

02 2007

Bilfinger Berger Magazin

12 London **Wo Utopien wirklich werden** | 18 Australien **Städte schmieden Allianzen** |
24 Sun City **Rentnersiedlungen in den USA** | 30 Slum City **Leben am Rand von Nairobi**

STADT DER ZUKUNFT

Brauchen wir neue
Perspektiven?
Der Bilfinger Berger Award
gibt Antworten.



Foto: Frank Schultze

Bilfinger Berger Magazin
www.magazin.bilfinger.de

Herausgeber:

Bilfinger Berger AG
Carl-Reiß-Platz 1–5
68165 Mannheim
Tel. 0621 459-0
Fax 0621 459-2366
www.bilfinger.de

Verantwortlich für den

Gesamthalt: Michael Weber

Projektleitung: Dr. Daniela Simpson

Redaktion: Dr. Daniela Simpson;

Bernd Hauser, agentur.zs, Weinstadt

Bildredaktion: Paul Lampe,

Uli Reinhardt, agentur.zs

Titelbild: Mario Lalich, Getty Images

Layout/Realisierung: Theo Nonnen,

Steven Dohn, Bohm und Nonnen,

Darmstadt

Litho: Goldbeck Art, Frankfurt

Druck: ColorDruck, Leimen

Versandkoordination:

Business Service Weber, Mannheim

Das Bilfinger Berger Magazin erscheint auf Deutsch und Englisch.

Alle Rechte sind vorbehalten. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung des Herausgebers wieder. Nachdruck und elektronische Verbreitung, auch auszugsweise, ist nur mit Genehmigung der Redaktion möglich.

Das Bilfinger Berger Magazin wird auf FSC-zertifiziertem Papier gedruckt.



LONDON GESTERN UND HEUTE: DIE TOWER BRIDGE
UND DAS MODERNE RATHAUS AM UFER DER THEMSE



IDEEN FÜR DEUTSCHLAND – IMPULSE FÜR DIE STADT

Mehr als drei Milliarden Menschen leben in Städten, die Hälfte der Weltbevölkerung. Dabei kämpfen urbane Siedlungsräume mit beträchtlichen Problemen: Verkehrschaos in den Innenstädten, Ghettobildung in weniger attraktiven Lagen und knappe Kassen, die Investitionen in die Infrastruktur fast unmöglich machen. Ein Drittel der Städter lebt in Slums: ohne Wasser und sanitäre Anlagen, ohne ausreichend Raum und sicheres Eigentum.

Doch es gibt auch Lösungsansätze. Diese aufzuzeigen und ihre Übertragbarkeit auf andere Regionen der Welt zu diskutieren, war Anliegen des Bilfinger Berger Awards, den wir 2007 erstmals ausgeschrieben haben. Die besten Konzepte aus diesem internationalen Wettbewerb stellen wir in unserem Magazin vor. Zwei Erkenntnisse, die mich besonders beeindruckt haben, möchte ich Ihnen nicht vorenthalten: Irgendwo auf der Welt gibt es schon die Lösung, die Sie suchen, also wagen Sie den Blick über die Grenzen. Und lassen Sie uns weniger über Geld und mehr über Phantasie und Bürgernähe sprechen, denn dies sind die wichtigeren Schlüssel zur Zukunft unserer Städte.

Ihr

HERBERT BODNER

Vorstandsvorsitzender der Bilfinger Berger AG

02 2007

Bilfinger Berger Magazin



12

LONDON: STADT DER IDEEN



20

DUISBURG SETZT AUF KULTUR



24

LEBEN IN DER RENTNERSTADT



30

DER SLUM VON NAIROBI



42

NEUE FLUGZEUGPISTE FÜR DRESDEN

- 2 Impressum
- 3 Editorial
- 4 Inhalt
- 6 Kaleidoskop

TITELTHEMA /// STADT DER ZUKUNFT

/// BILFINGER BERGER AWARD

8 **IMPULSGEBER**

Beim ersten Bilfinger Berger Award waren weltweit Experten aufgerufen, vorbildliche Lösungen im Beziehungsgeflecht von Gesellschaft, Wirtschaft und Staat vorzustellen, von denen Deutschland lernen kann. Die Beiträge beschäftigten sich meist mit urbanen Themen. Die besten Ideen kommen aus London und Australien

