

VDBUM

Verband der
Baumaschinen-
Ingenieure
und -Meister e.V.

INFORMATION 4·02

August/September · 30. Jahrgang · Euro 7,-

In diesem Heft:

Grabenlose Rohrsanierung immer
wieder überzeugend

Nutzfahrzeugprogramm für die
Bauwirtschaft

Euro – Banken und Mittelstand
in einem Boot

Straßenbau der besonderen Art:

Herausforderung Hockenheim



Standardisierte Vielfalt bei Nutzfahrzeugen für den Bau



Grabenlose Rohrsanierung überzeugt wirtschaftlich und technisch



Neue Gefahrgutaufkleber des VDBUM

www.vdbum.de

Menschen bilden bedeutet nicht, ein Gefäß zu füllen, sondern ein Feuer zu entfachen

(Aristophanes)

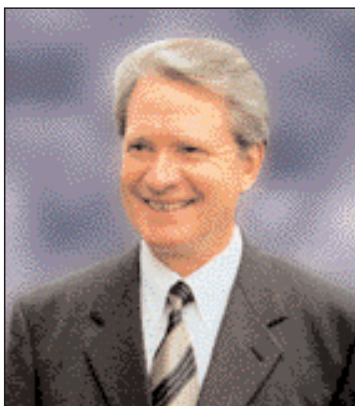
von Manfred Wichert

Über drei Jahrzehnte hat der Verband der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V. seinen Mitgliedern ein breites Dienstleistungsspektrum geboten. Das Hauptaugenmerk jedoch liegt nach wie vor auf den Gebieten der Weiterbildung und beruflichen Fortbildung. Beide Bildungsformen sind heute unerlässlich, will man auf dem Arbeitsmarkt überhaupt noch bestehen können oder aber vorbereitet sein auf einen beruflichen Um- oder Aufstieg. Lernen wird zu einem lebenslang notwendigen Prozess. Dem Einzelnen stellt sich jeweils die Frage, in welcher Form was zu lernen ist.

Mit Fug und Recht kann der VDBUM von sich behaupten, dass er auf diese Frage die passgenaue Antwort in der Vergangenheit gefunden hat und auch für die Zukunft den Weiterbildungsanspruch seiner Mitglieder befriedigen will. Dass das in einer Zeit relativ kurzlebiger und stark beschleunigter Wirtschaftsprozesse immer schwieriger wird, liegt auf der Hand.

Die Notwendigkeit, den Bildungsgedanken nicht nur partiell für den VDBUM aufzuwerfen, sondern auch der breiten Öffentlichkeit deutlich vor Augen zu führen, ist nicht allein durch die PISA-Studie zu begründen.

Bereits in den 70er Jahren begann eine Lehrergeneration ihren Marsch durch die Institutionen, und zwar mit Er-



Manfred Wichert,
1. Vorsitzender des VDBUM

folg. Nirgendwo in der Gesellschaft haben die Vertreter der 68er Generation derart folgenschwer unser schulisches Milieu beeinträchtigt. Was damals gesät wurde, ernten wir heute in Form von Modernisierungstau und Rückstand. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands ist essentiell bedroht. Diese Tatsache wirkt sich gerade im Zeitalter globalisierter Wissensgesellschaften äußerst nachteilig aus. Es bleibt abzuwarten, ob die Politik angesichts der bestehenden Alarmzeichen nunmehr in der Lage ist, die längst überfällige große Bildungsreform in Angriff zu nehmen. Bildung bzw. Wissen ist

längst zu einem Produktivfaktor von hohem Rang geworden, dem wir nur entsprechen können durch eine ebenso hohe Stufe an Bildungsqualität. Diese ist, wie wir erkennen mussten, nicht zu erreichen durch eine sicherlich gut gemeinte aber dennoch verfehlte Gesamtschulidee. Nur über den Weg einer soliden Bildung innerhalb eines gegliederten Schulsystems werden wir aus dem Dilemma des Bildungswesens herauskommen. Wenn wir Schluss machen mit der Kollektivierung und Politisierung und uns wieder hinwenden zu einem Stück freiheitlicher Leistungspädagogik, dann wird die nächste PISA-Studie sicherlich kein blamables Zeugnis einer verfehlten Bildungspolitik sein, sondern uns Deutschen zur Ehre reichen. Den Begriff Elite hierbei wieder schulisch hoffähig zu machen, scheint dringend geboten.



Titelthema

Straßenbaumaschinen als Präzisionsinstrumente

Perfektes Zusammenspiel



Keine isolierte Maßnahme, sondern Teamwork ist gefragt, wenn es um präzisen Straßenbau geht. Von besonderer Bedeutung ist diese Forderung natürlich dann, wenn Leistungen jenseits „normaler“ Bauaufgaben anstehen. Der Bau beziehungsweise die Sanierung von Formel-1-Rennstrecken trägt den Status einer solchen Sonderaufgabe, nicht zuletzt auch wegen der extrem hohen Anforderungen an die Ebenheit, die der Motorsport-Weltverband FIA mit der Auftragsvergabe verknüpft. Dass es letztlich Straßenbaumaschinen der in der Wirtgen Group vereinigten Hersteller waren, die sowohl auf dem Hockenheimring als auch auf einer bekannten französischen Rennstrecke zum Einsatz kamen, spricht für den insgesamt hohen Standard.

Beilagenhinweis: Dieser Ausgabe ist eine Information zum „Förderpreis 2002“ der Steinbruch-Berufsgenossenschaft StBG, Langenhagen, beigelegt. Wir bitten unsere Leser um Beachtung.

Technik

Pole Position nicht nur für Schumi	5
<i>Eine Straßenbaumaßnahme der besonderen Art</i>	
Rennstrecke in Frankreich saniert	8
Grabenlos aus der Kostenfalle	9
<i>Alles spricht für die grabenlose Rohrsanierung, nur die Auftraggeber halten sich bedeckt</i>	
Überzeugende Baufahrzeugreihe EuroTrakker Cursor	14
<i>Fahrzeuge für die Bauwirtschaft stellen eine besondere Kategorie dar</i>	

Wirtschaft

Der Euro und der Kapitalmarkt	21
<i>Eine nüchterne Kosten-Nutzen-Betrachtung auch aus der Sicht des Mittelstandes</i>	
Ingenieurmangel: Gefahr für die Wirtschaft	27
<i>Zu den Wurzeln mangelnden Technikinteresses drang eine Studie vor</i>	
Studieren gegen Wind und Wetter	28
<i>Chancen erkennen</i>	
Bau- und Baustoffmaschinenmessen	30
<i>Die Besten bleiben</i>	
Wirtschaft – kurz notiert	32
Präsenz in Norddeutschland optimiert	36
<i>Ein big player demonstriert Stabilität</i>	

VDBUM Spezial

Editorial	3
<i>Menschen bilden bedeutet ein Feuer zu entfachen</i>	
Dreifache Messepräsenz unterstreicht Anspruch des VDBUM	38
Manitou-Aktivtag beim VDBUM	39
Bikertour 2002	40
<i>Jährliches „Muss“ in Terminkalender der Benzinblütigen</i>	
Neue Gefahrgutaufkleber	43
Vorstandsassistent berufen	43

Bestimmungen & Vorschriften

Aktuelle rechtliche und steuerliche Informationen aus der Fülle des Vorschriften- und Verordnungswesens	44
---	----

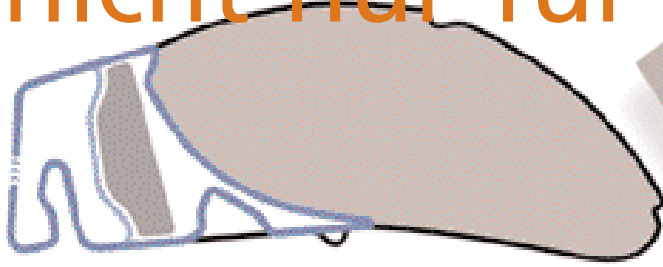
Industrie aktuell

Aktuelle und interessante Informationen über neue Produkte und Dienstleistungen führender Ausrüster der Bauwirtschaft und ihrer Zulieferbranchen	46
--	----

Magazin

Menschen	58
<i>Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger</i>	
Literatur	60
Messen/Impressum	61
Schulungsveranstaltungen / Vorschau	62

Pole-Position nicht nur für Schumi



Der alte (schwarz) und der neue (blau) Hockenheimring mit Querspanne (hellblau) und Fahrsicherheitszentrum (grau), das noch gebaut wird. Die Querspanne verkürzt den Kurs und steht der DTM sowie Motorradrennen zur Verfügung



Als sich die Formel-1-Gemeinde vom 26. bis 28. Juli 2002 zum „Großen Preis von Deutschland“ in Hockenheim traf, war auf der Strecke fast nichts so wie früher. Seit Jahresbeginn wurde die badische Rennstrecke umgebaut. Die dazu notwendige Technik für das Wichtigste der Rennstrecke – den Asphalt – kam aus dem Hause der Joseph Vögele AG. Bis zu drei Fertiger vom Typ Super 1900 waren mit am Start.

Über 60 Mio. Euro hat die Baumaßnahme gekostet. Es war außerdem die umfangreichste am Hockenheimring seit 1964/1965, als das Motodrom gebaut worden war. Der bisherige Grand-Prix-Kurs charakterisierte sich durch die langen Waldgeraden, die 1938 auf vorhandenen Fuhrmannswegen entstanden sind und die Strecke zu einem Hochgeschwindigkeitskurs machten. Doch für heutige Zeiten waren die 6,8 Kilometer zu lang, zumal die weiten Passagen des Waldes für die Zuschauer nicht zugänglich waren.

Ende Juli befuhren die Formel-1-Fahrer eine auf 4.489 Meter verkürzte Strecke. Ausgestattet mit 17 Kurven bot sie nun Überholmöglichkeiten, Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 200 km/h pro Runde und Rundenzeiten von 1:10 wurden möglich. Doch zuvor mussten 500.000 m³ Boden bewegt, 100.000 m² Asphalt eingebaut und 40 km Kabeltrassen und Versorgungsleitungen verlegt werden. In den zur Verfügung stehenden sechs Monaten arbeiteten im Durchschnitt 120 Mann der Bickhardt Bau AG an der Strecke.

Als erstes erhielt im März das Motodrom einen neuen Fahrbahnbelag aus 32.000 t Asphalt. Nach dem ersten Rennen, der DTM Ende April auf einer verkürzten Strecke, waren die Rennfahrer vollen Lobes. Allen voran Jean Alesi, ehemaliger Formel-1-Fahrer: „Der Grip ist fantastisch“. Kein Wunder. Neben den vom

ausschreibenden Büro Tielke aus Aachen vorgeschriebenen griffigen, weil polierresistenten, Mineralstoffen waren extreme Ebenheitsanforderungen einzuhalten. Als absolut verpflichtendes Kriterium wird in der Richtlinie des Motorsport-Weltverbandes FIA ausdrücklich formuliert, dass Ebenheitsabweichungen von 3 mm unter der 4 m Latte stellenweise akzeptiert werden können, insgesamt ist jedoch nur 1 mm unter der 4 m Latte erlaubt. Eine hohe Herausforderung für die Fertiger aus dem Hause der Joseph Vögele AG, die hier zum Einsatz kamen.

Bei Einbaubreiten zwischen 9 und 18 m waren insbesondere im Kurvenbereich bis zu drei parallel einbauende



Rennstreckenumbau im Renntempo: Bei Einbaubreiten zwischen 9 und 18 m waren insbesondere in den Kurvenbereichen – wie hier in der Nord-Kurve – bis zu drei parallel einbauende Fertiger vom Typ Super 1900 im Einsatz



Insgesamt wurden von den Vögele-Fertigern vom Typ Super 1900 32.000 t Asphalt im Motodrom, dazu 43.000 t auf der neuen Strecke und weitere 25.000 t in den Auslaufzonen auf dem Hockenheimring eingebaut und mit Hamm-Walzen verdichtet.



Laut FIA darf die Ebenheitsabweichung insgesamt nur unter 1 mm unter der 4 m Latte betragen. Norbert Haug, Mercedes-Motorsportchef, kommentierte das Einbauergebnis so: „Ich kenne keine Strecke, die so plan ist wie der neue Hockenheimring.“



Bis zu 1.500 t Asphalt wurden – wie hier zwischen Mobil-1- und der Sachs-Kurve – pro Tag eingebaut. Die durchschnittliche Geschwindigkeit lag bei 4 m/min; der Verdichtungsgrad hinter der Fertigerbohle betrug bis zu 98%.

Fertiger vom Typ Super 1900 im Einsatz. Doch neben den hohen technischen Anforderungen kamen witterungsbedingte Unbilden hinzu. Der Einbau im März war geprägt von Regen, Kälte und Minusgraden am Morgen. Die Folge: schnell sinkende Temperatur des Asphaltes. Und je kühler der Asphalt, desto schwieriger sein Einbau und seine Verdichtung. Die Fertiger durften unter keinen Umständen ausfallen. Um dies auszuschließen und einen problemlosen Einsatz der Fertiger an allen Einbautagen sicherzustellen, waren Anwendungstechniker von Vögele vor Ort bzw. jederzeit für den Katzensprung aus Mannheim zur Rennstrecke bereit. Bis zu 1.500 t Asphalt wurden pro Tag eingebaut. Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug 4 m/min. Das Material ließ sich aufgrund des hohen Splittanteils, der den Grip ausmacht, schwer verdichten. So kam ein Bohlentyp zum Einsatz, der mit Stampfer und zwei Pressleisten ausgestattet war. Das dies richtig war, zeigte der Verdichtungsgrad hinter der Fertigerbohle: er betrug bis zu 98 %. Für die nachfolgenden beiden Tandemwalzen DV 6 von Hamm, ausgestattet mit Oszillation und Vibration, war die abschließende Verdichtung kein Problem. Und auch die bewährte Frästechnik von Wirtgen wurde am Hockenheimring eingesetzt: Bereits im Januar beim Abfräsen der alten Fahrbahndecken im Motodrom (40.000 m² innerhalb von sieben Arbeitstagen mit den Fräsen W 2000 und W 1900) und im März zum Rückbau der alten Strecke. Maschinen aus der Wirtgen-Group zeigten also am Hockenheimring eine geschlossene Teamleistung.

Die Vögele-Fertiger gingen Anfang Mai erneut beim Bau der Rettungswege ins Rennen, die der Planer rings um die Strecke auf beiden Seiten vorgesehen hat. Hinzu kam die Vorbereitung der Auslaufzonen. Auf anderen Rennstrecken sind sie als Kiesbett ausgeführt, in Hockenheim aus Asphalt. Von der Strecke abgekommene Fahrer können so ihren Weg fortsetzen. Mitte bis Ende Juni folgte dann der Einbau des Asphaltes auf der neuen Strecke. Insgesamt 43.000 t Asphalt wurden hier in kürzester Zeit mit der bereits bewährten Technik von Vögele, den Fertigern vom Typ



Bauarbeiter, kräftig, ausdauernd, niedriger Stundenlohn, sucht Job.

► Der Actros Bau ist für die härtesten Jobs qualifiziert. Überfährt er zum Beispiel ein Hindernis, dann verteilt er die Last gleichmäßig auf die Vorderachsen. Ein Grund, warum sein Fahrverhalten selbst unter schwierigsten Bedingungen tadellos ist. Außerdem werden dadurch Bauteile und Reifen geschont. Alles über den Achslastausgleich und die vielen anderen Begabun-

gen des Actros, der gerade die Leserwahl 2002 in der Klasse Baufahrzeuge gewonnen hat, erfahren Sie bei einem Vorstellungstermin.



Mercedes-Benz

Super 1900, bewältigt und mit den DV 6 Kombiwalzen der Hamm AG verdichtet. Denn bereits Ende Juni 2002, vier Wochen vor dem Formel-1-Spektakel, war die erste offizielle Testfahrt anberaumt. Zweimal umrundete der ehemalige Formel-1-Pilot Jean Alesi mit seinem Mercedes CLK als Erster die 4.489 Meter des neu gestalteten Kurses. „Ich kann im Namen aller Fahrer nur gratulieren. Hier wurde fantastische Arbeit geleistet.“ Norbert Haug, Mercedes-Motorsportchef, pflichtete seinem DTM-Fahrer bei. Er lobte das Layout und vor allem den Asphalt: „Ich kenne keine Strecke, die so plan ist wie der neue Hockenheimring,“ und fügte hinzu: „Hier ist eine neue Rennstrecke in Renntempo entstanden und das in höchster Qualität.“ Die Kommentare der Formel-1-Piloten nach den ersten Runden im Training und nach dem großen Rennen waren ähnlich und die Begeisterung der Fans, vor allem der „Rotkäppchen“, lässt sich an dieser Stelle nicht in Worte fassen. ■

WIR SIND IHR PARTNER:

- LIEBHERR-KRANE
- HÜNNEBECK SCHALUNG & GERÜSTE
- SENNEBOGEN-SEILBAGGER/KRANE
- CONTAINER & RAUMZELLEN
- BOBCAT-TELESKOPLADER

○ VERMIETUNG ○ SERVICE

MASCHINEN- UND ANLAGEN-
REPARATUR- UND MONTAGE GMBH

27735 Delmenhorst · Postfach 1565

Telefon: 04221/9279-0

Telefax: 04221/9279-90

eMail: info@marm.de

49808 Lingen – Biene

Schüttelsand 5

Telefon: 05907/9320-0

Telefax: 05907/9320-20

eMail: lingen@marm.de



Mit 5 m/min auf der berüchtigten Route de Eau Rouge

An die Fahrbahnqualität einer stark befahrenen Rennpiste werden deutlich höhere Anforderungen gestellt als an eine normale Autostraße. Deshalb wird in Spa-Francorchamps jede Pause zwischen den Veranstaltungen genutzt, um notwendige Belagserneuerungen bzw. Streckenkorrekturen durchzuführen.

Nur knapp zwei Wochen hatte das belgische Straßenbauunternehmen Bodarwe aus Malmédy Zeit, eine Strecke von insgesamt 2,9 km des Rundkurses mit einem neuen Asphaltbelag zu versehen. Darunter waren Abschnitte wie die bei den Fahrern gefürchtete Schikane „Eau Rouge“ mit der „Raidillon-Kombination“ auf einer Länge von 1.500 m sowie der zweite Höchstgeschwindigkeitsabschnitt der Strecke namens „Blanchimont“ über eine Länge von 1.200 m.

Lediglich 40 mm dick ist die abzufräsende Asphaltschicht auf der Rennpiste, bei höchsten Maßstäben an die Genauigkeit. Für das präzise Abfräsen der Teilstrecken setzte das Unternehmen deshalb zwei Wirtgen-Straßenfräsen 2100 DC mit einer Fräsbreite von jeweils 2,0 m ein. Diese Hochleistungsfräsen profitieren von ihrem hohen Wirkungsgrad, indem der leistungsstarke Dieselmotor der 2100 DC seine 448 kW direkt an die Fräswalze abgibt. Das mechanische Antriebskonzept der Fräswalze unterstützt diesen Vorgang wirkungsvoll. Auch spielt auf der kurvigen Rennstrecke das Frontladeband der 2100 DC seine Vorteile gekonnt aus. Es ist nach beiden Seiten schwenkbar und gestattet auch in Kurven und bei Neigungen ein einwandfreies Beladen der Lkws.

Beide Kaltfräsen sind mit der Wirtgen Multiplex-Nivellierautomatik ausgestattet. Sie besteht aus zwei unabhängig arbeitenden Regelkreisen – jeweils einem pro Maschinenseite. Die verwendeten Digitalregler können direkt vom Fahrstand oder vom Boden aus bedient werden. Sie zeigen auf einem gut ablesbaren Display den vorgewählten Sollwert und den aktuellen Istwert der Frästiefe. Korrekturen sind per Tastendruck problemlos möglich – ebenso ein Wechsel zwischen Automatikbetrieb und manueller Verstellung.

Info: www.wirtgen.de



Foto: Wirtgen

Eindeutig die Grand Prix Rennstrecke von Spa-Francorchamps: Wirtgen-Kaltfräsen tragen hier den Belag 40 mm tief ab. ■

Il rH rst Il r
v n Mn ins lzl n uf
r st n -Gumm tt n
... un S

Ihr V it: ch n r

NT Mex

H r n l 22 - 2 3 7 r m n
T L (4) / 7 F x 4 7 7 7

Grabenlos aus der Kostenfalle

Die Berstlining-Technologie bietet erhebliche Einsparpotenziale bei der Sanierung von Rohrleitungsnetzen. Ein starkes Argument, denn Deutschlands Rohrleitungsnetze der Ver- und Entsorgung zu sanieren, ist eine Jahrhundert-Aufgabe, der sich nach wie vor öffentliche und private Netzbetreiber gegenüber sehen.

Dr.-Ing. Christian Falk, Witten

Trotz einer vielerorts angespannten Finanzlage werden noch lange nicht alle technischen Optionen genutzt, mit denen sich die „Herausforderung Rohrsanierung“ schnell und kostenoptimal bewältigen lässt.

Ein markantes Beispiel dafür ist die Berstlining-Technologie zur grabenlosen Erneuerung defekter Rohrleitungen. Diese seit über drei Jahrzehnten bewährte Verfahrensfamilie erlaubt es, in vorhandene Leitungstrassen neue Rohre gleicher oder gar größerer Nennweite einzuziehen – ohne Oberflächenaufbruch und bei insgesamt minimalem Baustellenaufwand. Die zeitlichen und wirtschaftlichen Vorteile gegenüber dem klassischen Tiefbau sind vielfach erheblich. Unverständlicherweise zögern viele Auftraggeber, sich vom Bagger ab- und dem Berstlining zuzuwenden.

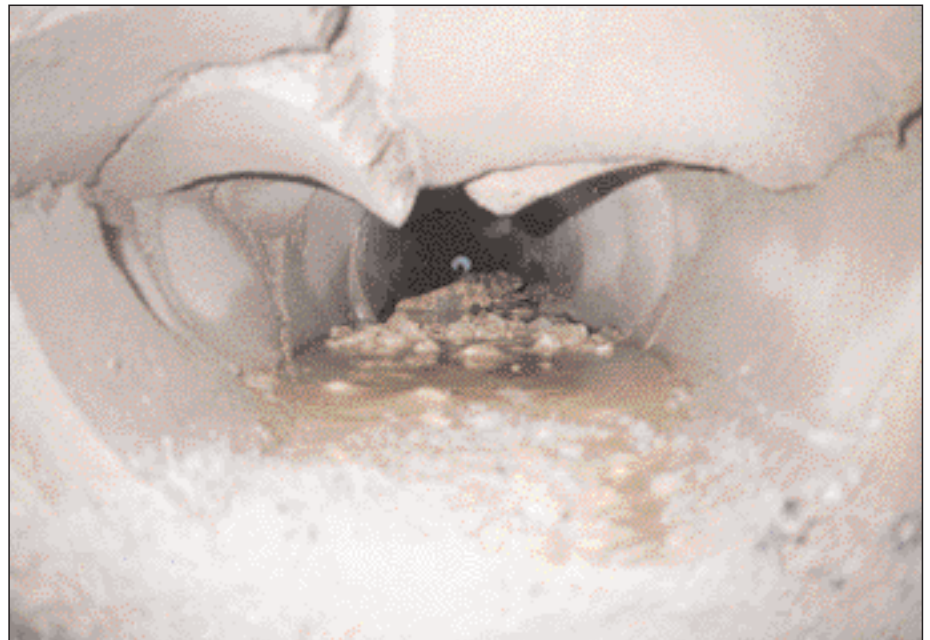
Deutschlands Rohrleitungsnetze: Ein Sanierungsfall

Die moderne Industriegesellschaft ist auf Rohre gegründet. Dem dürfte kaum zu widersprechen sein: fünf bis sechs Millionen Kilometer lang sind Deutschlands Gas- Wasser- und Abwasserleitungsnetze, die uns in jeder Lebenssituation „ver- und entsorgen“ und unseren Lebensstandard, unsere Gesundheit und auch die Produktivität unserer Wirtschaft sichern. Das Problem: Auch Deutschlands Rohre altern wie alle anderen Infrastrukturen. Während aber der Verfall oberirdischer Systeme für jedermann sichtbar ist, droht im Untergrund der schleichende, unbemerkte Verfall. Speziell in Deutschlands Abwasserkanälen ist das schon bittere Realität. Jahrzehntelang erfolgten

weder im privaten noch im öffentlichen Abwasserleitungs-Bestand die technisch erforderlichen Reinvestitionen. Und so stehen Städte und Gemeinden heute vor einem Nachholbedarf an Sanierungsmaßnahmen, die einerseits technisch und ökologisch unabweisbar, andererseits aber als finanzielle Last kaum zu schultern sind. Jährliche Investitionen von 1,64 Mrd. € in die Sanierung der Abwassernetze reichen nach Ansicht der ATV-DVWK künftig gerade einmal aus, um den heutigen, nach wie vor unbefriedigenden Status quo im Untergrund zu sichern. Für die Durchführung kurz- und mittelfristig notwendiger Sanierungsmaßnahmen werden rund 45 Mrd. € in die öffentlichen Kanalnetze zu investieren sein. Und auch ein Großteil der

rungsbedürftig; Fachleute schätzen diesen mit etwa 40-60% ein. In den Versorgungsnetzen sieht die Lage zwar nicht ganz so dramatisch aus wie im Abwasserbereich, aber auch hier stehen in den nächsten Jahren Erneuerungsmaßnahmen von erheblichem Umfang an – etwa beim Austausch alter Grauguss-Gasleitungen.

Der Nachholbedarf im Untergrund hat nicht nur monetäre Folgen. Wollte man alle defekten Kanäle „klassisch“ im offenen Leitungsgraben austauschen, würde Deutschland auf Jahre zur Dauerbaustelle. Dass der anstehende Sanierungsbedarf dennoch nicht zwingend in einen Albtraum aus Staus, Schmutz und kollabierendem Einzelhandels-Umsatz führen muss, verdanken wir findigen Ingenieuren. Sie haben nicht nur Verfahren entwickelt, mit denen sich schadhafte Rohre unterirdisch renovieren lassen. Und mit dem sogenannten Berstlining-Verfahren ist man sogar in der Lage, irreparabel geschädigte oder überlastete Leitungen durch komplette Neurohre in der



Wenn die Kanäle so aussehen, hilft nur noch eine Erneuerung

Bürger sitzt als Grundstückseigentümer auf undichten Grundleitungen: von ca. 1,5 Millionen Kilometern Gesamtbestand ist ein erheblicher Umfang sanie-

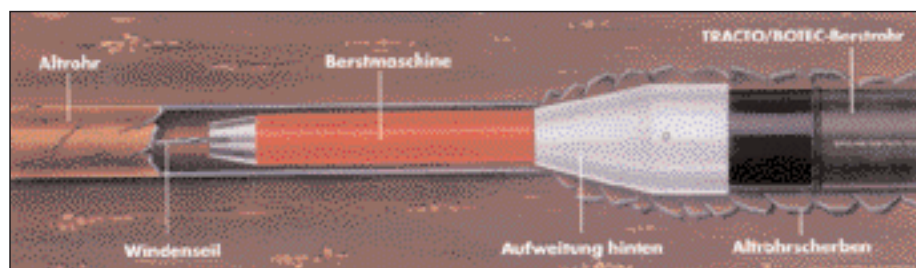
vorhandenen Leitungstrasse zu ersetzen, ohne den Bagger nennenswert bemühen zu müssen – und das schon seit fast 30 Jahren. ►

Berstlining: Platz schaffen für eine neue Leitung

Das Berstlining entstand Ende der 70er Jahre als Weiterentwicklung der Relining-Technologie. Beim Relining wird schlicht und einfach ein neues Rohr in das defekte eingezogen. Dass dabei das neue Rohr zwangsläufig kleiner als das alte ist, setzte dem Relining immer wieder Grenzen und führte schließlich zu der Idee, die alte Leitung während des Einziehvorgangs zu zerbrechen. Dies erfolgte in der ersten Generation der Berst-

ment, Beton und Steinzeug zutrifft, und eine verdichtbare Bodenmatrix in der Rohrtrasse.

Mit dem dynamischen Bersten lassen sich in der Praxis nicht nur Rohre identischer Nennweite einziehen, sondern auch größere Nennweiten; so ist das Verfahren auch für hydraulisch bedingte Sanierungsmaßnahmen bestens geeignet. Als Neurohr werden in der Praxis hauptsächlich verschweißte Rohrstränge aus PE-HD oder gesteckte aus Rohrschüsse PVC-U eingezogen; der Einsatzbereich umfaßt das gesamte Spektrum von DN



Beim dynamischen Berstlining wird der Berstkörper GRUNDOCRACK mit Unterstützung einer Winde durch die Altleitung gezogen und zerstört. Gleichzeitig wird das Neurohr mit eingezogen.

lining-Verfahren durch eine dynamisch arbeitende Berstmaschine. Dieses Gerät kann man sich vereinfacht als einen horizontal durch das Rohr geführten Presslufthammer vorstellen. Die pneumatisch erzeugten Stoßimpulse rammen eine mit Messern besetzte, konisch zulaufende Bersthülse axial ins Rohr und zerbrechen es in Scherben. Für die exakte Führung des Systems sorgt einerseits die Rohrtrasse, andererseits der Zug eines Stahlseils in Vortriebsrichtung. Ein zweiter konischer Aufweitzylinder größeren Aussendurchmessers verdrängt dann die Scherben ins umgebende Erdreich. So schafft er den notwendigen Raum für die neue Rohrleitung, die zugfest an die Aufweitung angekoppelt ist und automatisch mit eingezogen wird, wenn sich die Berstmaschine durch das alte Rohr ins Ziel rammt.

