog, und demonstrierte die Effizienz, Ausdauer und Alltagstauglichkeit des Nutzfahrzeugs.

Handling und Fahrkomfort überzeugten die Tester

Die Journalisten hoben das außergewöhnliche Handling und den Fahrkomfort des Iveco S-Way CNG hervor. Die Hochleistungsmotorbremse und der Intarder ermöglichten kraftvolles, ausdauerndes Bremsen, während die vollluftgeführten Achsen und die neue Lenksäule die Fahrpräzision und den Komfort steigerten.

Der Gasmotor überzeugte die beiden Tester durch ein sanftes, reaktionsschnelles und bemerkenswert leises Laufverhalten. Das Fahrgefühl auf der Straße war mit dem eines Dieselmotors vergleichbar – jedoch deutlich leiser.



Der mit Gas angetriebene Iveco S-Way CNG aus Italien setzt neue Maßstäbe für Reichweite und Effizienz.

Foto: Iveco

Der durchschnittliche Verbrauch lag über mehr als 1.000 Kilometer bei unter 21 Kilogramm je 100 Kilometer. Eine schnelle Betankungsmöglichkeit bestätigt zudem die technologische Reife und Alltags-

tauglichkeit der CNG-Lösungen des Herstellers.

Der getestete Iveco S-Way CNG wird von einem xCursor-13-Motor von FPT Industrial angetrieben. Dieser liefert 500 PS und 2.200 Nm

Drehmoment. Der moderne Gasmotor der neuesten Generation ist bereits für die Erfüllung der kommenden Euro-VII-Norm vorbereitet und erreicht seine optimale Leistung im Drehzahlbereich

zwischen 1.000 und 1.500 Umdrehungen pro Minute. In Kombination mit dem automatisierten Zwölf-Gang-ZF-TraXon-Getriebe der zweiten Generation und einem langen Hinterachsübersetzungsverhältnis maximiert der xCursor 13 die Drehmomentausbeute bei niedrigen Motordrehzahlen über die gesamte Strecke.

Tankvolumen ist 18 Prozent größer als bei Vorgängermodell

Die neuen 620-Liter-Tanks bieten eine Gesamtkapazität von 1.240 Litern, was mindestens 190 Kilogramm CNG entspricht. Das sind 18 Prozent mehr gegenüber der Vorgängergeneration und eine beeindruckende Steigerung von 72 Prozent im Vergleich zu den ersten CNG-Sattelzugmaschinen von 2011.

Die Iveco-Ingenieure haben in puncto Leistung und Kraftstoffeffizienz nichts dem Zufall überlassen. Der vorausschauende GPS-Tempomat nutzt die Topografien optimal aus, gewinnt kinetische Energie bei Gefällesteigen zurück und passt die Motordrehzahl vor Steigungen an. Intelligente Energiemanagementsysteme – einschließlich dem geregelten Lichtmaschinenbetrieb, abkoppelbarem Luftkompressor und variabler Servolenkungspumpe – stellen sicher, dass Energie nur bei Bedarf verbraucht wird. Aerodynamische Optimierungen wie 3D-Luftabweiser, Seitenverkleidungen und Spiegelkameras reduzieren zusätzlich

den Luftwiderstand und senken den Kraftstoffverbrauch auf Langstrecken.

Methan ist nachhaltig und wirtschaftlich zugleich

Über die Leistung hinaus bieten die mit Methan angetriebenen Iveco-Nutzfahrzeuge den Betreibern eine nachhaltige und wirtschaftliche Transportlösung. Sie profitieren von einem gut ausgebauten und verbreiteten Tankstellennetz, das reibungslose Abläufe in ganz Europa ermöglicht. Heute können Fahrer an rund 4.300 Bio-LNG- und 800 Bio-CNG-Stationen tanken. Lokal aus organischen Abfällen gewonnenes Biomethan reduziert CO₂-Emissionen durchschnittlich um 95 Prozent und senkt gleichzeitig Feinstaub- und Stickoxidwerte deutlich im Vergleich zum Diesel. Das europäische Gas-Tankstellennetz wächst weiter: 2026 sind 50 neue Stationen geplant.

„Dieser Meilenstein zeigt unser Engagement für nachhaltigen Transport, der unseren Kunden Leistung und Wirtschaftlichkeit bietet“, erklärt Giandomenico Fioretti, Head of Alternative Propulsion Business Development bei Iveco. „Mit über 1.000 Kilometern mit nur einer Tankfüllung setzt der S-Way CNG einen neuen Maßstab für Reichweite, Effizienz und Komfort und beweist dass Gas eine echte Alternative zu Diesel im Fernverkehr ist – ein entscheidender Schritt zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs“, glaubt Fioretti.

RA 30 oder RA 40? Auf die Baustelle kommt es an

Rokbak berät Bauunternehmer bei Auswahl des passenden Muldenkippers

Motherwell (Schottland) – Ob in Steinbrüchen, bei groß angelegten Erdarbeiten oder bei Infrastrukturprojekten: Kunden, die sich zwischen dem robusten RA30 und dem leistungsstarken RA40 von Rokbak entscheiden müssen, können sich auf die kompetente Beratung des Produktteams des schottischen Herstellers von knickgelenkten Muldenkippern verlassen.

Beide Modelle zeichnen sich durch die für Rokbak typische Langlebigkeit aus, doch Produktmanager Graeme Blake erläutert die Unterscheidungsmerkmale bei der Auswahl des optimalen Muldenkippers für Produktivität und Effizienz.

Baustellenlayout und Nutzlastanforderung entscheiden

Die knickgelenkten Dumper von Rokbak liefern zuverlässige Leistung auf anspruchsvollen Baustellen weltweit. Bei zwei Modellen hängt die Entscheidung, welcher Dumper zum Einsatz kommt, von den Anforderungen des Einsatzes ab. Der RA30 und der RA40 teilen die Kernmerkmale von Rokbak: Langlebigkeit, Einfachheit und hohe Verfügbarkeit.

Beide Modelle eignen sich für fast jede Anwendung. Das bedeutet, dass die wichtigsten Unterscheidungsmerkmale in Bereichen wie Nutzlastanforderungen, Baustellenlayout und bereits vor Ort vorhandene Ausrüstung liegen.

Der RA30 mit einer Nutzlast von 28 Tonnen ist die agile und vielseitige Option. Dank seiner kompakten Größe und seiner hohen Manövrierfähigkeit eignet sich der knickgelenkte Dumper besonders für enge oder anspruchsvolle Umgebungen wie steile Steinbruchwege, kleinere Baustellen oder Infrastrukturarbeiten, auf denen sich die Bodenverhältnisse häufig ändern.

Der größere RA40 bietet eine Nutzlast von 38 Tonnen für Einsätze, bei denen es vorrangig darum geht, mehr Material pro Zyklus zu bewegen. Er zeigt seine beste Leistung in Produktionsumgebungen mit hohem Volumen wie Tagebau-



Produktmanager Graeme Blake hilft bei der Auswahl des geeigneten Muldenkippers.

Foto: Rokbak

bergwerken, großen Steinbrüchen oder Erdbewegungsprojekten mit breiten Transportwegen und langen Fahrstrecken. Wenn eine Baustelle größere Ladegeräte zulässt, hilft der RA40 den Kunden, ihre Leistung zu maximieren, indem er einen effizienten Materialfluss gewährleistet und die Kosten pro Tonne senkt.

Mulde des Dumpers an Aufgabe anpassen

Es ist wichtig, den Muldenkipper auf den richtigen Bagger oder das richtige Ladegerät abzustimmen. Ein typisches Ziel sind vier bis sechs Ladespiele, um die Mulde des Dumpers zu füllen. Sind deutlich mehr Ladespiele erforderlich, wird die zusätzliche Nutzlastkapazität nicht voll ausgeschöpft und die Gesamtproduktivität beeinträchtigt.

Ebenso sollten die Breite der Transportwege und die Überlastung der Baustelle die Auswahl der Flotte beeinflussen. Kompakte europäische Baustellen, wie beispielsweise in Frankreich, setzen in der Regel auf RA30-Dumper, während Märkte mit größeren Arbeitsbereichen und längeren Betriebszeiten, wie beispielsweise Indonesien, häufig den RA40 bevorzugen.

RA 30 leises Arbeitstier, RA 40 ist robusterer große Bruder

Viele Kunden entscheiden sich für den Einsatz gemischter Flotten, die wendige Effizienz des RA30 mit der Nutzlastkapazität des RA40 kombinieren, um unterschiedlichen Bereichen derselben Baustelle gerecht zu werden.

Der RA30 ist das leise Arbeitstier, das stets Ergebnisse liefert, während der RA40 sein robusterer großer Bruder ist, der für noch mehr Produktivität ausgelegt ist. Beide bieten hohen Bedienkomfort und gute Kontrolle, wobei der RA30 serienmäßig mit einer Einzelschalenablenkung vorne ausgestattet ist.

Beide Modelle sind für Spezialaufgaben geeignet

Die knickgelenkten Dumper von Rokbak sind nicht auf den Materialtransport beschränkt. Beide Modelle wurden für Spezialaufgaben wie Wassertankwagen zur Staubbekämpfung und Schürfwagen zum Abtragen von Oberflächen angepasst und stellen damit ihre Vielseitigkeit unter Beweis.

Ihre robuste Bauweise und zuverlässigen Komponenten gewährleisten einen langen Einsatz unter anspruchsvollen Bedingungen, bei denen die Betriebszeit entscheidend ist.

Daimler Truck-Tochter erweitert Vertriebsnetz in Nordamerika

Leinfeld-Echterdingen/Los Angeles – Rizon, die vollelektrische Nutzfahrzeugmarke von Daimler Truck für den nordamerikanischen Markt, setzt ihren Wachstumskurs fort und erweitert ihr Vertriebsnetz in den USA mit neuen Handelspartnern in Arizona, New York, New Jersey sowie im Bundesstaat Washington. Die drei neuen Partner, die lokalen Vertrieb, Service und Flottenunterstützung anbieten, sind Diversified Truck and Equipment Sales (Arizona), Range Zero Emissions (Washington) sowie Alta eMobility (New Jersey und New York). „Unser wachsender Kundenstamm und unser expandierendes Händlernetzwerk zeigen, dass immer mehr Flotten die ökologischen und wirtschaftlichen Vorteile der Elektromobilität erkennen“, sagte Alex Voets, General Manager von Rizon.

Rizon steht für innovative Elektro-Lkw der nordamerikanischen Klassen 4 und 5, die modernes Design, Funktionalität und elektrische Leistung kombinieren und damit die Lkw-Branche neu definieren. Ein vergleichsweise günstiger Kaufpreis und leicht zugängliche Ladelösungen machen die Trucks attraktiv für Flottenkunden.

Rizon ist die neunte und jüngste Fahrzeugmarke von Daimler Truck und steht für das Engagement des Unternehmens für emissionsfreien Transport. Die Marke und ihre Lkw wurden erstmals im Mai 2023 auf der Advanced Clean Transportation (ACT) Expo in Anaheim, Kalifornien, der Öffentlichkeit vorgestellt und sind auf den Straßen Kanadas und den Vereinigten Staaten im Einsatz.



Die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen von Rizon steigt in den USA.

Foto: Daimler Truck

MAN elektrifiziert Auslieferung

Schiene und eTruck reduzieren CO₂-Emissionen



Das neue Konzept aus Schienentransport und E-Lkw spart pro Jahr rund 2.700 Tonnen CO₂ ein. Foto: MAN

München – MAN Truck & Bus treibt die Dekarbonisierung der Logistik seiner Neufahrzeugauslieferung voran. Gemeinsam mit dem langjährigen Logistikpartner Vega International setzt das Unternehmen auf ein intermodales Konzept aus Schienentransport für den Hauptlauf und vollelektrischem Onroad-Transport für die „letzte Meile“ der Fahrzeugauslieferung. Durch dieses Konzept können rund 2.700 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden. Nach einer erfolgreichen Praxistestphase mit zwei MAN eTGX plant Vega das vollelektrische Transportkonzept sukzessive auszuweiten. Bis Ende 2026 sollen 30 bis 40 weitere MAN eTGX in den Einsatz gehen.

„Vega ist seit vielen Jahren ein innovativer Partner für unsere Outbound-Logistik. Die Kombination aus Elektro-Lkw mit anderen Zero-Emission-Transportmitteln zeigt, wie klimaschonende Lieferketten intelligent realisiert werden können“, so Michael Kobriger, Vorstand für Produktion und Logistik bei MAN. Die MAN eTGX verteilen vom Vega-Bahnterminal in Rheine bei Osnabrück wöchentlich rund 30 bis 40 fabrikneue Trucks im Umkreis von 300 km vollelektrisch und damit lokal emissionsfrei. Die Zuführung der Neufahrzeuge dorthin vom MAN-Produktionswerk im polnischen Krakau und damit der Großteil des Transportweges erfolgt ebenso elektrisch per Bahn. Der Schienentransport nach Nordwestdeutschland ist Teil des sogenannten LionXpress.

Das Transportkonzept basiert auf zwei Zugverbindungen nach

Deutschland und Österreich, das MAN mit seinen Logistikpartnern sukzessive weiter ausbaut. Damit erzielt der Nutzfahrzeughersteller bereits heute signifikante CO₂-Einsparungen. Insgesamt konnten mit beiden Zugkonzepten des LionXpress beim Transport von über 22.000 Lkw rund 10.400 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Das patentierte Verladekonzept ermöglicht auch die Bahnverladung von Lkw mit bis zu 4,20 Metern Bauhöhe. Der Einsatz von Elektro-Lkw zur Auslieferung der Neufahrzeuge elektrifiziert die gesamte Logistikette vom Produktionswerk bis zum Endkunden. Die Initiative „Electrifying Outbound“ ist Teil der langfristigen Nachhaltigkeitsstrategie von MAN. Bis 2030 sollen die CO₂-Emissionen im Fahrzeugauslieferungsprozess um 30 Prozent reduziert werden.

Neben der Elektrifizierung der letzten Meile und dem Ausbau des Schienennetzes ist auch die Integration weiterer Bereiche wie der Ersatzteillogistik geplant. Die Erfahrungen mit dem MAN eTGX mit einer Aufstellhöhe von 950 Millimetern haben Vega dazu bewegt, weitere zehn eTGX noch 2025 in Betrieb zu nehmen und für 2026 den Ausbau der Elektro-Lkw-Flotte um weitere 20 bis 30 eTGX zu planen. Dabei werden die neuen MAN eTrucks künftig neben der Outboundlogistik für MAN auch für den Vorlauf von Neu-Trailern der Vega-Kunden Krone und Schmitz Cargobull zum Bahnterminal nach Rheine eingesetzt.

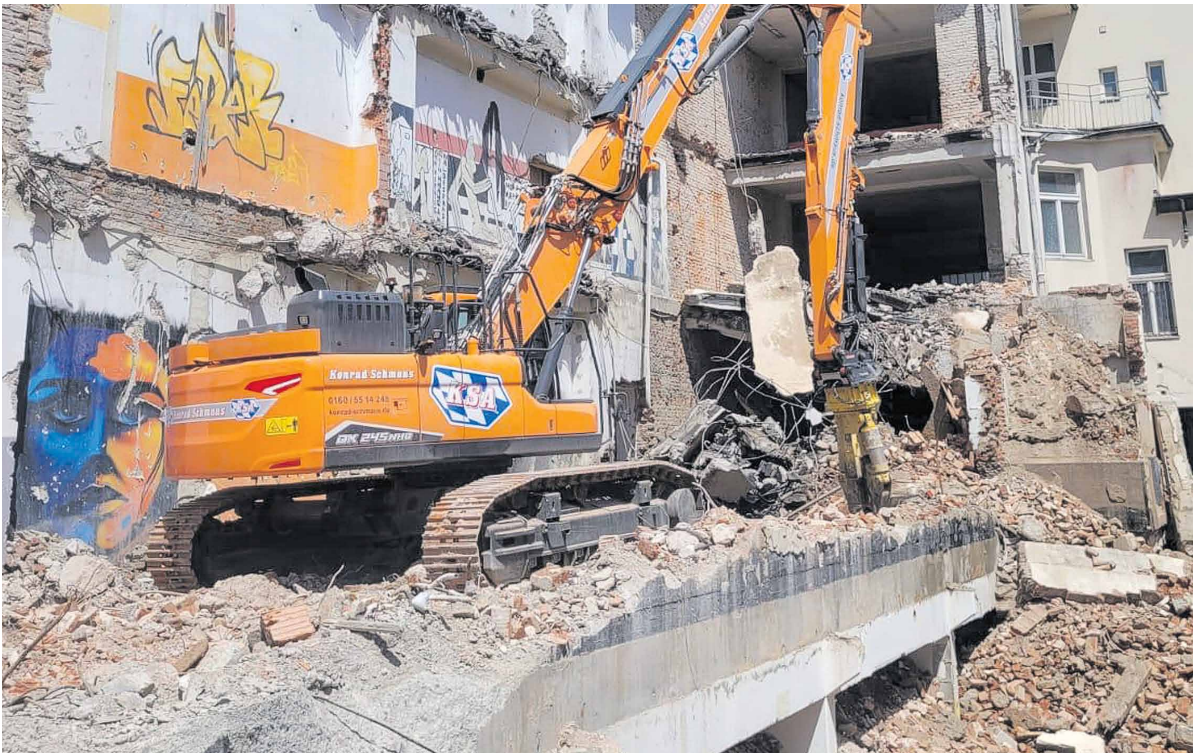
Ein einziger Abbruchbagger entsprach hohen Ansprüchen

Schwäbisches Bauunternehmen schafft sich standfesten DX245NHD mit kraftvollem und gleichzeitig sparsamem Motor an

DBU/Berlin – Die Konrad Schmaus GmbH mit Sitz im schwäbischen Adelshausen bietet ein breites Angebot von Abbrucharbeiten über Transporte bis hin zum Spezialtiefbau. Als ein neuer Abbruchbagger benötigt wurde, hatte Geschäftsführer Konrad Schmaus ganz genaue Vorstellungen bezüglich der Ausstattung. Nur eine Maschine konnte seine hohen Ansprüche erfüllen.

Im Abbruch sind Schnelligkeit und Flexibilität gefragt. „Bei häufigen Baustellenwechseln kann und will ich meine Zeit nicht mit Transportgenehmigungen verschwenden“, sagt Schmaus, der das Unternehmen in der Region Augsburg seit 2013 leitet und aktuell 80 Mitarbeiter beschäftigt. Da sich der Bereich Abbruch zufriedenstellend entwickelt, war er auf der Suche nach einer Maschine mit geringen Transportmaßen, ohne aber Einbußen bei der Standfestigkeit zu riskieren. Außerdem sollte der Kettenbagger hohe Leistung, große Reichweite, hervorragende Sicht und schnelle Anbaugerätewechsel bieten – ein schmaler Allesskönner also.

Schmaus' Maschinenpark umfasst mehr als 100 Raupen- und Mobilbagger, Radlader und Dumper verschiedener Hersteller. Seit zehn Jahren besteht eine starke Partnerschaft mit der BAU Süddeutsche Baumaschinen Handels GmbH und ihrem regionalen Vertreter Thomas Landsperger (Landsperger Baumaschinen). Über diesen Kontakt kam er auf der bauma 2022 erstmals in Kontakt mit Develon (seinerzeit noch Doosan) und zeigte sich interessiert an den Maschinen des



Volle Leistung beim Abbruch: Der 25-Tonnen-Kettenbagger DX245NHD hat eine Arbeitsbreite von 2,99 Metern.

Foto: Develon

südkoreanischen Herstellers. Im Nachgang der bauma stellte Thomas Landsperger ihm den DX245NHD vor, einen Abbruchbagger, entwickelt für härteste Anwendungen. Angetrieben vom Stufe-V-konformen Sechszylinder-Motor Develon DL06P mit einer Leistung von 129 kW/173 PS bei 1.800 U/min bringt er ordentlich Power in den Abbruch, punktet aber gleichzeitig mit seiner Kraftstoffeffizienz.

DX245NHD: So stabil wie ein 30 Tonnen-Bagger

Einzigartig ist der Unterwagen des DX245NHD-7. Die Ketten, Rollen, Antriebsritzel, Kettenstege und

das Chassis sind überdimensioniert, wodurch der 25-Tonnen-Bagger mit einer Arbeitsbreite von 2,99 Metern die Standfestigkeit einer 30 Tonnen-Maschine erreicht. „Dies ist insbesondere wichtig, wenn mit schweren Anbaugeräten gearbeitet wird. Und dank der Transportbreite von nur 2,54 Metern kann er genehmigungsfrei auf einem Tieflader transportiert werden“, berichtet Landsperger. „Damit war diese Maschine die einzige, die die Anforderungen des Kunden erfüllen konnte“, ergänzt er.

Der Bagger bietet allerdings noch einiges mehr: Die kippbare Kabine des DX245NHD erlaubt einen hervorragenden Blick auf den

Arbeitsbereich, der durch große Seitenspiegel, neun leistungsstarke LED-Arbeitsleuchten und die rundum verbauten Kameras noch verbessert wird.

Über den Acht-Zoll-Smart-Touchscreen-Monitor sieht der Bediener genau, ob sich Personen im Gefahrenbereich der Maschine aufhalten. Zylinder- und Kolbenschutz sorgen für eine längere Lebensdauer der Komponenten. Weitere Ausstattungsmerkmale sind der vollhydraulische Schnellwechsler von Oilquick und die volle proportionale Verrohrung, wodurch eine feinfühlige Steuerung der Anbaugeräte sichergestellt ist. Geringe

„Fachtagung Abbruch“: 1.200 Teilnehmer in Berlin erwartet

Berlin – Europas größter Branchenevent des Jahres 2026, die „Fachtagung Abbruch“, findet am 13. März - erneut im ehemaligen Postbahnhof der Station Berlin – statt. Im vorigen Jahr hat der Deutsche Abbruchverband (DA) dazu etwa 1.200 Teilnehmer und 114 Aussteller empfangen.

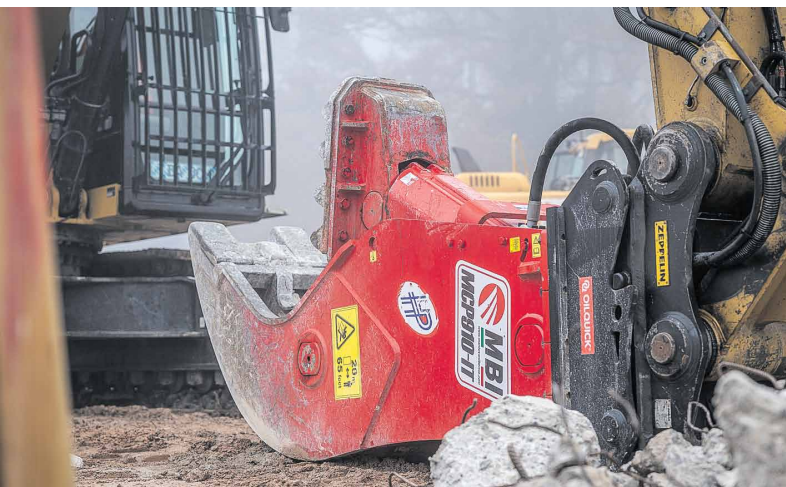
Die Keynote zur Veranstaltung hält in diesem Jahr der Zukunftsforscher, Unternehmer und Autor Sven Gábor Jánszky zum Thema „Unternehmen in 2035 – Wertewandel in Führung und Arbeitswelten“. Es folgen zwölf weitere spannende Vorträge mit breitem Themenmix von renommierten Experten und Unternehmern. Sie referieren zur Kreislaufwirtschaft, zu Asbest, zu Großprojekten und zu Bauwerksprengungen. In diesem Jahr ist darunter reichlich Praxisbezug mit herausfordernden Rückbau-Baustellenberichten, zum Beispiel zur Sanierung und Entsorgung bei einem Kraftwerksrückbau, Abbruch eines Kühlturms und Rückbau an einem Autobahndreieck. Das Programm wird TV-Journalistin Kristina zur Mühlen moderieren.

Dialogabend

Ein Dialogabend zum Netzwerken und für den persönlichen Austausch wird traditionell auch in der Station Berlin stattfinden. Die Ausstellung mit Vertretern und Exponaten von etwa 120 großen Unternehmen wird während des Dialogabends geöffnet bleiben. Die ausschließliche Online-Anmeldung ist bis zum 20. Februar direkt im Internet möglich unter der Adresse: www.fachtagung-abbruch.de.

Hydraulik-Paule stellt passende Anbaugeräte

Verband bietet Lehrgänge zum geprüften Abbruchbaggerfahrer an



Ein Anbaugerät von MBI-Vertragspartner „Hydraulik-Paule“ im Lehrgang-Einsatz.

Foto: MBI

Köln – Der Deutsche Abbruchverband (DA) hat es sich zur Aufgabe gemacht, Lehrgänge zum geprüften Abbruchbaggerfahrer anzubieten. Im Rahmen dieser Schulung werden die vielfältigen sicherheitstechnischen, abbruchstatistischen, rechtlichen und technischen Anforderungen an ein sicheres Arbeiten behandelt.

Im Herbst des vergangenen Jahres hat das Abbruchunternehmen Konrad Kreppold einen solchen

Lehrgang im oberbayerischen Odelshausen ausgerichtet. Die passenden Anbaugeräte für den praktischen Teil des Lehrgangs stellte MBI-Vertragspartner, die Hydraulik-Paule GmbH, zur Verfügung.

Die Lehrgangsteilnehmer konnten sich unter Anleitung von erfahrenen Dozenten mit den bereitgestellten Anbaugeräten vertraut machen. Zur Verfügung standen eine Abbruchschere vom Typ CC35R, ein drehbarer Pulverisierer

RP30-IT, ein Haufwerkspulverisierer MCP910-IT sowie ein Abbruch- und Sortiergreifer MSG1000R.

Die 3.500 Kilogramm schwere Kombischere CC35R wurde innenverschlaucht ausgeführt, um mögliche Schäden an den Hydraulikschläuchen zu vermeiden. Dank der CRP-Platte mit einem Zahn kann der drehbare Pulverisierer RP30-IT auch im Primärabbruch eingesetzt werden, wie im Rahmen des Lehrgangs an einer Fertiggarage demonstriert wurde. Die Haufwerke werden mit dem MCP910-IT brechergerecht aufbereitet; diese Maschine ist für Trägergeräte von 25 bis 35 Tonnen geeignet.

Die Lehrgangsteilnehmer hatten mit dem Sortiergreifer vom Typ MSG1000R die Aufgabe, Bauwerke aus Balken zu erbauen und dann wieder Stück für Stück abzubauen. Mit Hilfe der Feinfähigkeit des Anbaugeräts war dies für alle Beteiligten eine leicht zu lösende Aufgabe. Am Ende des Lehrgangs stand für alle Teilnehmer eine Prüfung an, bei der sie sich auf die Anbaugeräte modernster Bauart voll und ganz verlassen konnten.

Mineralische Schüttgutbranche rüstet digital auf

Hermann Trollius GmbH sorgt mit WDV2024-Team für mehr Wachstum



Lauterhofen – Die Hermann Trollius GmbH hat sich in der mineralischen Schüttgutbranche einen Namen als modernes und fortschrittliches Unternehmen gemacht. „Unsere Herzaufgabe ist Kalk und Dolomitstein zu veredeln. Wir schauen, dass wir sehr nachhaltig wirtschaften und arbeiten. Daher wurden wir bereits mehrfach mit Umweltpreisen ausgezeichnet. Ressourceneffizienz und Energiemanagement sind bei uns ein riesengroßes Thema“, sagt Geschäftsführer Hermann Trollius dazu.

Um ihrer Vorreiterrolle auch im Bereich Digitalisierung und Automatisierung gerecht zu werden, entschied man sich 2021 für eine Zusammenarbeit mit der Praxis-EDV-Betriebswirtschaft- und Software-Entwicklung AG. „Als ich hier angefangen habe, hatten wir vorn eine Waage, mit einer großen Scheibe drauf, die ging von Null bis 50. Da war so ein Hebel drin und teilweise ist da draufgedrückt worden und der Lieferschein wurde per Hand geschrieben“, erinnert sich Hermann Trollius.

Beate Volkmann, Vorstand der Praxis-EDV AG sagt über das Projekt: „In der mineralischen Rohstoffbranche sind präzise Abläufe und effiziente Prozesse entscheidend. Die Unternehmen Hermann Trollius und JuraSoil haben das erkannt – und sich auf den Weg gemacht, ihre internen Prozesse grundlegend zu digitalisieren. Mit der Einführung der ERP-Branchenlösung WDV2024 Team gelang ein umfassender Wandel, der nicht nur die Abläufe modernisierte, sondern auch die Grundlage für zukünftiges Wachstum legte.“

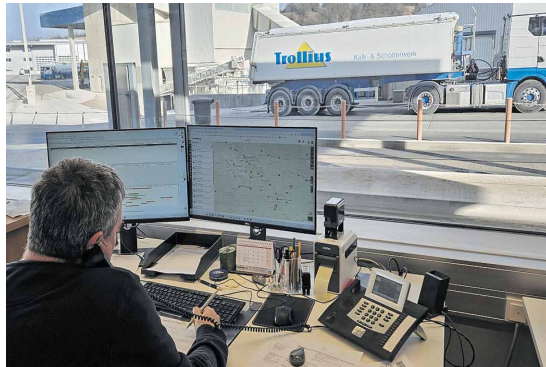


Foto: Praxis-EDV AG

Die Ausgangslage sei von Inselösungen und papierbasierten Prozessen geprägt gewesen. Verschiedene Abteilungen arbeiteten mit voneinander getrennten Systemen, insbesondere in der Disposition, bei der Auftragserfassung und im Waagebetrieb. Die Folge: Medienbrüche, redundante Arbeitsschritte und ein erheblicher manueller Aufwand. „Wir wollten strukturierter arbeiten und Prozesse besser kontrollieren können – ohne dafür aufwändig Excel-Listen zusammenzuführen“, so Trollius. Gemeinsam mit Praxis-EDV wurde deshalb ein Modernisierungsprojekt gestartet, das mehrere Handlungsfelder umfasste. Im Mittelpunkt standen dabei auch die Digitalisierung und Automatisierung der werksinternen Logistikabläufe. Mit der Einführung von „Self Check-In/Out-Terminals“ wurde der Wiegevorgang für Lkw automatisiert. Fahrer können sich nun selbstständig am Terminal identifizieren und ihre Lieferscheine erhalten – schnell, präzise und ohne zusätzlichen Personalaufwand.

