

Wer zahlt, schafft an!

Am Bau geht es um die Gratwanderung zwischen Budget, Preis, Funktion, Mehrwert und Kosteneffizienz – eine Herausforderung für alle am Bau Beteiligten. Bei Sonderbauten explodieren häufig die Preise, die Gründe dafür beschreibt eine Expertenrunde höchst unterschiedlich.

TEXT: GISELA GARY

Ein aktuelles Sonderbauwerk, das erstmals eine Verbindung zwischen dem 10. und dem 3. Bezirk in Wien schafft.



Die ÖBB investiert zwischen 2018–2023 knapp 14 Milliarden Euro. Ein Großteil davon fällt auf sogenannte Sonderbauten – also Gebäude und Infrastruktur rund um die Bahn wie Bahnhofsumbauten, -sanierungen und Neubauten wie auch Lärmschutz. Dazu kommen Tunnelbauten und Erhaltungs- und Sicherheitsmaßnahmen. Der Schwerpunkt liegt mit 670 Millionen Euro in der Bahninfrastruktur Wiens, Niederösterreichs und des Burgenlands. Gewaltige Budgets, die hier verortet werden. Franz Bauer, Vorstandsdirektor der ÖBB, stellt auf die Frage „Wer zahlt, schafft an – oder doch Teamplayer?“ die Bestellqualität des Bauherren ins Zentrum: „Wer zahlt, sollte, bevor er anschafft, wissen, was er im Ergebnis will, er muss es schließlich auch bezahlen. Eine klare Zielvorstellung vom gewünschten Ergebnis zu entwickeln, in Varianten zu denken, es abzurunden und anschaffungsreif zu machen, ist ganz eindeutig die Verantwortung des Anschaffers und erfordert intensive Teamarbeit. Anschaffen und auf Teamwork setzen stehen nicht im Widerspruch zueinander, sondern sind ein Erfolgsfaktor. Wir haben damit Erfolg.“

Die Vielzahl an Auflagen, Normen und rechtlichen Bestimmungen verteuern einerseits das Bauen, doch andererseits verlangen Bauherren immer „mehr“ und wollen immer weniger zahlen – sagt die Bauwirtschaft. Bauer dazu: „Als geübter Bauherr weiß man, welche Wirkung das ‚Verlangen‘ auf der Preisseite erzeugen kann. Deshalb muss das eigene Verlangen im Vorfeld bereits intensiv auf die damit verbundenen Kostenauswirkungen abgeklopft werden. Es muss nach Lösungen gesucht werden, die das Verlangen auf die tatsächlich benötigten funktionalen Anforderungen fokussieren. Wesentlich ist es, neben der Lösungskompetenz der Planer auch die Innovationskraft der Bauwirtschaft geschickt einzubeziehen und die Breite des Wettbewerbes in der Bauwirtschaft zu fördern.“

Verteuerung von Bauprojekten

Ein Segment, in dem die Preise explodiert sind, ist der Wohnbau. Für Thomas Birtel, Vorstandsvorsitzender der Strabag, stehen einige der Auflagen oft im Widerspruch zu dem Ziel, leistbaren Wohnraum zu schaffen: „Um heute einen Quadratmeter Wohnraum zu errichten, müssen immer öfter Allgemeinflächen, Straßen und Infrastruktur miterrichtet werden. Dies führt zu einer zusätzlichen Verteuerung der Bauprojekte. Bisweilen kommen auch die Widmungsvorschriften/-auflagen erschwerend hinzu. Dennoch: Rechtliche Bestimmungen sind einzuhalten. Wir laden unsere Auftraggeberseite aber dazu ein, ein Partnerschaftsmodell mit uns als Bauunternehmen einzugehen – wir nennen dies ‚teamconcept‘. So werden bereits in der Projektentwicklungsphase Preistreiber rasch erkannt und es werden gemeinsam Lösungen ausgearbeitet.“ Doch Birtel räumt ein, dass es in der Bauindustrie noch Potenzial in puncto Produktivitätssteigerungen gibt: „Eine zunehmende Digitalisierung sowie serielle und standardisierte Bauteile werden hier Optimierungen in allen Projektphasen mit sich bringen.“