Über 50.000 Kilometer dynamisches Berstlining

Voraussetzung des dynamischen Berstens sind berstfähige Rohrwerkstoffe, was aber nahezu für alle klassischen Rohrwerkstoffe wie Grauguss, Faserze-

ment, Beton und Steinzeug zutrifft, und eine verdichtbare Bodenmatrix in der Rohrtrasse. Mit dem dynamischen Bersten lassen sich in der Praxis nicht nur Rohre identischer Nennweite einziehen, sondern auch größere Nennweiten; so ist das Verfahren auch für hydraulisch bedingte Sanierungsmaßnahmen bestens geeignet. Als Neurohr werden in der Praxis hauptsächlich verschweißte Rohrstränge aus PE-HD oder gesteckte aus Rohrschüsse PVC-U eingezogen; der Einsatzbereich umfaßt das gesamte Spektrum von DN 100 bis DN 600, in Sonderfällen auch bis DN 1000. Eine Variante ist die Montage des Rohrstrangs aus schrittweise aneinander gekoppelten Kurzrohren; hier kann sogar auf die obligatorische kurze Startbaugrube verzichtet werden. Um den besonderen Anforderungen an das Rohrmaterial beim Einziehen durch die geborstene Trasse gerecht zu werden, wurden eigens hierfür vorgesehene Spezialrohre entwickelt. Ein Beispiel hierfür ist das durch eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus dem Hersteller von Berstverfahren, der Tracto-Technik, Lennestadt, des Rohrherstellers egeplast, Greven, und des Tracto-Technik-Systempartners Botec entwickelte Rohr „Tracto-Botec“: Das Berstlining-Rohr besteht aus einem PE-HD-Kernrohr mit einem aufextrudierten Schutzmantel hoher Abrieb- und Ritzfestigkeit, der zum Schutz des Rohres gegen Steine und Scherben dient.

Schnell, leise und erschütterungsfrei: Statisches Berstlining

Mitte der 90er Jahre erfolgte eine wichtige patentierte Neuentwicklung auf

dem Gebiet des Berstverfahrens. Diese als „GRUNDOBURST“ durch Tracto Technik, Lennestadt, entwickelte und vertriebene Verfahren kommt als statisches Berstverfahren speziell in Netzen der Gas- und Wasserversorgung zum Einsatz. Da gerade Versorgungsleitungen eher oberflächennah und oft in unmittelbarer Nachbarschaft anderer Leitungen verlegt sind, kann die dynamische Verfahrensvariante unter ungünstigen Bedingungen hier zu Problemen führen. Wo dies der Fall ist, bietet das statische Berstverfahren eine vollwertige Alternative für Leitungen (DN 100 bis 600), bei welchen sich die Erdarbeiten auf das Öffnen der Trasse im Bereich der Hausanschlüsse beschränken. Der Schneid- bzw. Berstkopf des Systems wird hier nicht mit Stößen durchs Rohr vorgetrieben, sondern kontinuierlich durch die Altleitung gezogen, die er dabei je nach Werkstoff des Althrohrs aufschlitzt oder aufbricht und mit einer Aufweitung ins Erdreich verdrängt. Eine Lafette im Startschacht zieht den Berstkopf an einem vorab ins Rohr eingeschobenen Gestänge zu sich hin; dabei entwickelt das hydraulische Aggregat je nach Maschinengröße eine Zugkraft von bis zu 1000 kN.

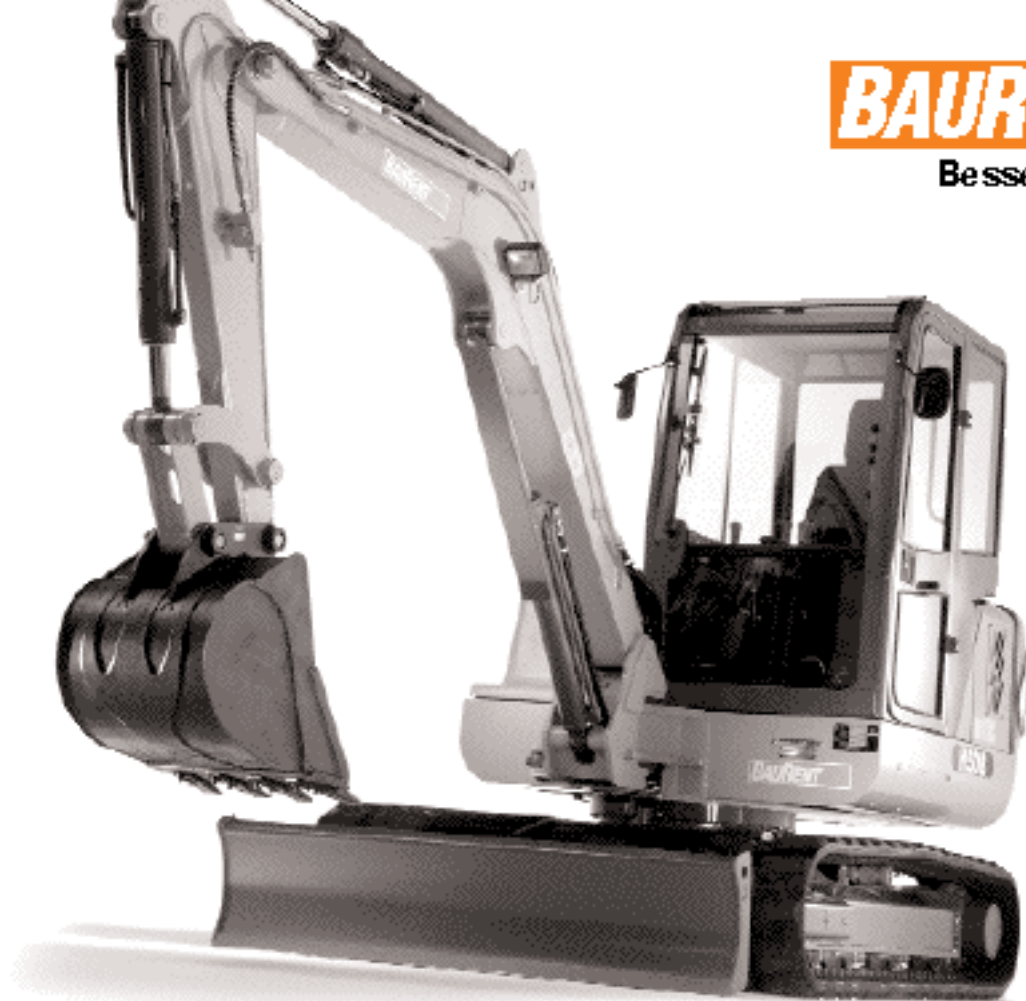
Das Berstgestänge besteht aus kurzen, mit Schnellkupplungen verbundenen Segmenten, die in der Lafette automatisch gekuppelt werden. So lässt sich ein taktfreier, kontinuierlicher Ablauf gewährleisten, bei dem das Neurohr ebenfalls im gleichen Arbeitsgang mit eingezogen wird. Das Resultat ist eine schnelle, geräusch- und erschütterungsfreie Alternative zum dynamischen Bersten und eine weitere wichtige Option für die grabenlose Leitungserneuerung mit werkseitig qualitätsgeprüften Rohren, die eine vollständige Abschreibung als Neubau ermöglicht.

Erdarbeiten als entscheidende Kostenfaktoren

Wie wichtig grabenlose Verfahrenstechnik gerade in Bezug auf Kostenaspekte ist, erschließt sich, wenn man weiß, dass nur der geringste Teil der Kosten einer Leitungserneuerung auf das Rohrmaterial entfällt. Stattdessen können Aufbruch und Wiederherstellung der Ober-

BAURENT

Besser mieten!



Besser zu BauRent, als zu klein, zu groß, zu teuer.

Achtung! Immer mehr billige Löckwögel wollen sich auf Ihre Baustellen drängen. Bei denen piept's wohl. Kommen billigdaher, machen große Töne und dann machen sie schlapp. Wirklich günstig arbeiten Sie dagegen mit Baumaschinen, die perfekt zu Ihren Baustellen und immer zum Budget passen. Und mit einem Mietservice, der an Solidität, Zuverlässigkeit und Kompetenz kaum zu übertreffen ist: Mit dem BauRent Baumaschinen-Mietservice. **Anruf genügt: 0180/50 50 920**

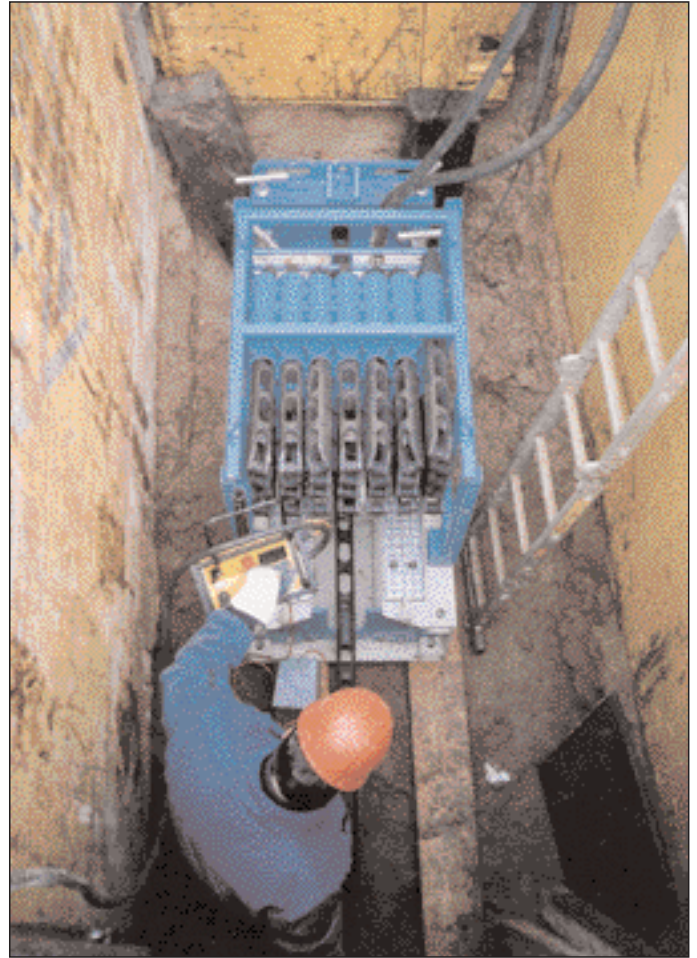


BauRent-Mietservice.
Oder wollen Sie nicht freizeiten?

Hamburg 040/53908454 • Hannover 0511/61794 • Berlin-Schöneiche 030/64909943 • Berlin-Elstel 030/23627 200 • Magdeburg 039297/20269 • Dortmund 0234/617006 • Essen 0201/690065 • Krefeld 02154/549047 • Düsseldorf 0211/749001 • Köln 0221/37941020 • Olpe 02764/894637 • Bonn 0228/310025 • Halle 034602/50254 • Leipzig 0341/6517394 • Erfurt 0361/6534528 • Dresden 035204/47903 • Frankfurt a. M./Offenbach 069/83836516 • Mannheim 0621/8094980 • Stuttgart 07154/6005 • München 089/9048950 • www.bau-rent.com



Dynamisches Berstlining: Der Rammkörper mit Aufweitung wird in die berstfähige Altleitung gezogen und zieht gleichzeitig ein Neurohr ein.



Beim statischen Berstlining wird ein Gestänge durch die Altleitung geschoben. Am Ziel wird das Werkzeug mit dem Neurohr angehängt. Erst beim Rückzug wird die Leitung zertrümmert und das Neurohr eingezogen.

flächen sowie Grabenverbau, Erdarbeiten und die Entsorgung von Aushub je nach Tiefe des Leitungsgrabens 60 bis 80 % der Gesamtkosten ausmachen: alle Positionen, die beim Berstlining drastisch reduziert werden oder sogar völlig entfallen. Deshalb lässt sich sagen: Würde das technisch mögliche Potenzial einer Rohrerneuerung im Berstverfahren konsequent genutzt, könnten Deutschlands Städte und Gemeinden insbesondere im Abwasserbereich jährlich Millionenbeträge sparen, ohne dass das Sanierungsvolumen auch nur um einen Meter reduziert würde.

Und doch rollt immer wieder der Bagger an, wo die Berstanlage schneller und billiger wäre. Einer der Gründe mag sein, dass aus der Sicht vieler Auftraggeber die Berstlining-Technologie noch eine relativ unbekannte Größe ist, bei deren Ausschreibung und Vergabe man mangels eigener praktischer Erfahrung ver-

meintlich auf externes Know-how angewiesen ist. Klassischen Leitungsbau hingegen „können wir selbst“. Zudem schränkt die Berstlining-Technologie die Zahl der potenziellen Bieter gegenüber der herkömmlichen offenen Bauweise ein

Rechtliche Bedenken: Eine Phantom-Diskussion

Ein regelmäßig vorgebrachter technischer Grund ist das Argument „Hausanschlüsse“: ab einer bestimmten Frequenz von Hausanschlüssen am Kanal, die per Kopfloch geöffnet und angebunden werden müssen, verliere das Bersten seinen wirtschaftlichen Reiz und könne man auch gleich die ganze Trasse aufgraben. Natürlich steigt mit der Zahl der Anschlüsse der Aufwand für Erdarbeiten, doch es lässt sich im Einzelfall kalkulieren, wieviel Kopflöcher eine 50 m lan-

ge Trasse aufweisen darf, damit sie sich im Berstlining-Verfahren rechnet. Im übrigen stellt sich diese Frage völlig anders dar, wenn man die Sanierung von defekten Anschlüssen zum Gegenstand einer ganzheitlichen Sanierungsstrategie machen würde; dann stünde häufig sowieso ein Großteil der Anschlüsse zur Erneuerung an; ein Kopfloch für das Berstlining müsste dann kostenseitig gar nicht unbedingt der Berstlining-Maßnahme zugerechnet werden.

Und schließlich kommt man bei der Suche nach „Berst-Widerständen“ nicht an der seit Jahren kursierenden Diskussion um die angebliche abfallrechtliche Unzulässigkeit des Berstlining vorbei. Die Verdrängung der „möglicherweise kontaminierten“ Rohrscherben, so die Argumentation, sei ein Fall von unerlaubter Abfallbeseitigung, da diese ordnungsgemäß entsorgt werden müssten, um Beeinträchtigungen von Boden und / oder

Grundwasser vorzubeugen. In einem umfassenden Rechtsgutachten wurden die damit zusammenhängenden Fragen längst zugunsten des Berstlinings geklärt, d. h. das Berstverfahren wurde auch aus abfallrechtlicher Sicht als zulässig bewertet. Ansonsten würde dieser Standpunkt gerade in Abwassernetzen eine geradezu absurde Konsequenz nach sich ziehen, da ja die Existenz eines Altrohrs keineswegs auf das Berstlining einzugrenzen ist. Wenn Altrohre in ihrer Substanz „kontaminiert“ sind, dann allenfalls durch das, was jahrelang durch sie hindurch- und angesichts der Undichtheit sanierungsbedürftiger Rohre unter Umständen auch aus ihnen hinausgeflossen ist. Wenn aber im Umfeld eines undichten Rohrs eine Kontamination herrscht, würde sie jedenfalls durch den Vorgang des Berstens in keiner Weise verschärft und andererseits durch den Verzicht aufs Bersten auch nicht gemindert. Auch ein durch Gebrauch und Alterung in Scherben zerfallenes Rohr dürfte dann nicht im Kanal verbleiben und beispielsweise durch eine Auskleidung saniert werden: denn auch ein Inliner ändert ja nichts an einer vorhandenen „Kontamination“ der Altrohrsubstanz, welcher Natur auch immer diese sein mag.



Das Gestänge wird zeitsparend eingeklinkt und nicht miteinander verschraubt (patentiert)

Fazit

Das Berstlining-Verfahren ist mit seinen unterschiedlichen Varianten und jahrzehntelangen Einsatzerfahrungen eine ausgereifte Option für die grabenlose Erneuerung eines großen Teils der schadhafte Ver- und Entsorgungsleitungen. Dahinter steht ein erhebliches Potenzial wirtschaftlicher Einsparungen für die Durchführung der unabweisbaren Sanierungsprogramme. Dieses Potenzial durch technologische Konservativität einfach zu verschenken, können sich die Städte und Gemeinden um so weniger leisten, je kritischer ihre wirtschaftliche Lage ist. Auch die gelegentlich gegen die Berstlining-Technologie vorgebrachten technischen und rechtlichen Argumente dürf-

ten hier eigentlich kein nennenswerter Hinderungsgrund sein; sie erweisen sich bei näherem Hinsehen als wenig gehaltvoll. Wer rechtliche Risiken fürchtet, sollte sich primär mit den strafrechtlichen Gefahren auseinander setzen, die sich aus Sanierungsprogrammen ergeben, die wegen finanzieller Defizite verzögert oder verhindert werden.

Insgesamt kann man die Bersttechnologie ohne Zweifel als Erfolgsstory bezeichnen: Weit mehr als 50.000 Kilometer Rohrleitungen der Ver- und Entsorgung wurden bislang mit dieser Verfahrenstechnik erneuert und durch ein neues Rohr ersetzt.

Ein Literaturverzeichnis kann angefordert werden. ■

Überzeugende Baufahrzeugreihe EuroTrakker Cursor

Die in der Bauwirtschaft eingesetzten Fahrzeuge stellen eine eigene Kategorie im weiten Feld des Straßenverkehrs dar, die aufgrund des Marktes, hinsichtlich lokaler Einsatzbedingungen und nationaler Gesetzgebungen sehr unterschiedlich ausgeprägt ist. Zwar ist die Bauwirtschaft weit entfernt vom Aufkommen der im Straßenverkehr eingesetzten Nutzfahrzeuge, dennoch bietet Iveco auf allen europäischen Märkten ein erstaunlich vielfältiges Programm an Fahrzeugen für genau diesen Sektor an.

Nationale Besonderheiten

Im Bauwesen und in der Kommunalwirtschaft beschränken sich Transporte auf kurze Reichweiten innerhalb des gleichen Landes. Hier bietet sich die Möglichkeit, nationale – weniger strenge, als die europäischen – Bestimmungen auszuschöpfen. Die unterschiedliche Topographie der verschiedenen Regionen, die Bodenbeschaffenheit und die klimatischen Bedingungen bestimmen, welche Konfigurationen im Einzelfall ideal sind. Auch die Gewohnheiten der Fahrer und die Anordnung der Baustellen beeinflussen die Festlegung der Aufbauten. Abgesehen von Fahrzeugen für den Zivilschutz gibt es in Frankreich oder Italien kaum Fahrzeuge mit Allradantrieb, da Baustellenzufahrten in der Regel gut geplant sind, die klimatischen Bedingungen eine gewisse Konsistenz des Untergrundes gewährleisten und eingeschneite Zufahrtswege nur sehr lokal ein Problem darstellen.

In Deutschland dagegen setzen Unternehmen und Gemeinden sehr gerne 4x4- und 6x6-Fahrzeuge mit beschränkter Achslast ein. In den Niederlanden sind wegen des sandigen Untergrundes alle Pritschenwagen mit zwei, drei oder vier Achsen mit Allradantrieb ausgestattet.

Aufbauten

In Westeuropa sind die meisten der in der Bau- und Kommunalwirtschaft eingesetzten Fahrzeuge mit Kipper (62 %) ausgestattet, auch wenn Aufbauten wie Fahrmischer (19 %), die eine spezielle Fahrzeugkonfiguration erfordern, nicht selten sind. Auch bei einer einfachen Pritsche wird meistens noch ein Ladekran aufgebaut. Einige Dienste, wie die Feuerwehr oder der Zivilschutz, setzen Lkw mit Allradantrieb ein, welche die

gleichen Fahrgestelle wie Baufahrzeuge haben und mit Rettungsvorrichtungen oder Ladekran ausgerüstet sind.

Damit die Ausrüstungen und die auf unebenem Gelände starker Torsion ausgesetzten Fahrgestelle lange leben, müssen alle Befestigungen fachgerecht ausgeführt werden. Aus diesem Grund hat Iveco die Längsträger der Fahrgestelle mit Platten und Konsolen für die Aufbau- montage ausgestattet.

Zwei Fahrzeugfamilien für die Bauwirtschaft

Überall in Europa gibt es zwei Kategorien und entsprechende Fahrzeugklassen für den Einsatz in der Bauwirtschaft:

1. Fahrzeuge, welche die meiste Zeit vollbeladen auf der Straße fahren, wo das Gesamtgewicht streng kontrolliert wird und bei denen ein geringeres Leergewicht die Produktivität erhöht. Sie werden als Light-Modelle bezeichnet.
2. Fahrzeuge, die hauptsächlich abseits der Straßen im Einsatz sind und deren



Iveco EuroTrakker 6x4 mit Motor Cursor 8 als Kipperversion

Gesamtgewicht nicht unter die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung fällt, sondern nur den technischen, vom Hersteller definierten Grenzen unterliegt. Für diese so genannten Off-Road-Modelle sind Robustheit und hohe Leistungsfähigkeit in kritischen Situationen die wichtigsten Anforderungen.

Light-Modelle

Die Light-Baustellenfahrzeuge fahren meist im städtischen Umland und nutzen in der Regel befestigte Straßen, auch wenn die Lade- und Entladebereiche sowie einige Fahrstreifen unbefestigt sind und damit wenig Traktion bieten. Es handelt sich dabei um 6x4- und immer häufiger auch 8x4-Fahrzeuge, für die die europäische Straßenverkehrs-Zulassungsordnung ein Gewicht bis zu 32 Tonnen erlaubt. Das Ziel, das Leergewicht zu senken, wurde durch Optimierung von Triebstrang, Rahmen und der dem zulässigen Gesamtgewicht (25/26 t für 6x4, 32 t für 8x4) angepassten Federung erreicht. Beispielsweise wird durch den Einsatz des Motors Cursor 8 mit 310 und 350 PS das Leergewicht um rund 100 kg gegenüber dem Vorgängermotor 8460 mit 300 und 340 PS gesenkt, wobei das Leistungsgewicht von 11 bis 13 PS/t beibehalten werden konnte.

Off-Road-Modelle

Off-Road-Fahrzeuge werden hauptsächlich für Transporte unter manchmal extremen Bedingungen in geschlossenen Gruben und Steinbrüchen oder auf Baustellen eingesetzt. Alle Komponenten sind überdimensioniert und können im Straßenverkehr nur unterhalb ihrer technischen Möglichkeiten eingesetzt werden.

Unter solchen Bedingungen braucht der Motor einen großen Hubraum, denn nur so bietet er ausreichend Drehmoment für das Anfahren an Steigungen mit niedriger Motordrehzahl und ohne zu starke Abnutzung der Kupplung. Das Schaltgetriebe muss in der Lage sein, längere Zeit mit hohem Drehmoment in den unteren Gängen durchzustehen. Rahmen und Federung müssen widerstandsfähig gegen Belastung und Verwindung sein. Aufgrund der unterschiedlichen Traktion der Reifen auf nicht befestigtem Gelände werden Achsen, Getriebe und Achswellen hohen Drehmomenten ausgesetzt. Schlaglöcher belasten das Lenkgetriebe. Die Aufbauten sind verstärkt, damit sie ungleich verteilte Ladung sowie Stöße während des Be- und Entladens schadlos überstehen.

Die Off-Road-Fahrzeuge für die Bauwirtschaft werden so zu ernstzunehmenden Konkurrenten für hochspezialisierte Erdbewegungsmaschinen, und zwar speziell in punkto Vielseitigkeit, Anschaffungspreis, Wartungskosten (vor allem für Reifen) und Einsatz auf öffentlichen Straßen.

Technische Lösungen und Innovationen

Iveco hat eine Zwillingsbaureihe entwickelt, um allen Ansprüchen der Kunden beider Baufahrzeugfamilien gerecht zu werden. Die Unterschiede zwischen den beiden Programmen umfassen den Triebstrang, den Rahmen und die Federung.

1,99% p. a.*

Nutzen Sie unsere Top-Finanzierungskonditionen für JCB Teleskope bei einer Anzahlung von nur 20%! Sie möchten sich unverbindlich informieren? Wir freuen uns auf Ihren Anruf.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!
GaLaBau, Halle 7 – Stand 180



*Laufzeit 24 Mona-



JCB GmbH | Telefon: 0 22 03 / 92 62-0 |
www.jcb.com



Motorenauswahl

Unter den drei Cursor-Motoren hat Iveco den kleinsten und den größten für diese Einsätze ausgewählt:

- Cursor 8, den kleinsten, mit 240 bis 352 PS für die Light-Baustellenfahrzeuge,
- Cursor 13 mit dem größten Hubraum und 380 bis 440 PS für die Off-Road-Fahrzeuge.

Bewusst wurde darauf verzichtet, für diese Fahrzeuge Cursor 10-Motoren, Zugpferde bei den Straßenmodellen, einzusetzen. Anfahr- und Beschleunigungsleistungen des Cursor 13 gewährleisten bei den schweren Einsätzen eine längere Lebensdauer der Kupplung. Bei den leichteren Fahrzeugen verringert der Cursor 8 das Gewicht um 236 kg im Vergleich zum Cursor 10 und kompensiert sein begrenztes Drehmoment mit einer „kürzeren“ Hinterachsübersetzung.

Alle Cursor-Motoren verfügen serienmäßig über eine Dekompressions-Motorbremse, deren Wirkung durch die Unterstützung durch den Turbolader mit variabler Geometrie bei den Cursor 8 und Cursor 13 mit 440 PS verstärkt wird (Iveco Turbo Brake). Die maximalen Bremsleistungen betragen 170 kW (231 PS) beim Cursor 8 (bei 2400/min), 150 kW (204 PS) beim Cursor 13–380 und 240 kW (326 PS) beim Cursor 13–440 (jeweils bei 1900/min).



Der 6x4 mit Motor Cursor 8 in der Sonderversion als Fahrmischer

Die Motoren mit weniger als 352 PS verfügen über ein Schaltgetriebe ZF Ecomid. Mit den stärkeren Motoren kommt das 16-Gang-Getriebe ZF Ecosplit mit Servoshift. Auf Wunsch erhältlich ist das automatisierte Schaltgetriebe EuroTronic. Die Antriebsachsen mit Planetengetrieben in den Naben sind doppelt übersetzt. Zur Verringerung des Leergewichtes steht für die leichten 6x4-Fahrzeuge jedoch auch eine einfach übersetzte Achse zur Verfügung.

Die Rahmenlängsträger haben unterschiedliche Profilstärken, je nachdem, ob es sich um ein Light- oder Off-Road-Modell handelt.

Die Vorderachsen der Fahrzeuge ohne Allradantrieb sind mit innenbelüfteten Scheibenbremsen von Knorr ausgestattet. Die vorderen Antriebsachsen und die Hinterachsen sind mit Trommelbremsen versehen. Die Bremskraft wird gewichtsabhängig von einem elektronischen, in die ABS-Steuerung integrierten elektronischen EBL-Modul gewährleistet, das von den an den Rädern angebrachten Sensoren ausgesendete Signale verarbeitet.

Sowohl ABS als auch EBL gehören zur serienmäßigen Ausstattung.

Bei der elektrischen Verkabelung handelt es sich um einen CAN-Bus (Controller Area Network), der den Datenaustausch zwischen den elektronischen Steuerungen der verschiedenen Komponenten ermöglicht.

Die Kabine des EuroTrakker ist die gleiche wie die des EuroTech in drei Ausführungen: kurz, lang und lang mit mittel-

hohem Dach. Die Innenverkleidungen sind dem Einsatz in der Bauwirtschaft angepasst, und die Federung der Kabine mit Schraubenfedern wurde zugunsten höheren Komforts geändert. Zusätzlich bekam die Kabinenfederung einen Querstabilisator. Auch die Geräuschkämmung (- 1,5 dB[A]) und die Wärmeisolierung (+ 20 %) wurden verbessert. Das Kabinenblech ist für besseren Korrosionsschutz beidseitig verzinkt.

Modellreihen

Das EuroTrakker Iveco Cursor-Programm umfasst insgesamt 57 Modelle, davon:

- 43 Lkw 4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4 und 8x8, von denen zehn speziell für Fahrmischer konzipiert und ausgestattet

sind

- Drei Lkw 6x4, 6x6 und 8x8 für außer-europäische Märkte, vor allem in Lateinamerika;
- Elf Sattelzugmaschinen 4x2, 4x4, 6x4 und 6x6

Die Modelle mit drei und vier Achsen gibt es in zwei Ausführungen. Die Light-Fahrzeuge wurden vor allem für den Einsatz auf öffentlichen Straßen entwickelt und entsprechen den Gewichtsbeschränkungen der in der Europäischen Union geltenden Straßenverkehrs-Zulassungsordnung: 26 t bei drei Achsen und 32 t bei vier Achsen. Die Off-Road-Modelle sind für Einsätze außerhalb öffentlicher Straßen bestimmt, wo ihre maximale technische Leistungsfähigkeit ausgeschöpft werden kann: 38 t für 6x4 und 6x6 sowie 41 t für 8x4. Diese Fahrzeuge sind auch für den Export in Länder mit weniger restriktiven Straßenverkehrs-Zulassungsordnungen in Sachen Gewichtsbeschränkung bestimmt.

Die Cursor 13 mit 380 PS und 440 PS sind für alle Modelle erhältlich. Der Cursor 8 ist vor allem in Light-Fahrzeugen eingebaut, aber auch in einigen Off-Road-Modellen, hier allerdings ausschließlich mit 352 PS.

Sondermodelle

Für den Transport von Fertigbeton mit Fahrmischern sind spezielle ►



Schwerer Junge: Iveco EuroTrakker 8x4 mit Motor Cursor 13



Im Werk Madrid wird die Modellreihe gebaut

Ausrüstungen nötig. Vor allem ist zu Gunsten höherer Nutzlast die Reduzierung des Leergewichts erforderlich. Dieser Markt ist in Europa so bedeutend, dass Iveco sich entschieden hat, entsprechend vorbereitete Varianten zu produzieren. Basismodelle dafür sind die EuroTrakker 6x4 und 8x4. Zur Verringerung des Leergewichts setzt man vor allem auf den Cursor 8-Motor. Dazu kommen ein-

fach übersetzte Hinterachsen, Parabelfederung und einige optionale Ausrüstungen, wie Aluminium-Kraftstoffbehälter oder Kunststoff-Stoßfänger. Die Verlängerung des hinteren Rahmenüberhangs trägt der Position des Mischers Rechnung und führt zu korrekter Lastverteilung. Spezielle Befestigungsplatten für den Hilfsrahmen sind mit den Längsträgern verschraubt. Ein motorabhängiger

Nebenantrieb für die Hydraulikpumpe, die den Mischer antreibt, kann an die hinten am Motor angeordneten Steueräder angeschlossen werden. Die Stabilisatoren an der Vorderachse und an den Hinterachsen wurden verstärkt, um die Fahrsicherheit zu gewährleisten, ohne auf die leichte und komfortable Federung verzichten zu müssen. Schalldämpfer und Auspuffrohr sind vertikal hinter der Kabine angebracht.