„Wir haben etwa 17 eigene Lkw. Unsere Abnehmer sind Transportbetonwerke, Asphaltmischanlagen, der Bahnstrecken-Bau, die Landwirtschaft für unseren Düngekalk sowie die Stahl- und Glasindustrie“, erklärt Trollius. Und auch die Kunden beauftragen Expeditionen für den Transport: „Wir haben sehr viele Kunden, bei denen immer der gleiche Spediteur mit denselben Fahrern kommt. Diese können sich alle an der Verladung selbst beladen und fahren dann zur Waage um sich selbstständig auszuwiegen.“

Die Digitalisierung sei für das Schüttgut-Unternehmen ein wichtiger Faktor, auch bei der Annahme. „Wenn ein Fahrzeug auf der Waage ist, sehen wir schon, ist das Z0, Z1.1, oder 1.2? Das sieht dann auch der Raupenfahrer auf seinem Display und weiß schon ob das alles richtig ist oder nicht. Zudem haben wir bei Düngekalk eine unheimliche Vielfalt. Der Fahrer meint vielleicht, er holt das Gleiche wie gestern, dem ist aber gar nicht so. Die Digitalisierung bewirkt also eine erhebliche Fehlerminimierung“, erläutert Trollius. Ein weiterer zentraler Baustein für die Trollius GmbH ist die Einführung des sogenannten Yard Checkers gewesen – einer mobilen Anwendung, mit der Radladerfahrer jederzeit sehen können, welches Fahrzeug welches Material benötigt. Diese Informationen stehen auf dem Tablet in Echtzeit zur Verfügung und reduzieren Rückfragen ebenso wie Fehlerquellen.

Auch in der Disposition setzte das Projekt neue Maßstäbe. Statt Telefonanrufen und handschriftlichen Notizen erfolgt die Verteilung von Transportaufträgen nun digital über die Disposition mit Fahrerassistenz-System. Fahrer erhalten ihre Aufträge direkt aufs Tablet, inklusive aller nötigen Details. Der Nutzen ist laut Trollius spürbar: „Die neuen digitalen Abläufe steigern nicht nur die Effizienz im Tagesgeschäft, sondern schaffen auch die Grundlage für fundierte betriebswirtschaftliche Auswertungen – ein entscheidender Vorteil in Zeiten zunehmenden Fachkräftemangels und wachsenden Anforderungen an Transparenz und Nachweisführung.“

Berlin: DDR-Prestigebad weicht Wohnungsbau

SEZ-Ruine wird nach 23 Jahren Leerstand trotz linker Proteste abgerissen

DBU/Berlin – 1981 wurde in Ost-Berlin das Sport- und Erholungszentrum (SEZ) mit Wellenbad, Saunen, einer Eisbahn, einer Bowlingbahn und Sporthallen eröffnet. Das Prestige-Projekt der DDR-Staatsführung zog bis zum Mauerfall Millionen von Menschen von Rostock bis Jena an. Jetzt soll das seit vielen Jahren verlassene und marode geworden SEZ abgerissen werden.

Die Wohnungsbaugesellschaft Berlin-Mitte (WBM) will stattdessen auf dem etwa 30.000 Quadratmeter großen Grundstück in Premiumlage mindestens 550 dringend nachgefragte neue Wohnungen bauen. Doch es gibt wieder einmal Unmut bei Bürgerinitiativen, Grünen und Linken



So soll die schöne neue Wohn-Welt an der Landsberger Allee in Berlin-Friedrichshain in Zukunft aussehen.

Foto: Stefan Forster GmbH

keitsstudie sowie ein städtebaulicher Entwurf des Büros Stefan Forster aus Frankfurt am Main. Doch es gibt wieder einmal Unmut bei Bürgerinitiativen, Grünen und Linken

darüber. Zunächst wurde erfolglos versucht, die Ruine unter Denkmalschutz zu stellen. Jetzt wollen sie mitgestalten, lautet das Argument.

Die DDR ließ sich das innerhalb des kompletten Ostblocks einzigartige SEZ sehr viel Geld kosten, obwohl der Staat zuletzt so gut wie pleite war. Das Land Berlin übernahm nach der Wiedervereinigung das riesige SEZ an der landsberger Allee zwar zunächst, aber mit Muren. Betrieb und Instandhaltung des in der DDR hochsubventionierten Objekts waren schlicht zu teuer. Seit 2002 stand das einst so beliebte Erlebniszentrum leer. 2003 verkaufte es der Senat an einen Investor, der allerdings nichts zustande brachte.jz

Baggerflotte schlägt eine Million Tonnen Altmetall pro Jahr um

Im Dienst eines weltweit tätigen Recyclingkonzerns ebnen schwere E-Baumaschinen von Sennebogen den Weg zur nachhaltigen Kreislaufwirtschaft

Straubing – Im Hafen von Amsterdam verarbeitet der Recyclingkonzern EMR jährlich rund eine Million Tonnen Altmetall aus den Niederlanden, Belgien und Deutschland – mit einem klaren Ziel: ausgediente Materialien wiederzuverwenden, ihre Lebensdauer zu verlängern und so den Weg in die Kreislaufwirtschaft zu ebnen. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, setzt er auf eine Flotte von Sennebogen-Umschlagbaggern – darunter zwei 875 E, zwei EQ-Balancer sowie je einen 855 E und 840 E.

EMR verfügt über etwa 150 Recycling-Standorte in Großbritannien, den USA, Deutschland sowie den Niederlanden. Das Unternehmen arbeitet international mit der Industrie, Behörden und der Öffentlichkeit zusammen, um Altmaterialien – darunter Konsumgüter, Altfahrzeuge und Materialien aus Industrie, Bauwesen und Abbruch – in wertvolle Ressourcen umzuwandeln. Auf diese Weise werde in immer mehr Regionen weltweit Schritt für Schritt „echte“ Kreislaufwirtschaft Wirklichkeit, macht das Unternehmen geltend.



Der umweltfreundliche Umschlag von Recycling-Schrott ist genau das richtige Metier für die Sennebogen-Bagger.

Foto: Sennebogen

EMR investiert fortlaufend in umweltfreundliche Technik

Die Standorte investieren kontinuierlich in moderne Anlagen, Umwelttechnik und Sicherheitslösungen. So wurde in den Nieder-

landen in den vergangenen Jahren viel Geld für eine effizientere Schere, eine Wasseraufbereitungsanlage und ein umfangreiches Feuerpräventionssystem ausgegeben.

Das Altmetall, zum Großteil als

wertvolle Sekundärrohstoffe nach der Bearbeitung wiederverwertbar, werden lokal am Standort Amsterdam mit vollelektrischen Lkw zum Stahlhersteller Tata Steel transportiert und zusätzlich an internationa-

le Stahlproduzenten verschifft. Das Recycling ersetzt dabei zunehmend den umweltschädlichen Abbau und die Verarbeitung von Eisenerz zur Stahlproduktion.

Der dabei erzielte Effekt ist bemerkenswert: Das von EMR recycelte Metall spart in der Stahlproduktion jährlich rund 15,7 Millionen Tonnen CO₂ ein im Vergleich zur Stahlproduktion aus Eisenerz – das entspricht dem jährlichen CO₂-Ausstoß einer Großstadt wie Rom.

Balancer-Maschinen haben Reichweite von 32 Metern

Um diese gewaltigen Mengen effizient zu bewegen, setzt EMR in Amsterdam auf eine leistungsstarke Maschinenflotte. Zwei Sennebogen-Bagger 875 E übernehmen den zentralen Materialumschlag in Amsterdam: Vom Abfertigen der Schiffe über das Abladen ankommender Trucks bis hin zum Bestücken der Schere. Die Hafenumschlagbagger überzeugen durch ihre Leistung von jeweils bis zu 850 Tonnen pro Stunde bei gleichzeitig niedrigem Energieverbrauch. Dank des Green-Hybrid-

Rekuperationssystems können die Betriebskosten um bis zu 50 Prozent reduziert werden. Zusätzlich setzt das Recyclingunternehmen auf zwei elektrisch betriebene EQ-Balancer mit einer beeindruckenden Reichweite von 32 Metern – optimal für die stationäre Beschickung der Schere und die Verladung des zerkleinerten Materials.

Auch ungeschulte Fahrer können nach zwei Tagen sicher arbeiten

Durch das direkt gekoppelte Gegengewicht im Heck der Maschine ist die Arbeitsausrüstung mechanisch perfekt ausbalanciert und der Energiebedarf wird auf ein Minimum reduziert. Lediglich 100 kWh verbraucht der EQ-Balancer im anspruchsvollen Schrotttumschlag. Neben ihrer Energieeffizienz zeichnen sich die Balancer durch ihre einfache Bedienbarkeit aus: „Neue, ungeschulte Fahrer können schon nach ein bis zwei Tagen sicher und produktiv auf der Maschine arbeiten – das bringt uns viel Flexibilität im operativen Alltag“, erklärt Standortleiter Matijn Vens.

Abbruch von 175-Meter-Kraftwerkschornstein: Fünf Meter pro Tag geschafft

Enorme Tragfähigkeit: Tadano-Einsatzkran CC38.650-1 hält straffen Zeitplan trotz umfangreicher Sicherheitsvorkehrungen ein

Amsterdam – Ein Kohlekraftwerk wurde in Amsterdam bereits 2020 stillgelegt. Zuletzt stand beim Rückbau unter anderem noch der 175 Meter hohe Schornstein, dem jetzt ein Tadano CC 38.650-1 mit einem Abrissroboter am Haken zu Leibe rückte. Beauftragt mit diesem Job wurde der Krandienstleister Sarens von den Bauunternehmen Combinatie ACGH, bestehend aus LEK sloopwerken, Vermeulen Sloop en Milieutechniek und MNE Sloop & Demontage.

Der verantwortliche Projektmanager Anton Mertens entschied sich mit seinem Team bei diesem Job für den Tadano CC 38.650-1 als Einsatzkran. Dessen Aufgabe war es, zwei verschiedene Abrissvorrichtungen bestehend aus einem Antriebsaggregat sowie einem Schneid- oder Brechwerkzeug auf bis zu 175 Meter zu heben und den Schornstein damit Stück für Stück von der Spitze bis auf den Boden zurückzubauen. Während des Prozesses mussten die Abbruchwerkzeuge immer wieder getauscht werden.

Sonderkonfiguration für CC 38.650-1 erforderlich

Da die geforderte Konfiguration mit einer Systemlänge von 196 Metern inklusive Wippspitze und einer Tragfähigkeit von 25 Tonnen bei 55 Meter Ausladung standardmäßig nicht in den Traglasttabellen des CC 38.650-1 enthalten ist, schlug Tadano auf Anfrage von Sarens vor, die



Mit einem Roboter am Haken hat der Tadano-Kran den Schornstein des Amsterdamer Kohlekraftwerks Meter für Meter abgebrochen.

Foto: Tadano

Traglasttabellen für die Konfiguration um eine zusätzliche Hauptauslegerlänge von 108 Metern in Kombination mit der bereits vorhandenen Auslegerlänge von 90 Metern zu erweitern.

„Erste Untersuchungen zeigten schnell, dass wir mit unserem CC 38.650-1 die geforderten Tragfähigkeiten problemlos erreichen würden. Nachdem wir grünes Licht von Sarens für eine entsprechende Nachrüstung ihres CC 38.650-1 erhalten hatten, stellten wir die Traglasttabellen fertig und aktualisierten die LMI-Lastmomentanzeige des Sarens-Krans“, erklärt Christian Eickstädt, Manager AC & CC Retrofit bei Tadano. „Diese Unterstützung seitens des Herstellers war für uns entscheidend, da die

geforderte Krankonfiguration zuvor ja noch nie gebaut worden war“, betont Sarens Lifting Supervisor Jerry Couvreur. Aber auch vor Ort konnte Sarens auf die Unterstützung von Tadano zählen – während des gesamten Einsatzes waren immer Tadano-Mitarbeiter aus Holland und Deutschland auf der Baustelle.

Für den Einsatz konnte der CC 38.650-1 dann wie benötigt in der Konfiguration SWSL_3 mit 108 Meter-Hauptausleger, inklusive 84-Meter Boom-Booster sowie einer 90-Meter-Wippspitze gerüstet werden. Das Gegengewicht teilte sich auf in 225 Tonnen am Oberwagen, 50 Tonnen Zentralballast und 245 Tonnen SL-Ballast. Bei den „Hakenflaschen SWL

54 Tonnen“ fuhr das Sarens-Team zweigleisig: einmal mit drei Seilen und einmal mit einem Seil. „Diese beiden Haken mit ihren jeweiligen Einsicherungen haben wir wegen ihrer hohen Hubgeschwindigkeit ausgewählt, um die Ausfallzeiten beim Tausch der Abbruchwerkzeuge möglichst gering zu halten“, erläutert Anton Mertens.

Aufbau in nur fünf Tagen trotz Sonderkonfiguration

Den CC 38.650-1 schaffte Sarens von seiner Zentrale im belgischen Wolvenheren heran. Hierfür benötigte das Team vier Tage und mehr als 50 Lkw-Transporte. Den Aufbau selbst bewältigten drei Monteure innerhalb von fünf Tagen, die dabei zeitweise von einem oder zwei Kranfahrern unterstützt wurden. Nach dem Abschluss der Montage fand eine gründliche Inspektion statt und es wurden verschiedene Kameras an der Auslegerspitze und ein Bildschirm in der Kabine installiert, um den Kranfahrern aus allen Perspektiven eine optimale Sicht während der Abrissarbeiten zu ermöglichen. Dies beanspruchte insgesamt zwei Tage.

Aufwändige Vorbereitung der Hubarbeiten nötig

Mit einer ganzen Reihe von Herausforderungen waren auch die Hubarbeiten verbunden. Das betraf zum einen die Sicherheit – insbesondere wegen der permanenten

Gefahr herabfallender Bruchstücke aus großer Höhe während des Abrisses. Deshalb wurde vor dem Kran eine doppelte Container-Reihe aufgebaut, um ihn vor herabfallenden oder abgelenkten Betontrümmern zu schützen. Darüber hinaus wurde die Krankabine mit einer transparenten Abdeckung gesichert. „Außerdem haben wir die Kranposition so gewählt, dass der Wind laut einer Windstudie am wahrscheinlichsten von hinten kam, um so die Gefahr für unsere Kranfahrer durch herabfallende Trümmer zu minimieren“, betont Anton Mertens. Kam der Wind von der falschen Seite und war zu stark, wurden die Abrissarbeiten unterbrochen.

Trotz der einschränkenden Rahmenbedingungen wurde zwischen dem Auftraggeber und Sarens ein ehrgeiziger Mindestabbruch von fünf Metern pro Tag vereinbart. Damit war eine Einsatzzeit von zehn Wochen angesetzt und eine Gesamtverweilzeit des Krans auf der Baustelle von zwölf Wochen. Der Hub selbst erfolgte hauptsächlich kreisförmig um den Schornsteinrand. Dabei arbeiteten immer ein Kranfahrer und ein Lifting Supervisor zusammen, die den CC 38.650-1 sehr intensiv beanspruchten: 16-Stunden-Tage und zwei Schichten waren die Regel, sodass die Abrissarbeiten wie geplant im vorgesehenen Zeitfenster abgeschlossen werden konnten.

Mobiles Recycling von Asphalt treibt Kreislaufwirtschaft an



Der Prallbrecher zerkleinert Asphalt, der im Straßenbau wieder einsetzbar ist.

Foto: Rubble Master

LinZ – Nachhaltiges Bauschuttreycling hat sich im Straßen- und Tiefbau längst von einem Nischen-thema zu einem zentralen Baustein moderner Bauprozesse entwickelt. Zwar werden mineralische Bauabfälle seit Jahren als Füll- oder Unterbaumaterial genutzt, doch handelt es sich dabei häufig lediglich um ein Downcycling. Das eigentliche Potenzial liegt in einer echten Kreislaufwirtschaft, bei der Ausbauphase und Beton so aufbereitet werden, dass sie erneut in hochwertigen Anwendungen eingesetzt werden können. Der österreichische Hersteller von Brech- und Siebanlagen, Rubble Master, hat sich auf kompakte und mobile Prallbrecher spezialisiert, die speziell für den Einsatz im Recycling entwickelt wurden. Das Portfolio mit den unterschiedlichen Modellgrößen RM 70GO!, RM 90X, RM 100X und RM 120X reicht von kleineren Anlagen für flexible Einsätze bis hin zu leistungsstarken Maschinen für hohe Durchsätze.

Gleich
bestellen!

DER BAU
UNTERNEHMER
Die Fachzeitung für die Bauwirtschaft

Gleich
bestellen!

Keine Ausgabe mehr verpassen!

Telefon: +49 30 403043-30

abo@der-bau-unternehmer.de

www.der-bau-unternehmer.de

FASSADE, SCHALUNG & GERÜST



Mit Schalungssystemen, dem darauf abgestimmten PERI-UP-Gerüstbaukasten und einem zentralen Ansprechpartner unterstützt PERI Bauunternehmen dabei, Schnittstellen zu reduzieren, Verantwortung klar zu bündeln und den Baufortschritt sicher zu steuern. → Seite 16

Das Bauen ohne Schnickschnack soll jetzt den Turbo starten

Viel Zustimmung für das Gesetz zum „Gebäudetyp E“ – E steht dabei für Einfachheit – Nötige Standards auf ein Minimum zurückgestutzt

DBU/Berlin – Bauen ohne Schnickschnack – mit diesen saloppen Worten preist der Bund den „Gebäudetyp E“ an. Er soll das Errichten von Wohnungen wieder kostengünstiger machen und vor allem den Turbo zünden, von dem das Bundesbauministerium gleichsam schlagwortartig spricht.

Gemeinsam hat es mit dem Bundesjustizministerium das entsprechende Gesetz festgezurr, mit dem der „Gebäudetyp E“ zur Grundlage schnelleren und günstigeren Bauens werden soll. Das E steht dabei

für „Einfach“ und umfasst damit einen Kern der bisherigen Kritik von Bau- und Immobilienunternehmen – die überbordende Bürokratisierung.

Das Gesetz sieht demgegenüber eine Abkehr von allzu hohen Standards vor. Im Grunde kann in jedem Bundesland nun rechtssicher von sonst geltenden „Anerkannten Regeln der Technik“ abgewichen werden. Auch DIN-Normen müssen nicht mehr zwingend eingehalten werden, wenn gleichwertige Mindeststandards für das Sicherheitsniveau der Gebäude genügen. Es gibt in solchen Fällen keine Gefahr einer Mangelhaftung mehr.

Diese Rechtssicherheit macht das „Gebäudetyp E“-Gesetz besonders aus: „Das kann daher der lang ersehnte große Wurf werden“, mutmaßt Dirk Salewski. Für den Präsidenten des Bundesverbands Freier Immobilien und Wohnungsunternehmen (BFW) steht das E dann auch nicht nur für „Einfach“ sondern auch für „Endlich“, denn: „Die vorgestellten Eckpunkte für den ‚Gebäudetyp E‘ können das Fundament einer zukünftigen Bauweise in Deutschland werden“, sagt Salewski.

Er findet in Axel Gedaschko einen Gleichgesinnten. Auch der Präsident des Verbands der Wohnungswirtschaft GdW sieht in dem neuen Gesetz die Chance, Baukosten zu senken: „Das ist ein riesiger Schritt zu mehr bezahlbarem Wohnraum“, sagte er bei der Vorstellung der Eckpunkte des „Gebäudetyp E“-Gesetzes im November.

Auch Aygün Özcan sieht in ihm einen entscheidenden Hebel, die Ausgaben für den Wohnungsbau so zu senken, dass mehr und schneller gebaut werden kann: „Wir haben lange gefordert, Standards dort zu reduzieren, wo sie nicht zwingend

erforderlich sind“, so die Hauptgeschäftsführerin des Zentralen Immobilien-Ausschusses (ZIA). Das neue Gesetz bietet ihr zufolge insbesondere die nötige Rechtssicherheit: „Das ist ein wichtiger Schritt für alle, die auf bezahlbare Wohnungen angewiesen sind“, sagt Özcan.

Doch nicht nur die Immobilien-Lobby frohlockt. Auch die Baustoffindustrie kann dem „Gebäudetyp E“ viel abgewinnen – sehr viel sogar: „Diese Initiative für das einfache Bauen rennt bei uns offene Türen ein“, sagt der Präsident des Bundesverbands der Kalksandsteinindustrie, Jan Dietrich Radmacher. Man müsse davon wegkommen, überkomplexe, wartungsintensive Haustechnik vorzuschreiben, und den Weg zurückfinden in die Enttchnisierung zugunsten langlebiger und robuster Konstruktionen.

Radmacher ist sich sicher, dass dieser Weg auch nachhaltiges Bauen in der Breite möglich macht. „Für uns als Kalksandsteinindustrie ist das ein Heimspiel“, so Radmacher: „Unser Material bringt von Haus aus die bauphysikalischen Qualitäten mit, die der ‚Gebäudetyp E‘ fordert.“ Seine Branche sorge mit ihren Baustoffen für massive Wände, hohen Schallschutz und natürliche Temperaturregulierung: „Einfachheit ist für uns kein Verzicht, sondern ein Qualitätsmerkmal“, so Radmachers Fazit.

Serielle Vorfertigung häufig als Bauweise bevorzugt

Im Prinzip spricht daraus auch die Zuversicht, dass alle Baubranchen davon profitieren, wenn jetzt einfacher gebaut werden kann. Denn eigentlich zielt der „Gebäudetyp E“ weniger auf Massivbau als vielmehr auf die serielle Fertigung ab. Das zeigen beispielsweise die 19 Pilotprojekte, die es in Bayern gibt, wo schon länger die Rechtsetzung für den dort so genannten „Gebäudetyp-e“ gilt.

Beispielsweise hat dort das Siedlungswerk Nürnberg nach diesem Prinzip gebaut und beispielsweise



Gebäude mit zum großen Teil vorgefertigten Elementen sind in Nürnberg vorgesehen, wo das Land Bayern ein „Gebäudetyp-e“-Projekt vorantreibt.

einen Wohnkomplex für Senioren ohne Aufzug bauen dürfen. Entscheidend dabei war jedoch die Hanglage, die rundum barrierefreies Bauen ermöglichte. Die Methode dort: eine elementierte Holzbaweise mit hohem Vorfertigungsgrad. Erschließungsbrücken und Gründung hingegen werden als rückbaubare Stahlkonstruktionen ausgeführt.

Diese serielle Bauweise galt denn auch für die meisten der anderen 19 Pilotprojekte, die als solche auch wissenschaftlich betreut werden – so fünf Wohngebäude in Grafing, 200 neue Wohnungen auf dem Bamberger Maiselgelände und neun temporäre Unterkünfte in Landshut. Bei allen dreien soll die Vorfertigung eine entscheidende Rolle einnehmen.

Wie üblich mangelt es aber auch nicht an kritischen Tönen. Das Deutsche Institut für Normung (DIN) hat bereits Mitte vorigen Jahres davor gewarnt, auf die „bündelnde Expertise“ von DIN-Normen zu verzichten (DBU berichtete). Der Branchenverband für Gebäudeverglasungen, Repräsentanz Transparente Gebäudehülle (TRG), kann dem „Gebäudetyp E“ vom Grundsatz her durchaus Positives abgewinnen, dürfte doch, wenn mehr gebaut wird, auch mehr Glas nachgefragt werden.

Aber: Mit der pauschalen Reduktion von Fenster- und Glasflächen beim „Gebäudetyp E“ opfere man Tageslichtversorgung und Anpassung an die Klimafolgen, befürchtet Jochen Grönegras, Haupt-

aus, dass womöglich auf Landesebene doch noch an höheren Standards geschraubt wird. So werden im Detail noch Fragen, zum Beispiel zum neuen Anwendungsbe- reich und zur „Auslegung der neuen Begrifflichkeiten“, zu klären sein, mutmaßt Michael Halstenberg, der als Rechtsanwalt für den BFW ein Gutachten zum „Gebäudetyp E“ er- stellt hat.

Mietrecht noch nicht im Einklang mit neuem Gesetz

Axel Gedaschko wiederum kritisiert, dass mitunter die Bundesländer über ihre eigenen Förder- richtlinien zusätzliche Standards einführen könnten. Und wie er sieht auch Aygün Özcan die dringende Notwendigkeit, auch das Mietrecht an das Bauen ohne Schnickschnack anzupassen. Nutzer von Wohnungen könnten bei fehlenden Standards womöglich immer noch einen Mangel anmelden – was für Bauherren immer noch ein Stück Rechtsunsicherheit mit sich bringen kann, die das „Gebäudetyp E“-Gesetz eigentlich selbstredend bekämpft. **Christian Schönberg**

Mehr als 200 Schlossfenster mit Spezial-Verglasung saniert

Ein Schlosspalast hat viele Fenster. Im Fall eines belgischen Prachtgebäudes sind es mehr als 200. Sie sind alle mit einer speziellen Verglasung saniert worden, die denkmalschutzgerecht ist. Der Bestand wurde zuvor präzise vermessen. → SEITE 16

Ruhrpott-Autobahn erneuert mit Hochdruckwasserstrahl

Zwischen den Anschluss-Stellen Gelsenkirchen-Süd und Essen-Zentrum ist die Autobahn saniert worden. Dabei wurde erst zum zweiten Mal deutschlandweit ein besonderes Hochdruckwasser-Strahlverfahren eingesetzt, um die Fahrbahn griffig zu machen. → SEITE 18

Bahnstrecke im Ahrtal hat im Dezember Betrieb aufgenommen

Nach der großen Flut im Sommer 2021 hat im Dezember die Ahrtal-Bahn wieder ihren Betrieb aufgenommen. Der Umbau der Strecke erfolgte so, dass sie nicht mehr wieder zum Hochwasser-Beschleuniger werden kann. → SEITE 19

Vorreiter bei Reparatur von Kunststoff-Schächten

Das Schacht-in-Schacht-Verfahren wird mitunter bei der Sanierung von Betonschächten angewendet. Jetzt geht das auch bei solchen Bauwerken aus Kunststoff. In Dresden wurde diese Methode erstmals praktiziert. → SEITE 22



Dirk Salewski



Jan Dietrich Radmacher



Aygün Özcan

STABILE GERÜSTE FÜR STARKE KUNDEN

FASSADENGERÜSTSYSTEME

MODULGERÜSTSYSTEME

WEITERE GERÜSTSYSTEME

UNIFIX

ALFIX MODUL MULTI

ALFIX MODUL METRIC

ALFIX FAHR-GERÜSTE

WETTER-SCHUTZDACH VARIO

ALFIX GmbH · Langhennersdorfer Str. 15 · 09603 Großschirma
0800 500 700 90 · info@alfix-systems.com · www.alfix-systems.com

Schmale Scheibe dämmt wie Dreifachverglasung

Schloss-Renovierung in Westflandern: Vakuumisolierglas schützt historisches Gebäude vor Wärmeverlusten und vor Schall

Louvain-La-Neuve (Belgien) – Das energetische Sanieren von jahrhundertalten Schlössern berücksichtigt gemeinhin die ursprüngliche Bauweise. Einfach ist das nicht. Eine Dreifachverglasung für weniger Wärmedurchlass ist angesichts dessen beispielsweise nicht möglich. Im Schloss Wijnendale löste man die Aufgabe mit einem Wärmeschutzglas, das so dünn wie eine Einfachverglasung ist.

Schlossherr Jérôme Matthieu de Wynendaele fand das geeignete Produkt in dem Vakuumisolierglas Fineo. 203 Fenster in 30 unterschiedlichen Ausführungen sind damit bestückt worden.

Vor dem Austausch hat die Firma RenoWindow sämtliche Bestandsverglasungen millimetergenau vermessen. Auf Grundlage dieser Daten fertigte AGC Glass Europe auf der hochmodernen Fineo-Produktionslinie in Lodelinsart rund 60 verschiedene Glasformate. Sie wiesen Dicken zwischen 6,7 und maximal 20,1 Millimetern auf – jeweils passgenau für die jeweilige Einbausituation.

Scheiben in kleinen Formaten produziert

Die strengen Vorgaben des Denkmalschutzes führten zur Produktion der Scheiben in kleinen Formaten, bevor sie in die vorhandenen Sprossenrahmen kamen. Das sicherte die originale Unterteilung. Jeder Fensterrahmen wurde zudem sorgfältig auf Schäden geprüft und exakt vermessen. Dichtungen und Beschläge sind nach den Prüfungen bei Bedarf erneuert worden.

Der Austausch der Gläser nahm in etwa zwei Wochen in Anspruch. Geprägt waren die Abläufe von al-



Bebaut ist das Schlossgelände schon seit weit mehr als 1.000 Jahren, als dort eine hölzerne Wasserburg den Grundherren Schutz bot. Die jetzige Gestalt erlangte es im 19. Jahrhundert durch historisierende Umbauten der Familie Matthieu.

Foto: brugsommeland.be



Mit traditionell handwerklichen Arbeiten kam es in Belgien zum Glasaustausch. Dabei sind auch die Lackoberflächen restauriert worden.

Foto: Fineo by AGC

ter, handwerklicher Tradition: Nach dem Fräsen und Reinigen der bestehenden Falze wurde ein weicher und ausreichend dicker Kitt verwendet, um das Vakuumisolierglas

sicher einzufügen und einen harten Kontakt zwischen dem Glas und dem Rahmen zu vermeiden. Zum Abschluss kam es zur fachgerechten Wiederherstellung der Lackoberfläche. Lediglich in wenigen Fällen war es erforderlich, die Fensterflügel auszubauen, um bestimmte Fräs-Arbeiten effizienter durchführen zu können.

Ästhetik des Rahmens bleibt zu 100 Prozent erhalten

„Unser Ziel ist es immer, die ursprüngliche Ästhetik der Rahmen zu bewahren und kein zusätzliches Material zu verwenden“, erklärt

RenoWindow-Projektberater Christophe Vanassche. „Der Dämmwert und die Dicke ermöglichen uns, einen Glasaustausch anzubieten und dabei die Ästhetik des Rahmens zu 100 Prozent zu erhalten.“

Tatsächlich erreicht die Produktlinie Dämmwerte, die einer Dreifachverglasung entsprechen. Der Wärmedurchgangskoeffizient, auch Ug-Wert genannt, liegt bei 0,7 Watt je Quadratmeter und Kelvin. Das bedeutet eine erhebliche Verbesserung gegenüber der Einfachverglasung älterer Baujahre. Sie lassen typischerweise einen Ug-

NACHGEFRAGT

Vakuum statt Edelgase in Kammer

Roland Skomda, Vertriebsleiter DACH für Fineo by AGC

Was macht den Kern der Produktlinie aus? Das funktionale Herzstück der Vakuumverglasung Fineo ist ein nur 0,1 Millimeter dünner Vakuumraum zwischen zwei Glasscheiben. Eine der Scheiben ist mit einer Low-E-Beschichtung versehen, die eine hohe Energieeffizienz bei extrem schlankem Design garantiert.

Welcher Effekt wird damit erzielt? Dieses System verhindert Konvektion und reduziert die Wärmestrahlung, wodurch eine hochwirksame Wärmedämmung erzielt wird. Anders als bei herkömmlichen Isolierverglasungen, die mit Edelgasen wie Argon oder Krypton gefüllt sind, wird die isolierende Wirkung von Fineo vor allem durch das Vakuum zwischen den beiden Glasscheiben erzielt.