12 **LONDONS URBANE RENAISSANCE**

Ein neues Bibliothekskonzept für Problemviertel und die Stadtmaut

für Autofahrer in London wurden beim Bilfinger Berger Award ausgezeichnet. In der Stadt an der Themse werden zahlreiche Projekte umgesetzt, die andernorts als utopisch gelten. „London ist die Zukunft“, sagt Bürgermeister Ken Livingstone. Ein Stadtbesuch

18 **PARTNERSCHAFT STATT POKERFACE**

Städte und Gemeinden in Australien setzen auf Allianzverträge, um Infrastrukturaufgaben zu lösen. Das Konzept wurde im Rahmen des Bilfinger Berger Awards ausgezeichnet

20 **NEUE TÖNE**

Duisburg hat für seine Philharmoniker einen Konzertsaal mit atemberaubender Akustik gebaut. Eine gute Strategie: Städte, die zukunftsfähig sein wollen, setzen auf Kultur, lautet eine der wichtigsten Erkenntnisse des Bilfinger Berger Awards

24 **SUN CITY**

In den Vereinigten Staaten werden Rentnersiedlungen immer mehr zu einer Wohn- und Lebensalternative für Hunderttausende von Menschen

30 **SLUM CITY**

Kibera in Nairobi ist eine der größten Elendssiedlungen Afrikas. Knapp eine Million Menschen leben dort. Weltweit wohnen eine Milliarde Menschen in Slums. In 20 Jahren können es doppelt so viele sein. Gibt es Auswege aus dieser Entwicklung?

34 **STADTKULTU[H]R**

Nahe Schanghai entsteht Lingang New City – eine Großstadt für 800 000 Menschen. Geplant hat sie der Hamburger Architekt Meinhard von Gerkan. Inspiration für seine Idee des Stadtgrundrisses war das Zifferblatt einer Uhr. Ein Interview

36 **WELTBÜRGER**

Wie sehen Mitarbeiter von Bilfinger Berger rund um den Globus die Zukunft ihrer Stadt? Ansichten aus Abuja, Abu Dhabi, München, Sydney, Vancouver und Warschau

/// SPEKTRUM

42 **WETTLAUF GEGEN DIE ZEIT**

Freitag, 8. Juni 2007: Der Flughafen Dresden wird für genau 64 Stunden gesperrt. Bilfinger Berger Verkehrswegebau betoniert die neue Start- und Landebahn. Das Protokoll eines heißen Wochenendes

50 **STRASSEN DER WELT: HOCHSTRASSEN IN BANGKOK**

In der thailändischen Hauptstadt führen Schnellstraßen auf 18 Meter hohen Stelzen über die chronisch verstopfte Innenstadt. Der Bau in den 1990er Jahren war ein technischer und logistischer Kraftakt

/// NEWS

48 **SYDNEY OPERA** / Das von Baulderstone Hornibrook erbaute Opernhaus wird Welterbe

MÜHLENTSCHNITT / Babcock Borsig Service mit Eigenentwicklung **ANSCHLUSSAUFTRÄGE** / Schnellstraßenbau im schwedischen Stockholm und in Australien

49 **EXPO REAL** / Bilfinger Berger stellt sein Leistungsspektrum rund um die Immobilie vor **HORNS REV 2** / Fundamente für den weltgrößten Offshore-Windpark vor Dänemark

O'HARE ENGINEERING / Britischen Servicedienstleister für die Prozessindustrie übernommen

NEUES VORSTANDSMITGLIED / Klaus Raps wechselt vom Hochbau in den Vorstand von Bilfinger Berger

STADTMENSCHEN

Pro Monat nimmt die Erdbevölkerung um **6 772 303** Menschen zu. Pro Tag sind das **222 651**, pro Stunde **9277**, pro Sekunde **2,6** Menschen. Wer sekundengenau die aktuelle Zahl der Erdenbewohner wissen will, klicke auf www.weltbevoelkerung.de.