Vorteile für Kunden

Die Weiterentwicklung der Baureihe EuroTrakker Cursor gibt Kunden ein Arbeitsmittel an die Hand, das noch produktiver, gleichzeitig aber günstiger bei den Betriebskosten ist. EuroTrakker sind besonders attraktiv für Unternehmen, die sich auf schwere Bautransporte spezialisiert haben und sich vorwiegend auf große Arbeiten unter schweren Bedingungen konzentrieren.

Die gesteigerte Produktivität geht einher mit einer erhöhten Nutzlast, hervorragender Leistung und das bereits bei niedrigen Drehzahlen verfügbare Drehmoment. Zugleich ist die unaufwändige Schaffung von Sondermodellen gegeben. Positiv zu Buche schlagen auch die einfache Bedienung durch die automatisierten EuroTronic 2-Schaltgetriebe und die höhere Sicherheit im Straßen- und Off-Road-Betrieb durch die wirksame, serienmäßige Dekompressions-Motorbremse ITB.

Die Zuverlässigkeit der Modellreihe, gepaart mit der Reduktion der Betriebskosten schlägt sich sowohl täglich auf der Straße – mit der Senkung des Diesel- und Ölverbrauchs – als auch jährlich in der Verlängerung der Ölwechselintervalle für Motor und Hilfsaggregate nieder. Weiter sprechen die geringere Abnutzung der Kupplung aufgrund der Motoreigenschaften und des Bremssystems dank serienmäßiger Dekompressions-Motorbremse für die Modellreihe, die zusätzlich von Scheibenbremsen an der Vorderachse, Duo-Duplex-Trommelbremsen und EBL, sowie schnelle und korrekte Diagnoseerstellung mit Hilfe der Geräte Modus- und IWT profitiert.



Kabinenansicht der Off-Road-Reihe EuroTrakker Cursor

Frauenkirche bald sichtbar



Plangerechte Präzisionsarbeit über alle Bauphasen

Nach einer Meldung der Walter Bau-AG vereinigt mit Dywidag wird es nur noch wenige Wochen dauern, bis die Dresdener einen freien Blick auf die wieder errichtete Frauenkirche haben werden. Mit der inzwischen erfolgten dritten Anhebung des 340 Tonnen schweren Wetterschutzdaches ist die Voraussetzung für die Demontage der Gerüstkonstruktion geschaffen worden. Unter dem Wetterschutzdach begann nach Abschluss der Hebung sofort der Bau der neuen Gerüstkonstruk-

tion, damit der Bau der Hauptkuppel über dem Kuppelumlauf beginnen kann. Das neue Gerüst unter dem Wetterschutzdach wird nicht mehr auf dem Boden abgestützt sein. Stattdessen ruht die Konstruktion mit ihrem ganzen Gewicht auf einem Trägergerüst in Höhe des unteren Kuppelsims. Dadurch ist es möglich, dass das bisherige Gerüst um das Kirchengebäude mit einer Höhe von 38 Metern komplett abgebaut werden kann und der Blick auf das Kirchengebäude frei wird. Infos: www@walter-bau.de ■

Kunststoff für Hightech-Brücke

Bei der Planung einer Hochbrücke mit 38 Metern Spannweite über die AVE-Strecke Barcelona-Madrid und eine parallel dazu verlaufende Straße im spanischen Lleida, beschritt die spanische Ingenieurfirma Pedelta einen neuen Weg, indem sie eine der längsten Fußgängerbrücken ihrer Art in Europa komplett aus Kompositkunststoff-Bauteilen konstruierte. Dazu hatte die dänische Fiberline Composites A/S in nur fünf Monaten alle notwendigen Bauteile entwickelt, hergestellt sowie einschließlich der Bolzen und Beschläge aus rostfreiem Edelstahl geliefert. Ein wichtiges Argument für die Auswahl bildete die Tatsache, dass die Kunststoff-Bauteile über eine hervorragende elektrische Isolation verfügen, was bei Brücken über beispielsweise elektrifizierte Bahnstrecken, wie im vorliegenden Fall, entscheidend ist.

Die bogenförmige Brücke ist bei 38 Metern Spannweite drei Meter breit und durchaus anspruchsvoll konstruiert. Rechte Winkel kommen so gut wie nicht vor. Ein Planungsanspruch, der nur mit 3D-Software zu realisieren war.

www.fiberline.com ■

PostScriptBild

1/3 Seite 2000

Buchtipp:

Facility Management

Unternehmenspraktiker berichten über realisierte Projekte bzw. eingeführte Prozesse. Sie liefern Denkangebote für Entscheidungsträger im Facility Management, die Veränderungen wollen und damit eine Neuorientierung der klassischen Gebäudewirtschaftung einschlagen.

Inhaltliche Schwerpunkte des Buches: Lebenszyklusorientierte Planungsverfahren - Kostenrechnung und Controlling - Erfolgsfaktor Kundenzufriedenheit im Facility Management - Kostenreduktion durch Prozessoptimierung und Einkaufsmanagement - Kooperationsformen - Systematische Unterstützung: Angesprochen werden mit der Thematik alle, die mit Fragen des Aufbaus und der Weiterentwicklung eines betrieblichen Facility Management befasst sind. In besonderem Maße wird das Buch Vertretern der Unternehmens- und Beratungspraxis empfohlen.

Dr. Torsten Henzelmann und Mitautoren
Die Service-Revolution in der Gebäudebewirtschaftung, Auflage 2001 mit 128 S., 58 Abb., 8 Tab., 20,-, ISBN 3-8169-1723-2
Bezug: Über Buchhandlungen oder direkt www.expertverlag.de

Rohstofftag
Hessen 2002

Dass, wann und wo die nächste Steinexpo stattfindet, dürfte sich herumgesprochen haben, dass die Demonstrationsmesse aber zudem mit einem Rohstofftag Hessen gekoppelt wird, ist relativ neu. Dazu lädt der Verband der Baustoffindustrie e.V. am 3. September 2002 nach Stadtallendorf ein. Die kostenfreie eintägige Veranstaltung beginnt morgens mit einem Vortragsprogramm und wird nachmittags um eine attraktive Exkursion nach Nieder-Ofleiden ergänzt, die zudem einen exklusiven Blick hinter die Kulissen der Steinexpo gewährt, die am darauffolgenden Tag mit Jazz-Frühstück zünftig eröffnet wird. Weitere Informationen für Kurzentschlossene unter www.geoplanGmbH.de oder telefonisch unter: 07229/606-30

Wirtgen
Recycling-Tage

Am 13. und 14. September 2002 steht das Stammwerk der Wirtgen GmbH in Windhagen im Zentrum des Fachinteresses von Straßenbau- und Recyclingunternehmen aus aller Welt. Anlässlich der 1. Wirtgen Recycling-Tage werden Neuentwicklungen präsentiert, welche die Stellung von Wirtgen als Technologieführer im Heiß- und Kaltrecycling unterstreichen. Erstmals zu sehen sind neben dem Wirtgen Kaltrecycler WR 2500 S, einem Gerät der neuen Maschinengeneration, auch die neue, mobile Kaltrecycling-Mischanlage KMA 160 sowie der Kaltrecycler WR 4200, mit dem komplette Richtungsfahrbahnen in einem Übergang nahtlos und profilgerecht saniert werden können. Mit dem Fachsymposium, das neben einer reichhaltigen Maschinenpräsentation auch von Gerätevorführungen und technischen Vorträgen anerkannter Recyclingexperten aus aller Welt gekennzeichnet sein wird, ruft das Windhagener Maschinenbauunter-

nehmen mit dieser Veranstaltung einen weiteren Event ins Leben, der Fachleuten aus dem In- und Ausland ein Informationsforum und die Möglichkeit zum Gedankenaustausch bietet.

Eine persönliche, kostenfreie Einladung kann bei der Wirtgen GmbH, Hohner Str. 2 in 53578 Windhagen, entweder per e-mail unter: recycling@wirtgen.de oder per Telefax unter 02645/131-242 angefordert werden.

Fachtagung
Innovative
Fahrzeugantriebe

Am 24. und 25. Oktober 2002 findet in Dresden die dritte VDI-Fachtagung zum Thema „Innovative Fahrzeugantriebe“ statt. Veranstalter ist die VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik (FVT). Diskutiert werden auf der Tagung Entwicklungen von verbesserten Otto- und Dieselmotoren, alternativen Energien und Innovationen beim Otto- und Dieselmotor. Ebenso betrachtet die Veranstaltung die dazugehörigen Getriebe im Zusammenhang mit neuen Antrieben, z.B. dem Einsatz von Starter-Generator-Systemen und Hybridantrieben einschließlich der Brennstoffzelle. Entwicklungen in diesen Technikfeldern entscheiden schließlich darüber, wie stark die Kohlendioxidemission pro gefahrenen Kilometer abgesenkt werden kann. Ganzheitlich werden in Dresden die Kraftstoffe (Synfuel, Sunfuel, Methanol, CNG, LPG und Wasserstoff) und die möglichen Antriebe behandelt, wobei neuartige Getriebe genauso zu der ganzheitlichen Thematik gehören wie das 42-Volt-Bordnetz, die Hybridantriebe und Fortschritte bei den Energiespeichern. Der Kongress wendet sich an Planer und Entwickler, Mess-, Prüf- und Testingenieure sowie an Systemingenieure im Fahrzeugbau aus Industrie, Hochschule, Instituten und Behörden. Programme und weitere Informationen über: <http://www.vdi.de>

Der Euro und der Kapitalmarkt

Die Geburtstunde des Euro schlug bereits vor etwas mehr als zehn Jahren: Im Februar 1992 wurde mit dem Vertrag von Maastricht die Europäische Währungsunion aus der Taufe gehoben. All das ist Schnee von gestern. Es ist an der Zeit, nun den nüchternen Kosten – Nutzen Aspekt betrachten.

Dr. Klaus Friedrich
Chefvolkswirt der Allianz Gruppe und
Dresdner Bank

Wie bei jeder anderen Investition müssen wir auch vom Euro verlangen, dass der Ertrag über den Kosten des eingesetzten Kapitals liegt. Der Erfolg des Euro bemisst sich also an der Höhe der sogenannten „Eurodividende“. Im Mittelpunkt einer Bewertung des Unternehmens „Euro“ steht die Frage, inwieweit Europa bzw. Deutschland durch den Euro in der Lage ist, Wachstumspotenziale zu realisieren, die unter den Bedingungen der nationalen Währungen nicht möglich wären.

Die „Auszahlung“ der Eurodividende erfolgt dabei im Wesentlichen über zwei Kanäle: den gemeinsamen Binnenmarkt und den Kapitalmarkt. Im **Binnenmarkt** führt der Wegfall des Kursrisikos sowie die gestiegene Transparenz zur Intensivierung des grenzüberschreitenden Wettbewerbs und damit zu einer effizienteren Ressourcenallokation. Dieser Prozess hat durch die Euro-Bargeldeinführung zu Beginn des Jahres einen erheblichen zusätzlichen Schub erhalten; die positiven Wirkungen werden sich in vollem Umfang erst in den kommenden Jahren entfalten. Die Rangeleien um die Liberalisierung der Energiemärkte auf dem Gipfel von Barcelona haben auf der anderen Seite aber auch deutlich vor Augen geführt, dass mit dem Euro noch lange nicht alle Hindernisse auf diesem Weg überwunden sind. Leider durchkreuzt die Politik mit ihrem schnöden Wahlkampf kalkül nur allzu oft die schönen Kosten-Nutzen-Kalkulationen der Ökonomen.

Auf dem **Kapitalmarkt** dagegen nimmt die „Eurodividende“ die Form einer zunehmenden Integration der Finanzmärkte an, die sich in niedrigeren Zinsen und einer Zunahme an Breite, Tiefe und Liquidität ausdrückt. Die wachstumsfördernde Wirkung niedriger Zinsen bedarf wohl keiner weiteren Erklärung. Ein Mehr an Breite, Tiefe und Liquidität eines Marktes ist synonym mit einem Mehr an Effizienz, mit der dieser Markt seine Aufgabe der Mittelallokation und Risikoverteilung wahrnimmt. Kapitalanbietern stehen mehr Möglichkeiten der Anlage zur Verfügung. Kapitalnachfrager, die investierenden Unternehmen, haben Zugang zu einem größeren und differenzierteren Kapitalpool. Neue Finanzprodukte wie Derivate oder Hybrid-Produkte verbessern in der Regel – was spektakuläre Ausnahmen wie beispielsweise den Fall Enron nicht ausschließt – den Umgang mit, d.h. die Bewertung und Diversifikation von Risiken. Damit wird der Ausgleich von Angebot und Nachfrage auf dem Kapitalmarkt verbessert.

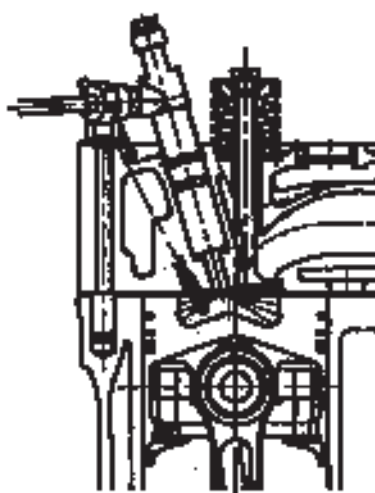
Wie wichtig diese Funktion der „financial intermediation“ ist, sieht man in der aktuellen Mittelstandsdiskussion. Naturgemäß ist es äußerst schwierig, die Wachstumswirkungen solcher Effizienzsteigerungen zu bestimmen. Eine aktuelle Studie des ZEW-Instituts unternimmt dennoch den Versuch und schätzt, dass die Finanzmarktintegration dem Eurogebiet ein jährliches Wachstumsplus von mindestens 0,5 Prozent des BIP bescheren sollte.

Bedeutung für den Mittelstand

Allerdings bezieht sich dieses Plus auf das gesamte Euro-Gebiet. Wie es sich verteilt, ist eine andere Frage. ►

te an, die sich in niedrigeren Zinsen und einer Zunahme an Breite, Tiefe und Liquidität ausdrückt. Die wachstumsfördernde Wirkung niedriger Zinsen bedarf wohl keiner weiteren Erklärung. Ein Mehr an Breite, Tiefe und Liquidität eines Marktes ist synonym mit einem Mehr an Effizienz, mit der dieser Markt seine Aufgabe der Mittelallokation und Risikoverteilung wahrnimmt. Kapitalanbietern stehen mehr Möglichkeiten der Anlage zur Verfügung. Kapitalnachfrager, die investierenden Unternehmen, haben Zugang zu einem größeren und differenzierteren Kapitalpool. Neue Finanzprodukte wie Derivate oder Hybrid-Produkte verbessern in der Regel – was spektakuläre Ausnahmen wie beispielsweise den Fall Enron nicht ausschließt – den Umgang mit, d.h. die Bewertung und Diversifikation von Risiken. Damit wird der Ausgleich von Angebot und Nachfrage auf dem Kapitalmarkt verbessert.

Worauf Sie sich verlassen können



KUBOTA (Deutschland) GmbH
Geschäftsbereich Dieselmotoren
Sengelider Str. 9-5
D-68110 Rodgau/Wiesbaden
Tel. (06106) 673-0 Fax (06106) 673-169

Kubota

Zeppelin – Strategische Weichenstellung zahlt sich aus

Zeppelin meldet zur Jahresmitte einen Rückgang des Umsatzvolumens 2002 um 14 Prozent unter das Vorjahresniveau, was absolut einer Summe von 498 Mio. € entspricht. Ernst Susaneck, Vorsitzender der Geschäftsführung, erklärte dennoch, es werde gelingen, das geplante Ergebnis bis zum Jahresende zu erreichen. Seinen diesbezüglichen Optimismus gründet Susaneck auf die Fortführung aller bereits zu Jahresbeginn eingeleiteten Maßnahmen zur Sicherung der führenden Marktposition und zur Kostensenkung, nicht zuletzt um Arbeitsplätze weitestgehend zu erhalten. In seiner Halbjahresbilanz schließt sich Susaneck den in einem Parlamentarierbrief zur Bundestagswahl fixierten politischen Forderungen der führenden Verbände der deutschen Bauwirtschaft an – namentlich sind das der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, die Bundesvereinigung Bauwirtschaft, der Bundesverband Baustoffe, Steine+Erden, der Bundesverband Deutscher Baustoff-Fachhandel und natürlich der VDMA – wonach nur durch Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen wieder eine Ankoppelung der deutschen Bauwirtschaft an die allgemeine Konjunkturentwicklung möglich wird. Zeppelin selbst sei es gelungen, durch strategische Weichenstellungen eine hohe Unabhängigkeit vom deutschen Markt zu erlangen. So konnte der Konzern seine Exklusivpartnerschaft mit Caterpillar auf neun weitere Länder ausdehnen und zudem das Produktportfolio erweitern.

Info: www.zeppelin.com

Erste handfeste Vorteile zeigen sich bereits in Ländern wie Portugal, Spanien, Irland und Griechenland, die alle durch den Euro eine erhebliche Verminderung ihrer Kapitalkosten erfahren haben. Angesichts einer großen deutschen Investition in den Euro ist die beschriebene Senkung der Kapitalkosten durch den Euro in Deutschland nicht zu sehen.

Neben diesen direkten Wachstumseffekten ist ein weiterer positiver Effekt der Integration – sozusagen eine weitere Teilrate der Eurodividende –, dass die Märkte stabiler werden; sie können externen Schocks besser widerstehen. Blickt man nur zehn Jahre zurück und erinnert man sich daran, wie vergleichsweise „kleine“ Ereignisse – eine Zinserhöhung der Bundesbank, ein Nein der Dänen zu Maastricht – die europäischen Finanzmärkte in Turbulenzen stürzen konnten, ist das weitgehende Ausbleiben von Kapitalmarkt- und Wechselkursturbulenzen, auch nach dem letzten Ölpreisschock und vor allem auch nach dem 11. September tatsächlich ein eindrucksvoller Beweis dieser neu gewonnenen Stärke.

Schließlich dürfte ein integrierter und entwickelter Kapitalmarkt auch die Rolle des Euro als internationale Währung stärken. Dieser Status brächte nicht nur neues politisches Gewicht, sondern vor allem handfeste ökonomische Vorteile: Niedrige Transaktionskosten auf den Finanzmärkten, eine Prämie für euro-denominierte Assets und eine höhere Seigniorage des Europäischen Zentralbanksystems.

Heute ist der Dollar in allen Aspekten einer internationalen Währung – internationale Währungsreserven, Umsätze an den Devisenmärkten und Fakturierung im Handel – dem Euro noch weit überlegen. Hinter dieser Dominanz des Dollars

steht das ungebrochene Vertrauen der Investoren in den amerikanischen Kapitalmarkt: Anleger aus allen Ländern sind nicht nur bereit, große Menge an Vermögensmitteln in Dollar zu halten, sondern investieren auch weiterhin in diesen Markt – und finanzieren so nebenbei das riesige amerikanische Leistungsbilanzdefizit. Um mit dem Dollar als internationale Währung gleichzuziehen, müsste der Euro daher internationalen Anlegern eine ebenso breite und attraktive Palette an Anlagemöglichkeiten bieten.

Integrationsfortschritte

Die bisher erzielten Integrationsfortschritte lassen sich am besten getrennt für die einzelnen Kapitalmarktsegmente betrachten.

Geldmarkt

Der Geldmarkt zählt sicher nicht zum Kapitalmarkt im engeren Sinne. Da er aber für die Integration der europäischen Finanzmärkte eine herausragende Rolle spielt – ohne einen europäischen Geldmarkt ist eine europäische zentrale Geldpolitik nicht denkbar –, möchte ich ihn hier an den Anfang stellen. Der unbesicherte Geldmarkt im Eurosystem bildet heute bereits einen einheitlichen europäischen Markt. Dies gilt auch für den Markt für Zinsderivate, wo Frankfurt mit einem Weltmarktanteil von 14 Prozent mittlerweile auf den dritten Platz hinter London und New York vorgerückt ist.

Der besicherte Geldmarkt weist dagegen noch Integrationsdefizite auf, die aber schon bald beseitigt werden dürften. Schließlich hat sich der Rat der Finanzminister auf einen gemeinsamen Standpunkt für eine Richtlinie zu Finanzsicherheiten geeinigt, die die institutionellen Voraussetzungen wesentlich verbessern wird. Darüber hinaus wird seit März ana-



Kosten senken im Fuhrpark

Die Fett-Zentralschmierung für Baumaschinen

BEKA-MAX®

BAIER+KÖPPEL GMBH+CO
 PRÄZISIONSAPPARATEFABRIK
 BEETHOVENSTRASSE 14
 D-91257 PEGNITZ

Tel: +49 (0)9241 / 729-0
 Fax: +49 (0)9241 / 729-50
 e-mail: beka@beka-lube.de
www.beka-lube.de

log zum „Euribor“, dem Referenzzins im unbesicherten Geldmarkt, auch der „Eurorepo“, der neue Referenzzins für Repo-Geschäfte, veröffentlicht. Die Bedeutung des besicherten Geldmarkts liegt dabei nicht nur in seinem Volumen – ausstehende Wertpapierpensionsgeschäfte („Repos“) haben heute einen Wert von weit über 2 Billionen Euro –, sondern auch in seiner wachsenden Beliebtheit. Angesichts wiederkehrender Finanzkrisen und eines größeren und damit auch unübersichtlicheren Marktes entspricht die Besicherung von Geldmarktgeschäften dem Trend der strikten Risikokontrolle.

Anleihemärkte

Auf den Anleihemärkten ist der Fortschritt der Integration am deutlichsten bei den Staatsanleihen zu erkennen. Betrug die spreads, d.h. die Renditedifferenzen, zwischen deutschen Anleihen und beispielsweise italienischen oder spanischen in der Mitte der 1990er Jahre noch über 500 Basispunkte, kann man spätestens seit Start des Euro 1999 von einem homogenen Markt sprechen. Die spreads haben sich um mehr als 90 Prozent reduziert und bewegen sich heute etwa auf einem Niveau von 30 Basispunkten. Diese Konvergenz der Staatsanleiherenditen zeitigt zwei Konsequenzen: Zum einen sind die Zinskosten für unsere Nachbarländer – vor allem für unsere südlichen Nachbarländer – erheblich gefallen. Dies bedeutet eine enorme Entlastung der staatlichen Haushalte. Zum anderen laufen die deutschen Titel leider Gefahr, ihren benchmark-Status zu verlieren, vor allem bei kürzeren (fünf Jahre) und längeren (15 Jahre) Laufzeiten. Insgesamt hat die Integration im Bereich der Staatsanleihen für Deutschland also keine Vorteile gebracht und könnte in Zukunft das Schuldenmanagement des

Staates vielmehr erschweren. Wobei dabei natürlich nicht vergessen werden darf, dass der drohende Verlust des allgemeinen benchmark-Status über alle Laufzeiten hinweg nicht allein eine Folge der Konvergenz ist, sondern im engen Zusammenhang mit den generellen Zweifeln an der Solidität der deutschen Finanzen steht. Ich muss an dieser Stelle nur kurz an einen nur knapp verhinderten „Blauen Brief“ aus Brüssel erinnern, und Sie wissen sicherlich, wovon ich spreche.

Erfreulich ist dagegen – auch für Deutschland –, dass der europäische Anleihenmarkt insgesamt an Dynamik gewonnen hat. Dies ist insbesondere auf die gestiegene Aktivität im Bereich der Unternehmensanleihen zurückzuführen. Ihr Anteil am Gesamtmarkt – bezogen auf die Emissionen – ist von 9,7 Prozent im Jahr 1999 auf 14,3 Prozent im Jahr 2001 gestiegen.

An diesem Punkt wird auch wiederum deutlich, wie schwierig es ist, Entwicklungen an den Finanzmärkten nur monokausal zu betrachten. Denn hinter dem Anstieg der Unternehmensanleihen steht der schon seit Jahren in Europa und auch in Deutschland zu beobachtende Trend der Disintermediation. Unternehmen wenden sich bei der Finanzierung ihrer Investitionsvorhaben nicht mehr automatisch an ihre Bank, sondern gehen an die Kapitalmärkte. Das klassische Bankgeschäft aus Einlagen- und Kreditgeschäft verliert allmählich selbst in Deutschland seine überragende Rolle. Unternehmensanleihen, Wandelanleihen und Aktien treten an seine Stelle. Auf der anderen Seite ist es jedoch auch unbestritten, dass dieser Prozess durch den Euro, durch die Schaffung eines einheitlichen und weitaus größeren Kapitalmarktes beschleunigt wird. ►

JCB – Schwarze Zahlen gegen Branchentrend

Der Baumaschinenhersteller JCB Bamford Ltd. (JCB) mit Sitz im englischen Rocester hat nach eigener Darstellung im Geschäftsjahr 2001 einen Gewinn von 20,1 Mio. Pfund (31,2 Mio. Euro) erzielt. Im Vorjahr waren es 41,6 Mio. Pfund. Nachdem der Weltmarkt für Baumaschinen und Baumaschinenausrüstung im Jahr 2001 um zehn Prozent einbrach, fiel der Rückgang mit neun Prozent auf 807 Mio. Pfund (1,25 Mrd. Euro) bei JCB etwas geringer aus. Damit konnte das Familienunternehmen seine Weltmarktstellung als fünftgrößter Hersteller von Erdbewegungsmaschinen weiter leicht ausbauen. Der Auslandsanteil am Umsatz liegt mit 72 Prozent leicht unter dem Vorjahreswert von 74 Prozent. In Deutschland gingen die Umsätze zwar zurück, allerdings soll die Talfahrt auch hier bei weitem nicht so steil wie im Branchendurchschnitt gewesen sein, da JCB in Deutschland nur zehn Prozent Rückgang wettmachen musste. Während viele Hersteller für 2001 Verluste melden, hat JCB dank konsequenter Einsparungen auch unter den sehr schwierigen Marktbedingungen schwarze Zahlen geschrieben. Diese Einsparungen werden sich auch auf das laufende Jahr positiv auswirken, das bislang von einer weiter anhaltenden Nachfrageschwäche gekennzeichnet ist. Durch Investitionen in Höhe von 130 Mio. Pfund (202 Mio. Euro) in den Jahren 1999 und 2000 schätzt sich das Unternehmen für die Zukunft gut gerüstet, zumal ein großer Teil dieser Summe in die Entwicklung neuer Modelle floss.

Info: www.jcbdeutschland.com

Ausgeschlagene/verschlissene Bohrungen? Ich bin für Sie vor Ort!

Erweiterte Dienstleistung: Mobiler Bohr- und Schweißservice
Bohrwerksarbeiten, mobile Preßarbeiten,
Umänderungen an Baumaschinenteilen



Kühnle

Staufener Straße 19 · 79427 Gewerbepark Breisgau
 Tel. 07634/55 14 88 · Mobil: 0171/7 96 91 33 · Fax 07634/55 23 40



Aktienmärkte

Auf den Aktienmärkten ist die Integration bisher am wenigsten weit vorangeschritten. Die Börsenlandschaft ist trotz einiger Konsolidierungsbemühungen in den zurückliegenden Jahren noch immer sehr zersplittert. Frits Bolkestein, EU-Binnenmarktkommissar und damit auch zuständig für die Finanzmarktintegration, hat daher erst kürzlich in einem Interview eine große Fusionswelle vorhergesagt. Der Zusammenschluss von Euronext – seinerseits ein Zusammenschluss der Börsen von Paris, Brüssel und Amsterdam – mit der englischen Terminbörse Liffe bilde dafür erst den Anfang. Am Ende blieben nur etwa ein halbes Dutzend der derzeit 30 europäischen Börsen übrig. Die gescheiterte Fusion von Deutscher Börse und London Stock Exchange hat die Schwierigkeiten auf diesem Weg allerdings mehr als deutlich gemacht.

Was derzeit an Integrationsfortschritten auf den europäischen Aktienmärkten erkennbar ist, spielt sich daher in erster Linie im Bereich der Preisbewegungen ab. Für die Entwicklung des Aktienkurses ist die Nationalität eines Unternehmens mittlerweile von geringerer Bedeutung als seine Branchenzugehörigkeit.

Analystenteams der großen europäischen Häuser sind demzufolge auch nicht mehr nach Ländern, sondern nach Branchen strukturiert. Mit diesem Perspektivenwechsel verbunden ist auch ein verändertes Anlageverhalten, das sich vorerst insbesondere bei den institutionellen Anlegern beobachten lässt. Der sogenannte home bias ist kleiner geworden, Portfolios werden europäisch zusammengestellt.

Zusammenfassung wholesale markets

Alles in allem sind in den wholesale markets in den ersten Jahren des Euro also bereits erfreuliche Integrationsfortschritte erzielt worden. Der Überblick über die Geld-, Anleihen- und Aktienmärkte hat aber auch deutlich gemacht, dass ein Ende dieses Prozesses noch lange nicht erreicht ist. Es lohnt sich daher, einen kurzen Blick über die europäischen Grenzen hinaus auf die Finanzmärkte in den USA zu werfen, um die Potenziale, die der In-

tegration inne wohnen, zu ermitteln.

Der europäische Anleihenmarkt erreicht im Volumen der umlaufenden Papiere mit 6.500 Mrd. Euro noch nicht einmal die Hälfte des amerikanischen Marktes, der ein Volumen von etwa 15.700 Mrd. Euro hat (jeweils Ende 2000). Dass dieser Unterschied nicht allein der größeren Wirtschaftskraft der USA geschuldet ist, unterstreichen die jeweiligen Relationen zum Bruttoinlandsprodukt: Während im Euroraum der Wert der umlaufenden Anleihen ziemlich genau dem BIP entspricht, liegt er in den USA bei knapp dem Einundeinhalbfachen.