MELDUNGEN

■ **Recycling-Gips kommt bei Zementhersteller zum Einsatz**
Mühlendorf am Inn – Gipskartonplatten werden nach einem Gebäudeabriss oft auf Deponien entsorgt. Ab kommendem Jahr wird das anders sein. In Mühlendorf am Inn entsteht bis dahin eine Wiederaufbereitungsanlage dieser Bauelemente. Die Prozesse sind darauf abgestimmt, dass der entstandene Recycling-Gips zu 100 Prozent für die Zementproduktion im nahen Portland-Zementwerk der Gebr. Wiesböck GmbH genutzt werden kann. Für den Betrieb der Anlage haben die RKS Umwelttechnik GmbH und die Freudlspurger Kies- und Betonwerke die Gips³ GmbH gegründet. Sie hat ihren Sitz in Mühlendorf. Geschäftsführer ist Michael Weiß.



Michael Weiß

Leutersdorfer Dachdeckbetrieb 600. Mitglied beim BuGG

Leutersdorf – Der Bundesverband Gebäudegrün (BuGG) hat sein 600. Mitglied aufgenommen. Die Werder Bedachungen GmbH aus Leutersdorf in der Oberlausitz erwirtschaftet seine Erträge hauptsächlich mit dem Neubau und der Sanierung von Flachdächern. Ein wesentlicher Schwerpunkt dabei ist die extensive und intensive Dachbegrünung. Die Nachfrage danach hat an Bedeutung gewonnen – und sie nimmt weiter Fahrt auf, ist Geschäftsführer André Werder überzeugt. Seine rund 150 Mitarbeiter haben zuletzt zahlreiche Gründächer – teilweise mit Fotovoltaik – auf Schulen, Betriebshöfen und Firmengebäuden realisiert. Auch Großprojekte zählen dazu, so die Sanierung des Daches mit Begrünung vom Terminal II am Flughafen Frankfurt am Main.

MELDUNGEN

Gebäudehülle sammelt unsichtbar die Sonnenenergie

Dresden – Der Einbau von Fotovoltaik in Fassaden lässt sich durch Dekorfolien mit einer Nano-Imprint-Lithografie optisch veredeln. Daran forscht derzeit das Fraunhofer-Institut für Elektronenstrahl- und Plasma-Technik (FEP). Das vom Bund bis Ende Oktober dieses Jahres geförderte Projekt hatte zur Halbzeit Mitte 2025 erste Erfolge zu verzeichnen. So gelang es, die Folien mit einem speziell entwickelten Plasmaverfahren so zu beschichten, dass sie die für eine Fassade nötige Oberflächenhaftung aufweisen. Die Leistung der so entwickelten Module umfassten bis zu 80 Prozent von nicht abgedeckten Vergleichsmodulen. Eine optische Unterscheidung von herkömmlichen Fassaden-Elementen bestand aber nicht. Die nächsten Schritte seitdem umfassten die Erprobung weiterer Dekore und Farben.

Dreifachhaut verarbeitet Regen direkt an der Fassade

Stuttgart – Schwammstadt geht nicht nur mit unterirdischer, sondern auch oberirdischer Wassersammlung. Grundlage dafür ist die Gebäudehülle. Tatsächlich fällt ab 29 Metern Höhe mehr Wasser auf die Außenwände als auf das Dach. Das liegt am Wind, der den fallenden Regen ablenkt. Dr. Christina Eisenbarth hat daraus ein Konzept für die Fassade der Zukunft konzipiert und „Hydroskin“ genannt: Drei Schichten gibt es. Die erste Haut lässt Regen durch, aber keinen Schmutz oder Insekten. Die zweite Schicht besteht aus einer Textur aus Polyesterfäden. An ihr kann das Niederschlagswasser verdunsten und damit das Gebäude kühlen. Überschüssiges Nass gelangt zu einer dritten Folienhaut, wo es herabrinnen kann und für die Nutzung im Gebäude, zum Beispiel zum Spülen, verwendet werden kann. Das System ist laut Eisenbarth insbesondere für dichtbebaute Städte mit Hochbauten gedacht, in denen sich Beton und Asphalt stark aufheizen können.

Ein Turmzwilling ist deutlich älter als der andere

Beide Gebäude aber modern-nachhaltig gestaltet



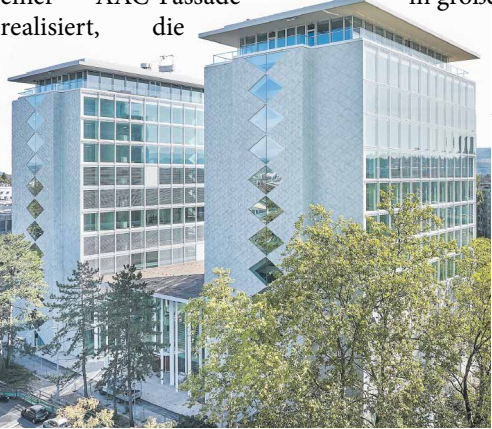
Für die Attikageschosse sind Rundumverglasungen mit raumhohen Türen eingebaut worden. Die beiden Türme (Bild unten) sind mit einem Auditorium verbunden.

Fotos (2): Zeljko Gatarić/Schüco

Basel – Zwillinge werden immer zur gleichen Zeit geboren? Nicht in Basel. Dort ist dem Büroturm des Helvetia Campus aus den 1950er-Jahren in unmittelbarer Nachbarschaft ein zweiter nebengestellt worden. Und beide sehen nahezu gleich aus.

Das alte Gebäude musste dafür aber eine neue Fassade gleich dem neuen erhalten. Ein besonderes Merkmal dabei sind die Stirnseiten mit großen übereinander liegenden Rautenfenstern. Zwischen den beiden Gebäuden wurde ein Auditorium eingeschoben, dessen Dach von 24 Stützen mit einer Höhe von je zwölf Metern getragen wird.

Um für ein angenehmes Arbeitsklima zu sorgen, war ein Höchstmaß an Tageslicht bei Kontrolle der Wärmezufuhr gefragt. Daher wurden die nach Osten und Westen ausgerichteten Fassadenflächen mit einer AAC-Fassade realisiert, die



mit Sonderprofilen auf Basis von „Schüco AWS 90.SI“ aufgebaut sind.

Deren spezieller dreischichtiger Aufbau aus Außenscheibe, beweglichem Sonnenschutz und Isolierverglasung gegen Innen erlaubt eine wind- und temperaturunabhängige Steuerung des Sonnenschutzes. In den Attika-Geschossen unter den Flachdächern bieten Rundumverglasungen mit raumhohen Schiebefronten einen fantastischen Ausblick.

Um auf nachhaltige Ressourcen zurückzugreifen, wurde auf die Nachtauskühlung gesetzt. Hierfür sind die hochisolierten Aluminiumfenster „Schüco AWS 70.HI“ zum Einsatz gekommen. Im Weiteren wird das Energiekonzept der Gebäude unterstrichen durch die hochisolierten Aluminium-Türen des Typs „Schüco ADS 75 HD.HI“ in großen Formaten.

Die beiden Neubauten des ersten Bauabschnitts, das verbindende Auditorium und der zweite Büroturm wurden nach den Richtlinien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) und der Schweizer Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (SGNI) errichtet. Sie erhielten die Zertifizierungsstufe Platin.

Effizienz im Doppelpack: Schalung und Gerüst vom Experten

Angebot aus einer Hand entlastet Unternehmen bei komplexen Projekten

Weißhorn – Ohne Gerüst kein Fortschritt auf der Baustelle: Als eines der ersten Gewerke schafft der Gerüstbau die Sicherheitsgrundlage und ermöglicht allen nachfolgenden Arbeiten den Start. Terminketten, hohe Verantwortung, komplexe Bauwerksgeometrien und die ständige Gefahr von Stillstand setzen Bauunternehmen dabei unter Druck. Werden Gerüst und Schalung aus einer Hand geplant und bereitgestellt, reduzieren sich Schnittstellen und Termine lassen sich zuverlässig einhalten.

Schon kleine Verzögerungen können im Baustellenalltag ganze Terminpläne ins Wanken bringen. Fehlende Zugänge oder ungeklärte Schnittstellen führen schnell zu Stillständen und Mehrkosten. Gleichzeitig wächst die Verantwortung der Bauunternehmen, sichere Arbeitsplätze zu gewährleisten und bei knappen Ressourcen den hohen Anforderungen an Qualität und Sicherheit gerecht zu werden. Je mehr Partnerfirmen dabei involviert sind, desto höher ist der Abstimmungsaufwand – und das Risiko für Verzögerungen.

Genau hier setzt Peri an: Als einer der führenden Anbieter im Schalungs- und Gerüstbau bietet das Unternehmen praxisgerechte, mietbare Systemlösungen für Bauunternehmen. Ergänzend zu den Schalungssystemen überzeugt das Peri-UP-Gerüstsystem durch hohe Flexibilität und einfache Handhabung. Mit wenigen Kernbauteilen lassen sich zahlreiche Anwendungen realisieren – darunter Bewehrungsgerüste, Treppen, Traggerüste, Überbrückungen oder Arbeitsplattformen. Das Prinzip „Stecken statt Schrauben“ ermöglicht eine schnelle Montage und erleichtert die Eigenleistung auf der Baustelle.

Im Mittelpunkt: Ein zentraler Ansprechpartner bei Peri, bei dem alle



Beim Bau einer Sporthalle in Laupheim setzte das Bauunternehmen Mayer-Madel auf die Maximo-Rahmenschalung, kombiniert mit dem Peri-UP-Gerüstbaukasten.

Foto: PERI Deutschland

Fäden zusammenlaufen. Er koordiniert Schalung und Gerüst, Logistik und Abläufe und sorgt dafür, dass Prozesse reibungslos ineinandergreifen. Weil der Gerüstbau als eines der ersten Gewerke den Takt für das gesamte Projekt vorgibt, lassen sich mit Peri von Beginn an die Weichen für einen strukturierten Bauablauf stellen – mit sicheren Zugangslösungen nach „TRBS 2121-1“, reduzierten Transportkosten und geringem Lagerbedarf.

Der Peri-UP-Gerüstbaukasten deckt unterschiedlichste Anforderungen mit nur einem System ab: Von zuverlässigen Zugangslösungen über Treppentürme bis hin zu Grabenbrücken und Schwerlaststützen. Leichte Bauteile, kupp-

lungsfreie Verbindungen und robuste Gerüstknoten sorgen für schnelle Montage, hohe Flexibilität und zuverlässige Sicherheit. Digitale Tools wie der kostenlose „Quick-Solve Planer“ für einfache Konfigurationen und 3D-Visualisierungen inklusive Stückliste, ausführliche Aufbau- und Verwendungsanleitungen sowie Engineering-Services und Planungsleistungen von Peri ergänzen das Angebot.

So entsteht ein durchdachtes Gesamtkonzept aus Systemen und Know-how. Mit Peri erhalten Bauunternehmen Schalung, Gerüst und Services aus einer Hand – für klare Verantwortlichkeiten, verlässliche Abläufe und wirtschaftlich erfolgreiche Projekte.

Gerüstdach schützt vor widrigem Winterwetter

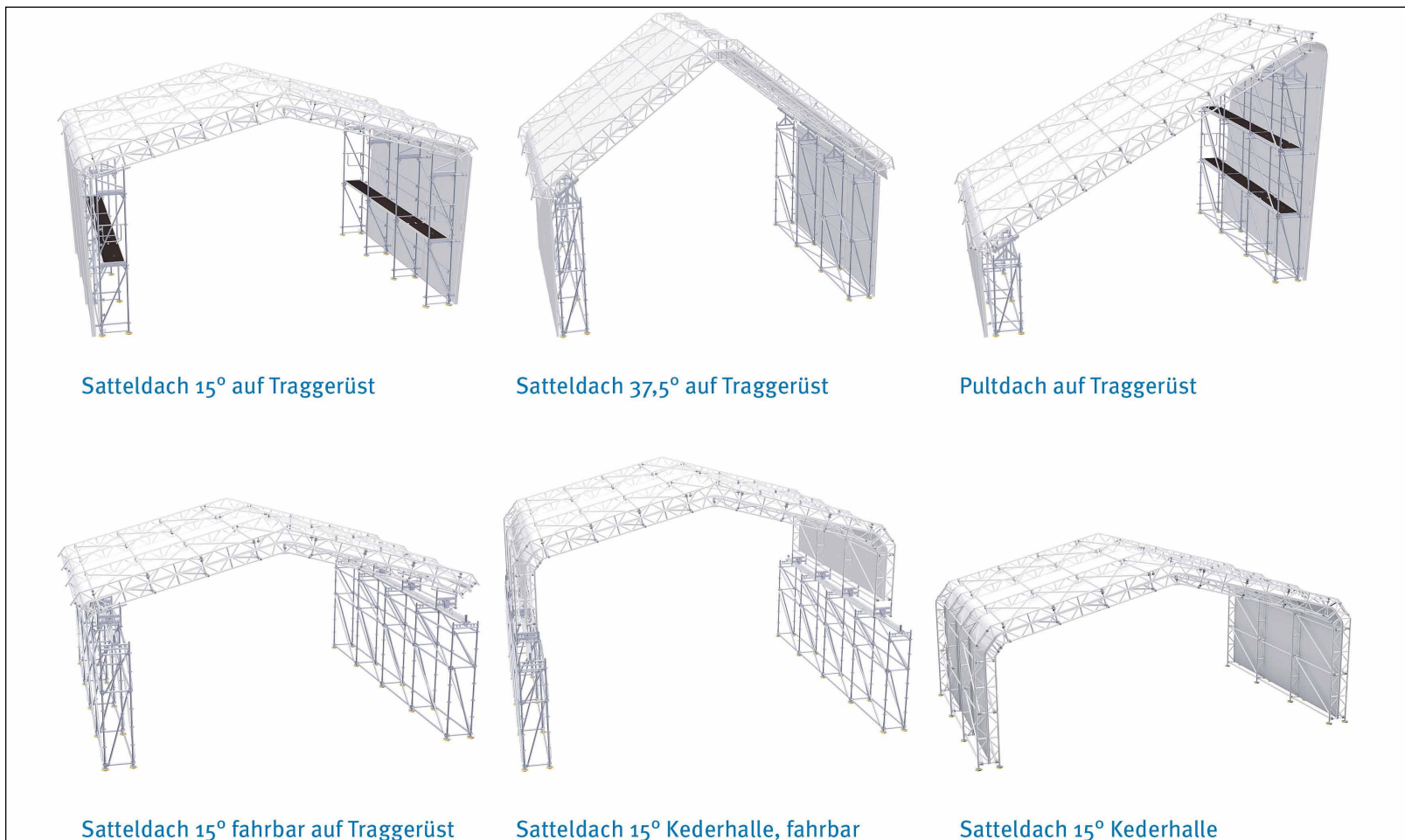
Modulares System und patentiertes Dachträger-Eckteil sorgen für vielseitige Bauformen – von Sattel- und Pultdächern bis hin zu Kederhallen

Großschirma – Wetterschutzdächer bieten verlässlichen Schutz vor Wind, Regen und Schnee. Auch bei widriger Witterung bleibt der Baufortschritt dank modularer Bauweise, leichten Aluminiumkomponenten und variablen Spannweiten jederzeit gewährleistet. Das gilt auch für das System Vario des Gerüstherstellers Alfix aus Großschirma (Landkreis Mittelsachsen).

Das Unternehmen verspricht wegen der symmetrischen Aufbauweise und des ausgeklügelten Baukastenprinzips einen wirtschaftlichen Auf- und Abbau in kürzester Zeit. Die Montage erfolgt auch fast werkzeuglos. Die Bauteile sind leicht und handlich. Ihr durchschnittliches Gewicht beträgt zehn Kilogramm je Quadratmeter.

Als zentrales Element gilt das mittig im Dachträger angeordnete, doppelstürige Kederprofil. Es erlaubt das Einziehen mehrerer verschieblicher, lichtdurchlässiger PVC-Kederplanen, die Regen und Schnee abhalten und für angenehme Temperaturen auch im Winter sorgen. Dank dem Einzug von bis zu drei überlappenden Planen in Standardlängen bleibt das Dach jederzeit flexibel anpassbar.

Bei der Montage lassen sich bis zu drei vollständig vormontierte Dachfelder gleichzeitig per Kran versetzen. Das reduziert laut Hersteller die Aufbauzeit erheblich und steigert zugleich die Arbeitssicherheit. Die Dachelemente sind in den System-



Mit seinem Baukastensystem kann Vario auf nahezu jedes Gerüst aufgesetzt werden.

Foto: Alfix GmbH

längen von 2,50 und 2,57 Metern verfügbar und damit optimal auf unterschiedliche Gerüstraster und Projektanforderungen abgestimmt. Das Alfix-Wetterdach Vario lässt sich zudem vielseitig konfigurieren. Die Dachfelder sind in den

marktüblichen Breiten problemlos montierbar. Es lassen sich standardmäßig Spannweiten von 4,60 bis 27,72 Metern in Eineinhalb-Meter-Schritten erreichen. Genaue Angaben zur Anordnung der Verbindungselemente sind der Auf-

bau- und Verwendungsanleitung zu entnehmen, die auch im Download-Bereich der Unternehmens-Website abrufbar ist.

Sein Dachträger-Eckteil „37,5°“ hat sich Alfix patentieren lassen. Wie die Dachträger ist es aus

hochfesten Aluminiumprofilen gefertigt und ermöglicht vielseitige Bauformen für unterschiedliche Einsatzbedingungen. Je nach Anwendung lässt sich das Dachträger-Eckteil „37,5°“ über Rohrverbinder und Kederprofilverbinder mit

Dachträgern, Firstträgern oder untereinander verbinden. In Sonderfällen können zwei Eckteile einen First ausbilden.

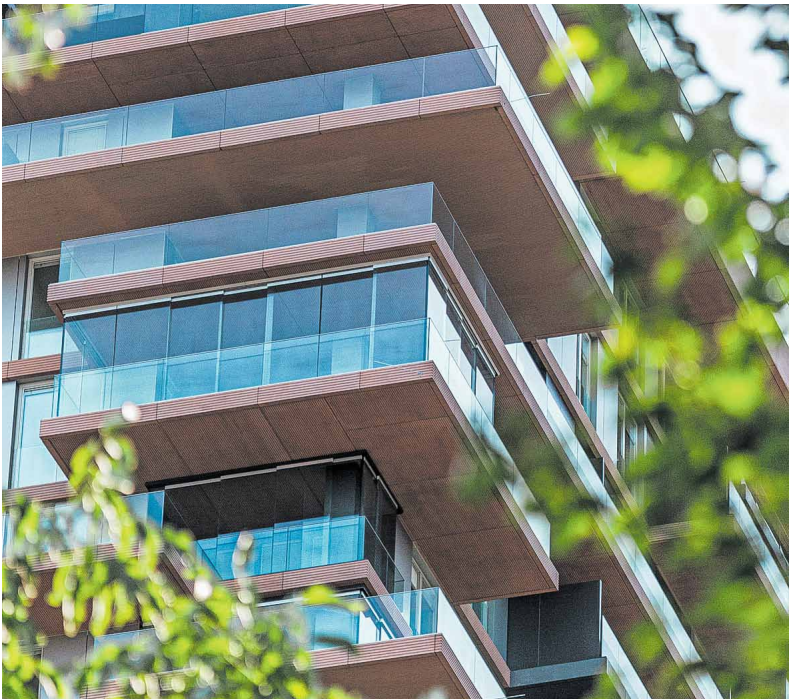
Vario ist stationär oder fahrbar einsetzbar: Mit einer eigens entwickelten Fahrschiene sowie zugehörigem Fahrwagen lassen sich kleine bis mittelgroße Dachsysteme ohne weitere Hilfsmittel per Hand verschieben.

Für höhere Sicherheit sorgt ein Dachbegehungssystem. Die Längsbegehung der Dachbinder ist in der Praxis regelmäßig erforderlich: für Schneeberäumung, das Lösen der Dachfelder nach dem Kranverhub, den Einzug der Kederplanen oder die Montage der Längsriegel. Daher stellt Alfix eine Konstruktion bereit, die aus speziellen Belagtraversen mit Rohrverbindern, den klassischen Rückengeländern und Geländerstützen besteht. Mithilfe von integrierten Verschiebesicherungen auf den Belagtraversen wird ein seitliches Verrutschen der Beläge verhindert. Rückengeländer dienen zudem als nachgewiesene Anschlagpunkte für die Persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz.

Der Zugang erfolgt über einen Treppenturm an der Traufe des Dachs, der mit einer Gerüstanlageleiter mit dem Wetterschutzdach verbunden wird. Eine weitere Option ist das Stellen von „Alblitz“-Rahmentafeln mit Durchstiegen ebenfalls an der Traufe und anschließendem Betreten des Dachs über eine Öffnung in der Kederplane.

Fehlendes Gerüst bei Wohnhochhaus: Glas-Elemente von innen her ausgerichtet

Spezialausführungen für versetzt angeordnete Geschossdecken



Das Wohnhaus entstand in Wien.

Foto: Glas Marte

Bregenz – Mit dem Wohnhochhaus „Grünblick“ sind in Wien 340 neue Wohnungen entstanden. Es gibt 27 Stockwerke – unter anderem mit zweigeschossig verglasten Panorama-Ecken. Die Fassade zeichnet sich in ihrer Architektur durch versetzt angeordnete Geschossdecken aus.

Die sorgfältig platzierten Vor- und Rücksprünge schützen vor zu starker Sonnenstrahlung, reduzieren die Windstärke und sorgen für ein besonderes Farb- und Schattenspiel, das den Planern so wichtig war, dass sie es auch in andere Bereiche übertrugen: wie zum Beispiel die Absturzsicherungen der Glas-Balkone. Sie stammen von Glas Marte aus Bregenz (Vorarlberg), haben den Namen „GM Railing Uni“ und wurden für das Projekt in mehrfacher Hinsicht modifiziert.

Zurückhaltendes Design ohne vertikale Streben

Ein Aspekt für die Entscheidung war deren zurückhaltendes Design: Es verzichtet vollständig auf vertikale Streben und ermöglicht so maximale Transparenz. Für eine einfache Montage sind die Geländer konsequent modular aufgebaut. Sie bestehen aus einem werksei-

tig vorgefertigten Glasmodul, das unzulässige Spannungsspitzen vermeidet. Ein Befestigungsprofil mit Justierblock, in das das Glaselement ganz einfach eingehängt und verschraubt wird, ergänzt das System. Glasbohrungen sind daher überflüssig.

Anspruchsvolle Montage-Situation

Die Montagesituation beim „Grünblick“ war äußerst anspruchsvoll. Es gab kein Gerüst; das Glas-Geländer diente von Anfang an als Absturzsicherung für andere Gewerke. Dementsprechend mussten sämtliche Unterkonstruktionen von der Balkonseite aus montiert werden.

Hinzu kam, dass die Attika, auf der die Brüstung angebracht ist, sich als sehr niedrig erwies, was eine geringe Befestigungsfläche mit sich brachte. Infolgedessen entwickelte der Hersteller speziell für das Hochhaus neue Befestigungsprofile. Sie unterscheiden sich vom Standard unter anderem in der Position der Justierblöcke, mit deren Hilfe die Glaselemente ausgerichtet werden, die wiederum sich normalerweise an der Balkonaußenseite befinden. Dieser Bereich war je-

doch bei dem Hochhaus aufgrund des fehlenden Gerüsts unzugänglich. Daher änderten die Mitarbeiter von Glas Marte den Aufbau der Blöcke, sodass die Glaselemente von der Innenseite her ausgerichtet werden konnten. Gleichzeitig wurden die Justier-Elemente etwas kompakter gestaltet.

Aufgrund der Architektur und dem Windschutz ist an verschiedenen Stellen im Gebäude ein Glasschiebesystem montiert worden. Es befindet sich hinter der Absturzsicherung auf der Innenseite der Balkone und Loggien und lässt sich je nach Einbausituation ganz oder teilweise öffnen und schließen. Zum Einsatz kam hierfür eine angepasste Version des „GM Toproll 15/24“. Es wird von der Decke abgehängt; als Bodenschiene wurde ein Kombinationsprofil verwendet, das die Aufnahme vom Bodenbelag ermöglicht hat und an das Glasgeländer angebunden werden konnte.



Die Gedenkstätte mit dem Seminargebäude erinnert an die Wanseekonferenz 1942. Foto: Marcus Ebner

Berlin/Pautzfeld – Nach zwei Jahren Bauzeit ist ein neues Seminargebäude auf dem Gelände der Berliner Gedenkstätte „Haus der Wannseekonferenz“ eröffnet worden. 4,15 Millionen Euro gab die Stadt Berlin über ihre Immobilienmanagement-Firma aus. Sowohl das auffällig nach vorn geschwungene Dach als auch die Außenwände sind aus dem Leichtbeton der Betongüte

„LC12/13D1.2“ des Pautzfelder Unternehmens Liapor entstanden.

Rund 400 Kubikmeter dieses Baustoffs sind zur Baustelle geliefert worden. Gefertigt wurde der Leichtbeton im Königs Wusterhausen Werk von Heidelberg Materials. Das hohe Stabilitätsverhalten und die wärmedämmenden Eigenschaften sprachen für die Nutzung dieses Materials.

MELDUNGEN

Im Ludwigshöhlviertel entsteht 41-mal neuer Wohnraum

Darmstadt – In Holzhybrid-Bauweise entstehen seit Mitte Dezember 41 neue Eigentumswohnungen im Darmstädter Ludwigshöhlviertel. Insgesamt sind es zwei Gebäude. Mit dem Errichten hat die GSW Gemeinnütziges Siedlungswerk GmbH das Unternehmen Adolf Lupp beauftragt. Bezugsfertig werden die Unterkünfte im Laufe des kommenden Jahres, hieß es beim symbolischen ersten Spatenstich am 15. Dezember.

Aus alter Druckerei werden in Halle 135 neue Unterkünfte

Halle (Saale) – Auf dem Gelände einer alten Druckerei sind 135 barrierefreie Wohnungen in Halle (Saale) entstanden. Grundlage war der Umbau des alten Druckereigebäudes und ein Lückenschluss zur Nachbarschaft. Neben den Wohnungen errichtete eine Arge mit Implenia und Günter Papenburg unter anderem auch zwei Arztpraxen und einen Bio-Markt mit Café. Die Stadt hat dort überdies ein Bürgerbüro eingerichtet. Schlüsselübergabe nach zweieinhalb Jahren Bauzeit war Anfang September.

Boels bringt Sie weiter

- > Persönliche & professionelle Beratung
- > Über 865.000 Mietartikel zur Auswahl
- > Dichtes Filialnetz mit über 240 Standorten in Deutschland

Jetzt online mieten auf [Boels.com](https://www.boels.com)

Boels
RENTAL



MELDUNGEN

■ Mikropfahlsystem erhält DIBt-Bauartgenehmigung
DBU/Berlin – Für Infrastrukturprojekte wie zum Beispiel Tunnelbau ist es von eminenter Bedeutung, den Baugrund sicher zu machen. Dazu dient beispielsweise ein selbstbohrendes Mikropfahl-System, das Dywidag entwickelt hat und dafür im November die Allgemeine Bauartgenehmigung „Z-34.14-255“ erhalten hat. Erteilt hat sie das Deutsche Institut für Bautechnik: „Die DIBt-Genehmigung gibt unseren Kunden die Sicherheit, dass unsere Lösungen nach höchsten Standards geprüft sind“, sagt Michael Glassl, Vice President Sales Geotechnics Germany. Das Dywi Drill-Hohlstab-System vereint Bewehrung und Bohrwerkzeug. Während des Bohrvorgangs wird der Hohlstab mit Zementsuspension verpresst und bildet ein tragendes Bauteil im Boden. Die Technik ermöglicht Effizienz und Flexibilität, vor allem wenn es eng wird oder die Bodenverhältnisse als schwierig gelten.

■ Hämmer reißen 2.600 Tonnen Beton an einem Wochenende ab Nacka (Schweden)/Oberhausen – Die Alkali-Kieselsäure-Reaktion hat über Boulevardmedien als „Betonkrebs“ deutschlandweite Bekanntheit erlangt: Wenn der Kies in dem grauen Baustoff zu viel Kieselsäure enthält und ständiger Feuchtigkeit ausgesetzt ist, treten diese chemischen Prozesse auf – so wie bei der A39-Brücke in Wolfsburg. Sie ist Mitte des Jahres daher abgerissen worden. F. Beissner setzte dabei Epiroc-Hydraulikhämmer des Typs „HB 4100“ ein. Zehn davon sind über den Epiroc-Partner US Abbruchtechnik aus Oberhausen erworben worden. Auf der Baustelle am Mittellandkanal sind mit vier dieser Hämmer 2.600 Tonnen Beton und Stahl innerhalb eines Wochenendes zurückgebaut worden. Die 40-Tonnen-Bagger arbeiteten dabei von Pontons aus und konnten den Abbruch mit dem „Hatcon“-Telemetrie-System steuern.

■ Sieben Tunnel und 22 Brücken für 40 Minuten weniger Fahren Harstadt (NOR) – Umgerechnet 970 Millionen Euro gibt Norwegens Baubehörde für den derzeit umfangreichsten Straßenbau des Landes aus. Mit dem Projekt wird die Fahrzeit im Norden des Landes zwischen den Städten Sortland und Harstadt um 40 Minuten verkürzt. Dafür müssen unter anderem sieben Tunnel hergestellt und 22 Brücken errichtet werden. Halbzeit war bei den Mitte 2023 begonnenen Bauarbeiten im vorigen August. Dafür sorgen 900 Skanska-Mitarbeiter im Mehrschichtsystem auf der Baustelle. Derzeit dauert eine Autofahrt auf 75 Kilometern zwischen den Städten im Norden des Landes anderthalb Stunden.

300 Verpresspfähle sichern Hang vor Ausbau der Trippstadter Straße

Kaiserslautern schafft sicherere Verkehrsverhältnisse

Kaiserslautern – Ab diesem Frühjahr wird die Trippstadter Straße in Kaiserslautern verbreitert. Damit soll mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen werden – egal, ob zu Fuß, auf dem Rad oder im Auto unterwegs. Für Pkw ist dann auch genügend Fläche



Wasserstrahlen mit Hochdruck machen Neuasphalt griffiger

Nach Fahrbahneinbau in sieben Tagen konnte ein sanierter Abschnitt der A 40 sofort wieder voll genutzt werden

Gelsenkirchen – Neue Straßenfahrbahnen erhalten ihre wichtige Griffigkeit oft erst vier Wochen nach Einbau. Bei Flüsterasphalt kann sogar bis zu ein Jahr ins Land ziehen. Doch Verkehrsgefahr beziehungsweise Tempoverbote lassen sich umgehen – durch Hochdruckwasserstrahlen. Diese Methode ist deutschlandweit erst zum zweiten Mal angewendet worden – auf der Autobahn A 40 im Ruhrpott.