Zum Erscheinungstag dieses Magazins zeigte die Uhr dort

6.665.504.603

Menschen an.

Im Jahre 2008 wird laut Berechnungen der UNO zum ersten Mal in der Geschichte der Menschheit mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung nicht mehr auf dem Land, sondern in Städten leben.

ENGELSGEDULD

In Los Angeles verbringen Autofahrer jährlich drei volle Tage im Stau. Dabei vergeuden sie 200 Liter Benzin, ermittelte das Verkehrsinstitut Texas. Damit liegen die Einwohner der kalifornischen Stadt erheblich über dem US-Durchschnittsbürger, der bei 38 Stunden Stau rund 100 Liter Benzin pro Jahr verschwendet. Zehn Milliarden Liter Benzin verpuffen auf diese Art ungenutzt, über vier Milliarden Arbeitsstunden gehen verloren. Verkehrsstaus kosten die US-Volkswirtschaft 78 Milliarden Dollar pro Jahr.

SAUERSTOFF-BAR

Auch in Tokio machen Staus und Smog den Menschen zu schaffen – und den Hunden. Jetzt hat dort die erste Sauerstoff-Bar exklusiv für Vierbeiner eröffnet. Für umgerechnet 13 Euro können sie dort eine halbe Stunde lang in einem speziellen Zylinder Sauerstoff tanken. Ein Frauchen zeigt sich begeistert: „Seitdem mein Hund hierher kommt, ist er froh und bellt voller Kraft.“ 2006 gab es in Japan 13,1 Millionen Hunde – mehr als Kinder unter zwölf Jahren.

EISENPFERDE

In Kopenhagen gibt es kaum Probleme mit Smog. Das liegt auch daran, dass die Einwohner jeden dritten Weg in der Stadt per Fahrrad zurücklegen. Zum Vergleich: In London sind es nur fünf Prozent. Rad gefahren wird in Kopenhagen bei jedem Wetter. Wenn es regnet, schälen sich auch Geschäftsleute nach Ankunft im Büro aus Gore-Tex-Hosen, und die Gummistiefel werden gegen die im Rucksack mitgebrachten Lederschuhe getauscht. Der Hauptgrund für die fahrradfreundliche Stadt ist die hohe Luxussteuer, mit der Autos in Dänemark belegt werden. Viele Einwohner können sich kein Auto leisten, zum Ausgleich sind Fahrradwege überall perfekt ausgebaut. Die Dänen lieben ihr Fahrrad. Drahtesel heißen bei ihnen *Jernheste*. Das heißt zu Deutsch: *Eisenpferde*.

GROSSE WORTE

„Wer an den Dingen der Stadt keinen Anteil nimmt, ist kein stiller, sondern ein schlechter Bürger.“ Perikles

„Die Schwärmerei für die Natur kommt von der Unbewohnbarkeit der Städte.“ Bertolt Brecht

„In einer wirklich schönen Stadt lässt sich auf die Dauer nicht leben – sie nimmt einem die Sehnsucht.“ Elias Canetti

LEBENSWERT

Deutsche Städte sind lebenswert. In einer Studie der Beratungsgesellschaft Mercer Human Resource Consulting schaffte es Düsseldorf unter 215 untersuchten Metropolen auf den Rang fünf, gefolgt von Frankfurt am Main und München. Untersucht wurden drei Dutzend politische, soziale, wirtschaftliche und ökologische Indikatoren und Faktoren. Auch die persönliche Sicherheit, die Gesundheitsversorgung, das Bildungswesen und Verkehrsangebote flossen ein. Auf den letzten Plätzen liegen Brazzaville (Kongo), Khartoum (Sudan) und Bagdad.

MEGAGROSS

Weltweit gibt es 20 Megastädte mit mehr als zehn Millionen Einwohnern. Die Bevölkerung dieser Städte macht heute etwa neun Prozent der Weltbevölkerung aus. Mumbai allein wird sich bis zum Jahr 2015 ungefähr um die Einwohnerzahl Berlins vergrößern.