Ähnlich fällt auch der Vergleich der Aktienmärkte aus. Die Marktkapitalisierung der im Euroraum notierten Unternehmen steht bei rund 6000 Mrd. Euro oder etwas über 90 Prozent des BIP. Dagegen haben die amerikanischen Unternehmen eine Marktkapitalisierung von 16.350 Mrd. Euro oder etwas über 150 Prozent des BIP (jeweils Ende 2000).

Retail markets

Bilden schon die wholesale markets noch keinen echten einheitlichen europäischen Markt, so gilt dies erst recht für die retail markets bzw. für das – im Deutschen so genannte – „Massengeschäft“. Dies trifft auf normale Bankgeschäfte wie auch auf Investmentfonds zu. Der Marktanteil ausländischer Banken ist in der EU größtenteils – mit den Ausnahmen Großbritannien, Irland und Luxemburg – sehr niedrig. Im Durchschnitt erreicht er gerade einmal 16 Prozent, in Deutschland liegt er aufgrund unserer besonderen Bankenlandschaft mit einem starken öffentlichen sowie genossenschaftlichen Sektor bei nur 4,7 Prozent (gemessen an der Bilanzsumme). Von einem einheitlichen europäischen Bankenmarkt lässt sich bei diesen Zahlen beim besten Willen nicht sprechen.

Was können wir nach diesem kurzen Überblick über den Stand der Integration festhalten? Das Bild ist durchwachsen: Großen Fortschritten in den Geld- und Anleihenmärkten stehen nur kleine in den Aktienmärkten bzw. Stagnation in den retail markets gegenüber.

In vielen Bereichen steht die Politik noch immer auf der Bremse. Ohne die politische Gestaltung eines einheitlichen eu-

ropäischen Rahmens der Finanzmärkte bleibt das Tempo der Integration und Entwicklung langsam, höchstwahrscheinlich zu langsam, um die davonfahrenden Märkte in den USA eines Tages einmal einholen zu können.

Um im Bild zu bleiben: Mit dem Euro wird die europäische Finanzintegration mittlerweile von einem kräftigen Achtzylinder angetrieben; um dessen Potenzial aber auch auszunutzen, müssen wir endlich die Handbremse lösen.

Nun möchte ich es nicht bei der üblichen Schuldzuweisung an die Politik belassen, sondern mich als Banker auch einmal an die eigene Nase fassen.

Das deutsche Kapitel im Buch der europäischen Integration, insbesondere des retail markets, ist derzeit geprägt von zwei Themen, nämlich die deutsche Bankenlandschaft und der deutsche Mittelstand. Ich sage zwei Themen, obwohl natürlich eine Verbindung sowohl beider Themen zum Euro als auch beider Themen zueinander besteht.

Der Euro, sozusagen als Träger der Globalisierung, setzt die Banken wie auch den Mittelstand einem erheblich angestiegenen Wettbewerbsdruck aus. Für die privaten Großbanken besteht dieser Druck im gnadenlos globalisierten Vergleich des shareholder value, sprich im Vergleich der Kapitalrendite.

Für die öffentlich rechtlichen Banken kommt dieser Druck aus Brüssel, wo das deutsche Modell der staatlich garantierten Bank als wettbewerbsschädlich abgelehnt wird. In diese sehr komplizierte und instabile Landschaft traut sich kaum ein internationaler Wettbewerber herein, es sei denn, der kränkelnde Kapitalwert der privaten Banken macht sie als „Schnäppchen“ unwiderstehlich. Es darf nicht verwundern, dass eine einzige erfolgsverheißende Strategie, die insbesondere den bewertenden, angelsächsisch geprägten Analysten einleuchtet, bisher noch auf sich warten lässt. Als das Retailgeschäft in Deutschland für die Privaten im Wettbewerb mit den Sparkassen immer schwieriger wurde, stieg der Stellenwert von internationalen Strategien. Dies führte zeitweise zur



verstärkten Hinwendung zum Investmentbanking. Aber der Vorsprung etablierter angelsächsischer Häuser ist schwer und enorm kostspielig aufzuholen. Hierzu kam zuletzt noch die weltwirtschaftliche Flaute, die den Bilanzen aller, auch der etablierten Investmentbanken, das Äußerste abverlangte.

Was also derzeit bleibt, ist moderater Zuwachs der Erträge, die die Kosten ambitionierter Strategien nicht mehr tragen. Was bleibt ist Druck in Richtung Kostenreduzierung. Da notleidende Kredite Kosten sind, drehen die Privaten jeden Euro heute dreimal in der Hand um, bevor sie ihn ausleihen, vielleicht einmal mehr als sie es vorher getan haben. Das ist betriebswirtschaftlich geboten und die Aktionäre bestehen darauf.

Mittelstand und Banken

Erlaubt sei zunächst eine ketzerische Bemerkung zum Wort „Mittelstand“. Wovon ist er eigentlich die Mitte? Von 3 Mio. Unternehmen in Deutschland haben 2,95 Mio. weniger als zehn Mitarbeiter. Der Mittelstand ist also die deutsche Wirtschaft, ausgenommen die großen Aktiengesellschaften mit über 500 Mitarbeitern. Es gibt keine Untergrenze. Die Theorie „Abschied der Banken vom Mittelstand“ ist also abwegig. Die Banken brauchen den Mittelstand, weil der Mittelstand die deutsche Wirtschaft ist. Demgemäß besteht der Großteil aller Bankkredite, damit allerdings auch der Großteil der Kreditausfälle, beim Mittelstand.

Wahr ist, dass die Banken erhöhte Vorsicht bei der Vergabe von Krediten walten lassen (müssen). Wahrscheinlich ist, dass diese Vorsicht durch globale Richtlinien (Basel II) noch formalisiert werden wird. Unwahr ist, dass dies zu kategorischer Diskriminierung des Mittelstands führt. Differenzierung zwischen guten und schlechten Risiken, ja. Diskriminierung auf Grund der Zugehörigkeit zum ohnehin diffus definierten Mittelstand, nein. Die Globalisierung, in diesem Fall durch Brüssel und den Euro, bringt mehr Wettbewerb. Im Bankgeschäft ist der Wettbewerb derzeit noch verzerrt durch öffentlich-rechtliche Institute, bei deren Margen die Privaten ihre Kapitalkosten nicht decken können. Hier wird in den nächsten Jahren eine Nivellierung des Wettbewerbsumfeldes stattfinden. Der Großteil aller Kredite wird sich am Markt, d. h. an rein betriebswirtschaftlichen Kriterien, orientieren. Dies wird auch den Mittelstand, insbesondere in seiner internationalen Wettbewerbsfähigkeit, nicht schwächen sondern stärken!

Dabei wird der neue Euro-Kapitalmarkt eine wichtige Rolle spielen. Und zwar bei der Beschaffung von Eigenkapital, zumindest der größeren Mittelständler. Auch dies liegt im internationalen Trend: Die Eigenkapitalausstattung deutscher Unternehmen liegt weit unter internationalem Niveau.

Schlussfolgerungen

Es lassen sich die wichtigsten Aussagen kurz in sieben Thesen zusammenfassen:

1. Der Erfolg des Euro entscheidet sich an der Höhe der Eurodividende.
2. Bei der Auszahlung der Eurodividende kommt dem integrierten europäischen Kapitalmarkt eine herausragende Rolle zu.
3. Ein kleiner Teil der Eurodividende ist bereits in Form niedrigerer Zinsen und höherer Kapitalmarktstabilität ausgezahlt worden.
4. In Zukunft sind von der vollständigen Integration der wholesale - wie auch der retail markets – kräftige Wachstumsimpulse für die europäische Wirtschaft zu erwarten.
5. Die Schaffung eines einheitlichen legislativen Rahmens kommt nur zögerlich voran. Die Verantwortung hierfür liegt in erster Linie bei den Mitgliedsländern selbst.
6. Auch die Wirtschaft muss in Zukunft die Möglichkeiten eines integrierten Kapitalmarktes noch konsequenter in europäische Strategien umsetzen.
7. Der Euro ist Ausdruck der Idee Europa. Mit ihm sind unweigerlich die Weichen für eine weitere politische Integration gestellt.

Das Spiel hat begonnen. Die Trainings- und Vorbereitungsphase ist mit der erfolgreichen Bargeldeinführung endgültig zu Ende gegangen.

Jetzt gilt es. Jetzt müssen wir Europäer beweisen, dass wir mit dem Euro auf den globalen Kapitalmärkten gewinnen können und der Idee eines geeinten Europas gewachsen sind. ■



SIEBEN KURZRICHTEN MITHIN

Was hat die Wirtschaft in den
vergangenen Wochen erlebt?
Die Kurzeinführung des Euro.

Wirtschaftsleben



CH IST HELF

SIEBEN • ECHTEN • SCHENKEN

Telefonisch: 01-33-2355 L 56
T. 1 (51) 7-5 F. x (51) 7
Zusätzlich: mN 1000 1
52 57 1 1000 1000 1000 1000
m. 1000 1000 1000 1000 1000

Ingenieurmangel: Gefahr für die Wirtschaft

**Bundesweit klagen die Unternehmen nach wie vor über einen Mangel an Ingenieuren, der sich zu einem echten Wachstums-
hindernis entwickeln kann. Eine Studie
macht jetzt deutlich, dass es zu Verände-
rungen auf allen Stufen des Bildungssys-
tems kommen muss, um Technik für junge
Menschen attraktiver zu machen**

Für Hubertus Christ ist die Situation nach wie vor alarmierend. „Durch die Auswirkung des Fachkräftemangels“, so der Präsident des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), „ist der Forschungs- und Wirtschaftsstandort Deutschland gefährdet.“ So könnten in der Industrie Forschungs- und Entwicklungsprojekte nicht durchgeführt werden, weil qualifizierte Ingenieure und Informatiker fehlen. Und in den Hochschulen und Forschungseinrichtungen würden Lehre und Forschung unter dem Mangel an wissenschaftlichem Nachwuchs leiden, bemängelt der Verbandspräsident.

Auch wenn der Fachkräftemangel in den letzten Monaten durch die konjunkturelle Krise aus dem Blick der Öffentlichkeit zu geraten schien, gibt es also keinen Grund zur Entwarnung. Im Gegenteil: In den klassischen Fächern Elektrotechnik und Maschinenbau droht in den kommenden Jahren weiterhin ein gravierender Nachwuchsmangel. Dabei zählen Ingenieure, so Martin Kannegiesser, Präsident des Arbeitgeberverbandes Gesamtmetall, „zum wichtigsten beruflichen Saatgut der modernen Wirtschaft.“ Allein die Stärke der Metall- und Elektroindustrie etwa, die immerhin rund ein Drittel des Sozialprodukts in Deutschland erwirtschaftet und ein weiteres Fünftel unmittelbar beeinflusst, basiert auf der Vielfalt des Angebotes an technischen Lösungen und Produkten – und die werden nun einmal von Ingenieuren entwickelt.

Um hier und in anderen Branchen ein Ausbluten zu verhindern, wäre eine intensive praxisbezogene Vermittlung von Technik und Naturwissenschaften in Schule, Hochschule und Gesellschaft nötig. Das jedenfalls ist das Ergebnis einer Studie der Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg (TA-Akademie).

Die Studie wurde im Auftrag des Wirtschafts- und des Kultusministeriums Baden-Württemberg sowie des Verbandes Deutscher Maschinen und Anlagenbau (VDMA) und des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) in enger

MOTOREN- FAMILIE 1 B.: JETZT NAHTLOS



Dieses runde Programm hochmoderner Einzylinder-Dieselmotoren ist zertifiziert nach EPA. Es gibt sie mit 3,6 kW, 5,6 kW und 7,7 kW, sowohl mit horizontaler als auch mit vertikaler Welle. Nut-

HATZ-DIESEL

MOTORENFABRIK HATZ • D-94095 RUHSTORF
a.d. ROTT
Tel.: 0 85 31 / 3 19-0 • Fax: 0 85 31 /



Zusammenarbeit mit zahlreichen Praktikern aus Verwaltung, Schule, Hochschule und der Wirtschaft erarbeitet.

Falsche Weichenstellung korrigieren

Technische Bildung sei an allgemeinbildenden Schulen immer noch ein „Stiefkind“, bemängeln die Autoren der Studie. Dabei würden „die Weichen für naturwissenschaftliches oder technisches Interesse häufig bereits im Vorschulalter und in der Grundschule gestellt“, so Uwe Pfenning, Projektleiter an der TA-Akademie und einer der drei Autoren der Studie. Im Gegensatz zu den Naturwissenschaften, die zum Fächerkanon der Allgemeinbildung zählen, fehle der Technik die Verankerung im Bildungssystem unserer Gesellschaft. Die an dem Projekt beteiligten Institutionen und Einzelpersonen haben sich deshalb auf der Grundlage der Studie in einer sogenannten Stuttgarter Erklärung auf eine gemeinsame Strategie gegen den Ingenieurmangel verständigt. Diese sieht vor, den technischen und naturwissenschaftlichen Unterricht künftig nicht mehr nur

an der Vermittlung formalen Wissens zu orientieren, sondern an „didaktischen Konzepten zum problembezogenen, praxisorientierten, projektspezifischen und methodischen Lernen“. Konkret werden mehr spielerisch-technische Bezüge im Kindergarten, eine Reform der technischen und naturwissenschaftlichen Bildung an den Schulen und eine Veränderung der Studieninhalte gefordert.

Damit sich mehr Frauen für den Beruf des Ingenieurs begeistern, sollen auch die betrieblichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen entsprechend verändert werden. Bessere Kinderbetreuungseinrichtungen, mehr Teilzeitstellen und eine Veränderung des Berufsbildes hin zu einer höheren Bedeutung sozialer und kommunikativer Kompetenz werden genannt.

Technikschulen, ähnlich Musik- oder Volkshochschulen, sollen künftig als gesellschaftliche Lernorte fungieren, an denen die Wissensklüfte in der Nutzung neuer Technologien überwunden werden könnten. Attraktive Technikdarstel-

lungen in Museen, Betrieben und Mitmach-Laboren sollen darüber hinaus interessierten Menschen Möglichkeiten zur Begegnung mit Technik und ihren Alltagsbezügen bieten. „Warum“, fragt denn auch Eberhard Reuther, Vorsitzender der IMPULS-Stiftung des VDMA, „muss man eigentlich naturwissenschaftliche oder physikalische Zusammenhänge immer so trocken darstellen, wo unser tägliches Umfeld so faszinierende Beispiele kennt?“

Gefordert ist in diesen Zusammenhängen vor allem die Bildungspolitik. Doch auch wenn entsprechende Veränderungen durchgeführt würden, wird es noch Jahre dauern, bis sie Auswirkungen zeigen. Dem aktuellen Ingenieurbedarf ist damit natürlich nicht gedient. Der kurzfristige Bedarf kann nach Ansicht von großen Teilen der Industrie und der Verbände nur durch die Zuwanderung von hochqualifizierten akademischen Fachkräften gedeckt werden. Weltweit jedenfalls sei schon längst ein Wettbewerb um die besten Köpfe entbrannt.

Weiterführende Informationen auch unter www.Gesamtmetall.de vdbum ■

Studieren gegen Wind und Wetter

Bauingenieure in der Krise? Fehlanzeige! Die Flaute in der Baubranche kratzt am Image des Studienfachs. Wer jetzt zupackt, hat beste Chancen.

Fach- und Führungskräfte in der Bauwirtschaft, insbesondere Bauingenieure, werden bald Mangelware sein – trotz aller berechtigten Sorgen um Lage und konjunkturelle Aussichten in der Bauwirtschaft. Dies ist die Meinung von Dipl.-Ing. Dieter Rappert, Vizepräsident des Hauptverbandes der Deutschen Bau-

industrie und Vorsitzender des Akkreditierungsverbundes für Studiengänge des Bauwesens (ASBao).

Der Einstellungsbedarf an gut ausgebildeten Bauingenieuren werde trotz verhaltener Zukunftsaussichten weiter ansteigen. Der Beruf des Bauingenieurs bliebe, was er sei: Ein schöner und auch

ein krisenfester Beruf, so Rappert.

Rappert reagiert damit auf die Veröffentlichung einer vom Hauptverband in Auftrag gegebenen Studie des Instituts für Wirtschaft und Gesellschaft (IWG) zur Zukunft der Bauwirtschaft in Deutschland. Hinsichtlich der Entwicklungs- und Wettbewerbsbedingungen in der Bauwirtschaft kommt die Studie zu dem Schluss, dass bei der Einstellung von hoch qualifiziertem Personal in naher Zukunft mit Engpässen zu rechnen ist. Etwa 150.000 Bauingenieure tum-

 ATLAS SEEMANN		26837 Ostrhauderfehn Im Gewerbegebiet 20 A Tel. (0 49 52) 9474-0 Fax (0 49 52) 9474-40	49134 Wallenhorst Zeppelinstr. 4 Tel. (0 54 07) 8790-0 Fax (0 54 07) 8790-20
ATLAS-Ladekrane		Absetz- und Abrollkipper	
Baumaschinen			
			

meln sich in Deutschland bei Bauunternehmen, Ingenieurbüros oder in der öffentlichen Verwaltung. Die Jobs unterteilen sich im Wesentlichen in zwei Kategorien: Die der Planer und Organisierer sowie die der Statiker. Erstere sind Manager mit Helm, kümmern sich um die Abläufe auf der Baustelle und darum, dass die Handwerker Kostenvorgaben, Zeitplan und den rechten Winkel einhalten. Die Statiker hingegen beschäftigen sich mit Zahlen und berechnen die Tragfähigkeit von Gebäuden usw.

Das Spektrum der Tätigkeiten eines Bauingenieurs ist riesig. Er errichtet Brücken, Hochhäuser, Autobahnen, Off-Shore-Windkraftanlagen oder gewöhnliche Fertighäuser.

Bauunternehmen, Ingenieurbüros und Verwaltung sind in jedem Jahr auf die Neueinstellung von ca. 6.000 jungen und qualifizierten ausgebildeten Bauingenieuren angewiesen. Tendenz steigend. Nur so lässt sich die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen sichern und die Qualität der Planung und Bauausführung gewährleisten.

Fakultäten und Fachbereiche für Bauingenieurwesen der deutschen Hochschulen legen das Fundament für die erfolgreiche Bewältigung der aktuellen unternehmerischen Herausforderung. Dieses Fundament darf nicht durch finanzielle und personelle Einschnitte zerstört werden.

Die zum Akkreditierungsverbund für Studiengänge des Bauwesens ASBau zusammengeschlossenen Wirtschaftsverbände haben den betroffenen Hochschulen Unterstützung zugesagt.

Trotz der Horrormeldungen aus der Bauwirtschaft müssen sich Absolventen des Faches jetzt kaum Sorgen machen, einen Job zu finden. Und schon in wenigen Jahren werden die Baumanager ähnlich gesucht sein wie Informatikfachkräfte zurzeit. Ab 2005, so die Prognose, wird es jährlich 1.500 bis 2000 Bauingenieure zu wenig geben.

Man kann nur jedem interessierten Schulabgänger raten, sich mit den interessanten Berufen der Bauwirtschaft intensiver zu beschäftigen, um entweder einen der vielseitigen Jobs auf der Baustelle oder einen der Jobs in der Bauverwaltung zu ergreifen.

Besonders interessant wird die Ausbildung, nachdem sie jetzt einen internationalen Touch erhalten hat. Die deutschen Universitäten und Fachhochschulen bieten inzwischen neben dem bewährten Abschluss „Diplom-Ingenieur“ auch nach angelsächsischem Vorbild die international geprägten Studiengänge mit den Abschlüssen Bachelor und Master an. Dies wurde nach einer vor einigen Jahren in Kraft getretenen Novelle zum Hochschulrahmengesetz ermöglicht. Damit ist der Internationalisierung der deutschen Hochschulen für diese Studiengänge Rechnung getragen worden.

vdbum ■

ORIGINAL **HILF MITTEIL FÜR FREIWEITE**
KOMATSU-ERSATZTEILE
NEW AND JAPANESE
TRACTOR AND TRUCKS COMPANY
TAC
 Carlisle/Ohio 45401, D-40472 Düsseldorf
 Telefon (0211) 622 622 622, Fax (0211) 622 622 622

**KW + LKW
M T EN
F LLE TY EN MIT
GEW H LEISTUNG**

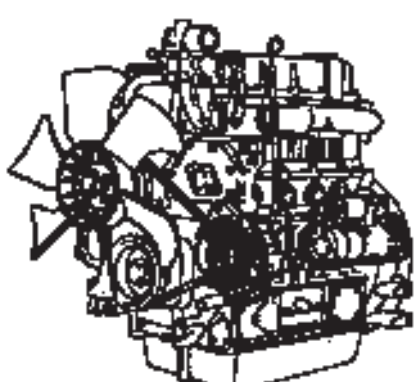
**M T ENINST N SETZUNG - N CKENWELLEN
IN ÜST BESCHLEIFTECHNIK - TU L E ,
WI M CHEN IH EN M T WIE E FL TT.
SCHNELL UN G NSTIG
N UFFEN UN WI HELFEN WEITE .**

U

c rUnt rn hm ns ru
Fr rch-F rt-Str ß 125
-4 11 Ln n/Ems
www. u c r- ru .

...f rl n M l r n

Das Original



KUBOTA (Deutschland) GmbH
 Gumbelstraße 100 40101 Düsseldorf
 Bismarckstr. 2-5
 D-40311 Köln Pödingen/Neckar-Fluss
 Tel. (0211) 603 873-0 Fax (0211) 603 873-199

Kubota

Bau- und Baustoffmaschinenmessen: Die besten bleiben

Die Anzahl der Bau- und Baustoffmaschinenmessen nimmt weltweit zu. Wie viele es genau sind, weiß niemand. Der Fachverband Bau- und Baustoffmaschinen im Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) geht von über 200 aus. Die mit Abstand wichtigste ist die Weltleitmesse bauma in München. Es folgen die conexpo in Las Vegas, die Intermat in Paris und die bauma China. Letztere wird unter Regie der Messe München erstmals vom 5. bis 8 November dieses Jahres in Shanghai durchgeführt.

Voraussetzung für die Entwicklung eines jeden Landes ist ein funktionierendes Bauwesen. Um Güter zu transportieren, müssen Straßen, Schienenwege und Flugplätze gebaut werden. Ohne Schulen und Universitäten gibt es keine Bildung und zum Aufbau eines Mittelstandes sind vernünftige Wohnverhältnisse unerlässlich. Was gebraucht wird, ist also eine funktionierende Infrastruktur. Ohne sie wird ein Ent-

wicklungsland nicht zum Schwellenland und ein Schwellenland nicht zum Industrieland. Das Bauwesen ist somit eine Schlüsselindustrie, ohne die keine zivilisierte Entwicklung möglich ist.

Da die Entwicklungs- und Schwellenländer kaum in der Lage sind, die zum Aufbau effizienter Infrastrukturen nötigen Maschinen und Anlagen herzustellen, müssen sie zwangsläufig aus den Industriestaaten importiert werden. Die entwi-

ckelten Staaten erhalten so neue Absatzmärkte - und die wollen sie erschließen. Genau dafür sind Messen ein hervorragendes Instrument. Anbieter können ihre Produkte direkt vor Ort vorstellen, Kontakte knüpfen und sich ein Bild von Nachfragesituation und Wettbewerbsumfeld machen. Umgekehrt haben potenzielle Käufer die Möglichkeit, sich in ihrem Heimatland über das Angebot zu informieren, Geschäfte anzubahnen oder zu tätigen. Das spart Zeit und Geld, denn Messen ermöglichen einen Marktüberblick, der sonst nur mühsam zu gewinnen wäre.

Vom Messemix zur Spezialausrichtung

Ein gutes Beispiel für diese Entwicklung bieten Asien und Lateinamerika. In den dortigen Entwicklungs- und Schwellenländern schießen Messen, auf denen



Die bauma – unangefochten die Nummer eins unter den Baumaschinenmessen der Welt

Bau- und Baustoffmaschinen gezeigt werden, wie Pilze aus der Erde. Allerdings sind es in fast allen Fällen keine reinen Bau- oder Baustoffmaschinenmessen, sondern solche, auf denen neben Küchen, Badewannen, Baustoffen und Holzhäusern auch Bau- und Baustoffmaschinen zu sehen sind. Ausgestellt wird fast nur von Händlern.

Mit wachsender Industrialisierung und Zivilisierung ändern sich auch diese Strukturen. Die erhöhte Nachfrage führt zu einer weiteren Spezialisierung. Reine Bau- und Baustoffmaschinenmessen entstehen. Ein Beispiel dafür bietet die alle zwei Jahre stattfindende M+T expo in Sao Paulo. Sie hat sich von einer regionalen Messe zu einer Veranstaltung mit internationaler Bedeutung entwickelt. Vertreten ist praktisch alles, was auf dem Weltmarkt Rang und Namen hat.

Die gleiche Entwicklung hat auch das Messewesen in Europa vollzogen. Die erste bauma war eine reine Händlermesse.

Erst im Laufe der Zeit hat sie sich zu einer Industriemesse mit internationaler Bedeutung entwickelt. Heute ist sie die unangefochtene Weltleitmesse für Bau- und Baustoffmaschinen, Baufahrzeuge und -geräte. Allein im Jahr 2001 wurden fast 2.350 Aussteller und mehr als 400.000 Fachbesucher aus allen Teilen der Welt gezählt.

Auch Messen leben von Machern

Herausragende Verdienste, sowohl um das europäische als auch das internationale Messewesen, hat sich der im Februar dieses Jahres plötzlich verstorbene Geschäftsführer der Fachverbände Bau- und Baustoff- sowie Bergbaumaschinen im VDMA, Udo Köstlin, erworben. Als 1975 die bauma in München wegen der schlechten Konjunktur ausfiel, sah er darin seine Chance, das Messewesen national und später international zu reorganisieren. Die Industrie stellt ab diesem Zeitpunkt nicht mehr im jährlichen

Wechsel auf der bauma und der Industriemesse Hannover aus.

Mit diesem völlig neuen Konzept sorgte Köstlin dafür, dass die bauma in München zur Weltleitmesse für die Bau und Baustoffmaschinenindustrie wurde. Auf seine Initiative wurde sie nach 1975 nicht mehr im zweijährigen, sondern, dem Innovationszyklus der Industrie entsprechend, im dreijährigen Rhythmus durchgeführt.

Anschließend begann Köstlin damit, auch die Auslandsmessen zu strukturieren. Vom Konzept der bauma begeistert, gab die Industrie grünes Licht, in Schwerpunktregionen der Welt nach geeigneten Messeplätzen und -gesellschaften zu suchen. Über das Europäische Baumaschinenkomitee gelang es dann, drei europäische Fachmessen aufzubauen. Neben der bauma waren das die batima, heute intermat, in Paris und die nicht mehr existente ICE in Großbritannien. Später kamen andere Messen in Spanien und Italien hinzu. ■

IP Zak - mit beweglichem Aktivmeißel

Wir senden Ihnen gern Unterlagen oder schauen Sie in unsere Website unter www.essig-porta.de

ESSIG

H.J. ESSIG GmbH & Co. KG
Gänsekamp 35
D-32457 Porta Westfalica
Tel. 0571/72090
Fax 0571/72083
E-mail: essig@essig-porta.de
www.essig-porta.de

Michelin-Gruppe meldet Aufwind

Die Compagnie Générale des Etablissements Michelin, Clermont-Ferrand, hält nach aktuellen Informationen auch im ersten Halbjahr 2002 erfolgreich ihren Kurs: Der konsolidierte Umsatz stieg um 1,4 Prozent auf 7,82 Mrd. Euro, obwohl sich das Marktumfeld gegenüber 2001 nicht wesentlich verbesserte. Der Nettogewinn liegt bei 254,1 Mio. Euro und damit um 279 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum, rechnet man den einmaligen Gewinn durch den Verkauf von Peugeot SA-Aktien im Jahr 2001 nicht mit ein. Das Betriebsergebnis stieg im ersten Halbjahr 2002 um 16 Prozent auf 569,6

Mio. Euro. Durch eine Strategie des gezielten Wachstums, die genaue Beobachtung und Analyse aller Geschäftsaktivitäten, interne Verbesserungen und Preissenkungen bei Rohmaterialien konnte Michelin die Betriebsmarge auf 7,3 Prozent gegenüber 6,4 Prozent im ersten Halbjahr 2001 erhöhen. So revidiert die Michelin-Gruppe auch die für das Gesamtjahr 2002 geplante Betriebsmarge zwischen 6,7 und 7,4 Prozent nach oben auf zwischen 7,0 und 7,4 Prozent.

Den positivsten Einfluss auf das Umsatzwachstum hatte der um zwei Prozent gestiegene Reifenabsatz, wenngleich

sich der weltweite Ersatzmarkt für Pkw- und Transporterreifen sehr gegensätzlich zeigte. In Europa und Nordamerika war er relativ stabil, der südamerikanische Markt ging stark zurück und in Asien und im Mittleren Osten war ein starker Anstieg zu verzeichnen. In der Erstausrüstung in Europa sank der Absatz um elf Prozent. In Nordamerika stieg der Absatz von Michelin-Reifen in der Erstausrüstung stärker als der Markt. Bei Lkw-Reifen konnte Michelin sich auf den Ersatzmärkten und in der Erstausrüstung behaupten und zum Teil Marktanteile gewinnen.

Info: www.michelin.de

Bau- und Baustoffmaschinenindustrie verhalten optimistisch

Laut VDMA blickt die deutsche Bau- und Baustoffmaschinenindustrie verhalten optimistisch in die Zukunft. Für Baumaschinen sind die Auftragseingänge aus dem In- und Ausland in den ersten vier Monaten dieses Jahres um jeweils drei Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen. Im Bereich Baustoffmaschinen stehe im gleichen Zeitraum ein einprozentiger Rückgang im Inland einem Plus von acht Prozent im Ausland gegenüber.