Eine Richtungsfahrbahn ist für die Arbeiten zwischen den Anschlussstellen Essen-Zentrum und Gelsenkirchen-Süd komplett gesperrt worden. Auch deswegen verfolgte die Autobahn GmbH mit dem von ihr beauftragten Bauunternehmen Porr Verkehrswegebau das Ziel, die nutzungsbedingte Griffigkeitsverbesserung schnellstmöglich zu erreichen. Sämtliche Arbeiten umfassten lediglich sieben Tage. Die Sanierung begann mit dem Fräsen von rund 95.000 Quadratmetern Asphaltdeckschicht bei einer maximalen Frästiefe von fünfeinhalb Zentimetern. Anschließend wurde auf den Bauwerken im Streckenkörper eine neue Schicht aus dem Asphalt „SMA 8 S“ hergestellt.

Sofortiges Anrauen der Oberfläche
Nachgelagert wurde eine offeneporige Asphaltdeckschicht vom Typ „PA 8“ eingebaut und direkt im Anschluss mit dem besagten Hochdruckwasserstrahlen bearbei-



Der Einbau erfolgte innerhalb von nur sieben Tagen mit gestaffelt fahrenden Fertignern.

Foto: Porr Verkehrswegebau

tet. Dieses Verfahren sorgte für ein sofortiges Anrauen der Oberfläche. Damit gewährleistete es von Anfang an die notwendige Griffigkeit. „Ohne das Hochdruckwasserstrahlen hätten auf der frisch fertiggestellten Strecke weiterhin Tempo 80 sowie eine Schleudergefahrwarnung gegolten“, erzählt Porr-Projektleiter Kai Pusdrowski-Sales. Gerade auf Strecken mit offenenporigen Belägen hat sich ihm zufolge in den letzten Jahren vermehrt gezeigt, dass sich auf den Überholspuren diese nutzungsbedingte Griffigkeitsverbesserung erst einmal nicht einstellt. „Es kann

teils bis zu einem Jahr dauern, bis die geforderten Grenzwerte erreicht werden“, so Pusdrowski-Sales. Diese Einschränkungen wollte man in diesem stark frequentierten Ballungsraum vor allem nach der Vollsperrung niemandem zumuten. „Flüsternder“ offenporiger Asphalt (OPA) vermindert Rollgeräusche. Deshalb ist er erste Wahl bei der A 40: Sie liegt nahe Siedlungsgebieten, wo die Geräuschunterdrückung des Verkehrs geboten ist. Allerdings ist die Herstellung von Deckschichten damit besonders anspruchsvoll: „Das Asphaltmischgut ist sehr sensibel und die vorhandene

Geometrie hat den nahtlosen Einbau extrem erschwert“, erinnert sich der Projektleiter.

Rückbau und Neubau in einer Hand

Dennoch stand Porr Verkehrswegebau unter enormem Zeitdruck: „Darüber hinaus hatten wir es mit unterschiedlichen Straßenquerschnitten zu tun, sodass wir Fahrbahnbreiten von achteinhalb bis 25 Metern abbilden mussten“, erklärt Kai Pusdrowski-Sales. Das erstmals ein neues Bindemittel zum Einsatz kam, ist im Vorfeld ein Probefeld angelegt worden, um

die Qualität des Asphalts zu prüfen. Dabei ließen sich gleichzeitig die Parameter für die Griffigkeitsverbesserung ermitteln und festlegen. Neben Porr Verkehrswegebau trugen auch die Porr Gussasphalt, Porr Transport und Frästechnik sowie CMG Baulogistik Münster zum Projekterfolg bei. Das ist ein großer Vorteil: „Wir bieten das komplette Leistungspaket vom Rückbau bis zum Neubau aus einer Hand an und setzen es mit eigenem Equipment um“, so Pusdrowski-Sales. So habe man alle Arbeiten termingerecht und in bester Qualität abschließen können.

Schieben statt Schaufeln: So wird der Rücken entlastet

Bayerischer Hersteller präsentiert Dosierkarre

Valley – Mit seiner neuen Dosierschubkarre stellt Hunklinger ein Werkzeug vor, das die Arbeit im Wege- und Pflasterbau erleichtert. Mit ihr geht es schneller. Zudem entlastet sie den Rücken: Splitt wird nicht mehr mit der Schaufel bewegt, sondern direkt aus der Schubkarre dosiert. So gelangt das Material in der gewünschten Menge genau dorthin, wo es gebraucht wird. Befüllt wird die 100-Liter-Wanne direkt über eine gekippte Ladefläche mit Kornschieber. Wegen der 48 Zentimeter niedrigen Ladekante klappt das sogar unter einem Auto-Anhänger. Auf der Abziehfläche entstehen mit Hilfe der Dosierfunktion kleine Splithäufchen über den Rohren. Somit wird das Einrichten auf die richtige Höhe vereinfacht.

Im nächsten Schritt hinterfüllt der komplett geöffnete Auslauf das gesamte Rohr. Jetzt wird der Splitt quer zwischen den Rohren verteilt. Hierfür hat die Dosierschubkarre einen soliden, zum leichten Ausschütten optimierten Rahmen – ohne vorderen Querbügel, der das Planiermaterial lockern würde. Durch die Kombination mit dem Hunklinger-Planierflieger ergibt sich ein kontinuierlicher Arbeitsablauf im Team – ohne je auf die Knie gehen zu müssen.



Ein kontinuierlicher Arbeitsablauf ist gewährleistet.

Foto: Hunklinger allortech

Kaltrecycling mit Zusatzmaterial macht Straßenbau schneller und kostengünstiger

Auf Abtransporte und Zwischenlagerung kann verzichtet werden

Markt Indersdorf – Das Unternehmen Seizmeir aus dem oberbayerischen Scheyern hat mit dem Wirtgen-Kaltrecycler „W 240 CRI“ eine marode Landstraße in Markt Indersdorf saniert. Das Verfahren sorgte dafür, dass die Arbeiten bereits nach drei Tagen abgeschlossen werden konnten. Üblich sind bei solchen Strecken Bauzeiten zwischen sechs und acht Wochen. „Wir erneuern die Straße im Kaltrecyclingverfahren mit einem kompletten Recyclingzug aus Wirtgen-Group-Maschinen“, sagt Stefan Hausmann, Oberbauleiter bei Seizmeir: „Wir bauen mit zusätzlichem Fräsgut von einer anderen Baustelle eine neue, stärkere Tragschicht auf. Der große Vorteil: Es geht viel schneller, als wenn wir komplett ausbauen würden“, so Hausmann.

Erprobung im Baustofflabor ging den Bauarbeiten voran

Vor dem Start der Bauarbeiten sind die Materialien für die optimale Rezeptur der neuen Tragschicht im Baustofflabor beprobt worden. Dabei erwies sich, dass die vorhandene 50 bis 80 Millimeter Asphaltdeckschicht für das gewünschte Ergebnis nicht ausreichen würde. Ziel war unter anderem das Erstellen einer 160 Millimeter starken Tragschicht aus bituminös stabilisiertem Material (BSM). Die Ergebnisse der Erprobungen erbrachten dafür die Notwendigkeit, zusätzliches Asphaltfräsgut (RAP) von nah gelegenen Baustellen in den Kaltrecyclingprozess einzumischen. 100 Millimeter RAP ergänzten die vorhandene Asphaltdeckschicht und bildeten mit Zement und Schaumbitumen die Zutaten für die neue Tragschicht der Straße. Das Resultat: eine homogene, bitumenstabilisierte Tragschicht. Die Baustelle wurde zunächst durch die Profilierung und Verdichtung des angeschütteten RAP mit einem John-Deere-Grader „672 GP“ und einer Hamm-Tandemwalze „HD+ 140i“ vorbereitet. Im Kaltrecyclingprozess erfolgte die präzise Zementdosierung mittels eines Bindemittelstreuers



Die zuvor löchrige Strecke erhielt Asphaltfräsgut zur Verstärkung der Tragschicht (2. Bild v.l.), dann bitumenstabilisierendes Material (3. Bild v.l.), schließlich die Asphalt-Deckschicht (Bild r.).

KALTRECYCLING MIT SCHAUMBITUMEN-TECHNOLOGIE

- Heißbitumen wird unter präziser Zugabe von Luft und Wasser aufgeschäumt und mit geringen Mengen von vorgestreutem Zement dem Mischprozess zugeführt.
- In der Regel werden die Schichten des Oberbaus – bestehend aus Asphalt oder granularen Materialien – in einem Arbeits-

gang aufgenommen und mit Bindemitteln gemischt.

- Im Mischraum des „W 240 CRI“ bildet das Schaumbitumen feine Mikroverbindungen im Material – entscheidend für die dauerhafte Elastizität des bituminös stabilisierten Materials (BSM) als neue Tragschicht.

„SW 16 MC“ von Streumaster. Zur Erweiterung der Arbeitsbreite wurde die bestehende Straße mit den Wirtgen-Kompaktfräsen „W 150 CFI“ und „W 130 Fi“ vorgefräst.

Produktionsrate von 360 Tonnen pro Stunde

Anschließend wurde das gesamte Material mit Schaumbitumen im „W 240 CRI“ aufbereitet. Der lagegerechte Einbau des BSM erfolgte durch den Vögele-Fertiger „Super 2100-5i“ mit einer Produktionsrate von 360 Tonnen pro Stunde, gefolgt von der Hamm-Tandemwalze „HD+ 140i“ zur Verdichtung und abschließender Endverdichtung mit der Gummiradwalze „HP 280i“. Der Deckschichteinbau wurde ebenfalls mit dem „Super 2100-

5i“ von Vögele ausgeführt, der von einem Vögele-Beschicker „MT 3000-2i“ beschickt wurde. Die vorhandene Tragschicht bestand aus regional typischem Rundkies, der nicht in den Kaltrecyclingprozess eingebracht werden sollte. Kaltrecycler und die Fräsen arbeiteten sich bis an den Schichtübergang zum Kies heran. Somit blieb der Unterbau unangetastet; die neue 160-Millimeter-Tragschicht wurde ergänzt. Der nun stärkere Aufbau erhöht damit die Tragfähigkeit der Straße. Im letzten Schritt wurde die BSM-Tragschicht mit einer nur 40 Millimeter starken Deckschicht aus neuem Asphalt überbaut.

Ein kompletter Zug aus Wirtgen-Group-Maschinen kam zum Einsatz.

Fotos: Wirtgen Group



Brücken werden jetzt nicht mehr zum Hochwasser-Beschleuniger

Ahrtalbahn hat nach Starkregen-Katastrophe 2021 den Verkehr im vorigen Dezember wieder aufgenommen – Bauarbeiten rund um die Uhr



Auch die Haltestellen zwischen Ahrbrück und Ahrweiler gehören mit ihrer Barrierefreiheit zu den modernsten des Landes.

Foto: Leonhard Weiss

DBU/Berlin – Die große Flut im Ahrtal 2021 hat tiefe Wunden in der dortigen Region hinterlassen – auch in der Verkehrsinfrastruktur. Eine davon konnte am 12. Dezember endgültig geschlossen werden: Die Ahrtalbahn fährt seit diesem Tag wieder.

Bei der nicht planmäßigen Eröffnungsfahrt in der dritten Adventswoche setzten sich auch Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU), Bahn-Chefin Evelyn Palla und der rheinlandpfälzische Ministerpräsident Alexander Schweitzer (SPD) in den Zug. Er fährt in dem verkehrstechnisch schwierigen Gelände über sechs Bahnhöfe, ein Tunnel komplett neu errichtete Brücken und fünf sanierte Tunnel.

Als das Hochwasser kam und wieder ging, führten die Gleise ins Nichts. Die Brücken waren komplett zerstört und hatten – eine bittere Ironie der Katastrophe – selbst zum Hochwasser beigetragen: Deren Pfeiler waren so schmal aneinandergelagert, dass sich dort Treibgut sammeln konnte: Und das beschleunigte den Anstieg der Fluten.

Beim Wiederaufbau gehörte es daher zu den vorrangigsten Zielen des Generalunternehmers Leon-

hard Weiss, die neue Bahnstrecke hochwasserresilient zu gestalten, wie das Unternehmen zur Eröffnung der Strecke mitteilte.

2.000 laufende Meter Bohrpfähle

Das gelang unter anderem mit umfangreichen Erd- und Gründungsarbeiten, die das Fundament für die neuen Ingenieurbauwerke bilden: Mehr als 2.000 laufende Meter Bohrpfähle sichern die 32 Pfeiler und Widerlager der neuen Brücken tief im Boden. Stahlpundwände und ein spezielles Tragschichtbindergemisch sorgen für Stabilität und Schutz vor künftigem Hochwasser. Insbesondere sind die Brücken strömungsoptimiert – gemäß den Lehren, die aus der Flutkatastrophe gezogen worden sind. Zum Aufstauen von Wassermassen kann es nun nicht mehr kommen. Die Durchflussmenge ist nun deutlich größer.

Wichtig war nicht nur die technische Expertise des erfahrenen Bauunternehmens. Angesichts der Vielzahl an Brücken und Tunneln wollten Bahn, Bund und Land auch möglichst rasch mit dem Bau vorankommen. Dafür, dass die Wiedereröffnung in für Deutschland fast schon rasantem Tempo von viereinhalb Jahren gelang, sorgte

unter anderem das Aushebeln von üblichen Regeln des Bau- und Planungsrechts. Überdies wurde, so es die Umstände, insbesondere die der Witterung, zuließen, rund um die Uhr gebaut – auch an Wochenenden und in jeder Nacht.

Strecke gehört nun zu den modernsten Deutschlands

Gebaut wurde nicht nur zugunsten einer größeren Hochwasserresilienz. Es ging auch darum, die Tragik der Kompletterstörung umzukehren: Die Ahrtalbahn gehört nun zu den modernsten Strecken Deutschlands. Sie fährt grundsätzlich elektrisch, was neue Oberleitungen möglich machen. Dazu hat Leonhard Weiss rund 15.000 Kilometer Kabel verlegt und zudem die Tunnelböden entsprechend abgesenkt.

Außerdem hat die Deutsche Bahn für ein neues elektronisches Stellwerk gesorgt. Mit ihm ist eine verkürzte Fahrzeit als zuvor möglich. Hinzu kommt eine höhere Auslastung der Strecke: Jetzt ist ein 20-Minuten-Fahrtakt zwischen Ahrbrück und Ahrweiler möglich – wenn auch die planmäßige Aufnahme des Ahrtalbahn-Verkehrs am 14. Dezember zunächst einmal den 60-Minuten-Takt einhält. **Christian Schönberg**

MELDUNG

Modular aufgebaute Stützwände flankieren die B 27

Aitrach – Mit Stützwänden von Mauthe Redi-Rock ist der Straßenbau der B 27 in Bietigheim-Bissingen flankiert worden. Entstanden sind die Bauwerke in unmittelbarer Nähe zum dortigen Valeo-Gelände. Valeo gehört zu den bundesweit bedeutendsten Zulieferern von Autoherstellern. Der Auftrag an Mauthe ist ein Ergebnis von Gesprächen bei der InfraTech 2024. Der Hersteller von Betonwandsystemen aus Aitrach gewann die Auftraggeber durch ein modulares Verfahren, das Schnelligkeit und Effizienz ermöglicht. So gelang der Aufbau der Stützwände innerhalb weniger Wochen – statt, wie üblich, einige Monate.

Duisburg – Der sechsstreifige Ausbau der A 59 bei Duisburg hat im Januar begonnen. Das Projekt befasst sich bis zum Herbst 2029 auch mit der Erneuerung des unmittelbar verbundenen Autobahnkreuzes der A 40. Der betroffene Abschnitt ist rund 1,8 Kilometer lang. Investiert werden 450 Millionen Euro.

Der Auftrag ist erst Mitte Dezember an eine Arbeitsgemeinschaft (Arge) vergeben worden. In ihr vereinen die Unternehmen Max Bögl, SEH Engineering, Zwickauer Sonderstahlbau, Plauen Stahl Technologie und Hochtief ihr Know-

how. Letztgenannter Konzern übernimmt mit der technischen Federführung eine Hauptaufgabe bei der Umsetzung des Gesamtprojekts.

Es zeichnet sich durch eine spektakuläre Verkehrsführung aus. Denn die A 59 führt in dem Bereich über viele Wasserstraßen und -beken. So überspannt die Autobahn dort die Ruhr, den Rhein-Herne-Kanal und den viel angefahrenen Duisburger Hafen. Schließlich sorgen Abschnitte über dem Stadtpark und mehrspurigen Eisenbahnstrecken dafür, dass die gesamte zu

erneuernde Brücke insgesamt fünf oft verschieden gebaute Überführungen umfasst.

Gravierende Mängel im Oktober 2024 entdeckt

Laut dem Radiosender Duisburg soll der Baubeginn in die Wege geleitet werden, obwohl das Planfeststellungsverfahren noch nicht ganz abgeschlossen ist. Doch die zuständige Behörde für Fernstraßen habe mit einer vorläufigen Anordnung zum Bau vorpreschen müssen, nachdem im Oktober 2024 gravierende Mängel in der Tragfähigkeit

des Brücke, auch als „Berliner Brücke“ bekannt, festgestellt worden waren. Da viel Schwerlastverkehr den Autobahnabschnitt nutzt, wurde die Gefahr als zu groß angesehen, um mit der Sanierung noch weiter zu warten.

Die vorläufige Anordnung vom Mai vorigen Jahres bezieht sich allerdings erst einmal nur für einen Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz und der Stadtparkbrücke. Der längst erhoffte komplette Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wird im laufenden Jahr erwartet. Er hatte sich hinaus gezo-

gert, weil der Plan unerwarteterweise noch einmal so geändert werden musste, dass die Öffentlichkeit ein weiteres Mal unter den rechtlich zu beachtenden Fristen anzuhören ist.

Der Verkehrsfluss wird nicht beeinträchtigt: Für die Brücken ist ein kompletter Neubau auf der Ostseite der Trasse vorgesehen. Nach dessen Fertigstellung kann die bestehende Überführung abgerissen werden. Die Achsverschiebung um maximal 40 Meter nach Osten führt auch zu Veränderungen der Anschlussführungen des Autobahnkreuzes.

Deutsche Asphalttage vom 25. bis 27. Februar

Vielseitiges Programm mit Vortragsblöcken

Berchtesgaden – Alle zwei Jahre wieder: Das Berchtesgadener Veranstaltungszentrum „AlpenCongress“ wird Schauplatz der Deutschen Asphalttage. Sie finden in diesem Jahr zum 23. Mal statt und bieten neben der eröffnenden Podiumsdiskussion und einer Vielzahl an Vortragsblöcken auch eine Gewerbeschau mit den allerneuesten Produkten und Angeboten der Branche.

Auftakt ist am 25. Februar. Dann gibt es die mit Spannung erwartete Podiumsdiskussion mit dem bayerischen Staatsminister Christian Bernreiter (CSU). Wie es mit der Branche wieder aufwärts gehen kann und wo noch Hemmschuhe im Aufschwung stecken, werden die viel diskutierten Themen unter dem Motto „Die Zukunft der Straßeninfrastruktur – Milliarden – Innovationen – Nachhaltigkeit“ sein. Bernreiter zur Seite sitzen dabei Dirk Brandenburger von der Autobahn GmbH des Bundes, Prof. Markus Oeser von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen, Tim Lorenz vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und vom Deutschen Asphaltverband Jörg Rasch.

Der erste Vortragsblock am Folgetag, 26. Februar, befasst sich mit dem Problem der Prozesssicherheit im Straßenbau, insbesondere was automatisierte und vernetzte Prozesse auf der Asphaltbaustelle betrifft. Hamm-Experte Axel Mühlhausen und Vögele-Fach-

mann Bastian Fleischer referieren. Danach geht es bei Marcus Müller von Smart Site Solutions um temperaturabgesenkten Asphalt und was KI dazu leisten kann. Wie KI Prozesse in der Kalkulation und im Angebotswesen optimiert, erklärt danach Christian Landes von der N1 Circular GmbH.

Noch am Vormittag folgen Vorträge zu den Themen „A6-Autobahn-Pilotprojekt setzt Maßstäbe mit CO₂-Vergabekriterium“, „Von EPD bis DPP – Die Zukunft von Produktdaten ist digital“ und „Sustainable – Nachhaltigkeitsbewertung von Infrastrukturprojekten“.

Der Vortragsnachmittag spricht dann wiederum die Anhänger des nachhaltigen Straßenbaus an, beleuchtet beispielsweise biogene Reststoffe als nachhaltige Energieträger und geht kritisch mit der Verfügbarkeit von regenerativer Energie für Asphalt-Herstellung und -Einbau um. Die anschließende Podiumsdiskussion hat das Thema „Energiewende im Asphaltbau: Zwischen Vision und Realität“. Der Veranstaltungstag endet mit einer Festrede des Ex-Bundesfinanzministers Peer Steinbrück.

Am Abschlussstag, 27. Februar, gibt es noch Expertenvorträge zu Grenzwerten und neuen Regelwerken. Ebenfalls zur Sprache kommt die Kompetenzsicherung durch Weiterbildung. Der Abschluss ist an diesem Freitag gegen 12.30 Uhr vorgesehen. **cs**

Wallmerod/Niedert – Auf der B 327 bei Niedert (Rheinland-Pfalz) ist im vorigen Sommer die Fahrbahn erneuert worden. Insgesamt 600 Meter der Strecke erhielten neben einer neuen Asphaltdecke auch zusätzliche Verkehrsinseln, die den Verkehr beruhigen und Fußgänger beim Überqueren der Straße unterstützen.

Anders als üblich sind nicht erst die Borde gesetzt und dann die Fahrbahnabschnitte asphaltiert worden. Stattdessen hat sich der zuständige Landesbetrieb Mobilität aus Bad Kreuznach dafür entschieden, auf ein System der Bordstein-Klebertechnik zu setzen. Fündig wurden die Planer beim Betonsteinwerk Meudt aus Wallmerod im Westerwaldkreis.

„Der herkömmliche Einbau von Bordsteinen zur Anlage des Fahrbahnteilers hätte erheblich mehr Zeit in Anspruch genommen“, ist sich Gerold Haas vom Landesbetrieb Mobilität sicher. Bei der Bauweise mit dem Wallmeroder System kann dagegen zunächst die Straße asphalttechnisch komplett neu auf-



Der helle Farbton der Steine verstärkt die verkehrsleitende Wirkung auf der Straße bei Niedert (Rheinland-Pfalz).

gebaut werden. „Der große Vorteil besteht darin, dass auch die Stellen, die später für die Fahrbahnteiler vorgesehen sind, in einem Zuge mit durchasphaltiert werden können“, sagt Haas. Um die Verkehrsinseln zu erstellen, werden die erforderlichen Bordsteine – bei Inseln meistens Flachborde – nachträglich auf die fertige Asphaltdecke geklebt, betont er: „Insofern boten uns hier aufgeklebte Bordsteine eine gute wirtschaftliche Alternative zur herkömmlichen Bauweise“, so Haas.



Die erneuerte Fahrbahn gehört zur B 327. **Fotos: Meudt Betonsteinwerk**

Bereits im Betonwerk wurden die Flachbordsteine überwiegend im Profil 20 x 25 Zentimeter auf eine exakt gleiche Bedarfshöhe geschnitten. „Ein weiterer Vorteil liegt in den exakten Maßen der Steine“, erklärt Gerold Haas: „Durch den werkseitigen Schneideprozess werden die sonst üblichen fertigungsbedingten Höhenschwankungen bei den Bordsteinen eliminiert und damit die Steine für die Verklebung sozusagen kalibriert.“ Dass es zu nicht übereinstimmenden Maßen

kommt, ist Haas zufolge nahezu ausgeschlossen. Dank zahlreicher Radien und Formsteine, die das Sortiment aus dem Hause Meudt umfasst, können die Inseln und Begrenzungsbereiche nahezu ohne Schneideaufwand realisiert werden. „Das spart uns viel Zeit und ermöglicht eine sehr professionelle Ausführung“, so Haas.

Die Borde sind mit einem Weißbetonvorsatz versehen und zusätzlich mit weißer Acryl-Farbe beschichtet. Damit erreichen sie eine bessere Wahrnehmbarkeit als herkömmliche graue Steine. „Dank der auffälligen Optik erreichen wir mit den hellen Flachbordsteinen eine sehr gute Verkehrsleitwirkung und obendrein wirken die Inseln auch optisch sehr ansprechend“, sagt Haas.

In punkto Stabilität kann das Klebverfahren der konventionellen Bauweise das Wasser reichen. Die Verklebung hält, da die Zementhaut dabei entfernt wird. Projekte aus der Vergangenheit zeigen laut Haas, dass ein geklebter Bordstein dauerhaft haltbar ist.



ALTEC
Rudolf-Diesel-Str. 7 D-78224 Singen
Tel.: 07731/8711-0 Fax: 8711-11
Internet: www.altec.de
E-Mail: info@altec.de
VERLADETECHNIK

Enges Tal verlangt präzise Vorplanung für 700 Tonnen Schalungsmaterial

Schweizer Straßenbauamt lässt zwei Anschlussstellen erneuern – Hohe Tragfähigkeit der Schalung erlaubt hohe Spannweiten ohne Unterstellung

Amstetten – Eine Straßenbaustelle in einem engen Juratal der Schweiz lässt nicht viel Platz. Das beweist derzeit die Erneuerung zweier Zufahrten der N 16. Wichtig ist dort präzise Planung und die perfekt abgestimmte Koordination zwischen Bauunternehmen und Schalungslieferant – im Fall der Nationalstraße 16 zwischen der Walo Bertschinger AG und Doka.

Die Doka-Ingenieure präsentierten eine Lösung, die auf dem Traggerüst UniKit basiert. Mit präziser Terminierung und Koordination gelang es, 700 Tonnen UniKit-Material und einem Maximum von drei Lkw pro Tag zur Baustelle zu bringen.

Die Längsträger von Doka UniKit weisen eine hohe Tragfähigkeit auf. „Die Tragkraft war ein wichtiger Grund für den Zuschlag“, sagt Doka-Projektleiter Stephan Kutmon. Sieben Brückenfelder von bis zu 22 Metern konnten so realisiert werden, ohne dass Zwischenunterstützungen nötig waren. „Dem Bauunternehmen spart das Zeit, Material und auch Kosten“, so Kutmon. Gleichzeitig sind die Träger schlank genug, um die vorgeschriebene leichte Höhe für die unterquerende Straßen- und Bahnverbindung jederzeit gewährleisten zu können.

Nach dem Bau der ersten Brücke wird das Material vor Ort neu konfiguriert und wieder eingesetzt – als temporäre Unterstellung für



Die mit dem Neubau der Mehrfeldbrücke erneuerte Autobahnauffahrt der N 16 befindet sich in der Nähe von Péry-LaHuette, zwischen Tavannes und Biel.

Foto: Doka Deutschland GmbH

den Rückbau der alten Brücke und anschließend erneut im Neubau der zweiten, leicht veränderten Überführung. Für Projektleiter Antonio D'Onofrio von Walo Bertschinger liegt auch darin einer der Gründe, warum das Bauunternehmen zu UniKit gegriffen hat: „Das System ist für jeden einfach zu bedienen und zeitgewinnend“, so seine Einschätzung. Die Erneuerung der Anschlussstellen betrifft mit den zwei Brückenbauwerken unterschied-

liche Objekte. „Deshalb eignet sich das System dank seiner Flexibilität besonders, da es sich modular umbauen lässt“, so D'Onofrio.

Die neue Mehrfeldbrücke ist in mehreren Abschnitten unter Nutzung einer sogenannten Koppelfugenanspannung betoniert worden. Das Lehrgerüst wurde dabei mit Ankern an den vorherigen Betonierabschnitt aufgehängt und bildete damit den Übergang von einer Unterstellungskonstruktion zu einem

aufgehängten System. Hierfür kamen ebenfalls Standardbauteile aus dem UniKit-Baukasten zum Einsatz. Die Konstruktion wurde mittels UniKit-1000-Hydraulikpressen an den bereits erstellten Überbau angeschlossen.

Um den Druck auf die Schalung im Blick zu haben, wurde beim Brückenneubau auch „DokaXact Pressure“ beim Betonieren einer Stützmauer erfolgreich eingesetzt. Der kompakte

kabellose Sensor wird direkt an der Schalungsplatte montiert, um in Echtzeit den Frischbetondruck beim Betoniervorgang zu überwachen. Dadurch lässt sich das Übertreten von Grenzwerten vermeiden und der Vorgang exakt steuern. Für die Stützmauer wurde mit großflächigen, vormontierten Top-50-Schalungslatten in einer Schalungshöhe von acht und einer Betonierhöhe von siebeneinhalb Metern gearbeitet. Während des

NACHGEFRAGT

Gefahr, dass „die Schalung aufmacht“

Christoph Merdian, Team Traggerüst bei Doka Deutschland

Bei dem neuen Bauwerk handelt es sich um eine Mehrfeldbrücke, die in mehreren Abschnitten hergestellt wird. Was ist das Besondere daran? Bei dieser Bauweise wird das Brückenfeld nur zu zirka 20 Prozent seiner Länge hergestellt. Dort schließt der nächste Überbau an.

Mit welchem Risiko ist dieser Anschluss verbunden? Genau hier besteht die Gefahr, dass an diesem Punkt „die Schalung aufmacht“, da sich Traggerüste beim Betonieren aufgrund der Last verformen und ein Versatz zwischen den Betonierabschnitten entsteht.

Wie konnten Sie das Problem lösen? Wir haben es bereits bei der Planung berücksichtigt. Unsere Lösung war eine sogenannte Koppelfugenanspannung, die dem Druck des Betons entgegenwirkt.

Betriebs erfasste die Anlage einen Spitzendruck von rund 50 Kilonewton je Quadratmeter. In Kürze wird „DokaXact“ nahtlos in „Doka 360“ integriert sein, der ersten Plattform überhaupt, die den gesamten Schalungsprozess digitalisiert.

Vorschubgerüst für 37 Meter hohen Überbau

Brücke entsteht mit 14.000 Kubikmeter Beton und 2.000 Tonnen Stahl

Lüdenscheid – Die Bundesautobahn A 45 gehört als sogenannte „Sauerlandlinie“ zu den wichtigsten Verkehrsstrecken Deutschlands. Viele Talbrücken sind marode. Sie stammen aus den 1960er-Jahren und müssen rasch ersetzt werden. Das galt auch für die Talbrücke Sterbecke.