● DIE ZEHN GRÖSSTEN STÄDTE WELTWEIT (Mio. Einw.)

2005		2015	
1	Tokio 35,2	Tokio	35,5
2	Mexico City 19,5	Mumbai	21,9
3	New York 18,7	Mexico City	21,6
4	São Paulo 18,3	São Paulo	20,5
5	Mumbai 18,2	New York	19,9
6	Dehli 15,0	Dehli	18,6
7	Schanghai 14,5	Schanghai	17,2
8	Kalkutta 14,3	Kalkutta	17,0
9	Jakarta 13,2	Dhaka	16,8
10	Buenos Aires 12,6	Jakarta	16,8

● DIE ZWÖLF LEBENSWERTESTEN STÄDTE WELTWEIT

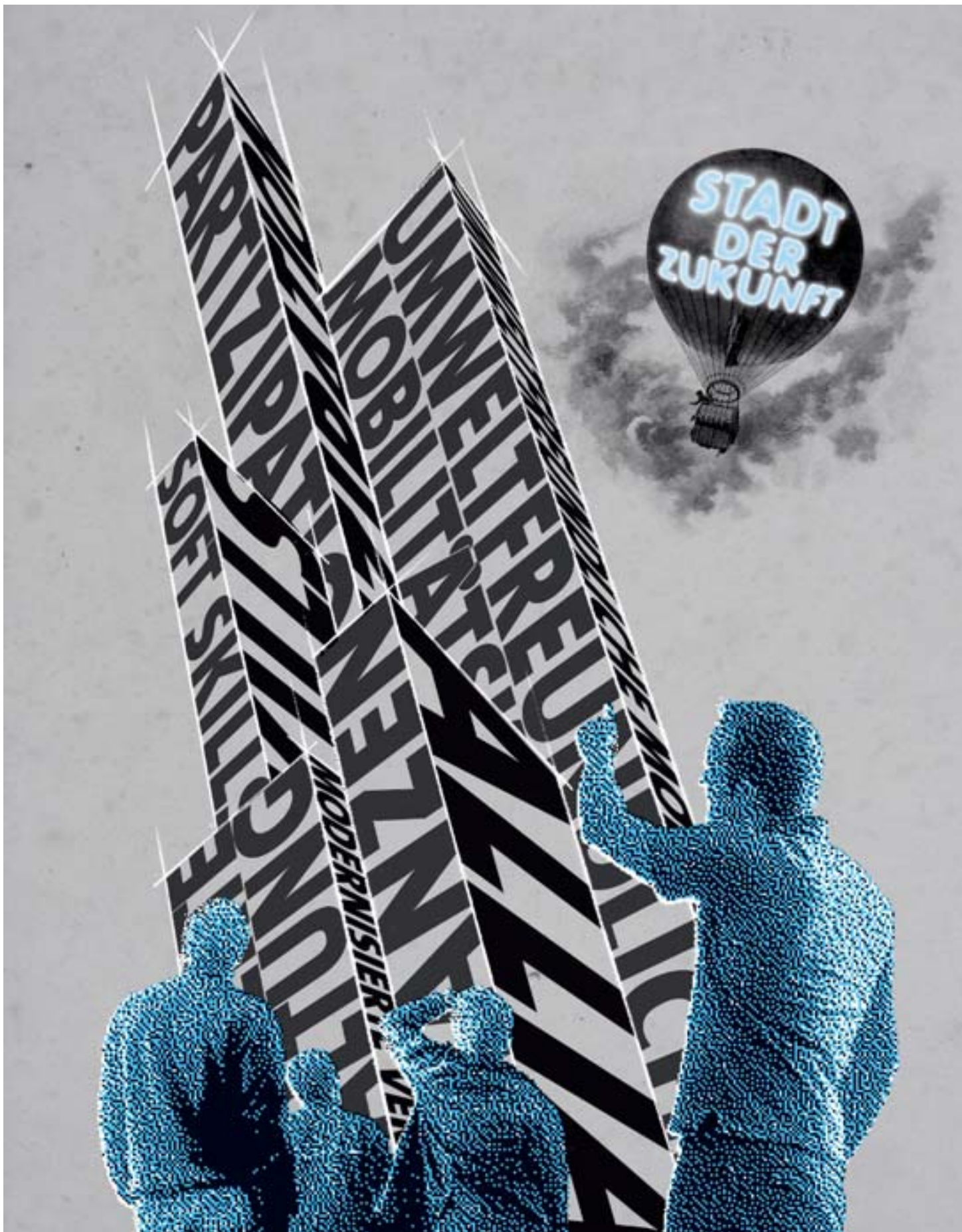
1	Zürich	7	Frankfurt
2	Genf	8	München
3	Vancouver	9	Bern
4	Wien	9	Sydney
5	Auckland	11	Kopenhagen
	Düsseldorf	12	Wellington

