

Just in time ins fünfzehnte Stockwerk

Baustellenlogistik. Die Bauwirtschaft entdeckt langsam, welches Potenzial in einer Optimierung der Supply Chain liegt.

VON WOLFGANG POZSOGAR

Großbaustellen sind eigentlich ein Dorado für engagierte Logistiker. Bei Hochbauten etwa müssen Zehntausende Kubikmeter Beton quasi just in time angeliefert und verbaut werden. Klappt das nicht, wird der Beton im Mischwagen hart, oder es gibt Probleme beim Einbau. Erschwerend hinzu kommt, dass der Platz auf der Baustelle oft so knapp ist, dass nur ein oder zwei Misch-Lkw gleichzeitig zufahren können. Vom Transporter wird der Beton mit Pumpe oder Kran – meist eine Engstelle – zur Einbaustelle in die Obergeschosse gebracht. Und während im 15. Stock die Betonarbeiten im Gang sind, laufen in den Untergeschoßen Ausbaurbeiten, für die Materialien per Lkw und danach über Bauaufzüge oder Kran angeliefert werden müssen.

Logistik beeinflusst Baukosten

„Noch gravierender ist die Herausforderung bei Tunnelbaustellen, wenn etwa die gesamte Versorgung der Baustelle über einen 400 Meter tiefen Schacht erfolgen muss“, erzählt Gerald Goger von der TU Wien. Der Universitätsprofessor ist seit April am Institut für Interdisziplinäres Bauprozessmanagement der TU Wien für den Forschungs-

bereich Baubetrieb und Bauverfahrenstechnik verantwortlich. Baustellenlogistik ist eines seiner Lieblingsthemen. „Eine effiziente Logistikplanung spart sehr viel Zeit und damit Kosten“, betont der Wissenschaftler.

Bei der Strabag heißt es in einer internen Zeitschrift dazu, dass rund 30 Prozent der Gesamtkosten eines Bauprojekts direkt oder indirekt von der Logistik beeinflusst seien. Allein der Transport mache durchschnittlich sechs Prozent der Bauleistung aus. Um dieses Potenzial zu lukrieren, führt Österreichs größter Baukonzern Forschungsprojekte in diesem Bereich durch. Ein eigenes Team mit dem Namen Strasco widmet sich der Optimierung der Supply Chain bei den konzernerneigenen Asphalt- und Betonmischanlagen, besonders aber auch bei Großprojekten im Verkehrswegebau und beim Transport von Mischgut.

Auch externe Dienstleister wie Marktleader Zepelin Streif Baulogistik erstellen für Bauunternehmern komplette Konzepte zur Optimierung von Personenströmen, Materialflüssen sowie vertikalen und horizontalen Transporten auf der Baustelle. Diese Firmen bieten darüber hinaus noch weitere Dienstleistungen an wie etwa Personenkontrollen auf der Baustelle.

Wichtig sei in solchen Fällen, dass die letzte Verantwortung für die Logistik beim Bauleiter vor Ort liege, meint Goger: „Es muss eine Person sein, die über ein Durchgriffsrecht verfügt.“

Zu viel Spezialistentum

Trotz solcher Aktivitäten ist das Thema Optimierung der Supply Chain noch nicht auf allen Baustellen angekommen: „Bauingenieure sind Machertypen, die Leistung sehen wollen und sich oft zu wenig Zeit nehmen, Prozesse strategisch zu überlegen“, nennt Goger als möglichen Grund. Joseph Dörmann vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik hat eine andere Erklärung parat: „Schlanke Prozesse wie in der Industrie sind am Bau deshalb eher die Ausnahme, weil nach wie vor jedes Bauprojekt als Unikat verstanden wird, für das eigene Lösungen entwickelt werden müssen.“

