

Jeder vierte Mittelständler denkt an Aufgabe

Umfrage: Bürokratie als Hauptthema

Berlin. Mehr als jedes vierte mittelständische Unternehmen (26 Prozent) zieht einer aktuellen Branchenumfrage zufolge die Aufgabe des eigenen Geschäfts in Erwägung. Das geht aus einer Umfrage des Bundesverbands mittelständische Wirtschaft hervor. Mehr als jeder fünfte Mittelständler (22 Prozent) denkt sogar über eine Verlagerung ins Ausland nach.

Vor allem fühlen sich die Unternehmerinnen und Unternehmer durch zu viel Bürokratie gehemmt, knapp ein Drittel der Befragten gab überzogene Vorschriften als Einschränkung an. Mehr als ein Viertel sieht hohe Steuern und Abgaben als Hindernis an. Ebenfalls gut ein Viertel der Befragten fühlt sich durch den sich verschärfenden Fachkräftemangel in seinem Geschäft eingeschränkt.

„Die Ergebnisse unserer Umfrage sind mehr als nur ein Warnsignal“, sagte der Verbandsvorsitzende Markus Jerger einer Mitteilung zufolge. Wenn Heimatverbundene, tief verwurzelte Unternehmer über das Aufgeben oder den Wegzug ins Ausland nachdachten, könne das „niemanden kalt lassen“.

Stark ausgeprägt ist unter den befragten Mittelständlern der Wunsch nach Verlässlichkeit und Planbarkeit im Blick auf Rahmenbedingungen. Knapp 40 Prozent bewerteten in der Befragung allerdings die Infrastruktur in Deutschland positiv, 36 Prozent lobten die politische Stabilität. *dpa*

Bundesamt erwägt Siegel für KI-Anwendungen

Berlin. Ein Sicherheitssiegel für Künstliche Intelligenz (KI) könnte vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) kommen. Dessen neue Präsidentin Claudia Platner schließt ein künftiges Sicherheitssiegel ihrer Behörde nicht aus. „In anderen Bereichen haben wir mit dem IT-Sicherheitskennzeichen bereits ein Sicherheitssiegel für Consumer-Produkte, das wir ausbauen wollen“, sagte Platner der „Rheinischen Post“.

Eine Kennzeichnung für KI-Anwendungen könne „Vertrauen in Unternehmen und Orientierung für Anwenderinnen und Anwender“ schaffen, sagte Platner. Durch KI bekämen Hacker neue Möglichkeiten für Angriffe. Unabhängig davon gebe es generell einen Anstieg bei Cyberangriffen in Deutschland. *dpa*

Heute vor 60 Jahren



Rund 150.000 Zentner Frühkartoffeln stecken noch in den Feldern der Vorderpfalz. Die Bauern weigern sich, die Kartoffeln zu ernten, weil sie keine Abnehmer finden, obwohl sie ihre Ware für zwei bis drei DM je Zentner anbieten. Die Landwirtschaftskammer der Pfalz befürchtet, dass ein Teil der Frühkartoffeln ungeerntet auf den Feldern umgepflügt werden muss.



Paradebeispiel: Die Swistbachbrücke im Flutgebiet hat das Herner Unternehmen mit seinem Schnellbausystem innerhalb kürzester Zeit neu gebaut.

HEITKAMP UNTERNEHMENSGRUPPE

Quantensprung im Brückenbau

Das Schnellbausystem der Firma Heitkamp erhält den Deutschen Brückenbaupreis. Experten sehen großes Potenzial

Tobias Bolsmann

Herne. Vor wenigen Wochen schlug die IHK-Initiative Rheinland Alarm und warnte vor einem neuen Brückendesaster. Eine Vielzahl von Brücken im Land sei marode, doch die Erneuerung dauere zu lange. Was die Wirtschaftsvertreter nicht wussten: Es existieren bereits schnelle und nachhaltige Lösungen für Ersatzbauten. Eine kommt aus Herne und ist nun preisgekrönt.