Die Ränge 5 und 9 wurden zweimal vergeben. Quelle: UN, World Urbanization Prospects: The 2005 Revision, 2006

BETON, STAHL & PORZELLAN



Die höchsten Wolkenkratzer, das größte Rotlichtviertel, das bedeutendste Verwaltungszentrum Japans: Das ist Shinjuku, das Herz Tokios. Hier hat der Fotokünstler Hiroshi Nomura seinen Porzellanhund abgelichtet. Bietet Tokio ein Hundeleben? Der Künstler meint: „Meine Fotografien machen glücklich. Man wird niemals deprimiert, wenn man sie anschaut. Niemals.“



IMPULSE FÜR DEUTSCHLAND

IM OKTOBER 2007 WURDE DER BILFINGER BERGER AWARD VERGEBEN.
DIE SIEGERBEITRÄGE BESCHÄFTIGEN SICH MIT RICHTUNGWEISENDEN LÖSUNGEN FÜR URBANE PROBLEME.
IM RAHMEN EINES INTERNATIONALEN SYMPOSIUMS WURDEN SIE IN BERLIN DISKUTIERT

BERND HAUSER / TEXT /// PAUL HAHN / FOTOS /// STEVEN DOHN / ILLUSTRATION

/// In den stillen Tagen zwischen Weihnachten und Neujahr 2006 saß Cordelia Polinna, 32, in ihrer Wohnung in Berlin und langweilte sich ein bisschen. In vier Wochen sollte Antonia, ihr erstes Kind, zur Welt kommen. Freunde außerhalb von Berlin besuchen wollte sie nicht mehr im achten Monat. Da kam die E-Mail ihres Doktorvaters gerade recht. Der Professor machte sie auf einen Wettbewerb von Bilfinger Berger aufmerksam: Was kann Deutschland von guten Initiativen irgendwo in der Welt lernen? Reichen Sie eine Studie ein! Erster Preis: 40 000 Euro. Also setzte sich Cordelia Polinna, Stadtforscherin an der Technischen Universität zu Berlin, an den Schreibtisch: Als sie in London für ihre Doktorarbeit zu neuen Ansätzen in der Stadtplanung recherchiert hatte, waren ihr die „Idea Stores“ aufgefallen: Bibliotheken, die mit einer modernen Architektur und einem breiten Dienstleistungsangebot arme und benachteiligte Stadtteile belebten wie Infusionen ermattete Patienten. „Das wäre auch was für Berlin!“, dachte sie damals. Kurz vor Silvester setzte sie sich an den