Für das Gesamtjahr 2002 rechnet Dr. Reinhold Festge, Vorsitzender des Fachverbandes Bau- und Baustoffmaschinen im Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA), bei Baumaschinen mit einem Umsatzrückgang von zwei und bei Baustoffmaschinen mit einer Er-

höhung von zwei Prozent. Mit 7,3 Mrd. Euro werde der Umsatz beider Teilbranchen nur etwa ein Prozent unter dem Ergebnis von 2001 liegen. Für 2003 wird mit wieder steigenden Zahlen gerechnet.

Als erfreulich wurde bei Baumaschinen das Wiederanziehen der Auftragseingänge vom amerikanischen Kontinent gewertet. Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres seien die Bestellungen in den ersten vier Monaten 2002 um 25 Prozent gestiegen. Damit habe man die durch die Ereignisse am 11. September verursachten Einbrüche zum überwiegenden Teil wettmachen können. Mit einem Volumen von im vergangenen Jahr 505 Mio. Euro oder 12,7 Prozent der Gesamtausfuhren stehen die Vereinigten Staaten weiterhin an der

Spitze aller Exportländer. Auf den Plätzen zwei und drei folgen Frankreich mit 458 und Großbritannien mit 232 Mio. Euro. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr Baumaschinen im Wert von 3,32 Mrd. Euro ins Ausland verkauft. Für 2002 rechnet der Verband mit einem Plus zwischen fünf und zehn Prozent. Mittel- und langfristig großes Potenzial biete auch der asiatische, insbesondere der chinesische Markt. In den ersten vier Monaten dieses Jahres habe die Industrie aus dieser Region zwölf Prozent mehr Aufträge erhalten als im Vorjahreszeitraum. Erwartungsgemäß wenig erfreulich stellt sich zurzeit der Deutsche Markt dar. In diesem Jahr rechnet die Baumaschinenindustrie hier mit einem weiteren Umsatzrückgang von 15 Prozent.

Infos: www.vdma.de

KUNDENDIENST VERMIETUNG VERKAUF ERSATZTEILE



DIECI LOHRMANN
Teleskoplader



Bagger · Radlader · LKW-Krane
Wechselsysteme · Aufbauten



Minibagger



28816 STUHR
CARL-ZEISS-STRASSE 34
TEL. 04 21/56 54 40
FAX 04 21/56 08 48
e-mail: info@atlaslohrmann.de

Atlas Copco und Krupp Berco – Fusion bei Hydraulikhämmern

Die Übernahme der Essener Krupp Berco Bautechnik GmbH durch Atlas Copco ist perfekt. Wie die Atlas Copco Holding in Essen mitteilt, wurde der umsatzmäßig weltweit führende Hersteller von Hydraulikanbauhämmern zum 1. Juni 2002 mit allen 420 Mitarbeitern übernommen. Damit trennt sich die ThyssenKrupp-Gruppe von ihrem letzten produzierenden Betrieb am traditionellen Krupp-Standort Essen. Übernahmebedingt seien keine Arbeitsplätze gefährdet, da die Akquisition nicht kostengetrieben sei, sondern im Hinblick auf Zuwachs und Stärkung der eigenen Marktposition erfolgte, ver-

sicherte Erland von Redlich, Chef der Atlas Copco Holding. Schon seit 1996 habe man sich mehrfach um die ThyssenKrupp-Tochter bemüht, die künftig als Atlas Copco Construction Tools GmbH firmieren und der Sparte Bauwerkzeuge des Atlas Copco-Konzernbereichs Bau- und Bergbautechnik angehören wird.

Das weiterhin unter der Marke Krupp geführte "blaue" Programm umfaßt im Wesentlichen Werkzeuge zur Gesteinszertrümmerung für die Bau-, Abbruch- und Gewinnungsindustrie: maschinengeführte Hydraulikhämmer, hydraulische Zangen und Pulverisierer sowie pneuma-

tische Handhämmer. Umsatzträger sind mit 85 % die Hydraulikhämmer mit Einsatzgewichten von 70 kg bis 7 t.

Krupp Berco Bautechnik vertreibt seine Produkte weltweit und unterhält in Deutschland fünf Kundendienststationen. Von den 420 Beschäftigten sind 380 in Essen tätig. Sie erzielten zuletzt einen Jahresumsatz von rund 65 Mio. Euro. Durch die Übernahme verfügt Atlas Copco jetzt über vier Produktionsstätten in Deutschland und erreicht hierzulande ein Umsatzniveau von fast 600 Mio. Euro.

Info: www.atlascopco.de

Baukonjunktur zur Jahresmitte 2002

Die Wiederbelebung auf dem deutschen Bauarbeitsmarkt ist in diesem Jahr ausgeblieben. Nach Informationen des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie seien auf dem deutschen Bauarbeitsmarkt im Juni 2002, also in der Hauptbauzeit, deutschlandweit insgesamt 250.000 Bauarbeiter ohne Arbeit gewesen; das sind immerhin 15.000 oder 6,3 % mehr als im Juni des Vorjahres. Bund, Länder und Kommunen müssten trotz aller finanziellen Schwierigkeiten endlich die investitionspolitische Wende einleiten. Es sei konjunkturpolitisch unverantwortlich, wenn der Bund seine konsumtiven Ausgaben in den Monaten Januar bis Mai 2002 um 4,7 % steigert, die Sachinvestitionen

aber um 0,5 % zurücknimmt. Gleichzeitig zeigen Frühindikatoren eine weitere Eintrübung der Baukonjunktur an: Gemäß der Baugenehmigungsstatistik ist das Volumen der Baugenehmigungen für Bürogebäude in den ersten vier Monaten des Jahres 2002 um 16,4 %, das Genehmigungsvolumen für Fabrik- und Werkstattgebäude sogar um 32 % eingebrochen. In beiden Bereichen war das Genehmigungsvolumen im Vorjahr noch um 8,8 bzw. 6 % gestiegen. Ebenso unbefriedigend bleibt die Entwicklung im Wohnungsbau: Dort sank die Zahl der genehmigten Neubauwohnungen in den ersten vier Monaten deutschlandweit um 5,8 % auf nur noch 79.000 Einheiten. Lediglich im Einfamilienhausbau

zeichnet sich ein Ende der Talfahrt ab. Die Zahl der genehmigten Eigenheime stieg in den ersten vier Monaten um 1,6 %.

Einen Ausweg aus der weiterhin schwelenden Baukrise gäbe es nur dann, wenn es gelänge, das Vertrauen privater Investoren in den Standort Deutschland zu stärken. Es sei überaus alarmierend, dass der Maschinenbau in der zweiten Hälfte der 90er Jahre 80 % seiner Bruttoanlageinvestitionen im Ausland getätigt habe, der Fahrzeugbau 70 % und die chemische Industrie immerhin auch 56 %. Der heimischen Bauindustrie seien dadurch Bauaufträge in Milliardenhöhe verloren gegangen.

Infos: www.bauindustrie.de



ALTEC
Verladeschienen

ALTEC GmbH, Rudolf-Diesel-Str. 7, D-78224 Singen
Tel. 0 77 31 / 87 11-0, Fax 0 77 31 / 87 11-11
<http://www.altec-singen.de>

Iveco Magirus – positive Wende

Mit der Vorlage des Geschäftsberichts 2001 belegt die Iveco Magirus AG ihre vollzogene Wende zum Positiven: seit Mai letzten Jahres gewinnt das Unternehmen entgegen der negativen Marktentwicklung in Deutschland Marktanteile. Bei den schweren Lkw konnte Iveco seine Marktanteile im Jahresschnitt von 5,0 auf 5,5 Prozent steigern, während der Markt hier insgesamt 11,3 Prozent verlor. Bei den mittelschweren Lkw wurde der Marktanteil in Deutschland auf 17,8 gegenüber vorangegangenen 16,7 Prozent gesteigert, während der Markt hier insgesamt 14,5 Prozent verlor. Lediglich beim Daily nahm das Unternehmen infolge einer Zurückhaltung im Geschäft mit Autovermietern einen Marktanteils-einbuße bewusst in Kauf. Der Marktanteil ging folglich auf 9,4 gegenüber 13,5 Prozent im Vorjahr zurück.

Der damit verbundene Volumeneffekt schlug auf den Gesamtmarktanteil des Unternehmens durch, der sich im Jahresdurchschnitt auf 9,8 Prozent einstellte, wobei er im Jahr davor bei 11 Prozent lag.

Im laufenden Geschäftsjahr setzte sich der Auftrieb bei allen Iveco-Lkw be-



Stralis Active Space – das neue Flaggschiff von Iveco unterstreicht den Siegerwillen

schleunigt fort, während der Markt weiter zurückging. Für 2002 rechnet das Unternehmen mit weiteren Marktanteilsverbesserungen auf 8 Prozent bei den schweren, auf 22 Prozent bei den

mittleren und 12 Prozent bei den leichten Lkw. Kurz: Das Unternehmen rechnet damit, sich als eindeutiger Gewinner am Markt zu positionieren.

Info:www.iveco.de

Fiat Kobelco – neue Marke mit fünf Jahrzehnten Erfahrung

Aus der Integration der industriellen und vertrieblichen Aktivitäten von Fiat-Hitachi und Kobelco Europe entstand kürzlich die Fiat Kobelco Construction Machinery S.p.A., San Mauro/Turin. Das neue Unternehmen startet seine Tätigkeit aus der Position eines führenden Anbieters von Erdbewegungsmaschinen, da es nach eigener Auffassung bereits über alle wichtigen Merkmale zur Sicherung seines Erfolges verfügt. Kontinuität, und solide Erfahrung im Hinblick auf Märkte und Produkte sollen für eine starke Kundenbindung genutzt werden. Für die neuen Produkte wurde ein umfangreicher Neu- und Weiterentwicklungsplan aufgestellt, in den die wegweisende Kobelco-Raupenbagger-Technologie einfließen wird.

Im Laufe des Jahres 2003 sollen in den verschiedenen Märkten neue, auf Kobelco-Technologie basierende Raupenbagger eingeführt werden. Daneben sollen neue, von der Bauindustrie erwartete Produktreihen angeboten werden. Fiat Kobelcos Vertriebsnetz wird als hochleistungsfähig eingeschätzt. Geografische Verdichtungen sind gegebenenfalls angedacht. Sämtliche Prozesse im Werk und in allen nachgeordneten Bereichen inklusive Service fokussieren den Kunden als maßgebliche Größe.

Hinter der finanziellen Stabilität des Anbieters, seinem Know-how und den Produkten steht unter anderem der Mehrheitsaktionär CNH.

Info:www.fiatkobelco.de



O&K-Mining und Terex Peiner – Zusammenschluss

Der Hydraulikbagger-Hersteller O&K Mining GmbH, Dortmund, und der Produzent von Turmdrehkränen, Terex Peiner GmbH, Trier, wurden zur Terex Germany GmbH & Co.KG zusammengeführt. Beide Unternehmen gehören der Terex Corporation mit Geschäftssitz in Westport, Connecticut, USA, an. Vor dem Hintergrund des stetigen Wachstums des Terex-Konzerns soll dieser Zusammenschluss dazu beitragen, die effiziente Struktur der Unternehmensgruppe langfristig zu sichern und ihre Chancen am Markt zu stärken. O&K Mining ist als weltweit größter Hersteller von Hydraulikbaggern über 100 t. mit seinen Produkten auf allen Kontinenten

vertreten. Im Jahr 2001 wurde ein Umsatz von ca. 180 Mio. Euro erzielt. Produktions- und Verwaltungsstandort ist nach wie vor Dortmund. Terex Peiner als bedeutender Hersteller von Turmdrehkränen vertreibt seine hochwertigen Produkte ebenfalls weltweit. Im vergangenen Geschäftsjahr wurde ein Umsatz von ca. 28 Mio. Euro erreicht. Der Standort Trier bleibt weiterhin für den Bereich Turmdrehkrane erhalten.

Die Terex Germany GmbH & Co.KG tritt als Rechtsnachfolgerin in alle Verträge und Geschäftsbeziehungen der O&K Mining GmbH und der Terex Peiner GmbH ein.

www.ok-mining.de



biologisch schnell abbaubare Hydraulikflüssigkeit



Komatsu Hanomag AG
DE-30449 Hannover



Kaiser AG
LI-9486 Schaanwald



Volvo Construction Equipment
SE-63185 Eskilstuna



Liebherr-France SA
FR-68005 Colmar



Aus gutem Grund – umweltschonende PANOLIN High-Tech Hydraulikflüssigkeiten

- praktische Erfahrungen seit 1985
- über 10'000 Kunden
- Freigaben von über 200 Maschinen- und Komponentenherstellern
- als Werksbefüllung erhältlich
- erhältlich in allen gängigen Viskositätsklassen
- beste Wirtschaftlichkeit durch Langzeiteinsatz
- maximaler Umweltschutz – Blauer Engel, niedrigste WGK

PANOLIN AG
Dogern
7 51 83 83-0
7 51 83 83-29
oil.com

PANOLIN AG
CH-8322 Madetswil
Telefon 01 956 65 65
Telefax 01 956 65 75
www.panolin.com

KLEENOIL[®]
Microfiltration

PANOLIN[®]
High-Tech Schmierstoffe

Präsenz in Norddeutschland deutlich optimiert

Mit einer feierlichen Eröffnungsveranstaltung gab die Zeppelin Baumaschinen GmbH den offiziellen Startschuss für ihr neues Vertriebs- und Servicezentrum in der Region Norddeutschland am Standort Glinde. Zeppelin setzte mit der Investition trotz schwieriger Marktbedingungen einmal mehr ein Zeichen seiner Stabilität.



Fotos: Zeppelin

Glanzstück Glinde - auf nahezu 22.000 Quadratmetern steht Zeppelin -Kunden in Norddeutschland das gesamte Angebots- und Serviceprogramm zur Verfügung

Der Standort Glinde bietet auf nahezu 22.000 Quadratmetern Platz genug für ein Bürogebäude, die angrenzenden Werkstätten, eine hochmoderne Lackieranlage und ein Ausstellungsgelände. 180 Mitarbeiter stehen den Kunden zur Verfügung,

wenn es um den Verkauf, die Vermietung oder den Service rund um das umfassende Produktprogramm von Zeppelin geht. Das Investitionsvolumen für das neue Vertriebs- und Servicezentrum, in dem auch der Konzernkundenbereich von Zeppelin untergebracht ist, betrug

rund 7,2 Mio. €. Durch Glinde sowie die Standorte in Rendsburg, Schwerin, Rostock und Neubrandenburg konnte die geografische Präsenz von Zeppelin in Norddeutschland weiter optimiert werden. Der Neubau, der im Osten Hamburgs durch die Anbindung an die A24 auf der Verkehrsachse Hamburg-Schwerin-Berlin, an die A1 nach Lübeck und auch vom Süden aus der Richtung Lüneburg für die Kunden von Zeppelin sehr gut zu erreichen ist, war notwendig geworden, weil die bestehende Niederlassung in Quickborn, die im Jahre 1965 gebaut wurde, nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprach.

Trotz der anhaltend schlechten Entwicklung im laufenden Jahr - allein in den ersten vier Monaten in 2002 ist die Nachfrage nach Baumaschinen erneut um 23 Prozent gegenüber dem Vorjahresniveau gesunken - zeigte sich Konzern-Chef Ernst Susaneck in seiner Festansprache optimistisch hinsichtlich der langfristigen Entwicklung, da die deutsche Bauwirtschaft nach seiner Auffassung einerseits über ausreichendes Know-how und andererseits über genügend Power, um die zunehmende internationale Konkurrenz auf Distanz zu halten, verfügt. Zudem sei mittelfristig ein hoher Bedarf an Bauinvestitionen nicht zu übersehen.

Dennoch, so sein eindringlicher Appell

1952	50 Jahre	2002
 Schmidt-Elsner		
Verkauf · Vermietung · Service		
Baumaschinen für:	• Hoch-, Tief- und Straßenbau • Garten- und Landschaftsbau	
Raumzellen für:	• Büro-, Unterkunfts- und Sanitärbedarf	
Wiesendamm 25 · 13597 Berlin http://www.schmidt-elsner.com Telefon (030) 3 00 05-0 · Fax (030) 3 00 05-222		

an die Politik, auch an Ministerpräsidentin Heide Simonis, die als Ehrengast an der feierlichen Eröffnung in Glinde teilnahm, müsse der Staat entsprechende Rahmenbedingungen schaffen, um die Bauwirtschaft, die sich von der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung völlig abgekoppelt habe und derzeit die schwerste Krise der Nachkriegszeit durchlebt, wieder als konkurrenzfähige Branche in das Gesamtgefüge der Wirtschaft zu integrieren. Konkrete Forderungen wie die zügige Umsetzung einer umfassenden Steuerreform, attraktive Investitionsbedingungen im Wirtschaftsbau, aber auch die zweckgebundene Verwendung der Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer sowie eine verstärkte Einbindung der Privatwirtschaft beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, gab er den anwesenden Vertretern aus Politik und Verwaltung mit auf den Weg.



Zur offiziellen Eröffnung im Juni 2002 sichtlich zufrieden: (v.l.n.r.) Michael Heidemann, Zeppelin Geschäftsführer für Vertrieb und Service, Ernst Susanek, Vorsitzender der Geschäftsführung, Ministerpräsidentin Heide Simonis und Georg Johanno, Zeppelin-Vertriebsdirektor Norddeutschland

Wirtschaft in Schleswig-Holstein

In ihrer Festansprache zeichnete Ministerpräsidentin Heide Simonis die Chancen und Perspektiven für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein auf und unterstrich die gute Wahl Zeppelins hinsichtlich des Standortes Glinde, der in die Metropolregionen Hamburg und

Schleswig-Holstein gut eingebunden sei auch wenn es um gemeinsame europäische Chancen als Drehscheibe für den Ostseeraum sowie die Baltischen Staaten ginge. Glinde und der umliegenden Region räume die Landesregierung aufgrund der Nähe zu Hamburg ein besonderes Gewicht in der Wirtschaftspolitik ein. Simonis zeigte sich auch optimistisch

hinsichtlich der weiteren Entwicklung der deutschen Bauwirtschaft. Das Jahr 2001 war „eines der schwersten Jahre der Branche“, sagte sie.

Doch nach der rasanten Talfahrt in den 80er Jahren habe die Bauwirtschaft „wieder Tritt gefasst“ und werde es auch nach der aktuellen Krise wieder schaffen. ■

Aus der Eröffnungsrede von Ernst Susanek

... Zur Bewältigung der Zukunftsaufgaben gehört ein starkes Humankapital, denn im 21. Jahrhundert ist nicht das Kapital, sondern Wissen die knappste Ressource. Tatsache ist: Die Unternehmen werden um die besten Köpfe konkurrieren. Ingenieure, Wissenschaftler in den Zukunftstechnologien, hochkarätige, leistungsstarke und sprachbegabte Fachkräfte haben zukünftig hervorragende Berufschancen.

... Auch die derzeit Besten haben auf Dauer kein Abonnement auf ihre Spitzenstellung und müssen sich immer aufs Neue den Herausforderungen stellen.

... Ich hoffe, dass trotz der Veränderungen in Technik, Wissenschaft und Gesell-

schaft die fundamentalen ethischen Werte wie Humanität, Wahrhaftigkeit, Fairness und soziale Gerechtigkeit nicht verloren gehen.

... Der Staat muss jetzt die Voraussetzungen dafür schaffen, dass sich Investitionen in Deutschland lohnen, denn das Kapital geht nun einmal dort hin, wo es sich die höchsten Renditen verspricht.

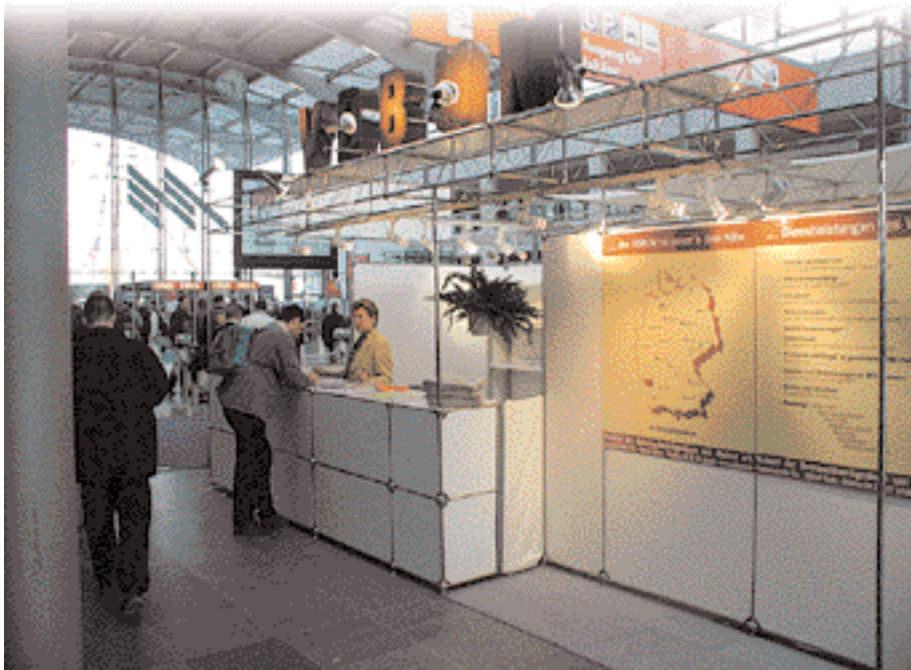
... Größe allein ist keine Erfolgsgarantie. So mancher Manager hat geglaubt, dass die Macht eines Unternehmens umso größer sei, je mehr Umsatz und Mitarbeiter es hat und je größer sein Börsenwert ist. Das ist jedoch eine überholte Philosophie. So manche Fusion wurde zum Abenteuer.

Fast überall fielen die Synergieeffekte weit geringer aus als angenommen wurde. In den Schlüsselbranchen sind die Marktanteile fusionierter Unternehmen nach dem Zusammenschluss in der Regel sogar gesunken.

... Mittelständische Unternehmen, bzw. stark dezentralisierte Unternehmen mit hoher Eigenverantwortung vor Ort, haben künftig besonders gute Chancen, weil sie nicht nur leistungsstärker, sondern weil sie im Vergleich zu manchen Großkonzernen vielfach beweglicher und flexibler sind. Was in Zukunft zählt, sind Dynamik, Professionalität und Innovationskraft.

Dreifache Messepräsenz unterstreicht Anspruch

Mit dem VDBUM in die Zukunft - dieser Slogan vereint. Er drückt gleichfalls ein neues Selbstverständnis aus, mit dem die Interessen der integrierten Fachleute dargestellt und bedient werden. Was das im Einzelnen bedeutet, wird gern direkt und aus erster Hand vermittelt – und zwar am Messestand des Verbandes, der noch in diesem Jahr gleich dreimal besucht werden kann.



SteinExpo, NordBau und GaLaBau stehen groß im Kalender der VDBUM-Geschäftsstelle in Bremen. Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren, schließlich gilt es möglichst vielfältig darzustellen, was den Verband der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister eigentlich ausmacht. Wer die Entwicklung dieses Verbandes aufmerksam verfolgt, wird bereits fest-

gestellt haben, dass ein neuer modern-dynamischer Auftritt, gepaart mit einem aussagestarken Logo, die über viele Jahre bewährte Form der Außendarstellung abgelöst hat. Ein gelungener Schritt, wie die anhaltend positive Resonanz zeigt. Dem Image hat dieser optische Wechsel gut getan. Viel besser noch sind die Veränderungen und nachfragegerechten Anpassungen der Dienstleistungen an

die veränderte Nachfragesituation bei den Mitgliedern des Verbandes. Neben unterschiedlichsten bundesweiten Schulungen und Seminaren wie Sachkundigenlehrgängen, Groß-, Klein- und Sonderseminaren, monatlichen Vortragsreihen in den achtzehn Verbandsstützpunkten und Exkursionen zu Herstellern und Baustellen, bietet der Verband seinen Mitgliedern spezielle Rechtsschutz- und Fahrerrechtsschutz-Versicherungen zu besonderen Konditionen an. Selbst bei der Stellenvermittlung hört der Service nicht auf.

Darüber hinaus können Abnahmeprotokolle und Prüfsiegel zur Durchführung der Sachkundigenprüfung von Maschinen und Geräten sowie Fachschriften für den täglichen Arbeitseinsatz, ebenso technische Abhandlungen, Vorschriften und Regelwerke abgerufen werden. Mitglieder wissen diesen Service, der mit vielen wertvollen Kontakten verknüpft ist, sehr zu schätzen.

„Damit ist dem Anspruch aber längst nicht Genüge getan!“ - zeigt sich Manfred Wichert, Vorstandsvorsitzender des Verbandes, überzeugt. Er wird gemeinsam mit Geschäftsführer Udo Kiesewalter und den engagierten Mitarbeitern der Geschäftsstelle nicht aufhören, nach weiteren Verbesserungen zu suchen. Impulse zur Erweiterung des bestehenden Angebots-Portfolios werden von der kommenden Messepräsenz in Nieder-Olfelden, Neumünster und Nürnberg zumindest im Ansatz durch den Kontakt zu Besuchern, Ausstellern und natürlich Mitgliedern erwartet.

Ersatzteile ♦ Kundendienst ♦ AT-Motoren

IBH INGENIEURBÜRO HARM

Antriebstechnik GmbH · Service-Partner

22848 Norderstedt
Gutenbergring 35
Telefon 040 / 52 30 52-0
Telefax 040 / 5 28 11 74

24768 Rendsburg
Helgoländer Str. 22-26
Telefon 043 31 / 42 01-1
Telefax 043 31 / 4 29 93

23556 Lübeck
Sprenglerstr. 1a
Telefon 04 51 / 89 30 83
Telefax 04 51 / 89 86 59

18059 Papendorf (Rostock)
Dorfstraße 1
Telefon 03 81 / 44 51 25
Telefax 03 81 / 44 51 26



Dazu bieten alle drei Messen nach eingehender Prüfung reichlich Gelegenheit. Sowohl auf der SteinExpo, die am Ursprungsstandort in diesem Jahr wieder gut zu punkten scheint und die konkrete Einsatzsituationen von Baumaschinen und Ausrüstungen verschiedenster Art simuliert, als auch auf der NordBau, die bei aller Angebotsvielfalt offensichtlich immer auch mit einem speziellen Schwerpunkt - diesmal Abbruchtechnik-Aufbereitung-Recycling - den Marktnerv trifft, wird der VDBUM richtig platziert sein. Die GalaBau als ideales Ergänzungsprogramm bündelt eine andere hochinteressante Thematik und Klientel im Bereich der Baumaschinen- und Baustofftechnik, des Sportplatzbaus und der Verwertung und Entsorgung.

Treffpunkt Messe 2002 – wann und wo?

VDBUM

SteinExpo 04.09.-07.09.
Stand 200/Pavillon II

GaLaBau 18.09.-21.09.
Stand 203/Halle 7

NordBau 26.09.-01.10.
Stand 589/Halle 5

So kurz die Termine auch aufeinander folgen - gemeinsam fiel die Entscheidung, dass keine der Messen ausgelassen werden kann. Es wird interessant sein, den Erfolg im Nachhinein auszuwerten, auch unter dem Aspekt, dass die Messen als Foren genutzt werden sollen, um Lesermeinungen zur relaunchten Verbandszeitschrift VDBUM INFORMATION einzuholen. Das Ergebnis wird den Lesern keineswegs vorenthalten.
Info: www.vdbum.de

Manitou Aktivtag beim VDBUM

Andreas Eicken

„Aktiv mit Manitou“ - unter diesem Motto standen vier deutschlandweite Präsentationstage der Manitou Deutschland GmbH, der erste davon Anfang Juni in der VDBUM-Zentrale in Stuhr. Neben schönstem Frühsommerwetter nutzte Manitou in Stuhr sowohl die zentrale Lage des VDBUM in Norddeutschland, als auch die Außenberei-

che sowie die repräsentativen Räumlichkeiten mit moderner Tagungstechnik für die Aktion.

Geladen waren sowohl langjährige Kunden als auch Mieter, Kaufinteressenten und Fachpresse aus Industrie, Bau-, Forst- und Landwirtschaft. Diese konnten sich unter kompetenter fachlicher Beratung durch Mitarbeiter des

*Maniscopic MRT
1742 Teleskop-
stapler – von
innen und außen
attraktiv und
hochleistungsfähig*



Fotos: VDBUM



*Hoch hinaus mit der Scherearbeits-
bühne MANIACCESS 100 XEL*

Hauses Manitou unter der Führung von Dieter Finke, Verkaufsleiter der Manitou Deutschland GmbH und Martin Brokamp, Produktmanager MANI-ACCESS, Michael Massa, Produktmanager Landwirtschaft sowie Dieter Schnittjer, Verkaufsleiter des Manitou-Vertragshändlers Nord-Rental Förder-technik GmbH und Co., Hamburg und Oldenburg, über die Modelle der verschiedenen Manitou-Produktreihen hautnah informieren und beraten lassen sowie die Maschinen im praktischen Einsatz persönlich testen.

Hierzu standen insgesamt zehn Geräte aus den Bereichen Teleskopstapler, Frontlader und Arbeitsbühnen zur Verfügung.

Dass diese Art der Präsentation der richtige Weg ist, bestätigten das rege Interesse der über 100 Besucher sowie die vielen fachlichen Gespräche im Rahmen dieser Veranstaltung.

Die VDBUM Bikertour 2002

Von Natur aus haben VDBUM-Mitglieder neben roten und weißen Blutkörperchen noch einen anderen, ganz wichtigen Bestandteil im Blut: Benzin. Und das im besonderen Maße die Motorradfahrer. Auch dieses Jahr stellten das die Motorradfreunde des Stützpunktes Nürnberg unter Beweis. Sie haben sich zum zweiten Mal an der VDBUM-LINSER-Motorrad-Tour beteiligt.