Heitkamp ist Ende Mai mit dem Deutschen Brückenbaupreis ausgezeichnet worden. Das Wanne-Eickeler Unternehmen hat den erstmals vergebenen Sonderpreis für Nachhaltigkeit verliehen bekommen. Aufhorchen lässt die Begründung der Jury: Die von Heitkamp auf der A3 realisierte Brücke sei „ein höchst beachtenswerter Schritt auf dem Weg zum klimaneutralen Bauen“. Sie sei „richtungsweisend bei Baugeschwindigkeit, Ressourcenschonung und CO₂-Einsparung“.

System könnte beim A-43-Ausbau Jahre an Bauzeit sparen

Die Formel für diesen Erfolg nennt sich „bewehrte Erde“. So funktioniert die Bauweise, die sich Heitkamp inzwischen hat patentieren lassen: Die Brückenpfeiler werden nicht mehr aus Beton hergestellt, sondern mit Erdreich und Kunststoffgitter. Die Gitter werden Lage für Lage übereinandergeschichtet, die Erde dazwischen maximal verdichtet. So geht keine Zeit mehr ins Land für das Aushärten von Beton, und auf der zu überquerenden Straße gibt es keine Eingriffe mehr in den laufenden Verkehr – keine Temporegulation, keine Einsparigkeit, keine Warnbaken.

Heitkamp-Chef Jörg Kranz nahm den Preis in Dresden nicht selbst in Empfang, weil er im Urlaub weilte. Seine Freude schmilert das nicht: „Für mich ist der Preis die Anerkennung für fünf Jahre Arbeit und Hartnäckigkeit, trotz aller Widerstände das Projekt voranzutreiben und umzusetzen.“ Kranz ist zuversichtlich, dass das System in Zukunft flächendeckend zum Einsatz kommt.

Denn nach dem „Piloten“ an der A3 bei Emmerich sind inzwischen



Für mich ist der Preis die Anerkennung für fünf Jahre Arbeit und Hartnäckigkeit, trotz aller Widerstände das Projekt voranzutreiben und umzusetzen.

Jörg Kranz, Heitkamp-Chef

weitere dieser Brücken in Betrieb. Die Autobahn GmbH hat das Heitkamp-Schnellbausystem bereits im vergangenen Jahr beim Ausbau der A43 eingesetzt, um den Bau einer Brücke auf Recklinghäuser Stadtgebiet zu beschleunigen. „Die konventionelle Bauweise hätte uns ein halbes bis dreiviertel Jahr Zeit gekostet, deshalb haben wir den zweiten Teil der Brücke mit dem nun ausgezeichneten System bauen lassen“, sagt A-43-Projektleiterin Carola Ziebs von der Autobahn GmbH. Die Arbeiten seien Ende 2022 beendet worden, in der konventionellen Bauweise hätte es bis Ende August 2023 gedauert.

„Wir haben sehr, sehr gute Erfahrungen mit dem System gemacht. Ich glaube, dass das eine Bauweise für die Zukunft sein wird, auf die wir öfter zurückgreifen werden“, so Ziebs. Nicht nur die Auswirkungen für die Autofahrer seien deutlich geringer, sondern auch für Anwohner, die eine Baustelle vor der Nase hätten. Der Bau von Brücken würde bei einem Autobahnausbau immer die meiste Zeit in Anspruch nehmen. Mit einem Schnellbausystem könne man viel Zeit einsparen, so dass man auch den Vorwurf entkräften könne, dass alles „ewig und drei Tage“ dauere. Reche man die Beschleunigung von einem halben Jahr bei der Brücke in Recklinghau-

sen auf den gesamten Ausbau der A43 bis Witten hoch, könnten sogar mehrere Jahre Zeit gespart werden, so Ziebs. „Wir müssen in Zukunft auf solche Systeme zurückgreifen, weil es eine riesige Anzahl an Brücken gibt, die neu gebaut werden müssen.“

Aktuell baut Heitkamp auch die Brücke Hafenbahn auf der A40 im Zuge der Rheinquerung. Laut Kranz liegt die Zeitersparnis im Vergleich zur herkömmlichen Bauweise bei rund neun Monaten.

Auch Petra Beckefeld, Direktorin der Landesbehörde Straßen.NRW, sieht aufgrund der bisherigen Erfahrungen gute Chancen für das System. Heitkamp hatte nach der Hochwasserkatastrophe drei zerstörte Brücken neu gebaut.