Birtel bestätigt für alle Bereiche Preissteigerungen: „Das vergangene Jahr war von einer sehr intensiven Phase

im Bausektor geprägt. So sind vor allem viele Wohn-, Hotel- und Büroimmobilien in Planung bzw. Umsetzung. Die damit einhergehende Ressourcenknappheit hat zu außergewöhnlich hohen Preissteigerungen bei Personal, Nachunternehmerleistungen und Baustoffen geführt. Für uns als Generalunternehmen ist die gestiegene Nachfrage daher nicht gleichbedeutend mit steigenden Margen. Der Preisdruck wirkt schließlich irgendwann auf die Nachfrage zurück: 2019 begannen sich die Preise in Österreich daher zu stabilisieren. Wir sehen z. B. bei den Nachunternehmern eine leichte Entspannung, was deren Kapazitäten betrifft. Allerdings gehen wir nicht davon aus, dass sich die Preise wieder an den vergleichsweise niedrigen Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre annähern werden.“

**„Die Budgets im Bereich des
geförderten Wohnbaus
liegen derzeit unter dem
Baupreis, weshalb in absehbarer
Zeit nur noch sehr wenige
geförderte Bauvorhaben
umgesetzt werden dürften.“**

– THOMAS BIRTEL

Die Preissituation zwingt laut Birtel zum Umdenken: „Die Budgets im Bereich des geförderten Wohnbaus liegen derzeit unter dem Baupreis, weshalb in absehbarer Zeit nur noch sehr wenige geförderte Bauvorhaben umgesetzt werden dürften. Neben einer Anhebung der Förderung müsste dringend bei den zuvor angesprochenen Auflagen und Normen eingegriffen werden, um die Anforderungen an einen Wohnbau – Beispiele: Barrierefreiheit, Brandschutz, Ökologie – auf ein vernünftiges Maß zu reduzieren und damit den Baupreis zu senken. Sollten die Anforderungen beibehalten werden, könnte man über eine Erhöhung der Förderung nachdenken, damit die Mieten auf dem bestehenden Niveau bleiben können.“

Erst, wenn etwas passiert ...

Eine bedeutende Sparte des Sonderbaus ist der Brücken- und Grundbau. Häufig in der Wahrnehmung unterschätzt, schaffen es die Bauten aus diesem Bereich meist nur in die Medien, wenn etwas passiert – wie der Einsturz der Morandi-Brücke in Genua. Die im Übrigen, so die Experten, als ein Meisterwerk der Ingenieurbaukunst und als Meilenstein des Brückenbaus der frühen 60er Jahre gilt. Allerdings, und auch darüber sind sich Ingenieure einig, haben sich die Anforderungen an Brückenbauwerke in den vergangenen Jahrzehnten gewaltig verändert. Das steigende Verkehrsaufkommen, veränderte Bemessungsanforderungen, aber natürlich auch der Wunsch, dass eine Brücke rund um die Uhr zur Verfügung stehen muss – der Aufwand für die Instandhaltung soll dabei aber möglichst gering sein

– sind die Anforderungen an die Verantwortlichen für diese Sonderbauten. Beim Bau von Infrastrukturbauten werden große Mengen an Material und Energie verbraucht. Allein vor diesem Hintergrund geht es letztlich auch bei Brücken- und Grundbauwerken um Ressourcenschonung – also der Erhalt der Bauwerke steht im Zentrum. Für Hermann Papouschek, Brücken- und Grundbauchef der Stadt Wien, eine besondere Herausforderung. Papouschek ist Herr über 829 Brücken, 24 Lärmschutzwände, 27 Sonderobjekte – z. B. das Dach am Praterstern zählt dazu und 99 Wegweiserbrücken.