Zunächst ist das alte Teilbauwerk in Fahrtrichtung Frankfurt gesprengt worden. Anschließend kam es an gleicher Stelle zum Neubau. Nach dessen Fertigstellung und der vorfristigen Verkehrsfreigabe im Oktober erfolgte nun die Sprengung des Teilbauwerks in Fahrtrichtung Dortmund. Dort kommt es anschließend ebenfalls zur Errichtung eines Ersatzbauwerks. Jedes Teilbauwerk besteht aus vier bis zu 37 Meter hohen Pfeilern und zwei Widerlagern. Der Überbau ist als zweizelliger Spannbeton-Hohlkasten ausgeführt – eine Bauweise, die sich durch hohe Tragfähigkeit und Langlebigkeit auszeichnet. Der Hauptauftrag des



Die Brücke ist rund 22,50 Meter breit und überspannt das Tal auf 265 Meter Länge.

Foto: Echterhoff

Neubaus liegt bei Echterhoff. Die Bauausführung erfolgt in Arbeitsgemeinschaft mit der Straßen- und Tiefbau GmbH aus Kirchhundem.

Eine besondere technische Herausforderung war die Herstellung des Überbaus in bis zu 37 Metern Höhe. Dort setzte Echterhoff auf ein Vorschubgerüst, das während der Bauphase an den bereits errichteten Pfeilern hängt und die Schalung samt Frischbeton trägt. Das Gerüst selbst besteht aus rund 750 Tonnen

Stahl und wird nach jedem Bauabschnitt hydraulisch vorwärtsbewegt. Mit diesem Verfahren konnte der Überbau abschnittsweise und sicher hergestellt werden.

Für das erste Teilbauwerk wurden 14.000 Kubikmeter Beton, 2.000 Tonnen Bewehrungsstahl sowie 250 Tonnen Spannstahlglieder verarbeitet. Die Gründung der Widerlager reicht zehn Meter tief in den Baugrund. 800 Meter Stützwand dienen als Hangsicherung.

Durchbruch im Brenner-Basistunnel erreicht

Neue Maschinen für Mont-Cenis-Projekt bereits bestellt

Innsbruck – Für den Brenner-Basistunnel schlug am 11. November eine wichtige Sternstunde: Die Tunnelbohrmaschinen (TBM) „Lilia“ und „Ida“ erreichten den Durchschlag des Haupttunnels des Bauabschnittes Silsschlucht-Pfons südlich von Innsbruck.

Die Maschinen vom Herrenknecht-Typ Einachschild-TBM wiegen über 2.400 Tonnen und sind rund 160 Meter lang. Der Durchmesser liegt bei 10,25 Metern. Die Antriebsleistung des Bohrkopfs erreicht mehr als 6.000 PS. Implexia, Webuild und CSC haben sie als „ARGE H41 Silsschlucht-Pfons“ für den Vortrieb genutzt.

„Lilia“ ist die sechste Herrenknecht-TBM, die für den Brenner-Basistunnel ihre Arbeit Anfang Oktober in der östlichen Hauptrohre erfolgreich abgeschlossen hatte. „Ida“ hatte Ende August in der Westrohre desselben Bauloses den Durchbruch gefeiert. Zwei weitere Doppelschild-TBM, mit Durchmessern von 10,33 Metern

befinden sich derzeit noch auf dem weiter südlich folgenden Baulos „H53 Pfons-Brenner“ im Vortrieb. Am Ende werden sich die mit Herrenknecht-Maschinen aufgeführten Tunnelkilometer unter dem Brenner auf rund 90 summieren. Mit dem Ausbrechen der Tunnel erfolgt der Einbau von sogenannten Tübbing – Betonfertigteilen als Wand und Decke für die Unterführung. Anlagen für deren Produkti-

on konnte ebenfalls Herrenknecht Formwork liefern.

Der Brenner-Basistunnel dient dem Zugverkehr zwischen Innsbruck und Südtirol. Das nächste große Projekt des Tunnelbohrers durch die Alpen steht zwischen Frankreich und Italien an: der Mont-Cenis-Basistunnel. Für die 70 neuen Unterführungskilometer sind bereits sechs Maschinen beim TBM-Hersteller bestellt worden.



Vor dem Vortriebsstart im Juni 2023 ist „Lilia“ in einer Kaverne montiert worden.

Foto: Herrenknecht

MELDUNG

Reifenhändler übernimmt französischen Mitbewerber

Osnabrück – Bohnenkamp will sich mit der Übernahme von SAS Copadex besser für den französischen Markt rüsten. Der Vertrag zur Fusion ist Ende des Jahres unterzeichnet worden. Laut dem Bohnenkamp-Geschäftsführer Gregor Rüdth erwirbt man damit „ein gewachsenes Unternehmen mit einer erfahrenen und engagierten Mannschaft“. SAS Copadex ist 1980 gegründet worden und hat seinen Hauptsitz in Châlette-sur-Loing 100 Kilometer südlich der Hauptstadt Paris. Für die Inhaber-Familie Clairay stand bei der Entscheidung auch die Situation der Mitarbeiter im Mittelpunkt: „Uns verbinden die Werte und die Unternehmenskultur“, sagte Bruno Clairay. Standort und Team werden ihm zufolge unter dem Dach der Bohnenkamp SE „hervorragend aufgestellt“ sein. Das kaufende Unternehmen ist vor rund 75 Jahren in Osnabrück gegründet worden und gehört zu den führenden Großhändlern von Reifen und Rädern für Straßenbau- und Agrarfahrzeuge.

Michelstadt/Lampertheim – Der Kreuzungsbereich des Michelstädter Ortsteils Steinbach ist jüngst von seiner maroden Deckschicht befreit und mit einem kleinformatigen Pflasterbelag ausgestattet worden. Das kommt dem optischen Reiz des mit Fachwerkbauten geprägten südhessischen Ortes entgegen, liefert aber auch die nötige Belastungsfähigkeit für den dortigen Schulbusverkehr.

„Der Stadtteil Steinbach ist durch zahlreiche historische Bauten geprägt“, erzählt Torsten Kuhn von den verantwortlichen Planern des Heltersberger Ingenieurbüros iSA: „Aus diesem Grund wollten wir den Kreuzungsbereich nicht einfach wieder asphaltieren, sondern optisch an das Ambiente der Straßenzüge anpassen“, so Kuhn weiter.

Desgleichen hatten die Planer die Verkehrsberuhigung im Blick. Auch dazu trägt die vom sonstigen Straßenraum veränderte Optik bei.



Der alte Belag im Kreuzungsbereich wirkte mit der Zeit immer unansehnlicher. Der Austausch zugunsten des Pflasters hat auch verkehrsberuhigende Effekte.

Foto: Pfennig Betonsteinwerk

Das System scheint aus vielen unterschiedlichen Einzelsteinen zu bestehen. Was man nicht sieht: In Wirklichkeit setzt sich das neue Segmentbogenpflaster aus nur zehn



unterschiedlichen Stein-Elementen zusammen. Die verblüffende Optik der Einzelsteine wird dadurch erzielt, indem zwei bis vier aneinander geformte Kleinsteine durch aus-

reichend tiefe Scheinfugen optisch voneinander getrennt werden.

Winkelsteine bilden dabei den Übergang zum angrenzenden Bogen. Um die Verlegung der zehn Zentimeter dicken Steine so einfach wie möglich zu machen, sind alle Steine, die pakettiert geliefert werden, mit seitlichen Markierungen an den Radiusaußenseiten versehen – so kommt keine Verwechslung auf.

Das Einstein-Segmentbogenpflaster hat das Betonwerk des Lampertheimer Herstellers Pfennig geliefert. Es weist neben der attraktiven Optik eine besondere Stabilitätseigenschaft auf. Dank der D-Punkt-Fugensicherung findet bei dem Einstein-System eine optimale Kraftübertragung zwischen den Steinen statt. Die zur regelmäßigen Aufnahme von Verkehrsbelastungen notwendige Fuge wird systembedingt stets eingehalten – die Elastizität der Pflasterdecke bleibt damit dauerhaft erhal-

ten (DBU berichtete). „Belastungen stellen bei diesem Pflaster kein Problem dar“, sagt auch Torsten Kuhn.

Auch farblich steht das neue Betonpflaster einem Natursteinpflaster in nichts nach. Dank eines speziellen Produktionsverfahrens wirken die Steine mit ihren leicht gebrochenen Kanten und der unregelmäßigen Oberflächentextur wie echte Natursteine. „Der Farbton ‚buntsandstein‘ passt sehr gut in die Umgebung der alten Basilika und verleiht der Fläche einen warmen Hauch“, findet Kuhn.

Die genannte Basilika gehört zu den viel besuchten Sehenswürdigkeiten Südhessens. Sie ist rund 1.200 Jahre alt und gilt damit als eines der letzten Beispiele erhaltener karolinger Architektur in Deutschland. Auch deswegen war es wichtig, dem Ortsbild ein neues Erscheinungsbild mit dem Kleinformat-Pflaster anstatt der maroden Asphaltschicht auszustatten.

MELDUNGEN

Sanierung mit Beschichtung
schont die Leitungsinfrastruktur

Düsseldorf – Zu den Gewinnern des Deutschen Nachhaltigkeitspreises (DNP) zählt in diesem Jahr Risan. Die nach ihrem Hauptprodukt benannte GmbH aus Starnberg (Oberbayern) hat eine nachhaltige Sanierungslösung für bestehende Trinkwasserleitungen entwickelt. Dazu gehört die Reinigung und die Beschichtung der inneren Leitungen mit einem besonderen Material. Die Leitungsinfrastruktur muss daher nicht aufwändig aufgestemmt oder neue verlegt werden. Neben der Verlängerung der Nutzungsdauer solcher Leitungen wird auch die Bewohnbarkeit der Gebäude während der Sanierung nicht beeinträchtigt. Der DNP ist in diesem Jahr 47-mal vergeben worden. Die Preisverleihung erfolgte am 4. Dezember in fünf Kategorien.

RBV hat seit November neues
digitales Mitgliederportal

Köln – Der Rohrleitungsbauverband (RBV) hat Anfang November sein neues digitales Mitgliederportal „rbv connect“ gestartet. Grundlage für die Plattform ist die bewährte Software „tixxt“ für soziale Intranets und Mitgliederportale in Verbänden und anderen Organisationen. Mit „rbv connect“ werden ab sofort Mitteilungen, Dokumente, Umfragen und Veranstaltungshinweise in dem digitalen Portal bereitgestellt. Der Austausch per E-Mail und auf traditionellen Wegen soll sich dadurch ergänzen. Für RBV-Hauptgeschäftsführerin Martina Buschmann ist das neue Angebot zur Förderung des Austauschs untereinander da. Ein besonderer Schwerpunkt von „rbv connect“ liegt auf der digitalen Unterstützung der Gremienarbeit. Im Rahmen einer Pilotphase nutzen die technischen Ausschüsse bereits seit Anfang 2025 eigene, geschützte Arbeitsräume in dem Portal, um gemeinsam an Dokumenten zu arbeiten und Sitzungen vorzubereiten.

Umweltbewusster Abwasserentsorger setzt auf Rohre aus Rezyklat und Ökostrom-Material

Südhessischer Zweckverband fordert bereits in der Ausschreibung Nachhaltigkeit ein

Hamm-Uentrop/Groß-Rohrheim – In der Allmannsforste im südhessischen Groß-Rohrheim wird der Mischwasserkanal erneuert. Um gegen künftige Regenfluten gewappnet zu sein, wird der Kanal stark aufdimensioniert. Eingebaut werden nachhaltige Rohre: Die „Pipe2Pipe“-Produkte von Funke haben einen deutlich reduzierten CO₂-Fußabdruck.

Auftraggeber ist der Zweckverband „Kommunalwirtschaft Mittlere Bergstraße“ (KMB). Die bisherigen aus Beton beziehungsweise Steinzeug bestehenden Rohre in Nennweiten zwischen DN 250 und DN 300 ersetzt die mit der Ausführung beauftragte Eberbacher Michael Gärtner GmbH durch „Pipe2Pipe“ in den Nennweiten DN/OD 500 und DN/OD 630.

Damit setzt der KMB-Verband ein klares Zeichen für mehr Nachhaltigkeit und für einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen. Denn die Innovation der Funke Kunststoffe GmbH wird im Sinne der Kreislaufwirtschaft zu rund 50 Prozent aus hochwertigem PVC-U-Rezyklat und mit etwa 50 Prozent PVC-U, das mit Ökostrom produziert wird, hergestellt. Damit kommen weniger Primärrohstoffe zum Einsatz und der Ausstoß des Treibhausgases CO₂ sinkt spürbar.

Dabei müssen Kunden keine Abstriche bei der Qualität der Kanalrohre machen, betont Funke-Fachberater Ralph Meyer: „Pipe2Pipe“-Rohre stehen den bewährten HS-Rohren von Funke in nichts nach“, unterstreicht er. Das gilt für die Stabilität, die chemische Beständigkeit, die Langlebigkeit und die Dichtigkeit, so Meyer, der für das beauftragte Bauunternehmen regelmäßig vor

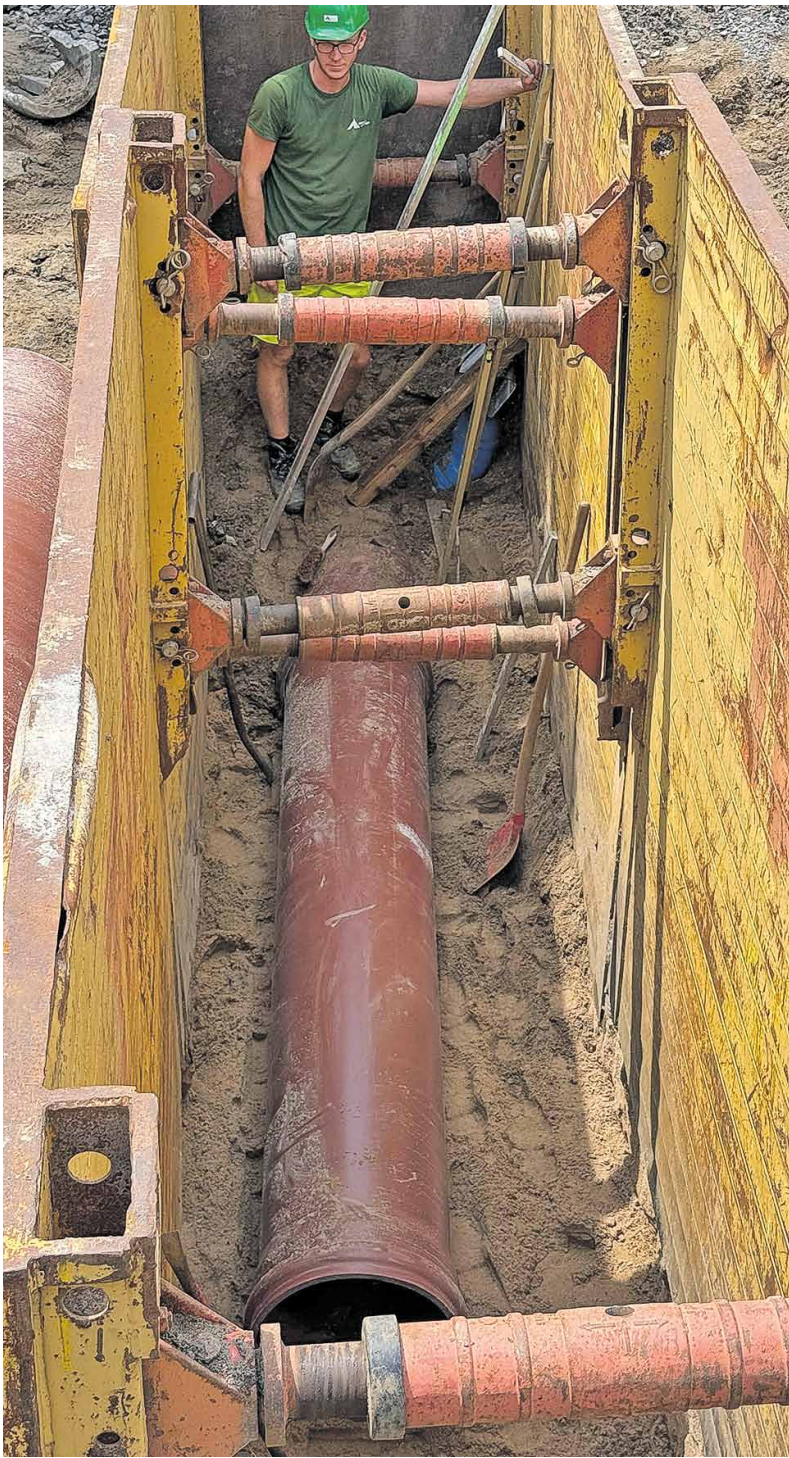
Ort war und Fragen immer rasch klären konnte.

KMB-Geschäftsbereichsleiter Lars Stuckert sieht in seinem Zweckverband ein Umweltschutzunternehmen im Bereich der Abwasserentsorgung. „Wir wollen hier eine Vorreiterrolle einnehmen“, sagt er. „Schon in der Ausschreibung haben wir daher Nachhaltigkeit gefordert“, so Stuckert weiter.

Zum Einsatz kommen in der Allmannsforste insgesamt 87 Meter der „Pipe2Pipe“-Rohre in der Nennweite DN/OD 500 und 39 Meter in der Weite DN/OD 630. Das Unternehmen Michael Gärtner baut sie in einer Sohltiefe von etwa zweieinhalb Metern und mit einem Gefälle von rund acht Promille ein.

Ein weiteres Argument, das den Ausschlag für die Entscheidung für Kanalrohre aus PVC-U gab, war die Reparaturmöglichkeit. Auch die Handlichkeit spielte eine Rolle: „In der Baugrube sind die Platzverhältnisse angesichts von Bestandsleitungen beengt“, erzählt KMB-Projektleiter Stefan Schultheis. Eine Aufdimensionierung stellt insofern immer eine Herausforderung dar. Zwar habe man die Trinkwasserleitung auf die andere Straßenseite verlegen lassen. Dennoch verläuft die Gasleitung in der Nähe der Kanaltrasse. „Hier ist es gut, dass wir durch die im Vergleich zu den alten Betonrohren deutlich geringere Wanddicke mehr Handlungsspielraum haben“, nennt Schultheis zusätzliche Gründe für die Werkstoffwahl.

Zum Einsatz kommen mit den VPC-Rohrkupplungen XXL noch weitere Funke-Produkte. Sie verfügen über ein mehrfaches Doppeldichtsystem und verbinden neue Schächte mit alten – und das für große Nennweiten ab DN 1100.



Die Arbeiten in Groß-Rohrheim sind bereits voriges Jahr abgeschlossen worden.

Foto: Funke Kunststoffe

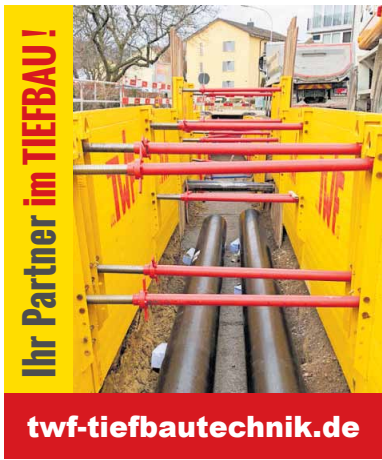
ACO und Doyma kooperieren im Wärmepumpenbau

Rendsburg – Die beiden Familienunternehmen ACO aus Büdelsdorf und Doyma aus Oytten bündeln ihre Kompetenzen mit einer vertieften Kooperation.

ACO ist Spezialist für Entwässerungslösungen und damit verbundenen Technologien, Doyma wiederum ist führend bei der Herstellung von Dichtungs- und Brandschutzsystemen. Mit ihrem Sortiment „Doymafix“ haben die Oytener nicht nur den Startschuss für die erste professionelle Wärmepumpeneinführung gesetzt, sondern erweitern das Produktportfolio stetig um weitere innovative Systeme.

Wärmepumpen erhalten zunehmend mehr Aufmerksamkeit. ACO und Doyma präsentieren in diesem Zusammenhang eine Lösung für die Installation von Wärmepumpen – bestehend aus Fundament, Kondensat-Ableitung und Anschluss-Set. Auf diese Weise wollen beide Unternehmen die Montage sowohl im Neubau als auch im Bestand noch sicherer, einfacher und effizienter gestalten. Zudem liefern sie dem Ausführenden aus dem Sanitär-, Heiz- und Klima-Bereich (SHK) sowie dem Garten- und Landschaftsbauer eine durchdachte Lösung, um die Installation Hand in Hand vornehmen zu können. „Dieses System bringt klare Abläufe mit sich und gestaltet die Installation der zwei Gewerke einfacher und effizienter“ – so die Überzeugung bei ACO.

Das ACO-Wärmepumpenfundament ist mit vier Vibrationsdämpfern ausgestattet, die eine bohrfreie, vibrationsarme Montage sowie einen einfachen Höhenausgleich ermöglichen, und kann dank seiner integrierten Teleskopstangen individuell auf die jeweilige Breite der Wärmepumpe angepasst werden. Hinzu kommt, dass beispielsweise die „Doymafix Connect HP/B Pro“-Anschlusssets eine anschlussfertige Komplettlösung mit integrierter, flexibler Verrohrung und Leerrohren und damit einen sicher getrennten Verlauf von Spannungs- und Steuerleitungen der Wärmepumpe bieten. Des Weiteren basieren die Produkte auf biegsamen Edelstahlwellrohren, die dank ihrer hohen Flexibilität, kleinen Biege-Radien und minimalen Rückstellkräften eine einfache Ein-Personen-Montage selbst auf engstem Raum ermöglichen.



twf-tiefbautechnik.de

MELDUNG

Lehrgang über Flüssigböden
am 24. März in Worms

Worms – In die Räume des Tiefbauamtes von Worms wird zum nächsten Fachkundelehrgang der Bundesqualitätsgemeinschaft Flüssigböden (BQF) eingeladen. Vermittelt werden theoretische und praktische Kenntnisse zu den bodenmechanischen Grundlagen, zu Herstellung und Einbau von Flüssigböden, umweltrechtlichen Regelungen sowie zu Ausschreibung und Vergabe. Tagungszeitpunkt ist der 24. März, Beginn um 9.30 Uhr mit der Begründung durch den BQF-Vorsitzenden René Radmacher. Zum Ende der Veranstaltung besteht die Möglichkeit, mit einem schriftlichen Test das BQF-Fachkundezertifikat zu erlangen. Dies ist ein Teil der Anforderungen für den Erwerb des BQF-Qualitätszeichens.

Leitungsbauhelfer behält mit niedrigem Schwerpunkt die Bodenhaftung

Stadtwerke von Lünen zählen auf Standfestigkeit beim Ausheben – Mit Achtfach-Bereifung und Planierschild gibt es sie

Lünen/Heppenheim – Die Stadtwerke Lünen lassen von ihrem Tochterunternehmen SL das Leitungsnetz instandhalten. Das Ausheben mehrerer Kilometer Gräben gehört dazu – so wie jüngst an verschiedenen Straßen der westfälischen Stadt.

Für die dabei genutzte Maschine ist Standfestigkeit eine Voraussetzung für den sicheren Einsatz. Der niedrige Schwerpunkt des TB 370 W und eine Achtfach-Bereifung sind dabei eine sichere Basis. Das grundsätzliche Planierschild sorgt für noch mehr Bodenhaftung. „Wir

haben zusätzlich Abstützpratzen montieren lassen“, sagt SL-Betriebsleiter Oleg



Das Schnellkupplungssystem „Taklock“ beschleunigt das Kuppeln von hydraulischen Anbaugeräten.

Foto: Wilhelm Schäfer GmbH

Heinz: „Das bringt Sicherheit auch in sehr anspruchsvollen Bausituationen.“

Der TB 370 W ist mit 2.100 Millimeter Breite recht schmal. Dadurch passt er gut in die innerstädtischen Baustellen. Der Auslegerversatz von 615 Millimetern rechts und 860 Millimetern links erweitert den Arbeitsbereich. Man kann sehr nah an Hindernissen arbeiten.

Der kompakte Radstand und große Radeinschlagwinkel machen äußerst wenig Manövrieren möglich. Auch die Reichweite mit

6.905 Millimetern, die Grabtiefe von 3.775 Millimetern und die Abstechhöhe von 7.160 Millimetern sind gute Voraussetzungen für die Arbeit.

SL hat zudem nicht auf das Taklock-Schnellkupplungssystem für die Hydraulik-Verbindungen verzichtet. Mit diesem System lässt sich das Kuppeln von hydraulischen Anbaugeräten auf Sekunden verkürzen. Gute Sicht von der Kabine erlauben die niedrigen Aufbauten. Sicherheit bei Fahrt und Platzwechsel garantiert überdies ein 270-Grad-Kamerasystem.

Wickelrohre beheben Verformungen im Kanal

Genaue Vorprüfungen bilden die Basis für erfolgreiches Sanierungsprojekt

Saldenburg – Im Wickelrohrverfahren sind jüngst Mischwasserkanalsysteme der Gemeinde Saldenburg (Niederbayern) saniert worden. Als besondere Herausforderung stellte sich dabei die starke Verformung der vorhandenen Leitungen heraus. Vor dem Einzug

der Wickelrohre mussten die Halungen mittels Kalibrierrohr auf ihren verbleibenden Querschnitt überprüft werden. Das gelang mit den Ergebnissen, dass im DN-800-Abschnitt ein Wickelrohr mit Außendurchmesser von 650 Millimetern und im DN-500-Bereich

eines mit Außendurchmesser von 405 Millimetern möglich war.

Die Sanierung übernahm Geiger Kanaltechnik, unterstützt vom Ingenieurbüro Wolf. Die Baumaßnahmen umfassten zunächst die Einrichtung einer Abflusslenkung, um einen sicheren Kanalbetrieb während der Bauarbeiten zu gewährleisten. Im Anschluss wurden die betroffenen Leitungsabschnitte mittels Wickelrohrverfahren saniert. Die Haltung DN 800 wies dabei eine Länge von 37, die zwei Haltungen DN 500 insgesamt 65 Meter Länge auf. Zusätzlich führte Geiger Kanalsanierung robotergestützte Reparaturen an lokal beschädigten Bereichen aus und setzte mehrere Schächte instand. Den Abschluss bildete eine umfassende optische Inspektion, die die Qualität der ausgeführten Maßnahmen bestätigte und die Dokumentation des sanierten Leitungszustands sicherstellte.



Das Einsetzen des Wickelkorbes in den Kanal ging reibungslos vonstatten.

Foto: Geiger Kanaltechnik

V-Form lässt mehr Wasser durchfließen

Kosteneffiziente Lösung für das Steinhuder Meer

Köln – Die Promenade am niedersächsischen Steinhuder Meer wird neuerdings von „MultiV“-Rinnen des Herstellers Ulma entwässert.

Die besonders hohe hydraulische Leistungsfähigkeit des Systems beruht auf ihrer charakteristischen V-Form. Dadurch können



Das Steinhuder Meer ist das größte Stehgewässer Niedersachsens.

Foto: Ulma Architectural

große Wassermengen mit kleineren Nennweiten abgeführt werden. Das zählt sich beim Erscheinungsbild aus, das ruhiger und unauffälliger daher kommen kann. Und nicht zuletzt ergeben sich damit auch kosteneffizientere Lösungen, wie Ulma berichtet: Wenn weniger Material und geringere Einbautiefen genügen, zählt sich das am Ende aus.

Eingesetzt wurde zudem eine Gussabdeckung, die eine hohe Robustheit bei hohen Bealstungsfrequenzen aufweist und überdies rutschsicher ist. Eine vollständige hydraulische Rechnung ging den Bauarbeiten voran. Sie stellt sicher, dass die „MultiV“-Konfiguration das beste Ergebnis für das spezielle Bauprojekt aufzeigt. So ist immer die kleinstmögliche und wirtschaftlich sinnvollste Kanalgröße möglich, wie es bei Ulma weiter heißt.

Verbausystem mit Kanthölzern und zusätzlicher Gurtanlage

Magdeburg – Vor dem Bau einer neuen Straßenbahnverbindung in Magdeburg ist der gemauerte Mischwasserkanal am betroffenen Abschnitt des Editharings umverlegt worden.

Echterhoff hat 50 Meter des Altkanals im Sonderprofil 1700/2000 und 20 Meter im Eiprofil 800/1200 zurückgebaut. Überdies sind 20 Meter des Bestands verdämmt und zwei Schachtbauwerke abgebrochen worden. Neu gebaut wurden 75 Meter Kanal im Drachenprofil DN 2000 sowie 14 Meter im Eiprofil 800/1200. Als Baumaterial diente widerstandsfähiger Polymerbeton. Das Setzen von drei neuen Schachtbauwerken sowie zwei Aufsatzschächten auf dem Altkanal gehörten schließlich ebenso zu den nötigen Arbeiten.

Auch Vorleistungen wie der Straßenaufbruch, das Sondieren möglicher Kampfmittel über Bohrungen oder die Grundwasserabsenkung gehörten zu den Aufgaben, die Echterhoff übernommen hat. Mittels Heberanlagen, darunter zwei Hebertöpfen erfolgten Abwasserüberleitungen.

Als Besonderheit gilt der Einsatz des firmeneigenen Verbausystems. Mit Trägern, Platten, Kanthölzern und einer zusätzlichen Gurtanlage sorgt dieser sogenannte „Echterhoff-Verbau“ für die notwendige Stabilität der Baugruben – gerade bei beengten Platzverhältnissen in Innenstädten gilt dieses Verfahren als Garant für Sicherheit und Effizienz, heißt es bei dem Bauunternehmen.

Die Fertigstellung des Mischwasserkanals erfolgte noch im vorigen Jahr. Ab diesem Jahr sollen die Gleisbauarbeiten beginnen. Die Inbetriebnahme der Straßenbahnverbindung ist für 2028 vorgesehen.

Runde Trägerbohlwand mit Verbauplatten clever kombiniert
Sandfang schützte Nuthe vor Regenwassereintrag

Frankfurt (Oder) – Mit einer eigens dafür angefertigten Konstruktion hat die Strabag in Frankfurt (Oder) den Rundverbau für einen Sandfang errichtet. Das Bauwerk dient dazu, Regenwasser zu reinigen, bevor es in den Fluss Nuthe geleitet wird. Die Spezialanfertigung der runden Trägerbohlwand lieferte TWF Tiefbautechnik.

Als Reiniger verrichtet nun der Lamellenklärer „ViaKan 120“ von Mall seine Dienste. Diese für die angeschlossene befestigte Fläche von 101.878 Quadratmeter dimensionierte Anlage mit sechs Metern Durchmesser und einer Gesamthöhe von 5,91 Metern war in einen Regenwasser-Bestandskanal DN 700 zu integrieren.