Wo es die passende Erde gibt, entfallen viele Transportwege

„In unserem Fall der schnellen Wiederherstellung der Infrastruktur an vielen Stellen durch die Zerstörung durch Hochwasser war diese innovative Bauweise sehr vorteilhaft“, erklärt Beckefeld. Sinnvoll wäre ein Einsatz insbesondere dort, wo die technisch passenden Erdmassen ausgebaut und innerhalb der Baustelle als Widerlager wiederverwendet werden könnten. Hinsichtlich der umwelttechnischen Nachhaltigkeit („CO₂-Ausstoß“) wären der Material- und Maschineneinsatz mit herkömmlicher Betonbauweise zu vergleichen.

Auch im Bundes- und NRW-Verkehrsministerium gerät die neue Bauweise zunehmend in den Fokus.



„Wir müssen in Zukunft auf solche Systeme zurückgreifen, weil es eine riesige Anzahl an Brücken gibt, die neu gebaut werden müssen.“

Carola Ziebs,

A-43-Projektleiterin der Autobahn GmbH

Im Bundesministerium hat man die Heitkamp-Entwicklung von Anfang an wissenschaftlich begleitet. Mit dem Pilotprojekt habe nachgewiesen werden können, dass bewehrte Erdkörper ausreichend tragfähig hergestellt werden können, um im Brückenbau als Widerlager eingesetzt werden zu können. Gerade mit Blick auf die Nachhaltigkeit böte bewehrte Erde Vorteile: „Durch die Verwendung von örtlich anstehendem Erdstoff fallen in der Regel keine größeren Transportwege an. Darüber hinaus werden größere Betonmassen, die normalerweise für die massigen Widerlager eingesetzt werden, ersetzt, und es bedarf für den Aufbau der Widerlager lediglich Kleingeräte. Diese

Bauweise erlaubt darüber hinaus eine vollständige Rückgewinnung sämtlicher Baustoffe ohne nennenswerte Aufbereitung für den Fall eines Rückbaus und kann zu Recht als nachhaltig eingestuft werden.“

Dazu passt, dass zwei voneinander unabhängige wissenschaftliche Untersuchungen von Uni-Instituten in Essen und Münster nachgewiesen haben, dass mit dieser Bauweise rund zwei Drittel an CO₂-Emissionen eingespart werden können.

Das NRW-Verkehrsministerium weist darauf hin, dass diese und andere innovative Bauweisen vor einer flächendeckenden Umsetzung zunächst ihre Praxistauglichkeit unter Beweis stellen müssten, da Brückenbauten für eine Nutzungsdauer von 80 bis 100 Jahren geplant seien. Allerdings könnten sie einen von mehreren Bausteinen für die beschleunigte Sanierung der Brückeninfrastruktur in NRW bilden. Das Bundesverkehrsministerium sieht gerade Potenzial für kleinere Brücken mit einer Spannweite von bis zu 40 Metern – für Bauwerke wie die Rahmede-Talbrücke kommt das System nicht in Frage.

Kranz: Möglichkeiten für 30 Brücken pro Jahr

Jörg Kranz schätzt, dass sein Unternehmen mit diesem System pro Jahr bis zu 30 Brücken in kürzester Zeit bauen könnte, „wenn wir uns entsprechend darauf vorbereiten könnten. Aber der Bedarf ist ja vorhanden“. Und Heitkamp ist nicht allein auf weiter Flur. Es gebe Marktbelieger, die andere Schnellbausysteme anböten. Das erhöhe die Zahl der Brücken, die ersetzt werden könnten. Gerade für klamme Kommunen und Landkreise sei diese Bauweise interessant.

Die Schnellbausysteme kommen den Forderungen der IHK-Initiative Rheinland entgegen, die auf Anfrage erklärt: „Mit innovativen Ansätzen, die eine schnelle Verbesserung der Infrastruktur ermöglichen, können wir mehr Tempo erreichen. Beispiele wie das von Heitkamp entwickelte neue Brückenbauverfahren zeigen, dass allein durch standardisierte Bautechnik eine verkürzte Bauzeit realistisch möglich ist.“



Die Heitkamp-Konzernzentrale in Herne zieht ein Solardach.

HANS BLOSSEY/WWW.BLOSSEYEU/ F&S