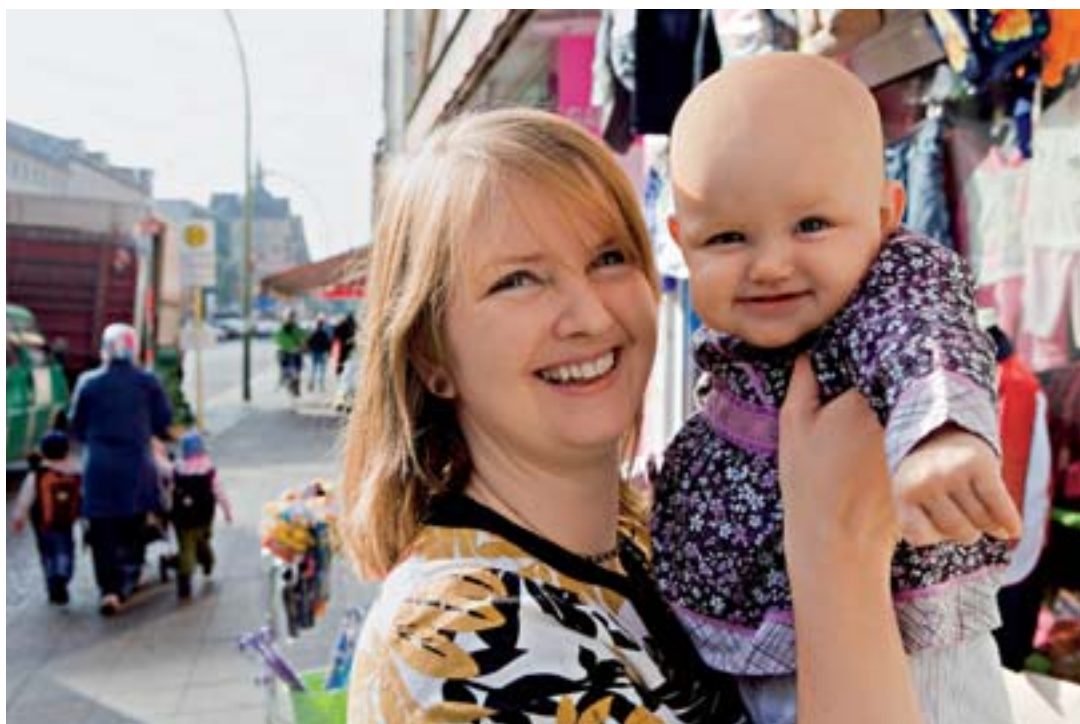
Schreibtisch und schrieb auf, wie das Konzept der „Idea Stores“ funktioniert.

BEITRÄGE AUS 29 LÄNDERN

Cordelia Polinna war nicht die einzige, die ihren Aufsatz zum Bilfinger Berger Award einreichte. Weltweit beteiligten sich fünf Dutzend Planer, Wissenschaftler und andere Experten. Sie schrieben über die Umwidmung einer Brauerei in Brooklyn in ein attraktives Wohngebiet, über Transparenz in der Verwaltung von Singapur, über umweltfreundliche Verkehrskonzepte in der Region Campania in Süditalien, über Solaranlagen in Lärmschutzwänden in Australien, über Partnerschaften von Privatwirtschaft und öffentlicher Hand beim Brückenbau in Kanada ..., insgesamt wurden 58 Studien eingereicht, die über Initiativen und Problemlösungen in 29 Ländern berichteten.

„Je mehr wir lasen, desto klarer wurde uns: Der Award lohnt sich!“, sagte Jury-Vorsitzender Klaus Töpfer, ehemaliger Bundesumweltminister und ehemaliger Direktor der UN-Umweltbehörde UNEP in

Die Best-Practice-Modelle der drei Preisträger des Bilfinger Berger Awards stellt das Bilfinger Berger Magazin auf den Seiten 12 bis 19 vor. Eine Auswahl der insgesamt 58 Einreichungen ist als Buch erschienen: Klaus Töpfer/Herbert Bodner (Hrsg.): **Ideenimport – Experten aus aller Welt geben Impulse.** Stuttgart 2007, 24,95 Euro.



PREISTRÄGERIN CORDELIA POLINNA MIT TÖCHTERCHEN ANTONIA:
„BERLIN KÖNNTE VOM LONDONER KONZEPT LERNEN.“

Nairobi, als Bilfinger Berger die Gewinner-Studien im Rahmen eines Symposiums im Oktober 2007 in Berlin vorstellte. Im Mittelpunkt der Veranstaltung „Mobilität, Kreativität, Partnerschaft. Impulse für die Stadt der Zukunft“ stand die Frage, ob sich im Ausland bewährte Lösungen auf Deutschland übertragen lassen. Experten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft diskutierten zu den Themen Stadtentwicklung, Mobilität und zu Alliancing – einer Vertragskultur, die auf Kooperation statt auf Konfrontation von Auftraggebern und Auftragnehmern setzt. Der Rechtsanwalt Andrew Chew hatte in seiner zum Award eingereichten Studie beschrieben, warum Alliancing in Australien die Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und Unternehmern verbessert und damit den zweiten Platz belegt (siehe Seite 18/19).