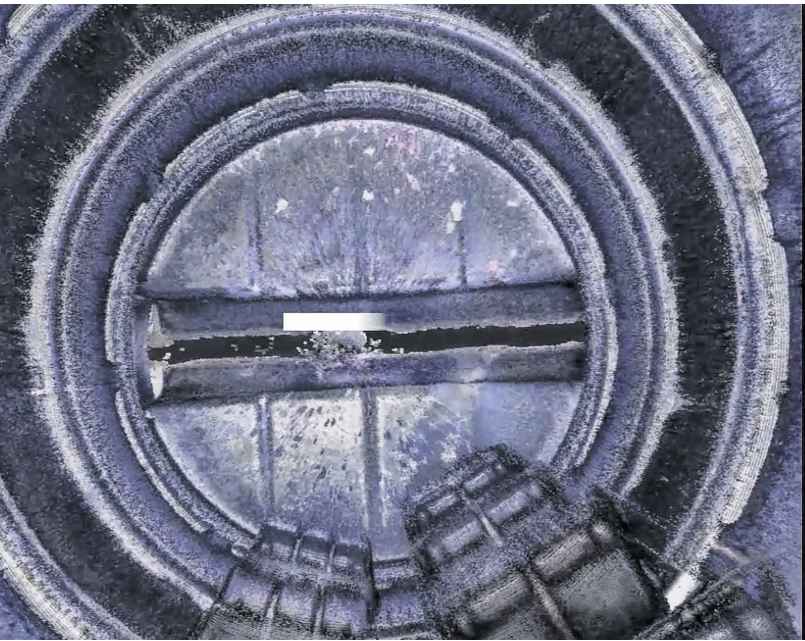
Die Strabag-Direktion Nord-Ost, Bereich Sonderbau, erledigte den Auftrag in enger Abstimmung mit TWF. Zwei Schachtbauwerke DN 1500 sind dabei als Trenn- und Vereinigungsbauwerk in das bestehende Kanalnetz eingebunden worden. Die eigentliche Sedimentationsanlage DN 6000 wurde daneben errichtet und funktioniert über einen Bypass.



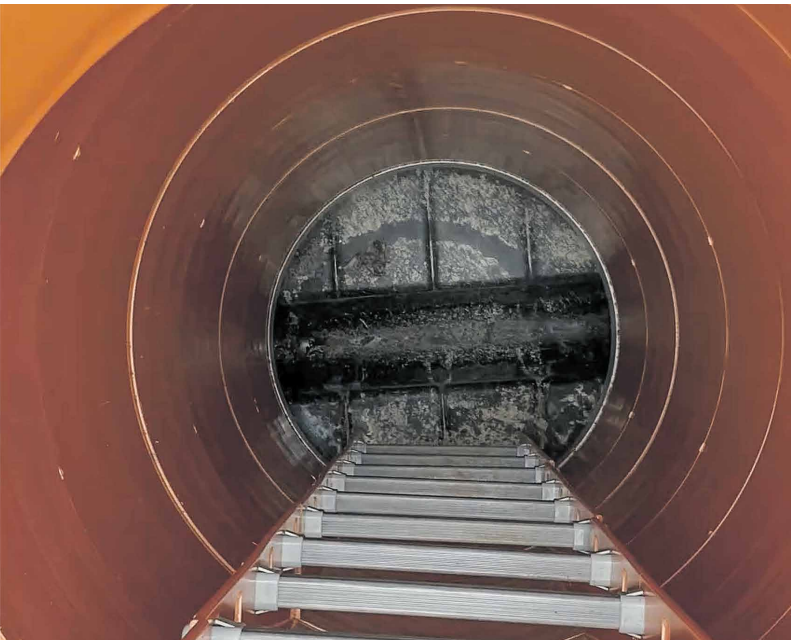
Der Durchmesser der Anlage betrug etwa sechs Meter, die Gesamthöhe lag bei 5,91 Metern. Der Bestandskanal hatte die Normgröße DN 700.

Schacht-in-Schacht gegen drückendes Wasser

Tiefe des Altkanalystems erlaubt keinen Austausch alter Schächte – Erstmals Adapterring eingesetzt



Im Gewerbegebiet Rossendorf gibt es 43 Kunststoffschächte, die massive Schäden aufwiesen und mit dem „Awasschacht DN 800“ modernisiert wurden.



Fotos (4): Rehaus

Erlangen/Dresden – Das **Dresdner Gewerbegebiet Rossendorf war im vorigen Jahr Schauplatz einer Premiere: Erstmals in Deutschland kam dort das Schacht-in-Schacht-Verfahren (SiS) bei der Sanierung von Kunststoffschächten zum Einsatz. Bislang ist die Methode nur bei Betonschächten angewandt worden.**

Möglich machte diesen Ersteinsatz auch ein speziell entwickelter Adapterring, der per 3D-Druck angefertigt und für den „Awasschacht DN 800“ benutzt wird. Sowohl Schacht als auch die Neuentwicklung stammen von Rehaus.

Den Ring hat das ausführende Klipphausener Bauunternehmen Fuxx zunächst in den verbleibenden Altschacht abgelassen und auf dem Schachtgrund installiert. Ein speziell entwickeltes Dichtungssystem sorgt für eine zuverlässige Abdich-



Der patentierte Adapterring.

tung gegen eindringendes Wasser. Anschließend haben die Fuxx-Mitarbeiter die Schachtringe gesetzt und zum Schluss den Ringspalt vergossen.

Insgesamt sind 43 Kunststoffschächte modernisiert worden. Zunächst hatte die Stadtentwässerung Dresden als Auftraggeber in Betracht gezogen, die alten Schächte im offenen Rohrgraben komplett auszutauschen. Doch wegen der

Tiefe des Kanalsystems und des von außen eindringenden Schichtenwassers erschien die Lösung als zu teuer. „Es wäre ein enormer Aufwand gewesen, jeden Schacht in der Bauphase mit einer Wasserhaltung auszustatten“, erinnert sich Daniel Kalweit von der Stadtentwässerung Dresden.

Die neu eingebauten Schächte aus Polypropylen sind extrem widerstandsfähig und bieten keine Angriffsfläche für die gefürchtete Schwefelsäure-Korrosion. Auch Wurzeleinwuchs und anstehendes Grundwasser haben keine Chance. Was die Schachtsanierung betrifft, herrscht nun im Gewerbegebiet Rossendorf durch die Langlebigkeit für vier Generationen Ruhe – zudem gilt die



Daniel Kalweit

Schacht-in-Schacht-Modernisierung als Ersatz-Neubau und ist auf 100 Jahre abschreibbar.

DIGITALISIERUNG

- Bei der Digitalisierung eines Altschachts kam ein hochauflösendes Lasersystem zum Einsatz, mit dem Fugen, Risse, Infiltrationen und herausragende Dichtungen des maroden Bauwerks mit einer Genauigkeit von ein bis zwei Millimeter gescannt wurden.
- Alle relevanten Faktoren über den Materialzustand von Schachtwand und Steigstufen gelangen so in eine 3D-Punktwolke und werden schließlich in einem individuellen Schachtprotokoll zusammengefasst.
- Dazu gehören auch Winkel von Zu- und Abläufen, Leitungsgefälle, Geländeneigung und Schachttinnendurchmesser.
- Mit diesen Daten lassen sich die SiS-Kunststoffschächte individuell fertigen und auf die Baustelle liefern.

Filteranlage wertet Schächte ohne aufwändige Arbeiten auf
Einsatz bei Parkplatz in Weilheim

Weilheim – Regenwasser von belasteten Verkehrsflächen darf nur behandelt versickern. Im oberbayerischen Weilheim sind für eine Parkplatz-Entwässerung „3P Hydrosystem Filtrationsanlagen“ eingesetzt worden.

Die Systeme von 3P Technik lassen sich ohne größere Anpassungsarbeiten in bestehende Schächte integrieren. In Weilheim wurden 13-mal das „3P Hydrosystem 400“ sowie je einmal die „Hydrosysteme 1.000“ und „1.000 Zwilling“ eingebaut. Da die Filtrationsanlagen in die gängigen Schachtdimensionen passen, waren weder Erdarbeiten

noch aufwändige Bauarbeiten erforderlich. Die Anlagen sorgen für die Sedimentation von Feststoffen und halten über ein Filtersubstrat Schwermetalle, Öle, Kohlenwasserstoffe, Mikroplastik, Phosphate und andere Nährstoffe zurück.



Die Anlage arbeitet nach der aktuellsten Regel des Verbands DWA „A 138-1“.

Foto: 3P Technik

Wärme gleitet durch Rohre über der Autobahn A4
Nächtlicher Brückeneinhub für Energieversorger

Zug – Auf der Schweizer Autobahn A 4 ist in der Nacht zum 22. Oktober ein neues Brückenelement eingehoben worden. Die Montage erfolgte in vorgefertigten Segmenten.

Die Rohrbrücke verbindet bestehende und neue Abschnitte des Wärmeverbunds Ennetsee. Mit dem Ausbau sollen weitere Siedlungsviertel und Gewerbestandorte in Rotkreuz, Cham und angrenzenden Gebieten an die leitungsgebundene Wärme angeschlossen werden. Die Wärme stammt im Verbund überwiegend aus Abwärmquellen und wird über ein zunehmend verdichtetes Netz verteilt.



Der Einhub erfolgte im Oktober.

Foto B+S AG

Die vorisolierten Fernwärmerohre hat Brugg Pipes geliefert.

Die Fachwerkbrücke überwindet eine Spannweite von 48 Metern und wiegt zirka 60 Tonnen. Sie gehört zum Netz des Versorgers WWZ. Als Energiequelle nutzt WWZ die Abwärme der Kehrlichtverbrennungsanlage Rennergia in Perlen (Kanton Luzern).

Sieblöffel verfüllt Rohrleitungsgraben mit ganz sanftem Sand
Kamenz' neue Trinkwasserleitungen: Wiederaufbereitung des Aushubs ohne kantige Bruchstücke

Kamenz – Für die sichere Versorgung der Region Kamenz ist eine neue Trinkwasser-Verbindungsleitung mit einer Gesamtlänge von rund zwölf Kilometern hergestellt worden. Die Verlegung der Leitungen DN 250 und DN 325 erfolgte in offener Bauweise.

Zur Verringerung von Transportwegen und Entsorgungskosten setzte das ausführende Unternehmen auf einen hydraulischen Sieblöffel der Firma Dappen Werkzeug & Maschinenbau GmbH. Mit ihm konnte der anfallende Aushub direkt vor Ort aufbereitet und wiederverwertet werden.

Durch den Einsatz dieses Sieblöffels „B44-1500-80S-VW“ mit Verstellstangen konnte das Material auf eine einheitliche Körnung von null bis 30 Millimeter abgesiebt werden. Dieses aufbereitete Material diente anschließend direkt als Verfüllmaterial.

Beim Einsieben direkt im Rohrgraben ermöglichte das Anbaugerät eine homogene, lagenweise Ver-

füllung rund um die neu verlegten Rohrleitungen. Durch die gleichmäßige Materialverteilung entstand bereits während des Vorgangs eine erste Verdichtung, die die Stabilität des Rohrgrabens erhöhte und den Baufortschritt spürbar beschleunigte.

Gleichzeitig arbeitet das Siebverfahren äußerst schonend, da es keine Steine zerreibt oder zerbricht. Neue, scharfkantige Bruchstücke kann es daher nicht geben. Dies schützt sowohl die Rohrleitungen als auch ihre Ummantelung. Die Methode der ortsnahen Wiederverwertung reduziert nicht nur



Der hydraulische Sieblöffel von Dappen gilt als leistungsstarkes, vielseitiges Anbaugerät für den professionellen Einsatz im Erd- und Tiefbau, beim Abbruch sowie dem Recycling.

Foto: Dappen

Systemen erzeugt die Konstruktion mithin eine schonende, aber wirkungsvolle Rüttelbewegung, die sowohl die Durchsatzleistung steigert als auch den Verschleiß minimiert. Gleichzeitig werden Vibrationen vom Trägergerät ferngehalten – ein Vorteil für Maschinenlebensdauer und Bedienerkomfort.

Der Dappen-Sieblöffel eignet sich für Erdreich, Schutt, Baumischabfälle, mineralische Stoffe oder Industrie-Rückstände. Das Siebsystem lässt sich mit austauschbaren Einlegeblechen und Verstellstangen erweitern. Flexible Maschengrößen reichen von fein bis grob.

Das Einsatzspektrum ist breit: vom Kompakt-Bagger bis hin zu 50-Tonnen-Maschinen. Damit positioniert sich der hydraulische Sieblöffel von Dappen laut Unternehmen als effizientes, wartungsarmes und zukunftsorientiertes Anbaugerät für Baustellen, die Materialtrennung direkt am Entstehungsort wirtschaftlich und nachhaltig gestalten möchten.

DIGITALISIERUNG



Die Veranstalter nutzten die neunte Auflage der BIM World Munich vor zwei Monaten auch dazu, auf das Jubiläum in diesem Jahr aufmerksam zu machen. Der 24. und 25. November stehen als Termine für 2026 fest. Foto: RM Rudolf Müller Events GmbH

Messe für die Zukunft, in der die Brücken reden

BIM World Munich zog Ende November 8.500 Besucher an – Gäste kamen aus 78 Ländern – Vestigas Sieger auf „Innovation Stage“

DBU/Berlin – Mehr als 8.500 Besucher aus 78 Ländern haben die Veranstalter der BIM World Munich überrascht. Die Zahl habe die Erwartungen übertroffen, hieß es in einem Messe-Fazit von Anfang Dezember.

An den zwei Messetagen, 26. und 27. November, gab es auch deutlich mehr Aussteller. Dafür haben auch Sonderformate, wie CAFM World für das Facility Management und

die Start-Up-Area „BIM Town“ gesorgt. „Die BIM World Munich 2025 war beeindruckend“, resümiert Christian Stammel, CEO des Veranstalters RM Rudolf Müller Events GmbH. Building Information Modeling (BIM) in der Infrastruktur, der Immobilienentwicklung und -wartung sowie bei Maschinen – all diese Anwendungsbereiche basieren auf Daten, auf Dateninteroperabilität und auf Künstlicher Intelligenz (KI).

KI-Brücken und -Gebäude teilen mit, wenn Wartung ansteht
Gerade die KI gibt den BIM-Modellen neue Kraft, so Stammel: Das präge die Zukunft, in der jedes Gebäude und jede Brücke mitteilt, wann die nächste Wartung ansteht.

„Genau das ist der Grund, warum so viele Menschen in diesem Jahr zur BIM World gekommen sind“, sagt der CEO. Vielversprechend sei dabei die Verschmelzung von Sensoren und Daten mit KI. „Dadurch erhalten wir Ergebnisse, wie wir sie zuvor noch nie gesehen haben“, erzählt Stammel. RM Rudolf Müller Events will diese Entwicklung weiter vorantreiben. Dabei stehen die Zeichen auf Jubiläum. In diesem Jahr wird es die bereits zehnte Messe dieses Formats in München geben. Die Termine bleiben im gewohnten Jahrestakt: Am 24. und 25. November sind die Tore für die BIM World Munich 2026 geöffnet. Verbunden ist das wie im vorigen Jahr mit einem Kongress. 2025 bot dieser auf acht

Bühnen fundierte Einblicke in die praxisnahe Nutzung von KI in Planung und Betrieb sowie die digitale Transformation von Bau- und Bestandsobjekten.

Auch Cybersicherheit erwies sich als viel diskutiertes Thema
Diskutiert wurde aber auch die Sicherheit in diesen hochvernetzten Ökosystemen. Mit der zu-

nehmenden Digitalisierung von Gebäuden und dem Einsatz KI-gestützter Prozesse entstehen neue Angriffsflächen für Cyberbedrohungen. Gerade im Facility Management, wo operative Prozesse, sensible Daten und technische Infrastruktur eng verzahnt sind, wird Cyber Security zur strategischen Schlüsselkompetenz.

Zweiter Sieger bei „Innovation Stage“ war Optocycle
Ein weiteres zentrales Thema war die Integration von BIM im Betrieb. Die „CAFM World“ verdeutlichte, dass BIM-Daten der Schlüssel zur Effizienz im laufenden Betrieb sind. Experten auf dem Kongress und den Breakout-Sessions demonstrierten, wie BIM und Building Operation

Systems (BOS) durch Datensteuerung zu strategischen Treibern für die Ausprägung und die Nachhaltigkeit von Immobilien werden. Ein Experten-Panel beleuchtete zudem, wie steigende Kosten und der Druck, sozial ausgewogen und nachhaltig nach außen zu treten, neue Strategien im Betrieb erfordern. Vernetzte Daten dienen dabei der vorausschauenden Instandhaltung. Auf der „Innovation Stage“ gab es noch einen Preis zu vergeben. Aus 36 Finalisten kürte die Experten-Jury Vestigas zum Gewinner, die Lösungen zur Rechnungs- und Liefervernetzung für Unternehmen und Spediteure entwickelt. Zweiter wurde Optocycle, ein Erkennungssystem für Abbruchabfälle, vor KI-Entwickler Factorymaker. **cs**

■ Cloudbasierte Software nötig für Bau von KI-Rechenzentren
Die viel beschworene Künstliche Intelligenz (KI) benötigt Rechenzentren oft gewaltigen Ausmaßes. Ein solches Projekt lässt sich nicht ohne cloudbasierte Software planen und umsetzen. **→ SEITE 24**

■ Ziegelsteine bilden den Kern von Baumodul-Wänden
Im niederbayerischen Vatersdorf ist im vergangenen Herbst die Produktion von Baumodulen aufgenommen worden, deren Wände aus Ziegelsteinen bestehen. Die Elemente werden montagefertig auf die Baustelle geliefert. **→ SEITE 25**

■ Antriebstechnologie des neuen T-Roc ist hybrid
Volkswagen setzt bei seiner neuen Version des T-Roc auf eine Antriebstechnologie der Zukunft. Das Modell wird seit vorigem Herbst mit einer Mild-Hybrid-Motorisierung ausgeliefert. Ein reines Treibstoff-Fahrzeug oder einen Plugin-Hybriden gibt es nicht. **→ SEITE 27**

Messe „digitalBAU“ bietet Sprungbretter für mehr Effizienz beim Bauen

Kölner Messetore öffnen sich vom 24. bis 26. März – Hochkarätige Aussteller buhlen um die Gunst der Besucher

Köln – Rund 300 Unternehmen haben ihre Teilnahme bei der nächsten Messe „digitalBAU“ zugesagt. Sie findet in den Kölner Messehallen vom 24. bis 26. März statt, im Mittelpunkt der Präsentationen stehen neben den üblichen Innovationen und Trends rund um die digitale Baustelle von morgen vor allem die Kreislaufwirtschaft, die Optimierung der Bau- und Planungsprozesse, die Künstliche Intelligenz sowie die Digitalisierung im Bestand.
Den hohen Stellenwert der Veranstaltung unterstreicht auch das hochkarätige Ausstellerfeld. Unter den rund 300 Unternehmen, die sich Ende März in Köln präsen-



Vor allem durch KI erhoffen sich Projektentwickler mehr Effizienz beim Bau. Foto: Messe München

tieren werden, befinden sich zahlreiche Marktführer. Sie profitieren von der Dringlichkeit nach mehr Digitalisierung beim Planen und Bauen von Gebäuden, Straßen und

Ingenieurbauwerken sowie von Garten und Landschaften. Das hat viele Gründe. Zu den meistgenannten zählt der zunehmende Fachkräftemangel, der mit digitaler Hilfe zum Teil aufgefangen werden kann. Der Bausektor ist allerdings im Vergleich zu anderen Industriezweigen noch immer analog geprägt. Eine Fülle stets wiederkehrender Aufgaben – beispielsweise im Automobilbereich längst von Robotern und digital gesteuert gelöst – werden auf Baustellen weiterhin in Handarbeit und mit dem Einsatz von Körperkraft vollbracht. Künstliche Intelligenz (KI) und maschinelles Lernen schaffen laut den Messeveranstaltern jedoch



eine wichtige Basis, um künftig das Planen und Bauen automatisierter, effizienter und noch qualitatvoller werden zu lassen.

Auch die Kreislaufwirtschaft mit der damit einhergehenden Ressourcenschonung verlangt gute Datenanalysen mit ausgereifter Software. Bauwerke sollen künftig zu einem wertvollen Materiallager von Rohstoffen werden. Damit diese auch effektiv genutzt werden können, sind digitale Werkzeuge und neue Planungsansätze notwendig. Materialdatenbanken über Building Information Modeling (BIM) spielen dabei ebenso eine Schlüsselrolle wie der digitale Zwilling und schließlich auch die durchdigitalisierte Baustelle. Die „digitalBAU“ stellt in diesem Jahr die vielfältigen digitalen Lösungen für zirkuläres Bauen vor.



RIB

Für Sie auf der digitalBAU 2026
24. – 26. März, Kölnmesse
Halle 8, Stand 424

Connecting Data.
Connecting Processes.
Connecting Stakeholders.

Bewehrungskollisionen lassen sich jetzt effektiver handhaben

München – Mit seiner neuen Produktversion 2026 hat der Software-Entwickler Allplan unter anderem die Infrastrukturplanung verbessert. Das gilt für die Präzision, aber auch die Beschleunigung der Arbeitsabläufe. Ein neuer parametrischer Ansatz für die Tunnelmodellierung integriert Trassenführung, Querschnittsdefinitionen, Bau und Instandhaltung. Ingenieure erhalten präzise und effiziente Modellierungsfunktionen.

Dazu gehört ein vereinheitlichtes digitales Werkzeug für die Geländemodellierung. Das Tool ermöglicht präzise und detaillierte Geländearbeitsabläufe. Die parametrische Modellierung von Straßenkreuzungen ist darin erweitert worden, um realistischere Kreuzungsmodelle zu ermöglichen.

In Bezug auf die detaillierte Bewehrungsplanung bietet „Allplan 2026“ eine verbesserte Automatisierung: Die Übertragung von Bewehrungslayouts aus der Analyse und Planung gilt nun als einfacher, schneller und zuverlässiger. Des Weiteren verbessere die neue Version den automatisierten Arbeitsablauf für die Bewehrung von Wänden und biete eine optimierte Automatisierung.

„Allplan 2026“ erhöhe außerdem die Präzision bei der Bewehrungsdetailierung für komplexe kreisförmige und spiralförmige Strukturen, wie es weiter heißt. Detailplaner und Bauunternehmer können Bewehrungen nun direkt in isometrischen Ansichten platzieren, von einer verbesserten Attributverwaltung profitieren und Bewehrungskollisionen effektiv handhaben – selbst in Projekten mit einer hohen Dichte an Bewehrungsstäben.

Für Stahlkonstrukteure enthält die spezielle Stahlbaulösung von „Allplan 2026“ neue Funktionen zur Erstellung benutzerdefinierter Profile, mit denen Anwender spezielle Details bearbeiten können.

Wie sich der Bau von KI-Zentren digital beherrschen lässt

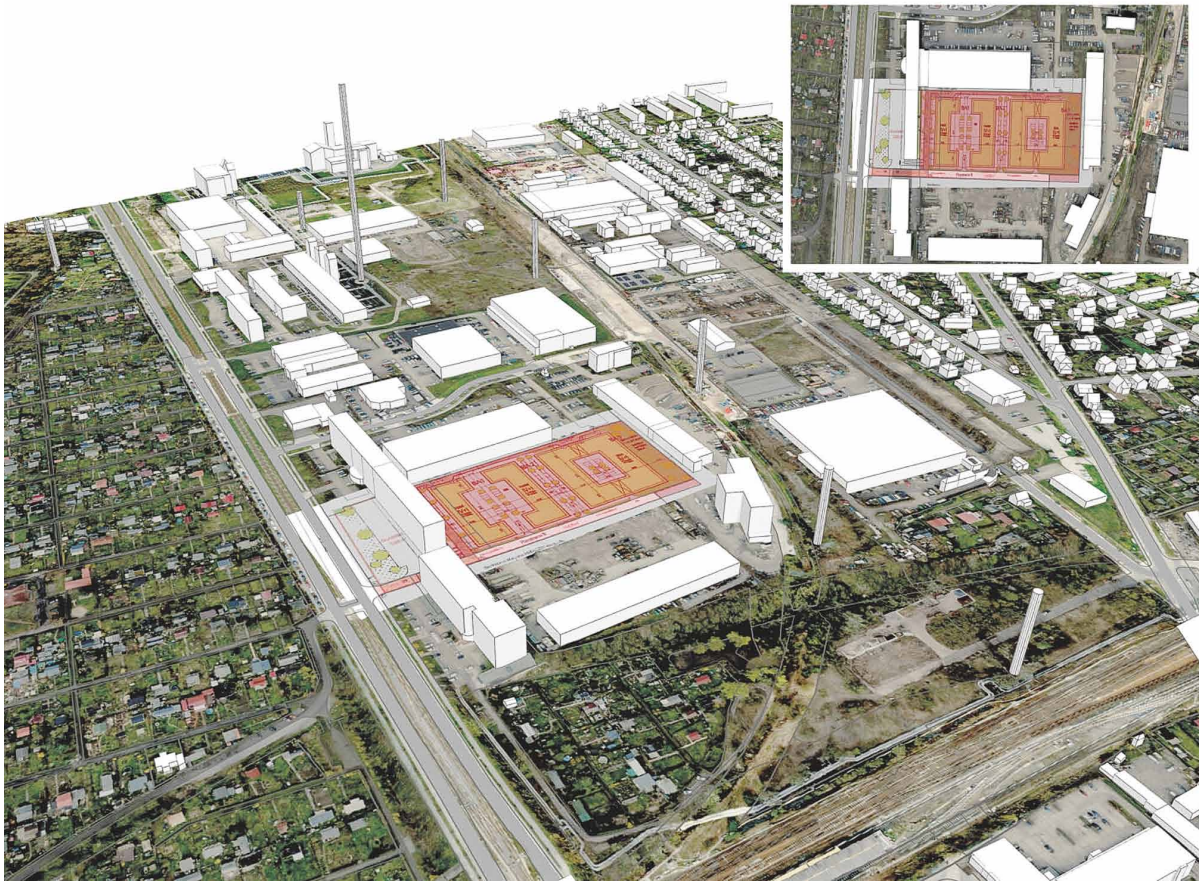
Cloudbasierte Arbeitsprozesse: Rechenzentren zu errichten, geht mit der richtigen Software schneller und transparenter

Weißhorn – *Rechenzentren sind angesichts des rasant wachsenden Bedarfs an Anwendungen von Künstlicher Intelligenz (KI) ein zentraler Treiber der Digitalisierung. Zugleich unterliegt deren Errichtung hohen technischen und organisatorischen Anforderungen. Cloudbasierte Arbeitsabläufe leisten dabei einen wesentlichen Beitrag zur strukturierten und effizienten Projektentwicklung.*

Wie deren Einsatz in der Praxis gelingt, zeigt Drees & Sommer: Das Beratungsunternehmen setzt auf Arbeitsabläufe, die alle Beteiligten von der ersten Standortphase bis zur Ausführungsplanung verbindet. Die Basis bildet Autodesk Forma, eine durchgängige Cloud-Lösung von Autodesk, die Entwurfs- und Ausführungsprozesse in einer KI-gestützten Umgebung zusammenführt. So steigen Transparenz und Effizienz.

Früher Einstieg in die digitale Planung

Hoher Entscheidungsdruck besteht besonders in den frühen Projektphasen. Grundstücke müssen bewertet, Varianten geprüft und Machbarkeiten nachgewiesen werden. Drees & Sommer nutzt für die Verschlankung dieser Projektphase eine cloudbasierte Arbeitsumgebung, in der Geodaten, Bebauungspläne, Flächenvorgaben und Höhenbegrenzungen projektübergreifend zusammengeführt werden. Mit der dabei eingesetzten Software Autodesk Forma analysieren die



Alle Beteiligten haben jederzeit Zugriff auf die Daten des aktuellen Projektstands.

Fotos (2): Drees & Sommer

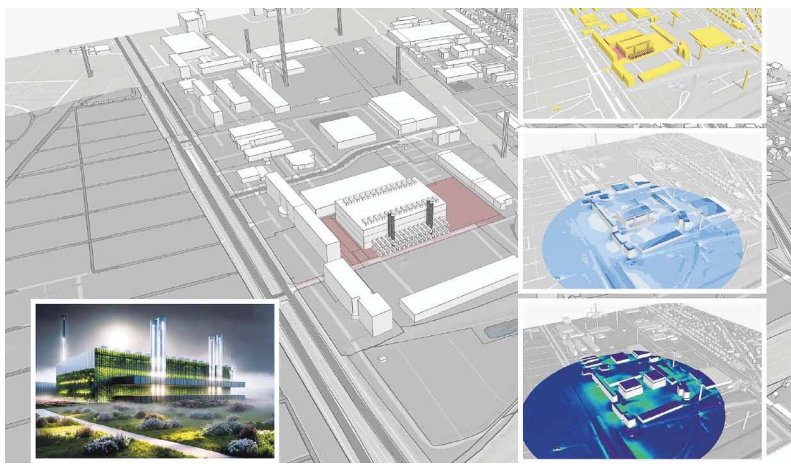
Anwender Grundstücke digital und modellieren unterschiedliche Bauungsszenarien inklusive Massen sowie Flächenkennzahlen. So können Machbarkeiten und erste Entwürfe vergleichend bewertet werden. Auf diese Weise entsteht eine konsistente Datengrundlage in Echtzeit für alle Planungs- und Ausführungspartner.

Alle Gewerke greifen auf denselben Datenbestand zurück

Als zentrale Projektplattform kommt bei Drees & Sommer die Autodesk Construction Cloud zum Einsatz. Darüber laufen alle Informationen und Aufgaben zusammen, sodass sämtliche Fachdisziplinen und Gewerke auf densel-

ben Datenbestand zugreifen. Das reduziert Abstimmungsaufwand und Fehler durch unterschiedliche

Versionsstände, und Änderungen im Modell sind nach Freigabe sofort sichtbar. Die Cloudumgebung



Zum Kern des Autodesk-Angebots gehört auch eine umfassende Visualisierung der Baupläne.

ist zugleich der Einstieg in ein digitales Ökosystem, das verschiedene digitale Werkzeuge miteinander verbindet.

Ein weiterer Bestandteil sind vereinfachte Volumenmodelle und eine wachsende Modulbibliothek, mit der erprobte Layout-Bausteine für verschiedene Gebäudetypologien schnell kombiniert und an individuelle Projektanforderungen angepasst werden können.

Die Anwendung in der Praxis zeigt, dass diese cloudbasierten Planungsprozesse insbesondere in der Konzeptionsphase die Zusammenarbeit beschleunigt und die Qualität der Entscheidungsgrundlagen erhöht: Daten stehen früher bereit, Varianten lassen sich fundiert vergleichen und Entscheidungen erfolgen transparenter. Für Bauherren, Projektentwickler und Bauunternehmen bedeutet das mehr Planungssicherheit in einem Markt, in dem Standortfragen, Energieverfügbarkeit und Genehmigungsprozesse unter Zeitdruck stehen.