Goger und Dörmann erwarten, dass sich hier in den nächsten Jahren einiges ändern wird. Es sind in ihren Augen nicht allein Großbauprojekte, die logistisch gut geplant sein wollen: „Die Renovierung eines Gebäudes in der Innenstadt mit minimalem Platz für Zulieferfahrzeuge, laufendem Betrieb und lärm- sowie staubempfindlichen Anrainern ist ebenfalls eine logisti-

HUDE

Wir sind Zinshäuser // Wien, Salzburg, Graz // www.hudej.com

NACHRICHTEN

Architekturreise zur Biennale nach Venedig

„Arch on Tour“ lädt vom 15. bis 18. September zu einem exklusiven Besuch der 15. Architekturbiennale in Venedig. Vor Ort werden Elke Delugan-Meissl, Kommissarin des Österreichischen Beitrags, gemeinsam mit den drei Teams Caramel-Architekten, Eoos und The Next Enterprise Architects unter anderem durch das österreichische Projekt Places for People sowie weitere Highlights der Biennale führen. Der Paketpreis pro Person inklusive Bahnfahrt ab Wien und Unterkunft startet bei 885 Euro. Die Anmeldefrist läuft noch bis 28. Juni. Genauere Details siehe:

Web: www.archontour.at/07-programm.html

Gebäudehülle-Konferenz in Bern

Die Schweizer Advanced Building Skins GmbH veranstaltet am 10. und 11. Oktober in Bern die 11. Internationale Konferenz zur Gebäudehülle der Zukunft. Im Mittelpunkt der Tagung stehen die neuesten Entwicklungen im Design von Gebäudehüllen sowie aktuelle Produkte zur Steigerung der Energieeffizienz von Dach und Fassade. Die Konferenzgebühr beträgt 680 Euro. Frühbucher, die sich bis zum 30. Juni anmelden, erhalten einen Rabatt von 20 Prozent.

Web: <http://abs.green.de/programm-2016>

IMPRESSUM: IMMOBILIEN

Redaktion: Madeleine Napetschnig, Erich Ebenkoller, Daniela Tomasowsky, **Telefon:** 01/514 14-283, 01/514 14-217, 01/514 14-417

E-Mail:

vorname.nachname@diepresse.com

Anzeigen: Irene Sandraschitz

Telefon: 01/514 14-235

Immobilien im Internet:

Immobilien.DiePresse.com

Vernetzte Transportkette

Künftig dürfte auch die Vernetzung der gesamten Transportkette in der Baulogistik eine große Rolle spielen. Auf der Bauma in München, der größten Baumaschinenmesse der Welt, wurde auf einem riesigen Display anhand einer Straßenbaustelle gezeigt, wie das funktionierende könnte. Das Betonwerk, sämtliche Transporter sowie die Einbaugeräte waren in einem Netzwerk miteinander verbunden. Der Bauleiter sah exakt den jeweiligen Verbrauch an Beton und konnte seine Disposition im Werk an die Einbauleistung vor Ort anpassen. Gab es auf den Zufahrtsstraßen zur Baustelle Staus, wurden Alternativrouten gewählt. Einem breiten Einsatz solcher Techniken steht bislang aber vor allem ein Hindernis im Weg: Einzelne Beteiligte an diesem

Prozess können sich nicht zur Anschaffung der entsprechenden Technologien entschließen.

AUF EINEN BLICK

Eine Baustelle ist einem industriellen Produktionsbetrieb nicht unähnlich. Viele Tonnen Material müssen zeitgerecht angeliefert und mangels Lagerflächen mehr oder weniger just in time verbaut werden. Dazu kommen Engstellen wie Krantransporte oder im Tunnelbau die Versorgung über enge Schächte. Die Optimierung dieser Supply Chain ist bislang aber erst für große Bauunternehmen ein Thema.

Platzmangel und die Abstimmung der einzelnen Bauarbeiten erfordern eine penible Anlieferungslogistikplanung. Im Bild: Großbaustelle in der Seestadt Aspern.



[C. Fabry/Die Presse]