Auf den dritten Platz wählte die unabhängige Jury einen Aufsatz der Oxforder Forscherin Georgina Santos über die Stadtmaut in London (siehe Repor-

tage Seite 12 ff.). Die Maut in London könnte für zahlreiche Städte in Deutschland Modell sein. „Wir müssen umdenken. Der Klimawandel ist Realität. Und fünfzig Prozent weniger Kohlendioxid in den Städten sind möglich!“, sagte Klaus Töpfer.

Den ersten Platz aber belegte die Studie der jungen Stadtforscherin Polinna (siehe Seite 12). „Die modernen und einladenden Bibliotheken in London zeigen, wie wichtig psychologisch durchdachtes Bauen ist“, erklärte die Fernsehjournalistin und Buchautorin Gabriele Krone-Schmalz, die ebenfalls der Jury angehörte.

THESEN FÜR DIE ZUKUNFT

Dass neben einer funktionierenden Wirtschaft andere Faktoren für Städte immer wichtiger werden, ist eine zentrale Erkenntnis des Awards. Das Prognose-Institut leitete aus den Beiträgen fünf Thesen für die Zukunft der Städte ab:

/// **„SOFT SKILLS“** / Klassische Standortfaktoren wie niedrige Steuersätze und günstige Immobilien reichen nicht mehr aus, um Menschen und Unternehmen anzulocken. Der Wettbewerb von Städten und Regionen wird entschieden durch Zugang zu Wissen, Innovationsfähigkeit, kulturelle Attraktivität – kurz: durch das kreative Potenzial einer Stadt.

/// **UMWELTFREUNDLICHE MOBILITÄTSKONZEPTE** / Abnehmende Verkehrsgeschwindigkeit, Mangel an Parkplätzen und Umweltbelastung sind die Folgen des steigenden Motorisierungsgrads. Die Bürger suchen echte Alternativen zum Auto.

/// **PARTIZIPATION** / Um im Wettbewerb der Standorte bestehen zu können, brauchen Städte das Engagement ihrer Bevölkerung. Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, sondern die Voraussetzung dafür, dass Kommunen ihre Herausforderungen meistern können.

/// **ALLIANZEN** / Public Private Partnerships (PPP) weisen den Weg zu einer neuen Kultur der Zusammenarbeit zwischen Staat und Unternehmen, von der beide Seiten profitieren. Allianzverträge gehen noch weiter: Sie zielen nicht vor allem auf die juristische Absicherung der eigenen Interessen ab, sondern bieten Anreize, durch das Teilen von Risiken einen gemeinsamen Erfolg anzustreben.

/// **MODERNISIERTE VERWALTUNG** / Die Verwaltung arbeitet zu stark regel- und zu wenig ergebnisorientiert. Die öffentliche Hand muss sich als effizientes Dienstleistungsunternehmen begreifen und Bürger als Kunden sehen. Administrative Prozesse müssen beschleunigt und vereinfacht werden.



JURYVORSITZENDER KLAUS TÖPFER GRATULIERT GEORGINA SANTOS

Stadtforscherin Polinna hofft, dass auch die Berliner Stadtverwaltung von diesen Thesen lernt. Kurz nach der Geburt ihrer Tochter ist sie mit ihrem Freund aus dem Studentenviertel Prenzlauer Berg nach Neukölln gezogen. Dort ist sie aufgewachsen und die Wohnungen sind erheblich billiger.