Cloud-Basis mit KI-gestützter Visualisierung kombiniert

Durch den Einsatz von Autodesk Forma und der Autodesk Construction Cloud zeigt Drees & Sommer, wie sich die Komplexität großer Bauaufgaben wie Rechenzentren mit einer konsequent digitalen Strategie beherrschen lässt. Die Kombination aus cloudbasiertem Datenmanagement, interdisziplinärer Integration und KI-gestützter Visualisierung eröffnet neue Wege für Planung und Projektsteuerung. Kurzum: Die Zukunft der Bauplanung ist vernetzt, transparent und beginnt in der Cloud.

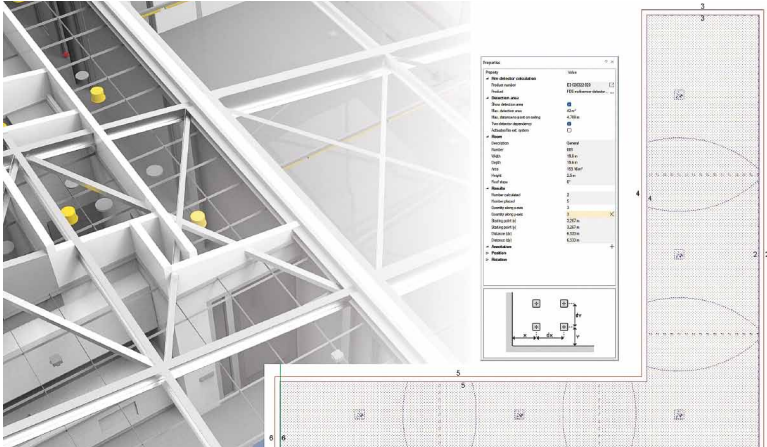
Die Autoren sind Moritz Mombour und Daniela Becker. Mombour ist Associate Partner bei Drees & Sommer und Becker Vice President EMEA Named Accounts bei Autodesk.

KI-Assistent dirigiert präzise die technische Gebäudeausrüstung

TGA-Software in aktueller Version – Neuentwicklung für Heizung, Sanitär und Lüftung

München – Verteilung von Rauchwarnmeldern, Koordination des Elektroleitungen-Einbaus und Platzieren von Objekten – die Planung der technischen Gebäudeausrüstung (TGA) ist digital. Dafür steht beispielsweise „DDScad“ von Graphisoft. Der Software-Entwickler der Nemetschek-Gruppe hat jüngst die aktuelle Version 21 auf den Markt gebracht.

Die Projektierung der TGA ist nun gewerkeübergreifend mit mehr Details und höherer Datenverarbeitungsgeschwindigkeit möglich. Dazu ist erstmals in „DDScad“ künstliche Intelligenz (KI) integriert worden. Der KI-Assistent liefert Antworten auf besonders spezifische Fragen und erleichtert das Einarbeiten in neue Themen-



Bei der Verteilung der Rauchmelder können keine Fehler mehr passieren.

Foto: Graphisoft

bereiche, heißt es beim Software-Entwickler.

Gemeinsam mit „DDScad 21“ hat Graphisoft Anfang Oktober

„MEP Designer“ veröffentlicht. Es handelt sich dabei um die erste eigenständige TGA-Planungssoftware, die auf dem BIM-Kern der

Architekturlösung Archicad basiert. Das neue Softwareprodukt baut auf moderner Technologie und intuitiver Bedienung auf, bietet derzeit aber noch nicht die volle Funktionsbreite von „DDScad“. Im Fokus der ersten Versionen steht die Modellierung von Systemen der Sanitär-, Heizungs-, Klima-, und Lüftungstechnik (SHKL).

Graphisoft bietet Inhabern von „DDScad“-Lizenzen mit Softwarepflegevertrag aus den Gewerken SH oder KL die Möglichkeit, sich mit „MEP Designer“ vertraut zu machen. Ihnen werden kostenfreie Lizenzen zur Verfügung gestellt, mit denen sie die TGA-Planungslösung eingehend testen können. Die kostenlose Testoption ist zunächst zeitlich auf ein Jahr begrenzt.

Software analysiert nach Schweizer Standards

Stuttgarter Unternehmen stellt bei Swissbau aus

Basel – Die Messe Swissbau gilt als eine der wichtigsten Drehscheiben für die Bau- und Immobilienbranche der Eidgenossenschaft. Zu den mehr als 600 Ausstellern der am 20. Januar – nach Redaktionschluss – angelaufenen, viertägigen Gewerbeschau gehörte auch RIB Software.

In Halle 1.1 hat das Stuttgarter Unternehmen unter anderem seine Software „RIB iTWO“ für Ausschreibung, Vergabe und Abrechnung (AVA) und BIM vorgestellt. Das Programm wurde nach den in der Schweiz etablierten IfA18-Richtlinien zertifiziert und verspricht zusätzlich vollständige Konformität mit den Schweizer

Baustandards NPK, eBKP/BKP sowie SIA 112. Zusätzlich zu Kosteninformationen können mit BIM 6D in „RIB iTWO“ auch CO₂-Äquivalente und Umweltkennzahlen projektübergreifend analysiert und gesteuert werden.

Für Projekte im Infrastrukturbau zeigen die Experten des Softwarehauses außerdem „RIB Civil“, das Computer-Aided-Design-System von RIB für Projekte im Straßenbau, Kanalbau und Tiefbau. Der Vorteil: „RIB Civil“ und „RIB iTWO“ bieten Möglichkeiten für eine durchgängige Integration, um ein modellorientiertes Arbeiten von der Planung bis zur Fertigstellung möglich zu machen.

Gebläse-Atemschutz digital erweitert

Erleichterte Kontrolle der Luftqualität

Wattwil – Der Gebläse-Atemschutz „swiss air“ versorgt Anwender kontinuierlich mit sauberer Luft und hält Schadstoffe wie Rauch, Feinstaub, Gase und Dämpfe ab. Jetzt ist er durch eine digitale Erweiterung ergänzt worden: die optrel-App.

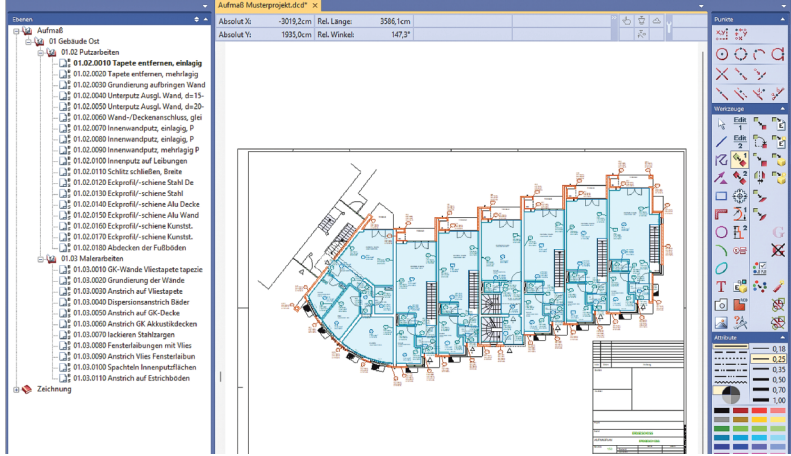
Sie ist in Deutsch oder Englisch verfügbar und lässt sich direkt über Bluetooth mit dem Smartphone verbinden. Sie erleichtert die Kontrolle der persönlichen Atemumgebung. Eine intuitive Benutzeroberfläche vereinfacht laut dem Entwickler die Anwendung. Zur Nutzung gehören die einfache Regulierung des Luftstroms, die Prüfung von Filter- und Batteriestatus und die Kontrolle

der Betriebsstunden des Gebläses. Selbst die aktuelle Softwareversion soll auf den ersten Blick ersichtlich und die „swiss air“-Aktualisierung auf die neueste Version 5.4 möglich sein. Akustische Signale ertönen beim Anschluss oder Trennen des Bedienfelds und beim Verbinden mit der App. Ab der Version 5.0 sind alle neuen Funktionen und akustischen Signale integriert.

Erhältlich ist die optrel-App für iOS und Android – kompatibel mit Geräten ab Seriennummer 2233. Ältere Geräte benötigen hingegen einen Service zur Aktualisierung der Elektronik auf die neueste Version.

Bonn – Seit Dezember ist die Version 7 der Zusatzanwendung zu MWM-„Libero DIG-CAD 7“ und das Aufmaß-Modul 5.0 beim Softwarehaus MWM erhältlich. Mit dieser zusätzlichen Anwendung ermittelt der Nutzer Mengen aus Plänen und Bildern für eine grafische Bauabrechnung.

Das Aufmaß-aus-Plänen-Tool erstellt daraus automatisch einen Aufmaßplan und eine prüfbare Mengenermittlung inklusive der Dokumentation der Einzelwerte. Die jetzige Anpassung ermöglicht die Verarbeitung größerer Pläne sowie eine bis zu zehnfache Optimierung der Geschwindigkeit für das Laden und Speichern von Zeichnungsdateien.



Mengen aus Plänen lassen sich schnell und einfach berechnen.

Foto: MWM Software & Beratung GmbH

Darüber hinaus sind weitere zahlreiche Neuerungen und viele Optimierungen im Handling ent-

halten. Dazu zählt der optimierte Export von PDF-Dateien inklusive Ebenenverzeichnissen und -struk-

turen, so dass in der PDF-Datei zur einfacheren Prüfung ganze Verzeichnisse ausgewählt, zu- und aufgeklappt werden können: Das gilt als einzigartig.

Auch der Import von DXF-Dateien wurde verbessert, was bei großen DXF-Dateien zu einer erheblichen Performance-Steigerung führt. Zudem können Nutzer direkt vom grafischen Aufmaß-Objekt aus dem CAD-Plan heraus in die Abrechnungszeile springen. Vorher was es nur möglich, vom Aufmaßdatensatz aus der Abrechnung in den Plan zu springen. Darüber hinaus ist eine Erstellung von Ebenen und Ebenenverzeichnissen anhand der LV-Struktur von MWM-Libero möglich.

Bundeswehr investiert in Modulbauverfahren auch im Ausland

Vilnius – Die Welt rüstet auf. Al-lenthalben steht der Bund dem in nichts nach. Das gilt nicht nur für die Ausrüstung von Artillerie und Soldaten, sondern auch für Unterkünfte. Dabei setzt das Verteidigungsministerium auf die modulare Bauweise.

So entsteht damit beispielsweise die größte Auslandsschule der Bundeswehr in Litauen. Bereits zu Beginn des laufenden Schuljahrs ist in der Hauptstadt Vilnius ein zweigeschossiges Gebäude in Betrieb genommen worden. Mit einem Festakt unter Anwesenheit des Staatssekretärs im Verteidigungsministerium, Nils Hilmer (SPD), ist am 30. September die Eröffnung gefeiert worden. Das Gebäude hat Adapteo errichtet – nach eigenen Angaben innerhalb von nur drei Monaten.

Das Unternehmen mit Hauptsitz in Neu-Isenburg (Landkreis Offenbach) hat bereits viel Erfahrung mit Modulbauten für die Bundeswehr. Das modulare Bauverfahren bietet dafür die geforderte Flexibilität und Schnelligkeit, heißt es von dort.

Nach der Betriebsaufnahme des Schulgebäudes sollen weitere folgen. Der im vorigen Jahr entstandene Baumodul-Komplex soll dem Grundschul-Unterricht dienen, übernimmt aber vorübergehend wegen der noch nicht so hohen Schülerzahl einen klassenübergreifenden Bildungsauftrag. Das wird sich Schritt für Schritt ändern. Bereits in diesem Jahr wird ein weiteres Schulgebäude für die weiterführenden Jahrgangsstufen bis zunächst Klasse elf entstehen und zu Schuljahresbeginn eröffnet.

Zunächst lebten wegen der nach dem russischen Überfall auf die Ukraine erfolgten Stationierung der Bundeswehr in Litauen 28 deutsche Familien dort. Seit vorigen Herbst sind 33 neue Familien aus der Bundesrepublik hinzugekommen. **cs**

Lamellenfenster schützt vor giftigem Rauchgas bei Bränden

Neu entwickelter Abzug nach EN zertifiziert

Hamburg – Ein wirkungsvoller Rauch- und Wärmeabzug (RWA) ist für die Gebäudesicherheit unerlässlich. Im Brandfall führen RWA-Systeme giftigen Rauch gezielt ab, so dass Menschen das Gebäude rechtzeitig verlassen können. EN 12101-2 ist dafür die zentrale Norm.

Vor diesem Hintergrund bietet WindowMaster gemeinsam mit Fieger Lamellenfenster ein erfolgreich nach EN 12101-2 zertifiziertes RWA-System an. Geprüft wurde dabei der optimierte WindowMaster-Lamellenantrieb WML 870 in Einheit mit dem Fieger-Lamellen-

fenster FLW 32. Diese Kombination ermöglicht eine qualitätsgesicherte Lösung: Für Planer entfällt die zeit- und aufwändige Abstimmung einzelner Komponenten sowie das Risiko von Systeminkompatibilitäten.

Die klare Nachweiseführung gegenüber Behörden und Prüfinstitutionen erleichtert Genehmigungsprozesse und sorgt für eine höhere Planungssicherheit. „Brandsicherheit ist nicht verhandelbar und sollte vom Planer bis zum Facility Manager höchste Priorität haben – unabhängig vom Gebäude“, so Erik Boyter, CEO von WindowMaster.

Pfeffenhausen – *Schlüsselfertige Ziegelmodule in Serie – das produziert der Hersteller Leipfinger-Bader erstmals seit Herbst in seinem neuen Werkstandort Pfeffenhausen unweit des Hauptsitzes Vatersdorf (Niederbayern).*

Die Module eignen sich für die Errichtung von Büro- und Gewerbebauten sowie Wohnheimen beispielsweise für Studenten, Auszubildende oder Saisonarbeitskräfte. Darüber hinaus können sie die Grundlage für Ergänzungsbauten etwa zur Erweiterung von Seniorenheimen bilden. Leipfinger-Bader will die in Pfeffenhausen hergestellten Bausysteme auch international als „Ziegelmodule“ – mit großen LETTERN – vermarkten.

Die ersten gefertigten Module verfügen über eine Grundfläche von 27 Quadratmetern, sind jedoch individuell nach Projektanforderung anpassbar. Dank des verwendeten Außenmauerziegels „Coriso W08“ in einer Wandstärke von 36,5 Zentimetern erreichen sie die Effizienzhausstufe 40 der KfW mit Qualitätssiegel Nachhaltiges Gebäude (QNG) – und das ohne zusätzliche Dämmung.

Zugang zu staatlichen Förderungen erleichtert

Diese Eigenschaften ermöglichen den Zugang zu staatlichen Förderungen, beispielsweise zu Darlehen der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Dazu gehört beispielsweise ein Förderkredit „Klimafreundlicher Neubau im Niedrigpreis-



Innerhalb weniger Wochen kann der Hersteller Module für komplette Wohnanlagen produzieren. Sind sie fertig, werden sie separat gelagert und anschließend per Tieflader zu ihrem Einsatzort transportiert und mithilfe eines Autokrans montiert.

Foto: Leipfinger-Bader Ziegelmodule GmbH

segment – Wohngebäude“ (KfW-Programm 296), der besonders attraktive Zinsbedingungen für Neubau und Erstkauf von klimafreundlichen und flächeneffizienten Wohngebäuden bietet.

Leipfinger-Bader setzt auf eine Hybridbauweise mit Betonboden-

platten, massiven Ziegelwänden und einer tragenden Holzdecke. Die Innenflächen sind dabei werkseitig verputzt. Jede Modul-Einheit wird komplett mit Bad, Elektroinstallation und Bodenaufbau ausgeliefert. Der Estrichziegel von Leipfinger-Bader bietet dabei als belastbarer,

feuchtigkeitsunempfindlicher keramischer Trockenestrich eine solide Basis für sämtliche Arten von Bodenbelägen wie beispielsweise Recyclingkunststoff – optisch wie Fliesen, funktional und nachhaltig zugleich. Dank langlebiger Materialien und durchdachter Kon-

Querverleimung zur Längsrichtung erhöht Plattensteifigkeit

Furnierschichtholz gilt mit seinen schlanken Ausführungen als ideal für den Modulbau



Dank der modularen Bauweise ließ sich das Gebäude in kurzer Zeit errichten.

Foto: Thomas Ott

kam unter anderem Kerto LVL von Metsä Wood zum Einsatz.

Durch die industrielle Vorfertigung konnte die Montagezeit auf der Baustelle auf ein Minimum reduziert werden. Der laufende Schulbetrieb erfuhr dadurch kaum Beeinträchtigungen. Auch die Belastung für Anwohner und Umwelt blieb gering.

Die Module fügten sich zu einem passenden Ensemble zusammen,

dessen vertikale Holzschalung dem Gebäude eine natürliche Aura verleihen soll. Das Energiekonzept der neuen Schule ist auf Zukunftsfähigkeit ausgelegt: Für ein gesundes Raumklima sorgen dezentrale Komfortlüftungen mit Wärmerückgewinnung und eine integrierte Luft-Wärmepumpe.

Mit dem System Kerto LVL ist im Dachbereich Kerto S verbaut worden. Bei den Innenwänden kam

Kerto Q zur Anwendung. Kerto S gilt als ein besonders leistungsfähiges Furnierschichtholz: Parallel verleimte Furniere sorgen für eine außergewöhnlich hohe Biege- und Zugfestigkeit. Dadurch ist Kerto S prädestiniert für tragende Konstruktionen wie Dachträger und ermöglicht große Spannweiten sowie flexible, offene Grundrisse – ein klarer Vorteil für den modularen Schulbau.

Bei Kerto Q sind rund 20 Prozent der Furniere quer zur Längsrichtung verleimt. Daraus resultiert eine hohe Dimensionsstabilität und Plattensteifigkeit. So entstehen aussteifende, schlanke und dennoch stabile Innenwände für den Modulbau. Zudem bietet Kerto Q dem Hersteller Metsä Woods zufolge eine hohe Lochleibungsfestigkeit, das heißt: Die Kerto-Elemente ermöglichen eine schnelle, zuverlässige Montage ohne aufwändige Nacharbeiten oder Ausbesserungen.

Neun neue Klassenzimmer entstehen aus leichten Kraftpaketen

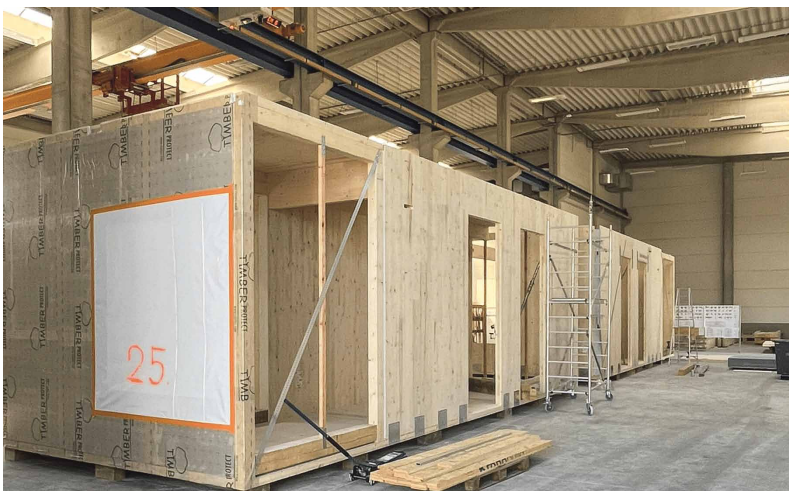
Ludwigshafen setzt bei Erweiterungsbau auf Holzmodule – auch zugunsten eines Rückbaus

Ludwigshafen – An der Brüder-Grimm-Grundschule in Ludwigshafen herrschte rund zwei Jahrzehnte lang Platznot. Demnächst gibt es wieder mehr Raum für zeitgemäßen Unterricht. Am 4. November schlug dafür eine bedeutende Stunde: Das letzte Modul ist an jenem Herbsttag im Erweiterungsbau installiert worden. Damit war der Rohbau komplett. Die Module bestehen aus Holz und sind im tschechischen Produktionswerk des Oberpfälzer Herstellers Jaeger Modulbau angefertigt worden.

Für die viergeschossige Erweiterung der Schule im Ludwigshafener Stadtteil Süd sind insgesamt 60 Holzmodule entstanden. Zusammengenommen haben sie eine Bruttogeschossfläche von 1.239 Quadratmetern. Bedeutsam war dabei, dass sich die Baumodule wiederverwenden lassen, sobald der Schulbau nicht mehr benö-

tigt wird. Daher suchte die Stadt Ludwigshafen bewusst nach einer Bauweise, die einen problemlosen Rückbau und eine mögliche Wiederverwertung des Gebäudes erlaubt.

Laut der Stadt Ludwigshafen hat der Bau nach Abschluss der vorbereitenden Erdarbeiten im September des vorigen Jahres begonnen. Bis zur Installation des letzten Moduls hat der Aufbau des Rohbaus dem-



Die Holzmodule sind komplett und verpackt auf die Baustelle geliefert worden, so dass das Errichten des gesamten Schulneubaus nur zwei Monate in Anspruch nahm.

Foto: Jaeger Modulbau

Alu-Elemente-Bauer Kalzip soll Teil von Tremco werden

Übernahmeabsicht am 8. Januar verkündet

Koblenz – Die Unternehmensgruppe Tremco Construction Products (Tremco CPG) will Kalzip übernehmen. Durch den Zusammenschluss mit Tremco will der Hersteller von Aluminium-Dach- und Fassadensystemen aus Koblenz seine internationale Präsenz stärken. Zudem kann er auf ein breiteres Netzwerk komplementärer Technologien innerhalb einer Gruppe profitieren.

Kalzip-CEO Andrew Leach hält das Übernahmeangebot daher für einen „sehr positiven Schritt“ für das Unternehmen. „Durch den Beitritt zu Tremco CPG können wir unsere globale Reichweite ausbauen, unsere technischen Fähigkeiten erweitern und die Entwicklung fortschrittlicher Dach- und Fassadenlösungen beschleunigen“, erklärte

er bei der Mitteilung zur möglichen Übernahme am 8. Januar.

Kalzip liefert von seinem Hauptsitz in Koblenz aus leichte und langlebige Gebäudehüllenslösungen aus dem Leichtmetall. Mehr als 120 Millionen Quadratmeter Aluminiumsysteme sind bislang weltweit ausgeliefert worden. Beteiligt war Kalzip damit beispielsweise an solch prestigeträchtigen Projekten wie dem Dach des internationalen Flughafens Barajas in Madrid, am Etihad Stadium in Manchester, dem Kinderkrankenhaus in Dublin und der LAX-Metrostation in Los Angeles.

„Die Innovationskultur und die langfristige Investitionspolitik von Tremco CPG passen perfekt zu den Werten von Kalzip“, so Andrew Leach.

In fünf Monaten Bauzeit fünf neue Klassenräume

Gemeinde Schwaikheim entflechtet den Grundschul-Unterricht von der Sekundarstufe mit einem Modulbauwerk

Schwaikheim – Die Gemeinde Schwaikheim im württembergischen Rems-Murr-Kreis kann sich über steigende Einwohnerzahlen freuen. Das birgt aber Probleme beim Platzangebot der Unterrichtsstandorte für den Nachwuchs der Zugezogenen. Innerhalb von nur fünf Monaten konnte die Ludwig-Uhland-Gemeinschaftsschule fünf neue Klassenzimmer für die Grundschüler anbieten.

Dabei hatte es erst 2022 eine Erweiterung dort gegeben. Der damals eröffnete acht Millionen Euro teure Neubau diente aber vornehmlich der Sekundarstufe. Doch auch für die jüngsten Schüler war der Platzbedarf groß. Deshalb sind für rund 1,6 Millionen Euro – inklusive der Planungsleistungen – auf zwei Geschossen die fünf neuen Klassenzimmer nebst Sanitär- und Nebenräumen entstanden.

Errichtet wurde das neue Gebäude aus zwölf Modulen der „ModuLine“-Reihe des Systembau-Spezialisten Kleusberg. Schwaikheim ist dabei ein besonderes Beispiel dafür, dass diese Bauten auch dauerhaft und nicht nur interimsweise genutzt werden können. Die Gemeinde hat das Gebäude jedenfalls mit Blick auf die vorhergesagte wachsenden Einwohnerzahlen für die kontinuierliche Nutzung gekauft.

Schwaikheim entschied sich für den Kauf

Der Hersteller betont, dass modulare Gebäude heute weit mehr als provisorische Übergangsbauten sind. Von Klassen-, Fach- und Verwaltungsräumen über Ganztags- oder Kunstbereiche bis zu Mensen und sogar Bibliotheken und Leseräume – sämtliche Lösungen



Die oberen Klassenräume des Schwaikheimer Erweiterungsbaus sind über eine Außentreppe zugänglich. Die Fassade ist weiß verputzt worden. Fünf Klassenzimmer für die jüngsten Jungen und Mädchen der Ludwig-Uhland-Gemeinschaftsschule sind entstanden.

Fotos (2): Kleusberg

lassen sich flexibel realisieren. Containerschulen erfüllen demnach alle notwendigen gesetzlichen Anforderungen an Wärme-, Brand- und Schallschutz. Sie sind wie im Schwaikheimer Beispiel binnen

weniger Monate bezugsfertig und bei Bedarf erweiterbar oder versetzbar. Wartung, Instandhaltung und Rückbau übernimmt der Anbieter im Übrigen selbst.

Die Containersysteme von Kleusberg sind speziell für den schulischen Bedarf ausgelegt, bieten individuelle Grundrisse und viele Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich Fassade und äußerem Erscheinungsbild. In Schwaikheim beispielsweise wird das äußere Erscheinungsbild durch hellen Putz aufgewertet.

Auch im Innenbereich stehen



Bei der Inneneinrichtung ist auf eine freundlich-helle Atmosphäre geachtet worden.

zahlreiche Optionen offen: Es besteht die Wahl zwischen verschiedenen Grundriss- und Ausstattungsvarianten, um Lernräume

nach Wunsch zu gestalten. Die Schulcontainer von Kleusberg haben den Anspruch, helle Klassenräume mit optimaler Akustik, Belüftung und energieeffizienter Wärmedämmung zu schaffen. Moderne Heiz- und Klimatechnik sorgt für ein angenehmes Raumklima – im Sommer wie im Winter. Komfort und Sicherheit sollen dabei an erster Stelle stehen: Pflegeleichte Türen, Fingerklemmschutz, Obertürschließer sind nur einige Details von vielen, die zur Ausstattung gehören. Moderne Unterrichtstechnik mit einer Auswahl an Schultafeln inklusive interaktiven Whiteboards runden das Raumkonzept ab.

„Plus“-Serie bis zu 60 Monate mietbar

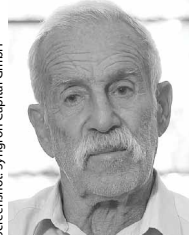
Für Interimslösungen bieten sich die mobilen Raumsysteme aus der „Plus“-Serie von Kleusberg an. Diese Containereinheiten können bis zu 60 Monate gemietet werden und lassen sich individuell an Standort und Bedarf anpassen.

Das System „ModuLine“ ist, wie das Beispiel Schwaikheim zeigt, für längerfristige Erweiterungen ideal. Es ist ein vollwertiges, genehmigungsfähiges Gebäude, das sich wie ein konventioneller Bau nutzen lässt. „ModuLine“ erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen an Wärme-, Brand- und Schallschutz sowie Statik und Sicherheit – und überzeugt durch hohe Qualität und Wirtschaftlichkeit. Neben der Kaufoption gibt es auch die Möglichkeit, das System langfristig zu mieten. Statt hoher Einmalinvestitionen zahlen Kommunen planbare Mieten – ohne Kredite, Abschreibungen oder Verschuldung. So bleiben sie finanziell flexibel und vermeiden langfristige Bindungen.

MELDUNGEN

Langjähriger Firmenlenker am 3. Januar verstorben

Schiltach – Der langjährige Chef des Armaturenherstellers Hansgrohe, Klaus Grohe, ist am 3. Januar 88-jährig verstorben. Grohe war zuletzt Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats. Als jüngster Sohn des Firmengründers ist er 1968 in den väterlichen Betrieb eingetreten. Von 1999 an war er Vorstandsvorsitzender und steigerte den Umsatz von seinerzeit 35 Millionen Euro markant. Heute liegt er bei rund einer Milliarde Euro. Von 2008 bis 2015 bekleidete Klaus Grohe das Amt des Vorsitzenden des Aufsichtsrats.



Klaus Grohe

Y-Konstruktion überdacht die Parkflächen viel Platz lassend

Deggendorf – Mit einer neuen Parkplatzüberdachung am Deggendorfer Freizeitbad „Elypsos“ kann Strom gewonnen werden. Dafür sorgen die Fotovoltaikanlagen, die die von Wolff System geschaffenen Konstruktionen bedecken und das Bad mit Energie versorgen. Der Hersteller hat sich dabei eine Lösung ausgedacht, mit der die Flächen optimal genutzt werden. Sie orientiert sich an der Form des Buchstaben Y: Die zentrale Stützstruktur steht dabei in der Mitte einer Doppelparkreihe. Die Konstruktion steht auf Köcherfundamenten, die die Lasten punktuell abtragen. Das gilt auch bei hohen Schnee- oder Windlasten. Mit den Überdachungen sind 50 Tonnen Stahl verbaut worden, der in einem Thüringer Werk CO₂-reduziert hergestellt worden war. Dort wird dafür ein spezieller Lichtbogenofen verwendet, der komplett mit erneuerbarem Strom betrieben wird.

Massivbauweise kombiniert Betondecken mit vorgefertigten Holzrahmenbauwänden

Heiligenhaus lässt von Generalunternehmer eine Kita für 80 Kinder errichten – L-förmiger Grundriss gleicht Höhenunterschiede aus

Heiligenhaus – In Heiligenhaus bildet ein zweigeschossiger Neubau mit einer Grundfläche von 700 Quadratmetern den Raum für die Kindertagesstätte „Zauberwelt“. Entstanden ist das Gebäude aus vorgefertigten Holzrahmenbauwänden kombiniert mit Massivbauweise.

Die besondere Topografie des Grundstücks hat der Generalunternehmer Brüninghoff in die Planung integriert: Die L-förmige Gebäudestruktur gleicht die Höhenunterschiede des Geländes aus und ermöglicht barrierefreie Zugänge. Während die Kita auf zwei Etagen die Betreuung der Kinder ermöglicht, erhielt ein sogenanntes integriertes Stadtteilzentrum einen separaten Eingang, um eine unabhängige Nutzung zu gewährleisten.

In den Außenbereichen gibt es abwechslungsreiche Spielmöglich-

keiten für die Kinder. Die Gebäudestruktur ist zudem so ausgerichtet worden, dass die Gruppenräume und Spielflächen von maximalem Tageslicht profitieren und eine ideale Himmelsausrichtung erhalten.