Trotz schlechter Wetterprognosen fanden sich alle der angemeldeten Fahrer pünktlich zum morgendlichen Briefing mit „Weißwürst und

essen, zumal diese Pause auch zum Trocknen der Kleidung genutzt werden sollte. Der angekündigte Regen blieb leider nicht aus. Thüringische Schmankerln

Richtung Schmallebenberg. Die Mittelgebirge von Thüringen und Hessen mit ihren kurvigen Straßen lassen jedes Motorradfahrerherz höher schlagen und so erreichte die Gruppe mit leichter Verspätung den Bauhof der Firma Anton Feldhaus und Sohn.

Nach der interessanten Betriebsführung durch die Werkstätten dieses innovativen Unternehmens blieb noch etwas Zeit für Kaffee und Kuchen. Zusammen mit den Bikern von anderen Stützpunkten wurde in Richtung Hotel gestartet. So setzten



Imposant: Die VDBUM-Biker on Tour

Brezn“ am vereinbarten Treffpunkt in Pommersfelden ein. Einige Fahrer hatten zu diesem Zeitpunkt schon die ersten hundert Kilometer heruntergespult. Nach der zünftigen Stärkung startete der Konvoi von zehn Maschinen, geführt von Tourenguide Fritz Dienstbier (er hatte auch zusammen mit Alfred Bayer die Routenplanung übernommen) durch die Fränkische Schweiz über Coburg in Richtung Thüringen. Unter Meidung von Schnellstraßen und Autobahnen, immer auf kurvenreichen Nebenstrecken, ging es über Suhl und Gotha zum ersten Zwischenziel Mühlhausen/Thüringen. In diesem liebevoll und gekonnt restaurierten Fachwerk-Städtchen freute sich schon jeder auf das gemeinsame Mittag-

und nette Bedienung machten allerdings einiges wieder wett. Getrocknet, gestärkt und von jetzt an wenigstens ohne Regen ging die Fahrt weiter über Waldkappel, Melsungen und Frankenberg in

sich nun in äußerst beeindruckender Weise über 60 Maschinen in Bewegung. Nach Check-In und „Rekultivierung“ traf man sich dann in einem der Hotelrestaurants zum gemeinsamen Abendessen ►



An alles gedacht!



Wir bieten fundierte Weiterbildungs- und Qualifizierungsprogramme an – immer orientiert an der beruflichen Praxis und sofort im eigenen Betrieb umsetzbar.

➤ Technische Versicherungen rund um die Baustelle

Inhalt: Ist eine Geräteversicherung erforderlich und sinnvoll? Welche Geräte versichere ich mit welchem Deckungsrisiko? Versicherungssumme, Selbstbeteiligung, Entschädigung, Bauleistungsversicherung, Haftpflichtversicherung

Teilnehmerkreis:

Bauunternehmer,
Oberbauleiter,
Bauleiter,
MTA-Leiter,
Werkstattmeister,
Kaufleute

Daten:

Ort: Stuhr
Datum: 09.Sept., 18.30 Uhr
Dauer: 1 Tag
Kosten: Kostenlos!
Referenten: Fa. Leue & Nill,
Dortmund
Fa. Curatio Versicherungs-Dienst
GmbH, Oldenburg

➤ Sachkundiger elektrische Anlagen und Geräte

Inhalt: Der Sachkundige: Voraussetzungen, Anforderungen, Haftung; Die Sachkundigenprüfung: Rechtsgrundlagen, einschlägige Sicherheitsregeln, BGV A 2; Prüfgeräte; Handhabung der Prüfprotokolle und -siegel. Praktische Übungen.

Teilnehmerkreis:

Ingenieure,
Meister,
Techniker,
Monteure

Daten:

Datum: 15. Okt. in Stuhr
Datum: 20. Nov. in Berlin
Dauer: 1 Tag
Kosten: € 164,- + MwSt. für Mitgl.
€ 192,- + MwSt. für Nichtmitgl.
Leistungen: Lehrgang, Referenten;
Mittagessen, Lehrgangsgetränke;
Unterlagen, Zertifikat

➤ Sachkundiger für Baumaschinen

Inhalt: Der Sachkundige: Voraussetzungen, Anforderungen, Haftungsfragen; Die Sachkundigenprüfung: Rechtsgrundlagen, einschlägige Sicherheitsregeln, VBG 40, 5, BGV D 8 und andere wichtige VBG's bzw. BGV's; Handhabung der Prüfprotokolle und -siegel; Praktische Sachkundigenprüfungen an unterschiedlichen Baumaschinen und -geräten.

Teilnehmerkreis:

Meister,
Ingenieure,
Techniker,
Schlosser,
Maschinenführer,
Elektrofachkräfte,
Elektrotechnisch unterwiesene Personen

Daten:

Datum: 20. + 21.Sept in Berlin
Datum: 25. + 26.Okt. in Nürnberg
Dauer: 2 Tage
Kosten: € 318,- + MwSt. für Mitgl.
€ 358,- + MwSt. für Nichtmitgl.
Leistungen: Lehrgang Theorie & Praxis, Referenten; 2 x Mittagessen, Lehrgangsgetränke; Unterlagen, Zertifikat

➤ Hochdruck-Wassertechnik

Inhalt: In diesem Seminar wird unter dem Aspekt der verschärften Umweltbestimmungen die moderne Hochdruck-Wassertechnik vorgestellt. Die Anwendung kann sich auf Reinigungsverfahren, Verfahren zur Betonsanierung und den Einsatz der unterschiedlichen Rammverfahren bei schweren Böden (Verschneidtechnik) beziehen.

Teilnehmerkreis:

Poliere,
Schachtmeister,
Bauleiter,
Oberbauleiter,
Meister,
Ingenieure

Daten:

Datum: 12. November
Dauer: 1 Tag
Kosten: € 164,- + MwSt. für Mitgl.
€ 198,- + MwSt. für Nichtmitgl.
Leistungen: Lehrgang, Referenten;
Mittagessen, Lehrgangsgetränke;
Unterlagen, Zertifikat

➤ Reparatur – und Auftragsschweißung

Inhalt: Die Teilnehmer sollen durch verschiedene Referate und praktische Vorführungen die Probleme bei der Zusammenfügung unterschiedlicher Materialien kennen und beurteilen lernen. Vorgesehen ist eine kurze Einführung in die Metallurgie. Es werden verschiedene Schweißmaschinen vorgestellt bzw. stehen zur Erprobung bereit.

Teilnehmerkreis:

Ingenieure,
Meister,
Monteure,
Schweißer,
Werkstattpersonal

Referierende Firmen:

Castolin GmbH
Oerlikon Schweiß. GmbH
Vietz Schweiß. GmH

Daten:

Ort: Stuhr
Datum: 1. Oktober
Dauer: 1 Tag
Kosten: € 164,- + MwSt. für Mitgl.
€ 198,- + MwSt. für Nichtmitgl.
Leistungen: Lehrgang, Referenten;
Mittagessen, Lehrgangsgetränke,
Unterlagen, Zertifikat

Anmeldung

Hiemit melde ich mich an für:

- ☐ „Technische Versicherungen rund um die Baustelle“
☐ „Sachkundiger für Baumaschinen“
 Ort: _____ Datum: _____
☐ „Reparatur- und Auftragsschweißung“
☐ „Sachkundiger für elektrische Anlagen und Geräte“
☐ „Hochdruck-Wassertechnik“

Bitte erst nach der Anmeldebestätigung die Teilnahmegebühr bezahlen. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Bei Rücktritt 1 Woche oder weniger vor der Veranstaltung wird die Teilnahmegebühr einbehalten.

*Übernachtung:

Falls erforderlich, buchen Sie bitte persönlich direkt beim Hotel. Eine Anschrift erhalten Sie mit der Teilnahmebestätigung.



Der Beweis: Motorräder und Baumaschinen gehören zusammen

und ausgiebigen Benzingesprächen. Besonderes Lob gebührte dem von der Fa. Linser gesponserten Bufett.

Am nächsten Morgen ging es nach einem üppigen Frühstück und gemeinschaftlichem Auftanken der Maschinen weiter in Richtung Süden. Über Fulda, Bad Brückenau, Schweinfurt, Bamberg und Pommersfelden führte der Weg wiederum über landschaftlich reizvolle Routen zurück in Richtung Heimat.

Gemischt-nasse Anfahrt, feucht-fröhliches Beisammensein, sonnig-trockene Heimfahrt, saftig grüne und blühende Landschaften, Kurvenspaß in Hülle und Fülle – VDBUM-Bikerherz, was willst du mehr? Wir bedanken uns! ■

Tourvorfreude 2003

100 Jahre Zünd-Ab Nürnberg

Mit historischem Hintergrund wird die VDBUM-Motorradtour 2003 im Raum Nürnberg ausgerichtet. Hier wurden bereits 1903 Motorräder gefertigt und der Standort galt als weltweit führend.

Info: www.vdbum.de

VDBUM

Bikertour = Bildungsreise

Die Motorradtour des VDBUM in Zusammenarbeit mit der Firma Linser Industrie Service GmbH bot auch in diesem Jahr den anreisenden Gruppen aus Butzbach, Troisdorf, Freiburg, Nürnberg, Hamburg und natürlich Bremen ein extrahiertes Informationsangebot, indem Leistungen einiger der dem Verband in besonderer Weise verbundenen Unternehmen vorgestellt wurden. So am Treffpunkt bei der Fa. Libero, einem Lieberr Händler in Lingen, oder in Wildeshausen beim Baumaschinenhersteller F. Weyhausen GmbH, Produzent der Atlas- Radlader und Container-Wechselsysteme, wo nach einem Frühstück eine interessante Werksführung angeboten wurde. Neben der Entwicklung und Fertigung der kompakten Atlas- Radlader in der Leistungsklasse bis 74kW (100 PS) wurde den Teilnehmern eine neue Sache präsentiert: Die Produktionen von Hauptkomponenten wie Chassis, Teleskoparm und Kabine

für Teleskoplader. Spannend auch das Programm am Haupttreffpunkt, bei der Firma Anton Feldhaus in Schmallenberg, die seit mehr als acht Jahrzehnten zu den führenden Bauunternehmungen im Sauerland gehört. Im Angebotsprofil stehen als Tätigkeiten: Straßenbau, Kanal- und Ingenieurbau, Bergstollen- und Tunnelbau, Sanierung verschiedener Bauwerke, Tiefbau und auch Neubau kompletter Wohnanlagen. Das Feldhaus-Servicecenter mit der Zentralwerkstatt ist ein eigenständiger Unternehmensbereich mit ca. 25 Mitarbeitern. Feldhaus geht damit einen anderen Weg als der Großteil der Bauunternehmen. Der Servicebereich wird ausgebaut statt ausgelagert. In wechselnden Schichten werden hier unter Leitung von Axel Griebsch Baumaschinen und LKW gewartet und instand gesetzt. Seit einiger Zeit werden verstärkt auch fremde Unternehmen betreut und beraten. ■

Den Traum von der eigenen Firma können Sie jetzt mit uns verwirklichen! Werden Sie Franchisenehmer der Firma Linser Industrie Service GmbH.

Wir bieten: Finanzierungshilfen, EDV-Unterstützung, Managementhilfen, Marketingmaßnahmen, Schulungsangebote.

Sie verfügen über: Kaufmännische Vorbildung, verkäuferische Begabung, technisches Verständnis, Organisationstalent, Unternehmertum.

Die Firma Linser Industrie Service GmbH ist ein Großhandelsunternehmen im Bereich Baumaschinensatzteile, dessen Verkaufsschwerpunkt im europäischen Markt liegt. Der Großteil unserer Produkte wird nach unseren Zeichnungen und Spezifikationen mit entsprechender Qualitätskontrolle gefertigt. Unsere Produktpalette umfasst Laufwerksteile, Verschleißteile, Gummiketten und Ersatzteile, wie z.B. Motor- und Getriebeteile. Desweiteren handeln wir mit kompletten Anbau- und Zubehörteilen für Baumaschinen. Nicht umsonst ist unser Slogan: „Wir decken Ihren Bedarf rund um die Baumaschine“



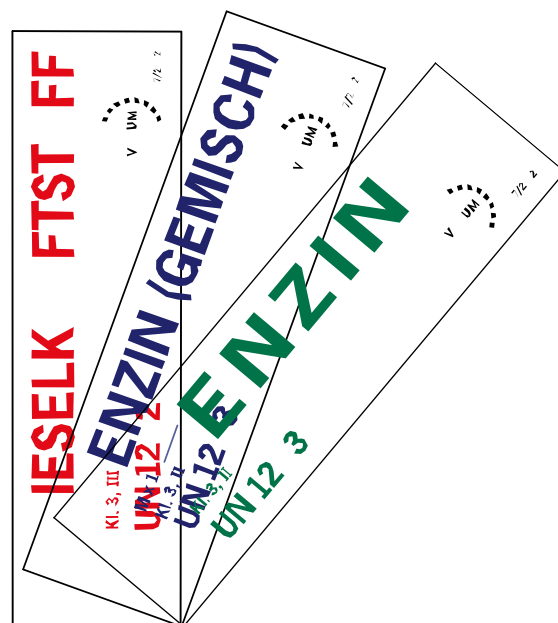
Zum weiteren Ausbau unseres Vertriebsnetzes suchen wir Franchisenehmer, die mit unserer Hilfe ihre Zukunft als selbständige Unternehmer realisieren wollen. Bei Interesse richten Sie Ihre schriftliche Bewerbung mit den entsprechenden Unterlagen an:
Linser Industrie Service GmbH, Postfach 15 23, z. Hd. Herrn Michael Linser, 53825 Troisdorf

Neue VDBUM Gefahrgutaufkleber

Um die neuen ADR-Bestimmungen in die Praxis umzusetzen, hat der VDBUM seine Gefahrgut-Aufkleber für Sie überarbeitet.

Die neuen Aufkleber für Dieseldieselfkraftstoff, Benzin und Benzin-Gemisch sind ab sofort verfügbar, wie gewohnt in bewährter Qualität in Blöcken zu je 25 Stück.

Verband der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e. V.
Henleinstraße 8a
28816 Stuhr
Tel.: 0421 / 871680
Fax: 0421 / 8716888
zentrale@vdbum.de



VDBUM-Vorstands- assistent berufen

Auf der Grundlage vorangegangener Beschlüsse des Verbandes der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister wurde Hartmut Ehrhardt aktuell zum Vorstandsassistenten des VDBUM berufen.



Hartmut Ehrhardt: VDBUM-
Vorstandsassistent

Hartmut Ehrhardt ist dem Verband seit einer Reihe von Jahren aktiv verbunden. Durch seine Tätigkeiten für die Theisen Baumaschinen GmbH & Co. KG Leipzig und die Leipziger Niederlassung der Zeppelin Baumaschinen GmbH sowie seine aktuelle Beschäftigung bei der Kundenmanagement/Baumaschinenservice und Handelsgesellschaft mbH Krostitz kennt er die Anforderungen der Branche.





Besuchen Sie
uns:
GalaBau 2002,
Halle 7,
Stand 193

Starten Sie in ein königliches Vergnügen

Die leichten Reversierbaren – jetzt mit
Die Königsklasse unter den „Leichten“ reversierbaren
Ammann-Rüttelplatten, 4 Modelle von 100 - 300 kg.

- Effizienter Pflastereinbau
- Hohe Verdichtungsleistung im Unterbau
- Komfortable, schwingungsarme Deichsel

Ammann Verdichtung GmbH · Josef-Dietzgen-Str. 36 · 53773 Hennef
Tel. 0 22 42 / 88 02 30 · Fax 0 22 42 / 88 02 69
E-mail: ammann@ammann-hennef.de · www.ammann-group.com

Aktuelle rechtliche und steuerliche Informationen

Aus der Fülle des Vorschriften- und Verordnungswesens wählt VDBUM-Information regelmäßig interessante Aspekte oder Veränderungen aus, um knapp und verständlich zu informieren.

Bildung von Ansparrücklagen gemäß § 7 EStG

Nach § 7 EStG können kleine und mittlere Betriebe für die geplante Anschaffung oder Herstellung neuer, beweglicher Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens eine gewinnmindernde Rücklage – sog. Ansparrücklage – bilden, die auch zu Verlusten führen kann. Die Ansparrücklage darf 40 v. H. der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten des Wirtschaftsgutes nicht überschreiten; es ist für jedes Wirtschaftsgut eine gesonderte Rücklage zu bilden, wobei die Ansparrücklagen 154.000 Euro pro Betrieb nicht übersteigen dürfen. Die Rücklage ist spätestens am Ende des zweiten auf ihre Bildung folgenden Wirtschaftsjahres gewinnerhöhend aufzulösen. Ist es nicht zur geplanten und „angesparten“ Investition gekommen, so ist der laufende Gewinn um 6 v. H. vom Rücklagenbetrag für jedes Jahr der Rücklagenbildung zu erhöhen (sog. Gewinnzuschlag).

Für die steuerliche Anerkennung der Ansparrücklage reicht es aus, wenn die Funktion des Wirtschaftsgutes und die voraussichtlichen Kosten angegeben werden. Wie der Bundesfinanzhof in einem neueren Urteil ausdrücklich festgestellt hat, ist es unerheblich, ob die Investition tatsächlich beabsichtigt war. Wird die Investition nicht getätigt, so ist durch den Gewinnzuschlag von 6 v. H. der Steuerstundungsvorteil ausgeglichen. Im Urteilsfall hatte der Inhaber einer Unternehmensberatung in den Jahren der Rücklagenbildung (für Büroausstattung und Betriebs-PKW) Verluste ausgewiesen. Da die Firma in dieser Zeit praktisch keine Umsätze hatte, bezwei-

felte das Finanzamt die Investitionsabsicht. Der Bundesfinanzhof ließ die Rücklagenbildung zu, da es auf die Investitionsabsicht (das innere Motiv) des Unternehmers nicht ankommt.

Quellen: BMF-Schreiben vom 12. Dezember 1996 - IV B 2 - S 2138 - 37/96 (BStBl 1996 I S. 1441) und Urteil des Bundesfinanzhofes vom 12. Dezember 2001 XI R 13/00

Überlassung eines geleasteten PKW an Arbeitnehmer

Überlässt ein Arbeitgeber seinem Arbeitnehmer einen PKW zur privaten Nutzung, so ist hierfür beim Arbeitnehmer ein geldwerter Vorteil der Lohnsteuer zu unterwerfen. Dieser geldwerte Vorteil kann entweder mit den anteiligen tatsächlichen Kfz-Kosten angesetzt werden (Fahrtenbuchmethode) oder als Sachbezug mit einem pauschalen Nutzungswert (sog. 1 v. H.-Methode, siehe § 8 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 EStG).

Der Bundesfinanzhof hatte einen Fall zu entscheiden, in dem der Arbeitnehmer auf Veranlassung des Arbeitgebers ein Kfz geleast hatte. In einem Überlassungsvertrag mit dem Arbeitnehmer wurde geregelt, dass der Arbeitgeber sämtliche (Betriebs-) Kosten einschließlich der Leasing-Sonderzahlung und Leasingraten für das Kfz trägt und dem Arbeitnehmer das private Nutzungsrecht an dem Fahrzeug einräumt. Das Finanzamt behandelte diese Kostenübernahme als Zuwendung von Barlohn und forderte Lohnsteuer nach.

Der Bundesfinanzhof beurteilte auch diese Konstellation als Sachbezug im Sinne des § 8 Abs. 2 EStG mit der Folge, das

die – im vorliegenden Fall günstigere – pauschale 1 v. H.-Methode angewendet werden konnte. Das Gericht begründet diese Auffassung damit, dass der Arbeitgeber wirtschaftlich die Stellung eines Leasingnehmers eingenommen hat, insbesondere weil er aufgrund des Überlassungsvertrages sämtliche Verpflichtungen aus den Leasingverträgen übernommen hat und im Verhältnis zum Arbeitnehmer über die Ausübung des Nutzungsrechts entscheiden konnte.

Im Streitfall überließ der Arbeitgeber – ein Ausstatter von Wohn- bzw. Campingmobilen – seinen leitenden Arbeitnehmern jeweils ein solches Fahrzeug zur privaten Nutzung.

Der Bundesfinanzhof entschied in diesem Zusammenhang, dass auch Campingmobile als „Kraftfahrzeuge“ anzusehen und wie „normale“ PKW nach den Regelungen zur Besteuerung mit dem pauschalen Nutzungswert zu behandeln sind.

Markteinführungsprogramm „Biogene Treib- und Schmierstoffumstellung“ wird 2003 fortgesetzt

Das Verbraucherschutzministerium und die Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e.V. planen für das kommende Jahr eine Modifizierung der Richtlinien. Die Förderung wird auf eine pauschalisierte Form umgestellt. Das heißt, die bisherige maschinenspezifische Einzelfall-Förderung wird durch eine pauschale Förderung abgelöst. Damit wird das Antragsverfahren deutlich erleichtert und beschleunigt.

Da die Förderrichtlinien im nächsten Jahr entsprechend geändert und abgelehnte Anträge nicht in eine Warteliste übernommen werden, müssen Antragsteller ihre Anfragen Anfang des Jahres neu formulieren.

Infos: www.pflanzenoelinitiative.de ■

LASSEN SIE DIE GRENZEN HINTER SICH.

Uran
Motor oil



Der neue CURSOR 13: Innovative Technik – Fortschritt für Sie.

Ganz egal, wohin Sie wollen, der neue Euro Trakker Cursor 13 bringt Sie ans Ziel. Mit bärenstarken Motoren, die ein extrem hohes Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen erreichen. Mit moderner und wirtschaftlicher Motorentechnologie samt Vierventiltechnik,

Pumpe-Düse-Elementen, Turbo mit variabler Geometrie, schadstoffarm nach Euro-3-Norm, was die Umwelt und die Brieftasche schont. Mit hohem Fahrkomfort dank Iveco-Servoshiftschaltung oder dem neuen vollautomatischen EuroTronic-2-Getriebe sowie Tempomat. Und mit exzellenter Sicherheit durch turboladerunterstützte Dekompressionsmotorbremse ITB und die

Scheibenbremsen. Da bleibt die Konkurrenz hinterm Mond.

Der Cursor 13 – nach Cursor 8 und Cursor 10 ein neuer Iveco-Meilenstein.

www.iveco.com



EURO TRAKKER CURSOR.



Leistungsstarke Partnerschaft

Die klassische Bauleistung mittels moderner Technologien ist nach wie vor das Hauptaufgabenfeld der Wolff & Müller Unternehmensgruppe. Mit innovativen Konzepten ist das Unternehmen aber auch in Projektentwicklung, Baustoff-Recycling oder Baulogistik erfolgreich tätig. Für all diese Aufgaben werden neben eigener Fachkompetenz leistungsfähige Partner und Lieferanten benötigt.

Für eine möglichst optimale Baustellenversorgung gründete die Unternehmensgruppe vor einigen Jahren die WOLFF & MÜLLER Logistik GmbH, welche alle Dienstleistungen im Hinblick auf die Baustellenversorgung und die Baulogistik bündelt, woraus sich ein sehr umfangreiches Betätigungsfeld ableitet. Das wiederum erfordert die laufende Erneuerung bzw. Aufstockung des vorhandenen Geräte- und Maschinenparks, um immer auf dem neuesten Stand der Technik zu sein. Im Kontext dazu übernahm Geschäftsführer Jürgen Kleindopp deshalb kürzlich erneut diverse Maschinen von Ammann.

Ein Paket von 33 Verdichtungsgeräten, bestehend aus 12 Grabenwalzen und 21 schweren hydraulischen Rüttelplatten, stellte das Hauptkontingent bei dieser Übergabe.



Foto: Sepp Rixner

Innovative Verdichtungstechnik übergeben

Im Foto v. li.: Volker Dammann, Geschäftsführer der Ammann Verdichtung GmbH; Jürgen Kleindopp, Geschäftsführer und Siegfried Cammerer, Leitung Technik, – beide W&M Logistik GmbH; Jochen Nagel, Geschäftsführer der Firmengruppe Nagel sowie Hermann Greschner, Geschäftsführer der Rammax Maschinenbau GmbH

Die Entscheidung für die Produkte basiert auf den guten Erfahrungen im rauen Baustellenalltag und den technischen Besonderheiten, die unverwechselbar mit den Walzen und Platten dieses Systemlieferanten verbunden sind.

Neben der bewährten Technik der Ram-

max-Grabenwalzen zählt vorrangig die 3-Wellen-Technik der Ammann-Vibrationsplatten dazu. Ein Quantensprung innerhalb der Verdichtungstechnik, der markante Vorteile bringt.

Info: www.ammann-verdichtung.de

NEUMÜNSTER
NORDBAU

Fachmesse der Bauwirtschaft
26. Sept. - 01. Okt. 2002

Messegelände Holstenhallen
Do - Di von 9.00 bis 18.00 Uhr

Ergänzende Sonderthemen:

- „Abbruchtechnik – Aufbereitung – Recycling“
- „Renovieren: vorher – nachher“
Innenausbau – Fassade/Dach – Energie

Info ☎ 04321 - 910 190

www.nordbau.de

Baumaschinen • Geräte • Planung • Neubau • Ausbau

NB NORDBAU 2002

WM WEIDEMANN
GmbH & Co. KG - Maschinenfabrik
www.weidemann.de
eMail: info@weidemann.de
Tel. 0 56 33 / 6 09 - 0

HOFFTRAC® - Das Original!
Radlader
TELESKOPE

mit Know-how
so die Spitze

Der Einstieg in die WEIDEMANN - WELT!
Fordern Sie noch heute unsere Prospektmappe an oder besuchen Sie uns im Internet.

100 PARTNER FÜR PERMANENTE QUALITÄT

YANMAR • ISUZU • KUBOTA

TAC

TRAKTOR-ERHÄLTUNG
TRACTOR MAINTENANCE COMPANY

Darmstadt (Halle 20 A, D-80781 Frankfurt)
Telefon (041 43) 540-400, Fax (041 43) 41 41 42

Größter Schwertransport realisiert

Auf ihren bisher größten Schwertransport in der Firmengeschichte ist die Max Bögl Bauunternehmung nach einer aktuellen Meldung zurecht stolz. Zwei je 37 Meter lange, 3,5 Meter breite, 2,7 Meter hohe und 131 Tonnen schwere Stahlbauteile wurden auf eine etwa 95 km weite Reise geschickt. Die Entscheidung, diese Transportleistung in Eigenregie durchzuführen, ging mit klaren Absprachen und zahlreichen technischen Problemlösungen einher. Eine große Herausforderung für den MTA-Projektleiter, auf den die Transportplanung, Zusammenstellung der Fahrzeugkombinationen, TÜV-Gutachten, Ladungssicherung und Festlegung der Fahrtstrecken entfiel. Für den Transport wurden erstmals zwei Fünf-Achs-Fahrwerke gekoppelt, was bedeutete, dass in Zusammenarbeit mit dem Fahrzeughersteller MAN die gesamte Hy-



Bravouröse Leistung der Bauunternehmung Max Bögl

draulikanlage der Fahrzeuge an die veränderte Lenkgeometrie anzupassen war. Bemerkenswert auch, dass der Transport auf 92 Rädern und 24 Achsen letztlich dank optimaler Luftfederung und hydraulischem Achsenausgleich mit weniger als zehn Tonnen Achsbelastung realisiert werden konnte, was einer schonen-

den Straßenbelastung gleichkommt. Mit Erreichen des Zielortes, des westlichen Widerlagers der Nibelungenbrücke bei Regensburg, hat der Unternehmensbereich Transport & Geräte einen hervorragenden Leistungsbeweis erbracht, auf dem aufgebaut werden soll. Infos: www@max-boegl.de

TruckStore
Gebrauchte LKWs und Services von Mercedes Benz

Wir sind bereit zu verhandeln.



Sermac Typ 4Z36 SCC120, Kerax 385.26, Bj. 99, 12Tkm, Reichweite 36 m, 4-fach-Knickarm, Funkfernbedienung, 2 x Not-Aus, Zentralschmierung, Differentialsperre Hinterachse, ABS, Dachluke, elektr. Fensterheber Fahrer- und Beifahrertür, langes Fahrerhaus, Warmluftzusatzheizung Standard, Klimaanlage,

► Im Mercedes-Benz TruckStore Berlin-Brandenburg finden Sie rund 850 Fahrzeuge aller Klassen und Fabrikate auf einer Fläche von 40.000 m². Sie wünschen finanzielle Flexibilität und langfristig sichere Investitionsplanung? Wir bieten Ihnen attraktive Leasing- und Finanzierungsangebote. Sprechen Sie mit unseren Verkäufern.



Mercedes-Benz

*Preis zzgl. MwSt.

Mercedes-Benz TruckStore der DaimlerChrysler AG
Robert-Guthmann-Straße 7, D-15751 Niederlehme
Tel.: 0 33 75/5 21-0, Fax: 0 33 75/5 21-555

Christophel stellt Powerscreen und BL-Pegson ins Rampenlicht

Zusammen können Christophel, Powerscreen und BL-Pegson auf eine lang andauernde Erfolgsgeschichte auf dem Deutschen Markt zurückblicken. Teile dieser Erfolgsgeschichte werden auf den maßgeblichen Messen dieses Jahres, der Steinexpo und der Nord-Bau, vorgestellt.

Auf dem Steinexpostand A17 zeigt Christophel erstmals in Deutschland den Prallbrecher Trakpactor 428 als Kombianlage mit integrierter Nachsiebmaschine für Einsätze im geschlossenen Kreislauf, d.h. mit integrierter Überkornrückführung. Die Maschine kann wahlweise als Vor- oder Nachbrecher eingesetzt werden. Fracht- und Montagekosten für die Siebanlage entfallen vollkommen. Diesen Anspruch können Betreiber des Maxtrak 1300 Kegelbrechers stellen. Der rollengelagerte Kegelbrecher wird ohne Zwischenabsiebung der Feianteile direkt hinter dem Vorbrecher eingesetzt. Der Betreiber freut sich über 250 bis 350 Tonnen doppelt gebrochenes Fertigprodukt pro Stunde. Das kettenmobile Gerät wird auf Boogiefahrwerk ausgeliefert und ist binnen 30 Minuten einsatzbereit. Natürlich bietet BL-Pegson auch den passenden Vorbrecher für die Kegelserie.