Und wie geht es Papouschek mit seinem Budget – ist daran ablesbar, dass der Stellenwert der MA 29 entsprechend seinen Aufgaben hoch genug ist? „Ich fühle mich schon gut beachtet. Jedenfalls ist es uns gelungen, dass wir bei den Entscheidungsträgern das Bewusstsein schärfen konnten – und ausreichend Budget erhalten haben.“ Sein Entsetzen über die Preise am Bau halten sich in Grenzen, er sieht die Preisgestaltung als ein Produkt des Aufwandes: „Je mehr Nachfrage, desto höher ist der Preis. Aber grundsätzlich finde ich die Preise nicht unverschämt.“

Wobei die aktuellen Aufgaben der MA 29 eine Herausforderung für das Budget sind. In den nächsten 15 Jahren fließen viele der Investitionen in Bauwerke aus den 60er und 70er Jahren. „Aber klar, das Sicherheitsbewusstsein und -bedürfnis sind gestiegen. Parallel dazu gibt es auch mehr Kontroll- und Prüfmechanismen als früher, die Mängel, Schäden und daraus Instandsetzungsmaßnahmen zu Tage bringen. Rund 50 Brücken und Stege müssen generalsaniert werden. Im Rahmen der Bauwerksprüftätigkeiten werden Noten, in Anlehnung an Schulnoten, vergeben. Diese beziehen sich zum einen auf einen Bauteil, Unterbau, Tragwerk etc., zum anderen auf das gesamte Bauwerk. Bei einer 3 muss man sich eine Lösung überlegen, eine 4 erfordert im Regelfall direkte Instandsetzungsmaßnahmen. Aber da haben wir einen aktuellen Überblick und arbeiten eine nach Prioritäten geordnete Liste ab.“

Die erste Bewusstseinschärfung für die Bauwerksprüfung passierte durch den Reichsbrückeneinsturz. Seither müssen Brücken alle zwei Jahre kontrolliert und alle vier Monate befahren werden. Die Ergebnisse werden penibel dokumentiert. „Und wenn ein Schaden entdeckt wird, muss zum Teil sofort gehandelt werden, meist in der Nacht und das wird dann teuer.“ Sein Verhältnis zur Bauwirtschaft beschreibt Papouschek als sehr gut und konstruktiv, er bescheinigt „seinen“ Spezialingenieurbau-Firmen eine hohe Kompetenz. Das technische Know-how ist großartig, so Papouschek. Beton ist für ihn einer der wichtigsten Baustoffe – nicht nur im Brückenbau: „Er vereint alle Vorteile, ist gestaltbar, formbar und natürlich längst schicker geworden. Beton unterliegt einer ständigen Verbesserung durch die Forschung und die Entwicklung, in einem rasanten Tempo. Ich beobachte mit Spannung die Entwicklungen bezüglich Carbonbeton, die Möglichkeiten damit sind grenzenlos.“ Fazit: Wer zahlt, schafft an – und wer weiß, was er will, bekommt dies auch zu einem guten Preis und in der gewünschten Qualität.

Foto: Sabine Hauswirth



FRANZ BAUER

ist seit 2013 Mitglied des Vorstandes der ÖBB Infrastruktur. Er startete mit einer Streckenleitung, bildete sich in Geotechnik und Tunnelbau weiter bis zum Projektleiter für den Semmering Basistunnel – und war ab 2005 in der ÖBB Infrastruktur Bau in leitenden Positionen tätig.

Foto: Strabag



THOMAS BIRTEL

Vorsitzender des Vorstandes der Strabag, hat Wirtschafts- und Rechtswissenschaften studiert, landete nach leitenden Aufgaben in der Industrie jedoch bald in der Bauwirtschaft. Er ist seit 1996 bei der Strabag.

Foto: PID



HERMANN PAPOUSCHEK

Leiter der MA 29, Brücken- und Grundbau der Stadt Wien, studierte an der Universität für Bodenkultur Kulturtechnik und Wasserwirtschaft. Er kam nach mehreren Jahren in der Privatwirtschaft 1994 zur Stadt Wien, wo er über zehn Jahre im Bereich der MA 45 (Wiener Gewässer) in verschiedenen Funktionen tätig war. Er zeichnete als Projektleiter für den Hauptbahnhof Wien verantwortlich.