Robuste Gipsfaserplatte bildet die Innenbekleidung

Der Wandaufbau wurde dabei gezielt auf die Anforderungen an eine Kindertagesstätte abgestimmt: Eine robuste Gipsfaserplatte bildet die Innenbekleidung, hinter der sich eine Installationsebene für haustechnische Leitungen befindet. Die Dämmebene besteht aus hochwirksamer Zellulose oder Holzfaser. Sie bietet nicht nur hervorragende Wärmedämmwerte, sondern reguliert auch Feuchtigkeit. Tragende Holzrahmen aus Konstruktionsvollholz sorgen für Stabilität,



Der Außenbereich wird in eine Hanglage eingebettet.

Foto: Brüninghoff

während eine hinterlüftete Fassadenkonstruktion mit langlebigen Holzwerkstoffen die Wände vor Witterungseinflüssen schützt.

Die Massivbauelemente, insbesondere die Decken und einige innenliegende Wände, bestehen aus Beton. Diese tragen nicht nur zur

statischen Stabilität bei, sondern bieten auch funktionale Vorteile. So ermöglichen die Betondecken die Fußbodenheizung mit niedriger Vorlauftemperatur und tragen durch ihre thermische Masse zur Stabilisierung der Raumwärme bei. Gleichzeitig wird der Schallschutz zwischen den Geschossen erheblich verbessert, was in einer Kindertagesstätte von besonderer Bedeutung ist.

Ein zentraler Erfolgsfaktor des Projekts war die hohe Vorfertigungstiefe der Holzrahmenbauwände, Aluminiumfenster und Türen, die in den eigenen Produktionsstätten von Brüninghoff gefertigt wurden. Die wettergeschützte Vorfertigung trug nicht nur zur Qualitätssicherung bei, sondern verkürzte auch die Bauzeit erheblich.

Auch Aspekte der Kreislauffähigkeit wurden bei der Planung be-

rücksichtigt. Die Holzkonstruktion des Gebäudes wurde so gestaltet, dass sie sich von der Betonkonstruktion baulich trennen lässt. Dadurch können die Holzrahmenbauwände unter bestimmten Bedingungen rückgebaut und wiederverwendet werden.

Vier Gruppenräume für jeweils 20 Kinder

Die Kita verfügt neben den vier Gruppenräumen für jeweils 20 Kinder über multifunktionale Räume, die auch von der Nachbarschaft genutzt werden können. Das integrierte Stadtteilzentrum bietet Raum für Veranstaltungen und fördert den Austausch. Es ist räumlich und funktional eng mit der Kita verbunden. Eine zentrale Synergie entsteht durch die gemeinschaftliche Nutzung der Küche.

Schraubanker hält Belastungen vom Dämmstoff fern

Befestigungslösungen bei der „Dach + Holz“

Schramberg/Stuttgart – Auf der Messe „Dach + Holz“ präsentiert der Schramberger Hersteller Heco unter anderem die neuen Längen der Vollgewindeschrauben „Heco-Topix-plus“ und den neuartigen Schraubanker „Multi-Monti-plus Therm“. Außerdem liegt der aktuelle Produktkatalog für das laufende Jahr aus.

Das Sortiment der Vollgewindeschrauben ist um 20 Modelle in zwei Kopfvarianten mit Längen von 450 bis 800 Millimetern erweitert worden. Damit will der Hersteller eine wichtige Angebotslücke für den konstruktiven Ingenieurholzbau schließen, wie er im Vorfeld der Messe mitteilte. Wie alle „Heco-Topix-plus“ zeichnen sich auch die ergänzten Varianten durch ein op-

timisiertes Ansatzverhalten, höchste Geradheit, einen reduzierten Einschraubdrehmoment, schnellere Montage, höhere Tragfähigkeit, verbesserte Randabstände, optimierte Stahlkennwerte, erhöhte Duktilität und geprüfte Qualität aus.

Der Schraubanker wird zur Befestigung von Aufdachdämmungen sowie gedämmten Fassadensystemen auf Beton und Mauerwerk verwendet. Das Sortiment umfasst neun Abmessungen und deckt Klemmstärken von 125 bis 305 Millimetern ab. Mit dem Holz-Beton Doppelgewinde werden Druckkräfte direkt in den mineralischen Untergrund übertragen, ohne den Dämmstoff zu belasten, was die Dauerhaftigkeit und Tragfähigkeit der Konstruktion erhöht.

Pfllendorf – Im südbadischen Pfllendorf ist Deutschlands erstes Wohn- und Pflegezentrum mit vollflächigem Einsatz von Dusch-WCs entstanden. Die Fertigung erfolgte im Werk von GVG Sanitärsysteme montagefertig – einschließlich der Rohre, Sanitärgegenstände und elektrischer Anschlüsse.

„Durch die industrielle Vorfertigung erreichen wir konstante Qualität und erzielen durch standardisierte Abläufe signifikante Kosteneinsparungen“, sagt GVG-Geschäftsführer Reiner Weidle. Die Prozesse folgen einem festen Muster – das spart Material, Arbeitszeit und Personalressourcen. „Außerdem profitieren wir durch große Abnahmemengen von günstigen Einkaufskonditionen“, so Weidle.

Bei der Trinkwasser- und Heizungsinstallation setzten die Be-

Rohrsystem dämpft Spülgeräusche

Pfllendorfer Wohn- und Pflegezentrum bekommt Bäder montagefertig geliefert



Die vier Quadratmeter großen Dusch-WCs sind barrierefrei gestaltet.

Foto: Geberit

teiligten auf Systeme des Geberit-Sortiments. Dazu gehörte das Mehrschichtverbundrohrsystem „FlowFit“. Für die Dimensionen von 16 bis 40 Millimetern braucht man nur eine Pressbacke. Zusätzlich erleichterten drehbare Press-

stellen das Verpressen der Fittings in beengten Montagesituationen.

Für die Heizungsleitungen in den Steigzonen kam „Mapress Therm“ zum Einsatz. Das niedriglegierte Edelsystem ist speziell für geschlossene Heiz- und

Kühlkreisläufe konzipiert. Dank der Geberit-Presswerkzeuge und systemspezifischen Pressbacken konnten sämtliche Verbindungen dauerhaft, sicher und mechanisch belastbar hergestellt werden.

Die Geberit-Systeme „Silent-PP“ und „Silent-Pro“ dienen der Entwässerung. Das schallgedämmte Rohrmaterial lässt kaum Abflussgeräusche im Betrieb aufkommen.

Auch das Dusch-WC-Konzept stammt von Geberit: „AquaClean Alba“ gilt als besonders pflegeleicht. Das war für Raphael Kemmer, Geschäftsführer der KLAG Grundbesitz GmbH als Bauherren, mitentscheidend: „Die Duschfunktion ist für viele ein Stück Selbstbestimmung in der Intimhygiene“, erklärt er: „Zugleich ist sie eine Entlastung für das Pflegepersonal – ein echter Gewinn im täglichen Betrieb.“

T-Roc bewegt sich geschmeidiger durch den Fahrtwind

Wolfsburger Hersteller designt die zweite Generation stromlinienförmiger – Deutlich vergrößertes Platzangebot

DBU/Wolfsburg – Seit Ende vorigen Jahres ist sie auf dem Markt: die zweite Generation des T-Roc. Zeitgemäß gibt es ihn nur noch mit Hybrid-Antrieb. Eine Diesel-Version des 2017 erstmals vorgestellten Kompakt-SUV-Modells von Volkswagen wird ebenso wenig wie ein Schaltgetriebe angeboten. Der Traditionshersteller zählt ausschließlich auf einen sogenannten Mildhybrid-Antrieb (MHEP).

Volkswagen stellt damit mehrere Sachen klar: Einen reinen Verbrenner gibt es mit T-Roc nicht mehr, schon gar keinen Diesel. Aber

auch ein Vollstrome oder ein Plug-in-Vollhybride ist nicht im Modell-Angebot. Schließlich war seit 2017 die Strategie aufgegangen, mit dem T-Roc ein SUV anzubieten, das sich auch Leute leisten können, deren Konto nicht so prall gefüllt ist wie das von Tiguan-Käufern. Da passt eine teurere Plugin-Variante nicht ins Konzept.

Tatsächlich war das Modell seit knapp einem Jahrzehnt eine Erfolgsgeschichte des in letzter Zeit

vom Umbruch der Autowelt etwas gebeutelten Konzerns. Bereits im vierten Jahr der Markteinführung hatte der T-Roc den Tiguan nach Verkaufszahlen eingeholt. Zwei Millionen Fahrzeuge der ersten Generation dieses Typs sind abgesetzt worden.

Damit das auch so bleibt, muss sich die neue Variante in vielerlei Hinsicht verbessern. Was die Größe betrifft, lässt sich das ganz nüchtern nachmessen: Der T-Roc der aktuellen Generation

ist mehr als zwölf Zentimeter

länger und hat einen um drei Zentimeter größeren Radstand als die Vorgänger-Generation.

Bequemes Sitzen auf der Rückbank

Das zählt sich laut den Prüfern des ADAC und von „Auto Motor Sport“ auch aus: So finden Erwachsene mehr Platz auf der Rückbank. Auch hat sich das Kofferraumvolumen den Zahlen nach um 20 Liter gegenüber dem Vorgänger vergrößert.

Das Design ist nicht nur nach den aktuellen Maßstäben des Zeitgeschmacks angepasst worden. Volkswagen ist auch mehr Stromlinienförmigkeit gelungen. Der Luftwiderstandsbeiwert des neuen T-Roc ist auf 0,29 gesunken.

Zur angepassten Formensprache gehört auch die Beleuchtung. Serienmäßig sind LED-Scheinwerfer an Bord, mit Aufpreis gibt es eine LED-plus-Variante. Bei dieser passt sich der Helligkeitskegel in Kurvenfahrten automatisch an. Als Spitzenoption bietet der Hersteller auch an Front und Heck beleuchtete Spangen beziehungsweise Firmenlogos an.

Das Doppelkupplungsgetriebe schaltet, wie bereits angemerkt, automatisch. Möglich ist allerdings auch eine manuelle Schaltung über die Wippen am Lenkrad. Dort, wo die Hände beim Fahren sind, gibt es insgesamt mehr Möglichkeiten, mit „echten Tasten“ zu schalten und zu walten. Das gilt aber

VW T-ROC 1.5 ETSI R-LINE DSG	
Länge:	4,37 Meter
Breite:	1,83 Meter
Höhe:	1,57 Meter
Leergewicht:	1.474 Kilogramm
Zuladung:	506 kg
Anhängelast (gebremst):	1.500 kg
Anhängelast (ungebr.):	730 kg
Hubraum:	1.498 cm³
Leistung:	110 Kilowatt (150 PS)
Max. Drehmoment:	250 Newtonmeter
Beschleunigung von 0 auf 100:	8,9 sec
Höchstgeschwindigkeit:	212 km/h
Verbrauch (l/100 km):	5,6 Liter
CO₂-Emission (g/km):	128 Gramm
Kofferraum:	475 Liter
~mit umgeklappter Rückbank:	1.350 Lt.
Garantie:	2 Jahre
Grundpreis:	42.460 Euro
Alle Angaben nach adac.de	

auch für den großen Touchscreen im zentralen Vorderbereich. Den Blick muss niemand von der Straße nehmen, der beispielsweise Geschwindigkeitsinformationen benötigt: Dafür sorgt das Head-up-Display, mit dem Volkswagen den T-Roc erstmals ausgestattet hat.

Einparken funktioniert über das Smartphone

Ebenfalls zu den modernsten Einrichtungen beim Fahrzeug gehört der Spurwechselassistent. Mit ihm ist beispielsweise ein automatischer Nothalt auf der Standspur möglich. Auch das Parken lässt sich automatisieren: Über das Smartphone lässt sich das Fahrzeug in die richtige Standposition bringen, sollte zum Beispiel eine enge Garage oder kleine Parklücke den Fahrer vor zu hohe Hürden stellen. Wichtig ist auch die Sicherheit: So verfügt der neue T-Roc auch über ein Warnsystem beim Öffnen der Türen, wenn sich Fahrradfahrer oder Fußgänger von hinten nähern.

cs

Leasing-Verband übt Kritik an EU-Quoten für Firmenflotten

Berlin – Das EU-weite Verbrenner-Aus ist zwar vom Tisch. Die Kommission des europäischen Staatenbunds hält aber daran fest, dass Unternehmensflotten verpflichtend einen bestimmten Anteil an abgasfreien Fahrzeugen haben müssen. Das wiederum erhöht den bürokratischen Aufwand für die betroffenen Betriebe, kritisiert unter anderem der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) in einer Stellungnahme von Mitte Dezember. Staatliche Vorgaben über verbindliche Mindestanteile in der Fahrzeugbeschaffung sind für BDL-Hauptgeschäftsführerin Dr. Claudia Conen kontraproduktiv: „Sie erzeugen Bürokratie und verlagern Risiken einseitig in die Unternehmen, ohne die realen Rahmenbedingungen vor Ort ausreichend zu berücksichtigen“, erklärt sie.

Die EU-Kommission legt in ihrem Vorschlag fest, dass ab 2030 große Unternehmen bei neuen Firmenwagen und Transportern bestimmte Mindestanteile an Fahrzeugen ohne oder verringerten Abgasausstoß haben müssen. Das können dann auch sogenannte Mildhybride oder E-Fahrzeuge mit kraftstoffgespeisten Reichweitenverlängerern sein. Statt diesbezüglich Vorgaben zu machen, sieht Conen die Hebel eher beim besseren Angebot von Lademöglichkeiten und klareren Abschreibungs- beziehungsweise Steuerregeln.

Sinnvoller als starre Quotenvorgaben seien für die Unternehmen auch planbare Energiekosten und technologieoffene Übergangspfade. Daten- und Nachweisanforderungen müssen pragmatisch gehandhabt werden, heißt es weiter: „Um zu investieren, brauchen Unternehmen Entscheidungsfreiheit und Planungssicherheit – aber nicht im Sinne von Planwirtschaft“, erläutert die Hauptgeschäftsführerin.

cs

Wenn der Fahrer sich mit seinem ganzen Sitz zur Rückbank drehen kann

Franzosen präsentieren Auto als Verbindung zwischen Arbeit und Freizeit

Saint-Ouen – Der französische Hersteller Citroën hat mit dem ELO ein Fahrzeug konzipiert, das größtmögliches Raumangebot mit kompakten Außenmaßen kombiniert. Der Wagen ist 4,10 Meter lang und kann bis zu sechs Personen Platz bieten. Der Fahrersitz ist zentral positioniert und kann für Gespräche oder Arbeiten gedreht werden.

Die Sechs-Personen-Beförderung soll beim Ausklappen zusätzlicher Sitze möglich sein. Sie bleiben ansonsten in den Seitensitzen der zweiten Reihe verborgen. Gleichsam lässt sich eine Schlafmöglichkeit platzieren, so dass in dem Fahrzeug sogar zwei Personen übernachten können. Damit will Citroën seinem Konzept gerecht werden, ein Auto anzubieten, das Arbeiten, Freizeitaktivitäten und Erholung miteinander verbindet.

Den Rahmen bildet dabei eine vollständig elektrifizierte Architektur. Der Antrieb ist auf der Hinterachse positioniert. Nur so war es möglich, die Länge des Fahrzeugs auf die kompakten 4,10 Meter zu begrenzen. Damit sieht der Hersteller den optimalen Bewegungsspielraum des Autos in der Stadt. In diesem bevorzugten Terrain könne er seine Wendigkeit und leichte Manövrierbarkeit am besten aus-



Der gezielt zentral ausgerichtete Fahrersitz lässt sich um 360 Grad drehen.

Fotos (2): Citroën

spielen, heißt es. Von der althergebrachten Armatur müssen sich Fahrer mit solchen Gedankenexperimenten von vornherein verabschieden. Schon die Lenksäule ist weitestmöglich nach vorn positioniert worden. Das Display erscheint über Reflexionstechnologie schwebend in der Windschutzscheibe. Das wiederum ermöglicht dem Fahrer, alle nötigen Fahrinformationen zu erlangen, ohne den Blick von der Straße abzuwenden.

Die Modularität des Fahrzeugs zeigt sich nicht nur in den wechselnden Ausrichtungen des Fahrersitzes – nach vorn oder zur Rückbank gewandt – sondern auch in der Möglichkeit, die

Sitze auszubauen und im Freien als Sitzgelegenheiten zu verwenden.

Den Einstieg behindert laut diesem Konzept keine Mittelsäule mehr. Er ist damit auf einer Breite von 1,92 Metern völlig frei – zumal sich die vier Seitentüren in entgegengesetzte Richtungen öffnen lassen.

Was die Optik betrifft, spricht der Hersteller selbst und bewusst von „gewagter Farbgebung“. Sie überwiegt als leuchtender Orangeton, der je nach Lichteinfall zwischen Rot und Gelb changiert. Der auffällige Farbton strahlt laut Citroën Optimismus aus und versprüht Lebensfreude, wie es heißt.

Allerdings dürfte er bevorzugt in den Niederlanden für Verückung sorgen, weniger anderswo. Dass andere Farbvarianten noch nicht präsentiert wurden, dürfte auch daran liegen, dass es sich eben um ein Konzeptfahrzeug handelt. In den freien Verkauf soll das Modell noch nicht gelangen, wie es in der Präsentation des ELO Mitte Dezember hieß.

cs

Auto-Erfinder plant Premiere der Großraumlimousine VLE am 10. März

Shuttle mit bis zu acht Sitzen – 1.114 Kilometer mit zwei kurzen Ladestopps

Stuttgart – Dem Mutterland des Automobils wird in jüngerer Vergangenheit nachgesagt, den Anschluss an die Entwicklung von Kraftfahrzeugen verloren zu haben. Tesla als Vorreiter der bezahlbaren E-Mobilität und chinesische Modelle unterer Preisklassen laufen Deutschland den Rang ab – so heißt es oftmals. Die Kehrtwende zu vollbringen, versucht in der Erfinderstadt des Automobils der Hersteller Mercedes-Benz: Am 10. März wird er in Stuttgart seinen VLE erstmals der Weltöffentlichkeit präsentieren.

Viel ist im Grunde noch gar nicht bekannt über das Fahrzeug, das „eine neue Ära einläutet“. So zumindest hat es der schwäbische Produzent Mitte Dezember bei der Ankündigung des Premierentermins formuliert. Klar ist bisher vor allem, dass die Großraumlimousine mit bis zu acht Sitzen vor allem ein sehr breites Publikum ansprechen soll, da es sich für die Freizeit großer Familien ebenso empfiehlt wie als Shuttle für Firmenfahrten. Bedeckt hält sich Mercedes-Benz in

Bezug auf einen großen Vorteil, der den VLE prägt: seine Stromlinientechnologie. In ersten Promovideos ist das Modell mit solchen Mustern auf der Oberfläche versehen worden, dass sich die äußere Struktur für Fans, aber auch die für Mitbewerber auf dem Markt optisch nicht erschließen lässt. Man hält sich diesbezüglich also buchstäblich bedeckt.

Tatsächlich hat es in Italien eine lange Vorbereitungszeit vor der Markteinführung des VLE gegeben: Auf der Teststrecke in Nardò (Apulien) haben Mercedes-Benz-Ingenieure unzählige Probefahrten mit teils sehr hohen Geschwindigkeiten und dynamischem Fahrverhalten untersucht, bis in ihren Augen die Außenhülle des Fahrzeugs mit ihrer straff gespannten Dachlinie und dem sanft abgerundeten Heck die jetzige Perfektion erreicht hat.

Ebenso fein austariert wurden dabei die Rekuperation, der elektrische Antriebsstrang und das Thermo-Management. Hohes Augenmerk bekam zudem die bislang

BEKANNTE FAKTEN ZUM VLE

- Mercedes-Benz lässt seinen VLE im spanischen Vitoria (Baskenland) fertigen.
- VLE steht für „Van Luxury Electric“.
- Ein optionaler 22-Kilowatt-Onboard-Lader ermöglicht AC-Laden.
- Der Armaturenräger lehnt sich an den des ebenfalls voll elektrischen CLE von Mercedes-Benz an.
- Grundsätzlich ermöglicht das Modell auch ein Variante mit Verbrennungsmotor. Dadurch soll die „neue Ära“ des Automobils „anpassungsfähig“ bleiben.

ungewohnte Hinterachslenkung. Letztlich soll das alles wie eben auch der niedrige Luftwiderstandsbeiwert dazu beitragen, dass das vollelektrische Fahrzeug trotz seines Großraumlimousinenumfangs eine hohe Reichweite erlangen kann.

Deren genauer Wert mag erst am 10. März mit dem Modell selbst gelüftet werden. Öffentlich gemacht wurde aber schon ein Langstreckentest des VLE von Stuttgart nach Rom. Das sind laut Autoatlas auf kürzester Strecke 1.114 Kilometer. Das Fahrzeug habe sie mit zwei kurzen Ladestopps von je 15 Minuten zurückgelegt, wie es im Juli hieß.

Bekannt wurde auch, dass der VLE das erste Modell einer neuen Van-Architektur des Herstellers ist: Deren modularer und skalierbarer Aufbau sieht Mercedes-Benz selbst als das Eigentliche der neuen Ära an. Mit ihr soll die Absetzung des Großraumlimousinen-Charakters von Gerwerbetransportern noch deutlicher zutage treten.

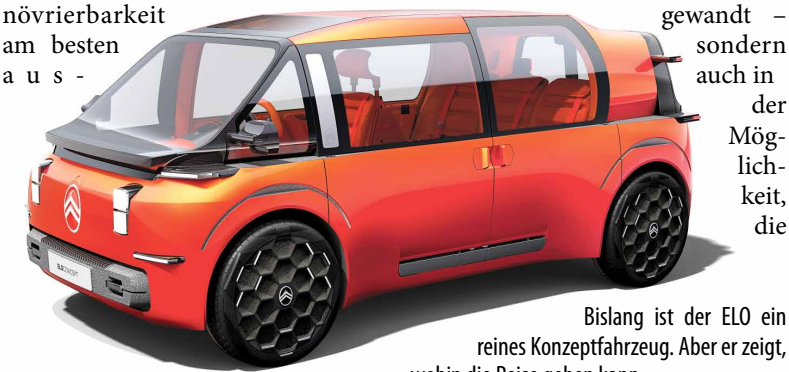
Auf dieser Architektur basiert schließlich auch der VLS: Dieses Modell harrt ebenso noch seiner Präsentation in der Weltöffentlichkeit.

cs



In der Öffentlichkeit präsentiert der Hersteller seinen VLE immer mit bizarr gemusterten Oberflächen – zur Verschleierung des neu entwickelten Stromlinienprofils.

Foto: mercedes-fans.de



Bislang ist der ELO ein reines Konzeptfahrzeug. Aber er zeigt, wohin die Reise gehen kann.

„Für ‚nice-to-have-features‘ ist unsere Branche zu ernsthaft“

53 innovative Wettbewerbsbeiträge konkurrieren in den Kategorien Praxis, Industrie und Wissenschaft um den VDBUM-Förderpreis 2026

DBU/Berlin – Jan Scholten, Geschäftsführer der Ingenieurgesellschaft für Allgemeine Maschinentechnik mbH (IAMT) und Leiter der Arbeitsgruppe Baumaschinen- und Fördertechnik der Ruhr-Universität Bochum sowie Vorstandsmitglied des Verbands der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik (VDBUM) widerspricht in seinem Gast-Statement der These, der Branche mangle es an Innovationskraft und kündigt spannende Wettbewerbsbeiträge für den Förderpreis an, der am 11. Februar beim VDBUM-Großseminar in Willingen verliehen wird.

Kennen Sie das? Kurz bevor man sich auf einen Berg an Arbeit stürzt, schnell noch einen Kaffee ziehen, am besten in der Lieblingstasse. Dann läuft's bestimmt besser! Vertieft in die Arbeit greift man dann oft Stunden später instinktiv zur Tasse, nimmt einen ordentlichen Schluck, ... und alles zieht sich zusammen. Kalter Kaffee schmeckt einfach widerlich.

Gestern ist mir das wieder passiert. Zwischen dem Gang zur Kaffeemaschine und dem bitteren Geschmack der kalten schwarzen Brühe in meiner „Kaffee macht schön!“-Tasse lagen 53 Bewerbungen um den VDBUM-Förderpreis 2026, die mich vollkommen in ihren Bann gezogen haben. Zum Einsendeschluss Mitte Oktober war die Resonanz wieder einmal überwältigend. Ich habe gemeinsam



Mehr als 1.100 Teilnehmer waren im vorigen Jahr beim 53. VDBUM-Großseminar dabei. 2026 soll es in Willingen ähnlich spannend werden. Foto: VDBUM

mit einigen Kollegen die ehrenvolle Aufgabe, einen ersten prüfenden Blick auf die eingereichten Innovationen zu werfen.

Passt alles? Ist formal alles im Lot? Die fachliche Bewertung übernimmt später die Jury mit Vertretern aus Praxis, Industrie und Wissenschaft. Genau in diesen drei Kategorien bitten wir jedes Jahr um Bewerbungen.

Ich gebe zu, dass ich viel zu neugierig und technikbegeistert bin, um trotz rein formaler Vorprüfung nicht auch mal einen tieferen inhaltlichen Blick in die Ideen unserer Branche zu werfen. Glauben Sie mir, soviel sei verraten, das ist auch in diesem Jahr wieder alles andere als kalter Kaffee!

Da werden auf der Baustelle von den Praktikern, quasi mit der Schaufel in der Hand, großartige Ideen geboren, die das tägliche Arbeiten leichter, sicherer oder effizienter machen. Maschinen- und Anlagenhersteller aus der Industrie integrieren neue Technologien in ihre Produkte oder unterstützen den Anwender durch piffige Assistenzsysteme. Hochschulen und Forschungseinrichtungen denken das Bauen und die Bauprozesse teilweise vollkommen neu und geben damit den Anstoß zu weiteren Innovationen. Mich begeistert das und da wird das sonst so heißgeliebte Getränk zur Nebensache.

Nach wie vor hört man jedoch, unsere Branche sei noch immer ex-

trem konservativ und müsse sich doch endlich neuen Technologien öffnen, müsse innovationsfreudiger werden. Sorry, das wird uns nicht gerecht. Wir sind nicht innovationsfeindlich oder unbegründet träge, wir sind vielleicht manchmal kritischer und abwartender als andere Branchen. Aus gutem Grund, wie ich finde. Wir schaffen mit unserer täglichen Arbeit halt keine kurzlebigen Lifestyle-Produkte oder Konsumgüter. Wir schaffen langfristige Werte, tragen maßgeblich zu einer funktionierenden Infrastruktur und zur Gestaltung nachhaltiger Lebensräume bei. Die Prozesse, die technischen Lösungen, die Maschinen, derer wir uns dabei bedienen, müssen zuver-

lässig, ausgereift und effizient sein. Fachkräftemangel, Wettbewerbs- und Kostendruck, Umweltschutz und Nachhaltigkeitsforderungen, all das treibt und motiviert uns ganz von selbst offen für Neues zu sein. Forschungsergebnisse, neue Technologien und Innovationen finden sehr wohl ihren Weg in die Praxis unserer Branche, allerdings nur dann, wenn der konkrete Nutzen gegeben ist. Für „nice to have features“ ist unsere Branche zu ernsthaft, ist das Ergebnis unserer Arbeit zu relevant.

Die künstliche Intelligenz ist ein gutes Beispiel. Auch hier haben wir anderen den Vortritt gelassen und standen sicher nicht in der ersten Reihe der KI-Pioniere. In diesem Jahr zieht sich die KI aber wie ein roter Faden durch die Förderpreisbewerbungen. Dabei werden diese beiden Buchstaben nicht zur Effekthascherei oder zu Marketingzwecken verwendet, vielmehr ist hier ein wirklicher Mehrwert für den Anwender zu erkennen. Der Punkt scheint erreicht, an dem die KI auf breiter Front Einzug in unsere Branche hält.

Überzeugen Sie sich selbst auf dem VDBUM-Großseminar im Februar in Willingen. Hier werden nicht nur die Förderpreise verliehen, hier erhalten wir alle unser jährliches Wissens-Update. „Brücken bauen – Zukunft gestalten“, dieses Branchenevent wird auch 2026 wieder die Brücke schlagen zwischen neuesten Forschungs- und Entwicklungsergebnissen und der Praxis. Weder von den über 100 Ausstellern, noch in den Fachvorträgen, während der Podiumsdiskussion oder am abschließenden Tag der Arbeitskreise wird kalter Kaffee serviert.

54. VDBUM-GROSSEMINAR

Traditionell versammelt sich das „Who is who“ der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik zu Beginn des neuen Baujahres zum VDBUM-Großseminar im sauerländischen Willingen. Es ist eines der wichtigsten Branchen-Events überhaupt, das jährlich veranstaltet wird. Vom 10. bis 13. Februar werden voraussichtlich etwa 1.200 Teilnehmer dabei sein.

Der erste Programmpunkt ist am Dienstagnachmittag stets die Eröffnung der Fachausstellung, an der mehr als 100 Aussteller teilnehmen. Sie präsentieren ihre Produkte und Dienstleistungen zentral zwischen den Seminarräumen Korbach und Winterberg. In den Vortragspausen und beim abendlichen Get-together ist genug Zeit eingeplant, um sich zudem über neue Technik und Verfahren informieren zu können oder die Themen einzelner Vorträge zu diskutieren und zu vertiefen. Denn manche Aussteller sind auch als Vortragsredner aktiv. Der Weg zum dritten Seminarraum, Brilon, über den Außenbereich, komplettiert die Fachausstellung. Die Freifläche bietet genügend Platz auch für größere Baugeräte und Maschinen.

Mit der Hochtief AG, der Kiesel GmbH und der Wirtgen Group begleiten drei bekannte Partner aus der Branche das Großseminar. Beim Rundgang zur Eröffnung der Fachausstellung werden sie im Gespräch mit VDBUM-Geschäftsführer Dieter Schnitzler ihre Themen vorstellen. Die drei Unternehmen sind jeweils mit mehreren, sehr vielschichtigen Themen am Vortragsprogramm beteiligt. Zudem treten sie bei den drei Abendgästen in Erscheinung.

Die Themenpartner des Großseminars sind die Syniotec GmbH sowie die Hansa-Flex AG. Am Dienstagnachmittag werden auch wieder Studenten und Meisterschüler begrüßt, denen der VDBUM gemeinsam mit Paten eine kostenfreie Teilnahme am Großseminar ermöglicht.

STERNSTUNDEN DER
BAUMASCHINEN



Klassiker des
20. Jahrhunderts

Die schönsten
technischen
Meisterwerke

SONDEREDITION

STERNSTUNDEN DER
BAUMASCHINEN

die schönsten technischen Meisterwerke
von den 1950er bis 1990er Jahre

ausführlich recherchierte Artikel mit
eindrucksvollen Bildern

präsentiert von **DER BAU
UNTERNEHMER**



Jetzt bestellen!

+ 49 (0)30 / 40 30 43 - 30

 <https://sternstunden.der-bau-unternehmer.de>