Vorgestellt wird der Premiertrak 1100x650 mit hydraulischer Spaltverstellung.

Maschine auf alle Einsatzbereiche optimal eingestellt werden. Die ausgestellte Trommel 600 verfügt über ein Vibrorost



Am Turbo-Chieftain, für beide Messen angekündigt, gibt es interessante Neuheiten zu entdecken

Mit der Titan 1400 wird bereits sechs Monate nach dem Erscheinen der Titan 1800 der kleinere Bruder vorgestellt. Über den offenen Bandaufgeber wird dem Sieb vornehmlich feines und mittelgrobes Material zugeführt. Für schwere Einsätze wird der Aufgeber mit Kettenförderer angeboten. Kunden von Trommelsiebanlage erhalten nun neben der bekannten Schneckenförderung auch das bewährte Liftersystem für die Bodenabsiebung. Durch den Tausch des kompletten Trommelkörpers kann die

und wird mittels Kettenlaufwerk verfahren.

Die Turbo Chieftain 1400 rundet das Ausstellungsprogramm bei Christophel ab.

Für die NordBau-Präsentation sind eine Titan 1800, eine kettenmobile Turbo Chieftain 1400, eine Trommelsiebanlage 600, ein Premiertrak und ein Automax-Kegelbrecher angekündigt. Christophel-Besucher sind am Messestand F00-1558 an der Hamburger Straße richtig.

Info: www.christophel.com

Sparsames Kraftpaket: Leistung reduziert Kosten

Mit der 2-Wellen-Erreger-Technik der Wacker-Großplatte DPU 100-70 wird der Boden mit wuchtigen Kantenschlägen verdichtet und so eine herausragende tiefgründige Verdichtungsleistung erzielt. Das spart beim Verdichten hoher Schüttlagen Übergänge. Außerdem gelingt es mit der Großplatte äußerst große Flächenleistungen in kurzen Zeiteinheiten zu erbringen. Deshalb schneidet die DPU 100-70, verglichen mit vielen anderen Maschi-

nen, auch günstiger ab, wenn man die Kosten über die gesamte Lebensdauer betrachtet.

Einer der entscheidenden Faktoren für die Wirtschaftlichkeit von Großplatten sind deren hydraulische Komponenten. Denn während des Arbeitseinsatzes erwärmt sich das Öl darin, wodurch die Leistung der Hydraulik und damit der Maschine nachlässt. Bei der beschriebenen Maschine wird dies durch einen Öltank mit 44l Fassungsvermögen weitge-



Große Flächenleistungen in kurzen Zeiteinheiten und zu günstigen Kosten mit der Wacker-Großplatte

hend verhindert. Das extra große Ölvolumen hält die Temperatur niedrig. Im Ergebnis verfügt die Hydraulik so über einen sehr hohen Wirkungsgrad und stößt auch bei längerem Betrieb nicht an ihre Leistungsgrenze. Das hält Verschleißerscheinungen gering und reduziert die Servicekosten. Zusätzlich erhöht sich die Standzeit des Öls. Längere Wartungsintervalle für den Ölwechsel sind die Folge. Durch eine äußerst geringe Verschleißanfälligkeit zeichnet sich auch der großzügig dimensionierte Motor aus, der selbst bei extremer Untergrundbeschaffenheit über genügend Leistungsreserven verfügt.

Serienmäßig sind die Verdichter aufgrund der beschriebenen Vorteile mit einer großen Grundplatte ausgestattet. Dabei kann die Maschine auch mit kleineren Platten arbeiten, wenn beispielsweise höchste Spurtreue entlang von Kanten oder Bordsteinen erforderlich ist.

Höchste Sicherheitsstandards sind bei den Maschinen des Herstellers, die sämtlich TBG geprüft sind, selbstverständlich. Bei der DPU 100-70 gehört zur Sicherheitsausstattung u.a. eine Totmannschaltung. Die sorgt dafür, dass die Maschine im Falle eines Loslassens des Führungshandgriffs automatisch vom Bediener wegläuft. Dadurch werden zuverlässig schwere Unfälle vermieden. Serienmäßig ist auch der sog. Anfahrerschutz: Sobald der Führungshandgriff auf einen Widerstand stößt, wechselt die Maschine die Fahrtrichtung und fährt wieder nach vorn.

Auch die Ergonomie spricht für sich. Der Führungshandgriff ist dank Stellschraube ohne Werkzeug höhenverstellbar. Ebenso komfortabel ist die intuitive Führung, dank der Richtungswechsel einfach über drücken oder ziehen am Führungshandgriff vollzogen werden können. Außerdem verhindert der Führungshandgriff, dass versehentlich nur mit „halber Kraft“ gearbeitet wird. Denn sobald er betätigt wird, bringt die Maschine ihre volle Leistung und sorgt auf

Zw stark Ty n
f r n u r n s t z

hlm nn
schw nkl

S 15

M c l c M l r

1 M X

www.hlm.nn.c.m

hlm nn **um sch n n Gm H**
sf th , / - 75 - n s u r , l l f n (- 331) 351-31 / 11 x 351-3

HLM NN M c l c

diese Weise dafür, dass Arbeitszeit und Arbeitskosten gering gehalten werden.

Info: www.eu.wackergroup.com

viertel
MOTOREN

Service Partner

Quintus Dieselmotoren
Detroit Dieselmotoren
Ingersoll Dieselmotoren
Scania Dieselmotoren
Mitsubishi Dieselmotoren
Allison Getriebe
Clark Getriebe
Hirth Achsen

ISO 9002

Motorren-Reparaturwerk - alle Marken
Service - Ersatzteile - Überholung - Austausch

☐ Betrieb, Nürnberg
Tel.: 0911 - 32543-0
Fax: 0911 - 32543-99

☐ Michael, München
Tel.: 07169 - 4981
Fax: 07169 - 4983

☐ Michael, Leipzig
Tel.: 034235 - 730-0
Fax: 034235 - 59774

YANMAR - ISUZU - KUBOTA

TAC

WIRTSCHAFTS-GRUPPE
TRACTOR AUSTRONICS COMPANY

Carrenmacher Straße 44 A, D-40878 Düsseldorf
Telefon: (0214) 425 5-42446, Fax: (0214) 425 42442

Der Kubota unter den Dieselmotoren

KUBOTA (Deutschland) GmbH
Kreuzstraße 10, D-40878 Düsseldorf
Steinstraße 2-5
D-40110 Ratingen/Rhein-Ruhr
Tel.: (0210) 481 8228-0 Fax: (0210) 481 8228-2400

Kubota

Überblick dank Schwanenhals

Zur Pflege von Kanälen, Wasserläufen und Dämmen schaffte das Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg eine Maschine der besonderen Art an: Einen maßgeschneiderten JS160L Kettenbagger mit höhenverstellbarer Fahrerkabine von JCB. Da die Dämme vom Land aus für schweres Gerät kaum zugänglich sind und Flurschäden möglichst ausgeschlossen werden sollten, entschied man sich, die Dämme mit einem Kettenbagger vom Wasser her zu pflegen. Ein Ponton dient der Maschine als Arbeitsplattform und Transportmittel zugleich. Das Problem dabei: Aus der Fahrerkabine eines serienmäßigen Baggers kann der Maschinenführer die rückwärtige Seite des Damms nicht einsehen. Zur Lösung dieses Problems trägt eine JCB-Spezialanfertigung des JS160L Kettenbaggers bei. Eine hydraulisch höhenverstellbare Kabine erlaubt es dem Maschinenführer, auch über die Dammkrone zu blicken. Maximal ausgefahren kann die Kabine – einem Schwanenhals gleich – 2,2 Meter über ihre normale Position gehoben werden. Aus dieser Höhe hat der Baggerfahrer einen optimalen Überblick über sein Arbeitsfeld. Eine maximale Reichweite von 9,5 Metern, kom-



Foto: JCB

Freier Blick aus der höhenverstellbaren Kabine des Kettenbaggers

binert mit einem zwei Meter breiten, hydraulischen Grabenräumlöffel bietet das passende Werkzeug zur leichten und effektiven Bearbeitung der Dammoberfläche. Weitere Vorzüge bildet das Advanced Management System (AMS), mit dem sich der Bagger in verschiedenen Leistungsstufen betreiben lässt. Für das exakte Arbeiten an Dämmen dabei besonders geeignet – der F-Mode. In dieser

Einstellung verfügt der Bagger bei niedrigen Drehzahlen über eine äußerst feinfühligste Steuerung. Überzeugend auch der geringe Kraftstoffverbrauch. Da der Bagger sowohl in touristisch erschlossenem Gebiet als auch in Naturparks zum Einsatz kommt, war der niedrige Geräuschpegel ein weiteres wichtiges Kaufargument.

Info: www.jcbdeutschland.com

Fünf-Sterne-Radlader

Ein Premiumprodukt ist der von Komatsu neu entwickelte WA380-5. Höchste Wirtschaftlichkeit bei geringstem Kraftstoffverbrauch machen den Radlader zu einem Star in der 18-Tonnen Klasse, der sich durch besonders hohe Zugkraft bei extrem niedrigerem Kraftstoffverbrauch gegenüber den Wettbewerbern auszeichnet. Lange Strecken im Load & Carry Einsatz meistert der „Neue“ genauso kraftvoll und zuverlässig wie kurze Strecken im Verladeeinsatz. Ideal für den Kies- und Schottereinsatz überzeugt die Maschine mit einem Automatikschaltgetriebe und drei verschiedenen Schaltprogrammen. Der Mo-

tor hat eine Leistung von 140 KW / 190 PS und erfüllt die weltweiten TIER 2 Regelungen. Das gesteigerte Drehmoment und der verbesserte Drehmomentverlauf sowie die Auslegung des neu eingeführten „High-Power“-Drehmomentwandlers tragen zu einer wesentlichen Steigerung der Zugkräfte und der Steigfähigkeit bei. Die direkte Kraftübertragung zwischen Motor und Getriebe durch eine Wandlerüberbrückung ist optional erhältlich, erhöht den Wirkungsgrad des Wandlers enorm und trägt auch wesentlich dazu bei, dass absolute Höchstleistungen bei bis zu 40% niedrigerem Kraftstoffverbrauch vollbracht werden.

Höchster Fahrerkomfort und einfache Handhabung zeichnen den Radlader ebenfalls aus. Die große, rahmenlose Scheibe ermöglicht optimale Sicht auf Schaufel und Reifen und durch die niedrige, abgeschrägte Motorhaube ist auch die Sicht nach hinten frei. Die neue KOMATSU SpaceCab™ mit 25% mehr Volumen setzt produktiven Arbeitstagen keine Grenzen und bietet höchsten Fahrerkomfort. Mit einem reduzierten Innengeräuschpegel von 71dB(A) erreicht Komatsu einen der derzeit niedrigsten Geräuschwerte in seiner Klasse. Neue Konzepte im Bereich Wartung ermöglichen eine sehr gute Zugänglichkeit

zu den täglichen Kontroll- und Wartungsstellen. Mit größeren Flügeltüren im Motorbereich werden die Wartungsarbeiten enorm erleichtert und die Wartungszeiten durch die gute Zugänglichkeit stark verkürzt. Längere Motoröl- und -filterwechselintervalle, von bisher 250h auf 500h, verringern die Wartungskosten. Mit einem umkehrbaren Lüfter und einem elektrisch schwenkbaren Ladeluftkühler wird dem Fahrer die tägliche Kühlerreinigung erleichtert. Der integrierte Hauptmonitor mit der neuartigen EMMS-Betriebsdaten-Diagnosefunktion unterstützt und beschleunigt die Durchführung von Servicearbeiten und reduziert Ausfallzeiten. Mit dem geräuschreduzierten Niederemissionsmotor und einer niedrigen Motordrehzahl erreicht der WA380-5 einen gemessenen Außengeräuschpegel von nur 104dB(A), das entspricht einer 60% geringeren Geräuschbelastung gegenüber dem Vorgängermodell.

Eine Weltneuheit bietet Komatsu mit der Funktion zur halbautomatischen Schaufelfüllungsfunktion an. Mit Hilfe der

Einkippen der Schaufel und das Arbeiten wird erheblich optimiert. Mit diesen vielen technischen Neuheiten



Foto: Komatsu Hanomag

Weit weg vom bekannten Standard – der WA380-5

elektrischen Vorsteuerung wird ein vorprogrammierter Schaufelfüllungsvorgang durchgeführt. Beim Einfahren in das Haufwerk entfällt so das manuelle

hat der WA380-5 das Zeug zu einem echten Star in seiner Klasse.

Info: www.komatsuhanomag.de

NEUES LICHT IN SICHT

Gala a

1.5 t
Hall - Sta 1

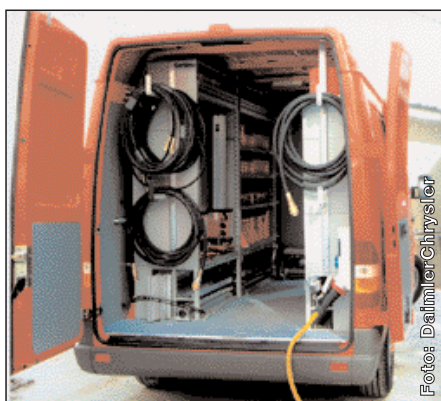


BEROBAU Paul Stöckler GmbH + Co.

Lingen	Tel. 05 91 / 80 08-14	Hannover	Tel. 0 50 66 / 60 56-32
Osnabrück	Tel. 0 54 07 / 87 40-14	Braunschweig	Tel. 0 53 06 / 95 94-13
Aurich	Tel. 0 49 41 / 92 91-0	Erleben	Tel. 03 90 52 / 9 82-0
Löhne	Tel. 0 57 32 / 97 45-0	Paderborn	Tel. 0 52 51 / 390620-0

Sprinter mit Stromgenerator

Viele Gewerke auf der Baustelle – wie beispielsweise das Betonbohren und -sägen – sind auf Strom



Strom vom Sprinter - noch ein Prototyp, bald vielleicht eine Serie

angewiesen. Häufig wechselnde Einsatzorte und kurzfristige Aufträge erfordern dabei ein Höchstmaß an Flexibilität, möglichst unabhängig vom Netzanschluss. DaimlerChrysler hat daher auf Basis eines Sprinter 313 CDI einen Prototypen entwickelt, bei dem ein Starkstromgenerator platzsparend unter dem Fahrzeugboden fest installiert ist. Bei 2.500/min stehen an den Anschlußdosen 400 V/63 A (40 kW) Drehstrom bzw. 230 V/16 A (3,7 kW) Wechselstrom zur Verfügung. Der Generator wird über einen Getriebe-Nebenantrieb angetrieben. Zur leichteren Bedienbarkeit kann der Motor über eine Fernsteuerung ein- und ausgeschaltet werden.

Im Laderaum verfügt der Sprinter mit 3.550 mm Radstand über Regale und

HART IM NEHMEN



Schränke, in denen das nötige Handwerkszeug, von den Diamantbohrkronen bis zur 250 kg schweren Seilsäge, sicher verstaut werden kann. Zwei Rampen und eine Winde ermöglichen es auch einer Person alleine, schwere Geräte zu be- und entladen.

Info: www.daimlerchrysler.com

Schwenkladerpalette erweitert

Der Baumaschinenhersteller PAUS aus Emsbüren baut seine Schwenkladerpalette weiter aus, wobei damit kein Ausbau "nach oben"

oder "nach unten" gemeint ist. In den letzten Jahren hat es jeweils einen wirklich neuen Typ gegeben. Im Ergebnis dieser Arbeit wurde in diesem Jahr der Typ

geschlossen. Der Hersteller bietet nunmehr im Schwenkladersegment fünf Typen zwischen 0,7 und 2,0 cbm an und verfügt damit in dieser Leistungsklasse nach

HARTSTAHL VON LEHN-



Schützt wie ein Panzer: Heavy Duty-Löffel mit Leborit®-Verschleißschutz und Extra-Verstärkung. Von Lehnhoff, www.lehnhoff.de, info@lehnhoff.de, Tel. 0



Mit dem Typ RL 1052 SL-B gilt die Serienvollständigkeit als erreicht



RL 1052 SL-B (Schaufeln von 1,0 bis 2,0 cbm) auf den Markt gebracht und entsprechend die letzte Lücke im Programm, die zwischen den bewährten 852- und 1252- Geräten bestand, ge-

eigenen Angaben über das breiteste und am besten sortierte Angebot.

Mit über 100 PS soll der neue RL 1052 SL-B ein Kraftpaket werden und nahtlos an die Erfolge der bestehenden Baurei-

hen anknüpfen. Dies um so mehr, als die Leistungsklasse zwischen 1 und 1,5 cbm, in der andere Hersteller nicht vertreten sind, traditionell die Domäne der Schwenklader war und möglicherweise wieder sein wird.

Die Serienfertigung ist nach den Werksferien Ende Juli 2002 angelaufen.

Info: www.Paus.de

Fördergurte
Service
Reparaturen
Neulieferungen



GÖRMER

Vulkanisation+
Gummitechnik

**Alles aus
einer Hand**

**TransConti-Fördergurte
Kunststoff-Fördergurte
Correx-Verschleißgummi
Trommelgummierungen
Auskleidungen für
Trichter und Behälter
Gummiabstreifer
Gummimanschetten
Rollen und Stationen
für Förderbänder
Kutschrad-Gummierung**



**Ihr
Vorteil:
Unser**

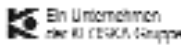
24 Stunden Service!

Vulkanisation + Gummitechnik

Görmer GmbH
Adam-Opel-Str. 13
28237 Bremen

Nach Geschäfts-
schluss:
Tel: 0173-21 46 212

Tel: 0421-64 92 420
Fax: 0421-64 92 440



Kaelble auf der STEINEXPO

Wenn die STEINEXPO ihre Pforten öffnet, ist das Backnanger Maschinenbauunternehmen wiederum mit von der Partie. Auf einer 150 m² großen Fläche wird die aus der Kaelble-Gmeinder GmbH im Januar 1996 hervorgegangene und mittlerweile auf rund 100 Mitarbeiter gewachsene neue Gesellschaft einen Teil ihrer Radladerpalette zeigen.

triebe mit Automatikschaltung und zwei ZF-Starrachsen mit Lamellen-Selbstsperrdifferentialen.

Mit dem SL 28 B wird das „Schwergewicht“ unter den Gewinnungsgeräten vorgestellt. Serienmäßig mit einer 5,1 m³-Schaufel ausgerüstet, überzeugt dieser Leistungsriese tagtäglich in vielen Steinbrüchen im In- und Ausland. Außer seinem 290 kW starken Merce-



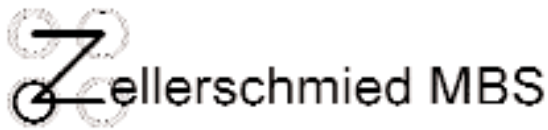
*KAELBLE-Radlader
Typ SL 28 B im
Einsatz bei der Fir-
ma BMH- Basalt-
u. Mischwerk
Herschbach*

Nicht nur in den Betrieben der Gewinnungsindustrie genießen Radlader einen besonders guten Ruf, sind die schwäbischen Produkte doch bekannt für ihr großes Leistungsvermögen in schwierigen Einsatzsituationen, ihre hohe Wirtschaftlichkeit und ihre lange Lebensdauer. Stellvertretend werden in Nieder-Ofleiden die beiden Radlader SL 18 G und SL 28 B dem Fachpublikum präsentiert.

Zurecht wird der SL 18 G „Der Umweltfreundliche“ genannt, nicht nur in Bezug auf seine geräuschgedämpfte Komfortkabine, die mit 74 LpA einen geringen Innenschall-Druckpegel aufweist, sondern auch im Hinblick auf den verbrauchs- und abgasfreundlichen ladeluftgekühlten Scania-Turbodiesel. Er sorgt mit seinen 211 kW/287 PS für Dauerleistung, das maximale Drehmoment von 1.140 Nm wird bei 1.400 min/¹ erreicht. Der Antriebsstrang des 23-Tonnners wird komplettiert durch ein ZF-Lastschaltwendege-

des-Benz-Dieselmotor besticht der Radlader durch seine umfangreiche Ausstattung wie zum Beispiel die Parallelkinematik, die dem Fahrer beste Übersicht garantiert, der Load-Sensing-Hydraulik und dem Dämpfungssystem KDS. Den Rückgang in der Bauwirtschaft konnten die Backnanger durch eine Reihe von Spezialaufträgen kompensieren. Jährlich werden zwischen 60 bis 80 Neumaschinen produziert, insbesondere Radlader mit 2,5 - 5,5 Kubikmetern Schaufelinhalt, aber auch Müllverdichter und spezielle Tunnelfahrzeuge. Neuestes Produkt ist ein Tunnelfahrzeug mit einem 8,0 m³-Betonmischeraufbau. Insgesamt zehn dieser Fahrzeuge sind derzeit am Schweizer Lötschbergtunnel im Einsatz. Weitere Fahrzeuge in Kippversion sorgen auf verschiedenen Tunnelbaustellen in Belgien, Österreich, Abu Dhabi, Taiwan und in Südamerika für die Einhaltung enger Terminpläne.

Info: www.kaelble.com



Zellerschmied MBS
 87719 Mindelheim · Mattsieser Straße 3
 Tel: (0 82 61) 62 20 oder (0172) 8 30 74 25
 Fax: (0 82 61) 73 89 10

- Mobiler Bohr- und Schweißservice in Stahl von 43 mm bis 250 mm Durchmesser
 - Instandsetzung ausgeschlagener Bohrungen an Land-, Forst- und Baumaschinen
 - Baumaschinenservice und Vertrieb
- ➔ **www.zellerschmied.de**

Flexibel zum Erfolg

Die einsatztechnischen Vorteile moderner Knickdumper im Tagebaubetrieb sowie im schweren Erdbau stellt Bell Equipment auch auf der Steinexpo 2002 (Freigelände, Stand B 7) heraus.

Dabei ist die Steinbruch-Demo gleich im doppelten Sinn ein Heimspiel für die Südafrikaner: einmal residiert Bell Deutschland seit knapp drei Jahren im nur rund 30 Kilometer entfernten Alsfeld, das sich nach erheblichen Logistik-Investitionen mittlerweile zum europäischen After-Sales-Zentrum für den stetig expandierenden Bell-Vertrieb gemausert hat. Zweitens ist der MHI-Bruch vertrautes Terrain für die erst Anfang des Jahres eben dort präsentierte aktuelle Bell D-Se-

rie mit vier Fahrzeugen von 23,2 bis 37 Tonnen Nutzlast. Knickgelenkte Bell-Muldenkipper im Hartsteinabbau oder Erztagebau sind in der südafrikanischen Miningszene seit Jahren ein vertrautes Bild. Gerade auch für diesen in Europa noch weithin unentdeckten Markt baut Bell Equipment als einziger Anbieter seine Mulden noch in Rippenbauweise – aufwändiger zwar, als der „Plattenbau“, aber letztlich der Garant für hochstandfeste und doch leichte Konstruktionen. Tatsächlich bringen die Bell-Dumper bis zu 4,5 Tonnen weniger Leergewicht als vergleichbare Konkurrenten „in Umlauf“, was sich in schnelleren Zyklen und wichtiger noch in weniger Dieselskosten pro Tonne rechnet. Für besonders harte Anforderungen bietet Bell natürlich auch

das bei Wettbewerbern als „Steinbruch-Standardextra“ notwendige M(ining)-Paket aus Hardox-Muldenverstärkungen, mit gerade mal 1200 Mehr-Kilogramm. Die durchzugsstarken und leichten Mercedes-Benz-Turbo-Diesel nehmen selbst steile Rampen, und dank moderner ZF- und Allison-Retarder-Getriebe sowie Öl-Stickstoff-Vorderachsfederungen und hinteren Tri-Link-Aufhängungen lassen die Bell-6x6 gerade in engen Kehren oder schnellen Transfers manch Zweiachser „erstarren“. Einfache und schnelle Wartungsroutinen an gut zugänglichen Antriebs- und Fahrwerkskomponenten und erheblich erweiterte Service-Intervalle für alle Baugruppen stehen im üblichen Steinbruch-Schichtbetrieb ebenso auf der Haben-Seite wie der geringere

Mobile Räume sofort !

- Büro-, Wohn-, Mannschaft-, Sanitär-Container
- Magazine, Geräteboxen, Seecontainer
- Sonder- und Aggregatecontainer
- Lieferung sofort, europaweit.

Wir kommen Ihnen entgegen.

ELA

CONTAINER

für Baustellen und Industrie GmbH
 Produktion • Vermietung • Verkauf • Service
www.container.de info@container.de

Zentrale: Dieselstraße 8 49733 Haren/Ems Tel. (05932) 506-0 Fax (05932) 506-10	Servicestützpunkt: Zum Hammerberg 1 09669 Frankenberg/Chemnitz Tel. (037206) 851-0 Fax (037206) 851-10
---	---

► **Gebraucht-Container-Verkauf**



Foto: Bell Equipment

Tonnen Nutzlast, große Leistungs- und Sicherheitsreserven machen den Bell B 40 D zur Alternative in der Gewinnungskette.

Aufwand für Fahrweg-Planien und Mehrkosten für die Extra-„Abraumflotte“.

Neben der Fahrzeugtechnik informiert Bell auch umfassend über sein immer dichter werdendes Netz an Vertriebs- und Servicepartnern in Deutschland und Europa.

Infos: www.bellequipment.com

Hydraulikbagger mit extra langem Laufwerk

Kein Handicap steht dem CAT Hydraulikbagger 318B L mit extralangem Laufwerk beim Bau von Golfplätzen im Weg. Aber auch bei all den anderen Einsätzen überzeugt das kompakte Gerät durch hohe Produktivität. Sei es beim Aushub von Baugruben, beim Abriss oder beim Materialumschlag. In jedem Fall punktet es mit Vielseitigkeit, erhöhter Standfestigkeit und geringen Verbrauch bei hoher Leistung. Auch die Langlebigkeit der CAT-Maschinen gilt als überzeugendes Kaufargument.

Ausschlaggebend für all die Qualitäten des CAT 318B L ist in erster Linie das verlängerte LGP-Laufwerk (Low Ground Pressure). Um 375 mm länger als beim Standardgerät hat dieses als Sonderausstattung erhältliche Laufwerk eine Gesamtlänge von 4.450 mm. Außerdem sind Bodenplatten von 600 bis 900 mm erhältlich.

Der CAT 318B L bringt nach Anwendererfahrungen fast die vergleichbare Leistung eines Baggers der darauffolgenden größeren Klasse bei deutlich niedrigerem Kraftstoffverbrauch und ist dank der geringeren Außenmaße auch viel wendiger sowie besser zu transportieren. Auf Standebene vergrößert sich die zulässige Traglast bei Frontauslage um bis zu 1,2 t



CAT Hydraulikbagger 318B L mit verlängertem Laufwerk - ein vielseitiges Gerät
Foto: Zeppelin

und bei Seitenauslage um bis zu 0,4 t. Verstärkte Motoren mit 178 kN Zugkraft gewährleisten eine problemlose Manövrierbarkeit. Auch die Betriebskosten sind bei diesem Gerät aufgrund hoher Produktivität sehr niedrig. Durch seine Vielseitigkeit dank diverser Anbaugeräte, die mit dem neuen Bagger verwendet werden können, ist er immer dort richtig platziert, wenn es um Erdbewegung, Abbruch, Bauschuttrecycling und Grubenaushub geht. Je nach Bedarf arbeitet

der CAT 318B L mit einem Abbruch-Sortiergreifer, einem Grabenräumlöffel mit hydraulischem Drehmotor oder einem Hydraulikhammer.

Pluspunkte hat der neue Hydraulikbagger auch hinsichtlich des Fahrerkomforts gesammelt. Dafür sind alle Caterpillar-Maschinen bekannt, wobei leichtes Bedienen und komfortables Arbeiten schon bei der Entwicklung groß geschrieben wird.

Info: www.zeppelin.de

KAHLER BAU MASCHINEN

Hauptsitz Ritterhude
Moormanskamp 5
27721 Ritterhude
Tel. 042 92-10 81 · Fax 04292-2803

Niederlassung Hennickendorf
Pappelhain 20
15378 Hennickendorf
Tel. 03 34 34-40 70 · Fax 03 34 34-407 40

Niederlassung Leer-Ost
Gewerbestr. 11
26845 Nortmoor
Tel. 049 50-26 95 · Fax 049 50-26 97

Niederlassung Rehden
Nienburger Str. 12
49453 Rehden
Tel. 054 46-611 · Fax 054 46-90 27 54

E-Mail: info@kaehler.cc · Homepage: www.kaehler.cc

Erstklassiger Service als Erfolgsparameter

In Bernau, wenige Kilometer nördlich der Berliner Stadtgrenze, nahm kürzlich eine neue MFL-Brechanlage ihren Dienst auf und ersetzte damit ihren Vorgänger; eine radmobile Brechanlage nach dem Doppelkniehebelprinzip, ebenfalls von MFL. Dieser wurde seit sieben Jahren zur Zerkleinerung mineralischer Bau- und Schuttfraktionen weitgehend unter Vollast gefahren und überzeugte während dieser Zeit durch sein ausgezeichnetes Leistungsvermögen flankiert von dem hervorragenden Service durch Techniker eines Außenlagers der MFL Maschinenfabrik Liezen und Giesserei GmbH. Die neue, diesmal raupenmobile Brechanlage, Typ STE 108-75/T arbeitet als Einschwingen-Backenbrecher nach der Kniehebeltechnik und liefert bereits in der einstufigen Zerkleinerung ein überzeugendes, kubisches Produkt.

Bei einer Aufgabeöffnung von 1080 mm x 750 mm liegt die maximale Aufgabestückgröße der zu zerkleinernden mineralischen Abbruchmassen bei 1000 mm x 650 mm. Der durchschnittliche Stundendurchsatz beträgt etwa 300 t in Abhängigkeit von Aufgabematerial und Spaltweite. Bei Spaltweiten zwischen 50 und 200 mm wird ein Kornspektrum zwischen 0/80 bis 0/300, je nach Wunsch und Spaltweite, erzielt. Die Spaltverstellung ist durch das Einlegen von Futterblechen bzw. durch andere Kniehebelplattenlängen in kürzester Zeit möglich. Der Aufgabebunker aus hochverschleißfesten 12-mm-Stahlblechen fasst ein Volumen von 7 m³ Material. Eine Vorabsiebung, ausgeführt als Vibrationsförderrinne, entlastet mit einem Zweistufenrost den Brecher von Feingut < 50 mm, welches über ein Reversierförderband unterhalb des Bunkers ausgetragen wird. Da in der Praxis sehr unterschiedliche mineralische Fraktionen zu brechen sind, erweist sich die mögliche Regelung der Vibrationsstärke im Vorabsiebbereich als ausgesprochen nützlich. Freigelegte Armierungen und

andere sperrige Metallbestandteile werden kontinuierlich über eine Biegezone in die Förderrichtung des Hauptaustragsbandes gezwungen und hier letztlich über einen Magnetabscheider seitlich in

tion einer Bandwaage in die Stahlkonstruktion des Hauptaustragsförderbandes. Die elektrische Ausrüstung besteht neben dem Schaltkasten mit der SPS-Steuerungseinheit, dem Frequenzumfor-



Raupenmobiler MFL-Einschwingen-Backenbrecher vom Typ STE 108-75/T für wirtschaftliches Baustoffrecycling

einen Container ausgetragen. Das gebrochene Mineralgut wird vom Hauptaustragsband schließlich einer nachgeschalteten mobilen Siebanlage übergeben. Um ständig über die Förderleistung informiert zu sein, entschied sich die Auftraggeberin zudem für die Integra-

tion einer Bandwaage in die Stahlkonstruktion des Hauptaustragsförderbandes. Die elektrische Ausrüstung besteht neben dem Schaltkasten mit der SPS-Steuerungseinheit, dem Frequenzumfor-

DER BAUKRA MIETPARK		
LIE HE Mobilbagger 10-23 to Kettenbagger 12-85 to Radlader 0,6-4,5m³ Raupen 105-330 PS	BAUKRA Bindemittelverteiler 9 m³ für Kalk und Zement Stehr Bodenstabilisierungsfräse 2500 mm AB Frästiefe 450 mm	H MM Tandemwalzen mit Vibration 2,2-10 to mit Oszillation 7+9 to Walzenzüge mit Glattb. 4,5-25 to mit Stampffuß 6,5-12 to Neue Walzenzug-generation Serie 3000
LIE HE MIETPARTNER Miet-Hotline: 047 92-93 22 16	Weitere Maschinen auf Anfrage über Verkauf Vermietung Service BAUKRA Baumaschinen 27726 Worpsswede · Walter-Bertelsmann-Weg 2 Telefon (0 47 92) 93 22-0 · Telefax (0 47 92) 70 95	

Walzenzug beschleunigt Straßenbau

Ein neuen O&K-Walzenzug vom Typ SR 15 S setzt das Bauunternehmen Höpe Bau im westfälischen Olfen seit April ein. Viele Aufgaben lassen sich nach Aussage von Bauunternehmer Franz-Josef Höne damit jetzt schneller, besser und wirtschaftlicher ausführen. Sein mittelständisches Bauunternehmen mit 30 Mitarbeitern arbeitet von seinem Sitz im Münsterland aus in einem Umkreis von 50 km auf verschiedenen Baustellen im Hoch- und Tiefbau. Zu einem der Spezialgebiete zählen Kanalsanierungen der klassischen Art, die fast immer auch von Straßenbaumaßnahmen flankiert werden.

Für die erforderlichen Verdichtungsarbeiten, deren Weitervergabe in der Vergangenheit viel Zeit und Geld kosteten, investierte Höne kürzlich in die Anschaffung einer Walze, die eine sinnvolle Erweiterung seines großen Maschinenparks darstellt, in dem bereits neun Bagger, neun Radlader und ein älterer Allwegstapler von O&K ihren Dienst tun. Ist Service nötig, kann der in Dortmund, quasi vor der Haustür angefordert werden. Wird ein Ersatzteil gebraucht, genügt ein Anruf mit Angabe der Teilenummer um rasch Abhilfe zu schaffen.

Obwohl die Walzen ziemlich neu im Programm des Herstellers sind, entschied



Der O&K-Walzenzug SR 15 S mit 14,4 t Dienstgewicht gestattet mit seinen gut abgestuften vier Fahrstufen, seiner einfachen Bedienung und der guten Übersichtlichkeit ein sehr schnelles Arbeiten

sich der Unternehmer aus seinen positiven O&K-Erfahrungen heraus auch für einen Vibrations-Walzenzug mit Glattebandwalze vom Typ SR 15 S, mit einem Dienstgewicht von 14,4 t und einer Motorleistung von 110 kW (148 PS). Ein technischer Vergleich mit renommierten Wettbewerbsprodukten verlief überzeugend. Nach den ersten Einsätzen fühlt sich der Unternehmer bestätigt: „Die Technik ist okay, die Bedienung kinder-

leicht, die Maschine arbeitet sehr schnell und die Werte für die Verdichtung stimmen, was mit Plattendruckversuchen nachgewiesen wurde.“ Für die Vorverdichtung ist der Grobrüttelgang mit höherer Schlagabfolge zu wählen, danach der Feinrüttelgang mit weniger aber dafür heftigeren Schlägen. Überzeugend auch die gute Zugänglichkeit der Maschine für erforderliche Wartungsarbeiten.

22 Fachaufsätze zu Themen der MTA, des Bauhofes, der Werkstatt und der Branche

132 Seiten
DIN A4 4-farbig,
€ 14,40 inkl. MwSt.
+ Versandkosten

Erhältlich beim
VDBUM:
Tel. (0421) 87 16 80
Fax (0421) 87 16 888
E-Mail: zentrale@vdbum.de



ORIGINAL **HYDRAULIK FÜR FREIWEITE**
KOMATSU-ERSATZTEILE
NEU UND ABNUTZT
TAC
TACTON JAPANESE COMPANY LTD
Correspondenz Straße 88 A, D-40882 Düsseldorf
Telefon (0211) 822 61 62, Fax (0211) 822 61 63

ORIGINAL **HYDRAULIK FÜR FREIWEITE**
YANMAR - ISUZU - KUBOTA
ERSATZTEILE
TAC
TACTON JAPANESE COMPANY LTD
Correspondenz Straße 88 A, D-40882 Düsseldorf
Telefon (0211) 822 61 62, Fax (0211) 822 61 63

Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger

Joachim Schmid ist neuer Geschäftsführer

Neuer Geschäftsführer der Fachverbände Bau- und Baustoffmaschinen sowie Bergbaumaschinen im Verband Deutscher Maschinen und Anlagenbau (VDMA) ist Dipl.-Ing. Joachim Schmid. Er wird zum 1. Oktober 2002 an die Stelle von Dr. Heribert Wieden-hues treten, der nach dem plötzlichen Tod des langjährigen Geschäftsführers Udo Köstlin im Februar dieses Jahres, die kommissarische Geschäftsführung beider Verbände übernommen hatte. Die Wahl von Schmid erfolgte einstimmig. Die Fachverbände Bau- und Baustoff sowie Bergbaumaschinen vertreten die Interessen von knapp 400 Unternehmen mit etwa 60 000 Mitarbeitern und einem Gesamtumsatz von 8,8 Mrd. Euro.



Einstimmige Wahl zum neuen Geschäftsführer - Joachim Schmid

Schmid trat gleich nach dem Studium in die Dienste des VDMA. Von 1992 bis März 1999 war er Referent für Technik, Wirtschaft und Normung der Fachgemeinschaft Kompressoren und Vakuumpumpen. Seit Mai 1998 leitet er zusätzlich den Fachbereich Vakuumtechnik im Normenausschuss Maschinenbau. Im

April 1999 avancierte er zum stellvertretenden Geschäftsführer des ebenfalls zum VDMA gehörenden Fachverbandes Kompressoren, Druckluft- und Vakuumtechnik.

Unter seiner Leitung wurde die Gemeinschaftsforschung in der Vakuumtechnik eingeführt. Außerdem gründete er den Arbeitskreis „Service Management“, der sich schwerpunktmäßig mit dem Thema Kundenbindung und Abwehr von Plagiaten befasst. Aus dem von ihm im europäischen Branchenverband „Pneurop“ gegründeten Marketing-Komitee ist mittlerweile eine globale Initiative zur Förderung der Vakuumtechnik geworden, der sich unter der Federführung des VDMA auch die USA und Japan angeschlossen haben.

Umfangreiche Erfahrungen im Messewesen hat der neue Geschäftsführer ebenfalls vorzuweisen. Er etablierte die eigenständige Fachmesse Druckluft- und Vakuumtechnik im Rahmen der Hannover Messe als weltweit unangefochtene Leitmesse der Branche. Außerdem baute er die Compressors & Systems in Singapur auf und übertrug das Konzept erfolgreich nach China.

Neuer Konzernchef bei Atlas Copco

Seit dem 1. Juli hat der Atlas Copco-Konzern einen neuen Chef: Gunnar Brock. Er gehört dem in Stockholm ansässigen Maschinenbaukonzern zwar schon seit dem 1. Mai 2002 an, löste offiziell aber erst jetzt den bisherigen Konzernchef Giulio Mazzalupi ab, der nach 31 Atlas Copco-Jahren in den Ruhestand tritt. Brock, von dem sein jetziger Aufsichtsratsvorsitzender Anders Scharp sagt, er sei mit seiner internationalen Erfahrung und der Fähigkeit, große Industrieunternehmen zu führen, genau der richtige Mann für den Posten, leitete seit 2000 die Geschäfte bei Thule, einem Hersteller von Lastenträgern für Autos. Zuvor war er Konzernchef von Tetra Pak und zwischen 1992 und 1994 in gleicher Position bei Alfa Laval. Atlas Copco ge-



Gunnar Brock nun Konzernchef bei Atlas Copco

hört zum Firmenimperium der Familie Wallenberg und wurde Anfang dieses Jahres von der schwedischen Wirtschaftszeitung „Dagens Industri“ als das „wahrscheinlich beste Wallenberg-Unternehmen“ bezeichnet. Immerhin stieg der Gewinn pro Atlas Copco-Aktie seit 1991 um durchschnittlich 16 Prozent pro Jahr.

Britischer Hersteller stärkt Vertriebsseite

JCB verstärkt sein Händler-Engagement: Seit 1. März ist Dipl.-Ing. Uwe Prinz Distribution Development Manager beim britischen Baumaschinenhersteller. Prinz war zuvor Vertriebsleiter bei der Volvo Construction Equipment Europe GmbH und wird bei JCB für die Weiterentwicklung der rund 75 Vertragshändler in Deutschland zuständig sein. Für diesen Job bringt Prinz die allerbesten Erfahrungen mit, denn vor seiner Zeit als Vertriebsleiter auf Herstellerseite war er selbst Baumaschinenhändler. Prinz gilt als der ideale Mann für diese

Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger

Position, da er entsprechend sowohl auf Händler- als auch auf Herstellerseite bestens mit allen Abläufen vertraut ist. Er weiß genau, wo die Probleme liegen und wie Hersteller und Händler die ineinander gesetzten hohen Anforderungen bewältigen können. Für alle drei JCB Ver-



Uwe Prinz vor großen Aufgaben

triebsbereiche - Bau-, Industrie- und Landmaschinen - ist Prinz zuständig. Ziel soll sein, JCB Händler zu sogenannten Full-Linern zu machen, zu Händlern, welche die gesamte Maschinen- und Servicepalette – vom Minibagger, über den Radlader bis zum Abbruchbagger – anbieten. „Weiße Flecken“ im Vertriebsnetz sollen auf diese Weise rasch beseitigt werden.

Wechsel in der Geschäftsführung

Nach fast 40 Jahren Firmenzugehörigkeit bei der Liebherr-Werk Biberach GmbH wurde der Geschäftsführer Vertrieb, Rudolf Brüstle, Ende April 2002 in den Ruhestand verabschiedet. Ihm folgte in der verantwortlichen Position Dr. Helmut Limberg, der bereits seit Oktober vorigen Jahres als weiterer Geschäftsführer des Unterneh-

mens tätig war. Dr. Limberg verfügt in leitender Funktion über langjährige internationale Erfahrungen im Vertrieb von Investitionsgütern. An die Erfolge von Rudolf Brüstle, der über viele Jahre zur positiven Entwicklung des Unternehmens beigetragen hat, wird Dr. Limberg anknüpfen.



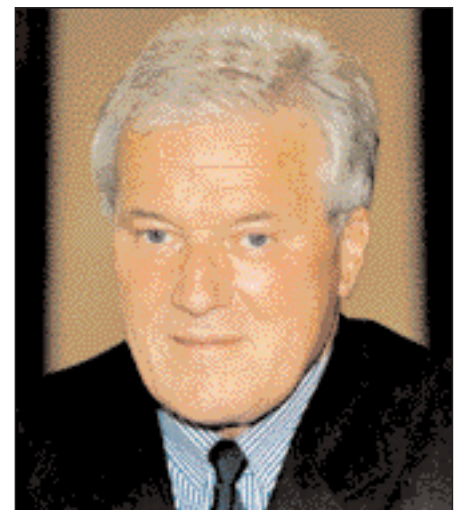
Dr. Helmut Limberg (li.) löst Rudolf Brüstle bei Liebherr ab

Hohe Auszeichnung für Ignaz Walter

Der Bundespräsident hat dem Präsidenten des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, Prof. Dr. h.c. Ignaz Walter, das Verdienstkreuz 1. Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

Der 1936 in Augsburg geborene Bauingenieur und Architekt hat mit der Walter-Bau Gruppe eines der größten deutschen Bauindustriunternehmen der Nachkriegsgeschichte aufgebaut und ist heute Aufsichtsratsvorsitzender der Walter Bau-AG vereinigt mit Dywidag. Seit 1997 ist Walter Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie und Vizepräsident des BDI. Der Unternehmer versteht sich sowohl als Vertreter der Interessen der Großindustrie als auch des Mittelstands. Durch seine jahrzehntelange Unternehmertätigkeit gilt er bei Politik und Medien als geschätzter Gesprächspartner.

Viel Lob erhielt sein unkonventionelles Lehrbuch „Mathematik für alle leichtge-



Verdienstkreuz 1. Klasse für Ignaz Walter

macht“. Für seine akademischen Leistungen ist Walter 1982 mit dem Ehrentitel „Doktor honoris causa“ ausgezeichnet worden. 1988 erfolgte aufgrund langjähriger Vorlesungen die Ernennung zum Honorarprofessor an der Fachhochschule Biberach. ■

ORIGINAL

TAC

HERFÜHRER FÜR FREIWEITIGE KOMPAKTU-ERSATZTEILE

NEU UND ANGEKOMMEN

TRUCKER ANWISUNGEN COMPANY GMBH

Correspondenz: Biberach 824 4, D-88700 Biberach
Telefon (0 82 42) 6 82 66, Fax (0 82 42) 6 42 62

Ergonomie bei Handwerkzeugen

Ergonomie ist das gesunde Zusammenspiel von Mensch, Werkzeug und Arbeitsplatz. Statt sich bei der Werkzeugwahl auf das subjektive Empfinden verlassen zu müssen, findet der Leser in Bo Lindqvists Buch objektive Beurteilungsmaßstäbe zur Werkzeugauswahl. Leicht verständlich geschrieben, vermittelt ein einheitliches Bewertungsschema mit Ergonomiefaktoren, die auf alle Handwerkzeuge anwendbar sind, ganz gleich welche Marke und ob pneumatisch oder elektrisch angetrieben, die wichtigsten Fakten. Anhand des von Lindqvist beschriebenen Punktesys-



Foto:
Atlas Copco

Anhand eines Punktesystems ist ein direkter Werkzeugvergleich möglich

tems wird die Ergonomie eines Werkzeugs erstmals messbar, was dem Leser eigene direkte Werkzeugvergleiche ermöglicht.

Weiteren Lesernutzen bietet das Werk in Form von herstellernerutralen Informationen, die über das Grundwissen der Ergonomie weit hinausgehen. Die Gestaltung

von Arbeitsplatz- und Arbeitsumfeld werden ebenso beleuchtet wie die klassischen Ergonomiefaktoren, beispielsweise Vibrationen, Lärmemissionen oder der besonderen konstruktiven Beschaffenheit von Werkzeughandgriffen.

Bezug: Kostenlos direkt bei Atlas Copco Tools actools.de@atlascopco.com

Baugeräteliste 2001 vor europaweiter Einführung

Die Baugeräteliste (BGL) 2001 steht kurz vor der europaweiten Einführung. Wie der Vorsitzende des Geräteausschusses im Hauptverband der

Wir sind eine Tochtergesellschaft eines europäischen Baukonzerns und u.a. zuständig für den Gerätepark in Deutschland. Wir betreiben hier 2 Bauhöfe.

Zum nächstmöglichen Zeitpunkt suchen wir einen

Maschinenbauingenieur m/w

Für die maschinentechnische Abteilung des Lagerplatzes Göttingen.

Sie sollten 35-45 Jahre alt sein, ein abgeschlossenes Ingenieurstudium, Berufserfahrung im Baumaschinenbereich mit Kenntnissen in der Optimierung der wirtschaftlichen Geräteausstattung einer Baustelle und Instandhaltung von Baumaschinen für den Hoch-/Tiefbau haben.

Sie sollten ferner flexibel, teamfähig und organisationsstark sein, eine gute Menschenführung besitzen und Kenntnisse in der EDV (SAP R/3) haben.

Ende 2003 sollen Sie im Rahmen eines Generationswechsels die Leitung des Lagerplatzes übernehmen.

Wir bieten eine gut dotierte und leistungsbezogene Vergütung mit den Sozialleistungen eines Grossunternehmens.

Sie sind interessiert? Dann übersenden Sie uns Ihre Bewerbungsunterlagen an:
HBG Services GmbH
Brandenburger Straße
37120 Bovenden
z. Hd. von Herrn Dipl. Ing. W Gerlach

Deutschen Bauindustrie, Dipl.-Ing. Claus D. Drüppel, in Berlin mitteilte, werden für Belgien und Österreich bereits mit Hochdruck die nationalen Umsetzungen der BGL 2001 vorbereitet. Weitere EU-Länder wollen dem folgen. Auch aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und sogar aus Übersee sei Interesse an der Einführung BGL-basierter Anwendungen angemeldet worden.

Den Erfolg der neuen BGL 2001 führt Drüppel auf die europaweite Vergleichbarkeit der Kostenansätze und Wirtschaftlichkeitsberechnungen zurück. Der große Vorteil der BGL 2001 sei, dass sie erstmalig auf einer europaweit harmonisierten Strukturvorgabe basiere, der Euroliste. Dies vereinfache eine Zusammenarbeit bei Arbeitsgemeinschaften auf nationaler und internationaler Ebene wesentlich.

Das im Herbst des vergangenen Jahres in Deutschland erschienene Standardwerk enthält alle für die Bauausführung und Baustelleneinrichtung erforderlichen und gängigen Baumaschinenarten und -größen. Mit dem Erscheinen und der Einführung der BGL 2001 in den deutschen

Bauunternehmen wird das Vorgängerwerk „BGL 1991“ als Grundlage für die Organisation und Disposition der Geräteverwaltungen in den Bauunternehmen, wie auch für die Beurteilung von Geräte- und Maschinenkosten im Zusammenhang mit der innerbetrieblichen Verrechnung und zwischenbetrieblichen Berechnung von Gerätevorhaltekosten abgelöst. Die mit der CD-ROM-Ausgabe der BGL 2001 angebotene Hilfestellung erleichtert die Umstellung und ermöglicht in den Unternehmen einen weitgehend automatisierten Datentransfer.

Drüppel: „Trotz vereinzelt konjunkturbedingt auftretender Akzeptanzprobleme gehen wir nach Umfragen davon aus, dass die Umstellung der Geräteabrechnung auf die BGL 2001 in den meisten deutschen Bauunternehmen noch in diesem Jahr im vorgesehenen Zeitplan abgeschlossen wird. Die zunehmende Akzeptanz der BGL in Europa wird sich dabei weitergehend positiv auf die Anwendung in Deutschland auswirken.“

Bezug: WIBAU-Verlag, Buchausgabe 138,00 + Versandkosten

CD-ROM 305,00 + Versandkosten,

e-mail: info@wibau-verlag.de

Messen

Steinexpo, Homberg (VDBUM-Stand PII/200)	04.09. – 07.09.2002
59. IAA Nutzfahrzeuge, Hannover	12.09. – 19.09.2002
GalaBau, Nürnberg (VDBUM-Stand Halle 7 Stand 203)	18.09. – 21.09.2002
Norla/Norkofa, Rendsburg	19.09. – 22.09.2002
efa, Leipzig	25.09. – 27.09.2002
Nordbau, Neumünster (VDBUM-Stand Halle 5-589)	26.09. – 01.10.2002
Materialica, München	30.09. – 02.10.2002
Arbeitsschutz aktuell, Berlin	16.10. – 18.10.2002
bauma China, Shanghai	05.11. – 08.11.2002
32. VDBUM-Seminar, Braunlage	18.02. – 22.02.2003
Intermat, Paris	13.05. – 18.05.2003

Im September 2002 ist der VDBUM auf 3 Messen mit einem eigenen Informationsstand vertreten.

Impressum

VDBUM

INFORMATION

Die VDBUM Information ist das offizielle Organ des Verbandes der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V.

30. Jahrgang / ISSN-Nr. 0940-3035

Herausgeber:

Verband der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V., Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr
Tel.: 0421-87 16 80, Fax: 0421-87 16 888
www.vdbum.de, E-Mail: zentrale@vdbum.de

Geschäftsführung:

Udo Kieseewalter
Tel.: 0421-87 16 80, Fax: 0421-87 16 888

Verlag und Druck:

Verlag Jens Engel KG,
Wilhelm-Raabe-Straße 14, 28816 Stuhr,
Tel.: 0421-89 51 15-0, Fax: 0421-80 21 22
E-Mail: verlag@vdbum.de

Geschäftsführung und Verlagsleitung:

Jens Engel, Tel.: 0421-89 51 15-0
Fax: 0421-80 21 22

Redaktion:

Presseausschuss des VDBUM, Tel.: 0421-87 16 80
Fax: 0421-87 16 888

Anzeigen und Vertrieb:

Jens Engel, Tel.: 0421-89 51 15-0
Fax: 0421-80 21 22

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 23 vom 01.01.2002

Erscheinungstermine 2002:

15. Februar, 15. April, 15. Juni, 30. August, 15. Oktober, 15. Dezember

(Für den Fall höherer Gewalt besteht keinerlei Haftung.)

Auflage:

Die VDBUM Information erscheint jeweils in einer Auflage von 22.000 Exemplaren.

Bezugspreise:

Einzelpreis 7,- €,
Jahresabonnement (Inland) 42,- €
Jahresabonnement (Ausland) 53,70 €
Alle Preise verstehen sich inklusiv Mehrwertsteuer.
Für VDBUM-Mitglieder ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Abonnement:

Abonnements sind schriftlich beim Herausgeber zu stellen. Die Kündigung kann nur zum Jahresende erfolgen. Sie bedarf der Schriftform und muss dem Herausgeber bis spätestens zwei Monate vor Jahresende zugehen. Sonst verlängert sich das Abonnement automatisch um ein Jahr.

Veröffentlichungen:

Veröffentlichungen, die nicht ausdrücklich als Stellungnahme des Herausgebers gekennzeichnet sind, stellen die persönliche Meinung des Verfassers dar. Für mit Namen gekennzeichnete Beiträge übernimmt der Einsender die Verantwortung. Für unverlangt eingereichte Manuskripte, und Illustrationen wird keine Haftung übernommen. Die Redaktion behält sich das Recht auf Kürzungen und Streichungen vor. Das Veröffentlichungs- und Verbreitungsrecht von zum Abdruck angenommenen Beiträgen und Illustrationen geht im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen auf den Verlag über. Alle in der Zeitschrift erscheinende Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eine Vervielfältigung ist mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ohne Einwilligung von Verlag und Herausgeber strafbar.

Hinweis:

Der Versand der VDBUM Information erfolgt über eine Adressenkartei, die mit einer automatisierten Datenverarbeitung geführt wird.

Vorträge des VDBUM in den Monaten September 2002 bis Dezember 2002

VDBUM Stützpunkt	Uhrzeit	Veranstaltungsort	Referent:	Sept. 2002	Okt. 2002	Nov. 2002	Dez. 2002
			Vortragsthema:	TBG Tiefbau –Baugenossen- schaft, 81241 München Arbeitssicherheit aktuell	Rädlinger Maschinen- und Anlagenbau GmbH, 93413 Cham- Windischberger- dorf Rädlinger, der Baumaschinen- ausrüster der Zukunft	TotalFinaElf Deutschland GmbH, 40217 Düssel- dorf Der Einsatz von Multi-Funktions- ölen und Bio- Hydraulikölen	Eigen- veranstaltungen der VDBUM- Stützpunkte
Bremen	19.00	VDBUM-Zentrale, Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr/Brinkum-Nord		Montag 2. Sept.	Montag 7. Okt.	Montag 11. Nov.	
Hamburg	19.00	Gesellschaft zur Förderung der Gehörlosen in Groß-Hamburg e.V. Bernadottestraße 126, 22605 Hamburg		Dienstag 3. Sept.	Dienstag 8. Okt.	Dienstag 12. Nov.	
Güstrow	18.00	Schulungszentrum der Firma Harms KG, Gewerbestraße 8, 18299 Kritzkow		Mittwoch 4. Sept.	Mittwoch 9. Okt.	Mittwoch 13. Nov.	
Berlin	18.00	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Württembergische Str. 6, Raum 1101, 10707 Berlin		Donnerstag 5. Sept.	Donnerstag 10. Okt.	Donnerstag 14. Nov.	
Magdeburg	18.00	Otto v. Guericke-Universität, Gebäude W/22, Gebäudeteil A, Raum 105 Universitätsplatz 2, 39106 Magdeburg		Montag 9. Sept.	Montag 14. Okt.	Montag 18. Nov.	
Hannover	19.30	Im Verein zur Berufsförderung der Bauindustrie in Niedersachsen e.V., Ausbildungszentrum, Bugenhagenstraße 9, 30165 Hannover		Dienstag 10. Sept.	Dienstag 15. Okt.	Dienstag 19. Nov.	
Münster	19.00	Im Hause der Handwerkskammer Münster, Bildungszentrum, Echelmeyerstraße 1, 48163 Münster		Mittwoch 11. Sept.	Mittwoch 16. Okt.	Mittwoch 20. Nov.	
Köln	18.30	In der Dorfschänke Rösrath, (Gebr. Eckert), Scharrenbocher Str. 75, 51503 Rösrath		Donnerstag 12. Sept.	Donnerstag 17. Okt.	Donnerstag 21. Nov.	
Kassel	19.00	Coburger Hof, Inh. Heinrich Weinreich Zum Pfeffrain 20, 34212 Melsungen		Montag 23. Sept.	Montag 21. Okt.	Montag 25. Nov.	
Dresden	18.00	In der alten Schankwirtschaft, Am Schießhaus 19, 01067 Dresden		Dienstag 24. Sept.	Dienstag 22. Okt.	Dienstag 26. Nov.	
Leipzig	18.30	Ramada-Treff Hotel Leipzig Schongauer Straße 39, 04329 Leipzig		Mittwoch 25. Sept.	Mittwoch 23. Okt.	Mittwoch 27. Nov.	
VDBUM Stützpunkt	Uhrzeit	Veranstaltungsort	Referent:	Sept. 2002	Okt. 2002	Nov. 2002	Dez. 2002
			Vortragsthema:	Zeppelin Baumaschinen GmbH, 85748 Garching Willkommen an Bord bei Zeppelin und Hyster	TotalFinaElf Deutschland GmbH, 40217 Düssel- dorf Der Einsatz von Multi-Funktions- ölen und Bio- Hydraulikölen	Rädlinger Maschinen- und Anlagenbau GmbH, 93413 Cham- Windischberger- dorf Rädlinger, der Baumaschinen- ausrüster der Zukunft	Eigen- veranstaltungen der VDBUM- Stützpunkte
Würzburg	19.00	Im Hotel „Krone-Post“ Balthasar-Neumann-Straße 1-3, 97440 Werneck		Montag 9. Sept.	Montag 14. Okt.	Montag 18. Nov.	
Nürnberg	19.00	In den Pegnitzstuben Mittelbüßweg 13, 90571 Schwaig		Dienstag 10. Sept.	Dienstag 15. Okt.	Dienstag 19. Nov.	
Regensburg	19.00	Hotel-Gasthof Götzfried Wutzlhofen 1, 93057 Regensburg		Mittwoch 11. Sept.*	Mittwoch 16. Okt.	Mittwoch 20. Nov.	
München	19.00	Hotel „Post-Sport-Park“, Franz-Mader-Straße 11, 80992 München		Donnerstag 12. Sept.	Donnerstag 17. Okt.	Donnerstag 21. Nov.	
Freiburg	19.30	Stadthotel Kolping, Karlstraße 7, 79104 Freiburg i. Br.		Montag 23. Sept.	Montag 21. Okt.	Montag 25. Nov.	
Stuttgart	19.00	Im Hotel „Hirsch“, Hindenburgstraße 1, 71229 Leonberg		Dienstag 24. Sept.*	Dienstag 22. Okt.	Dienstag 26. Nov.	
Frankfurt/M.	18.30	Im Gasthaus „Zum Grünen Laub“, Schaaßgasse 2, 64347 Griesheim		Mittwoch 25. Sept.	Mittwoch 23. Okt.	Mittwoch 27. Nov.	

Änderungen des Veranstaltungskalenders behalten wir uns vor.

* Regensburg und Stuttgart verlegen ihren Vortragort im September in die jeweiligen Niederlassungen von Zeppelin

Vorschau	Hochbau Krane	Finanzen	Anschlagmittel	Ausgabe 5²⁰⁰² erscheint am 15. Oktober 2002