Ihre Entscheidung stieß auf Unverständnis. „Wie könnt ihr mit einem Kind nach Neukölln ziehen?“, fragten Freunde. Neukölln ist mit Tower Hamlets in London vergleichbar: ethnisch gemischt, hohe Arbeitslosigkeit, die öffentlichen Plätze heruntergekommen, viele Jugendliche perspektivlos. „Wenn ein Viertel schäbig aussieht, lädt das zu Vandalismus ein“, sagt Polinna. „Ästhetische und qualitativ gute Bauten, die nicht nach ein paar Jahren sanierungsbedürftig sind, zeigen der Bevölkerung dagegen: Wir sind etwas wert! Eine gute Architektur sorgt für Selbstbewusstsein, das beste Mittel gegen Vandalismus.“ Das lehren auch die „Idea Stores“ in London, die es in Berlin nicht gibt. Noch nicht.

www.award.bilfinger.de



GABRIELE KRONE-SCHMALZ: „PSYCHOLOGISCH DURCHDACHTES BAUEN IST WICHTIG.“



ANDREW CHEW: AUSGEZEICHNET FÜR DIE DARSTELLUNG VON ALLIANZVERTRÄGEN



HERBERT BODNER: BILFINGER BERGER WILL IMPULSE GEBEN

LONDONS RENAISSANCE

ZWEI DER DREI GEWINNER DES BILFINGER BERGER AWARDS BESCHREIBEN PROJEKTE AUS LONDON. KEIN WUNDER: LONDON WIRD SCHON ALS HAUPTSTADT DES 21. JAHRHUNDERTS BEZEICHNET ODER SCHLICHT ALS „DIE ZUKUNFT“

INKA SCHMELING / TEXT /// FRANK SCHULTZE / FOTOS

AUFSTIEG AN DER THEMSE:
KABINE DES RIESENRADES „LONDON EYE“



/// Die Verkäufer an den Marktständen in der Whitechapel Road sprechen englisch oder polnisch, chinesisches oder arabisch, Hindi oder Urdu. Hier, im östlichen Bezirk Tower Hamlets, leben Christen, Muslime, Buddhisten, Hindus, Atheisten. Menschen mit weißer oder schwarzer Hautfarbe, mit Sommersprossen oder Rastazöpfen. Sie kommen aus Demokratien und Diktaturen, aus Ländern mit Rechtsverkehr und aus Ländern mit Linksverkehr. Samosa, Falafel, Humus und auch Fish & Chips werden verkauft, Saris und Kopftücher, Bibeln und Bollywood-DVDs. „London ist die Zukunft“, sagte Bürgermeister Ken Livingstone im Jahr 2005, nachdem die Stadt über den Zuschlag für die Olympischen Spiele 2012 gejubelt hatte: „Hier ist die ganze Welt an einem Ort.“

Von den mehr als 7,5 Millionen Einwohnern der Stadt wurden nur rund 70 Prozent in Großbritannien geboren. „Die Menschen stimmen mit den Füßen ab“, formuliert eine Studie der London School of Economics: für London. Von den Hunderttausenden Menschen, die bis 2016 zu ziehen werden, soll die Mehrheit aus dem Ausland kommen. „London will die Hauptstadt des 21. Jahrhunderts sein“, schrieb das „Handelsblatt“ kürzlich, „so wie New York die des 20. Jahrhunderts war. In einem Europa, das sich von der Globalisierung am liebsten abschotten würde, ist es die einzige Metropole, die wächst.“ Es ist daher kaum ein Zufall, dass beim ersten Bilfinger Berger Award zwei der drei Gewinnerprojekte in London angesiedelt sind: Die „Idea Stores“, ein neues Bibliothekskonzept im Vorort Tower Hamlets, und die „Congestion Charge“, die Stadtmaut.

FANTASTISCHES CHAOS

„London ist sehr durchmischt, die Bevölkerung ist nicht besonders stark nach Herkunft oder Einkommen getrennt“, sagt Richard Burdett. Der 51-Jährige ist Architekt und Stadtplaner an der London School of Economics. Im Jahr 2006 hat er als Kurator der Architektur-Biennale in Venedig die Metropolen dieser Welt verglichen. „Man kann eine Stadt



**„IDEA STORE“ IN TOWER HAMLETS:
EIN SAMENKORN FÜR DIE ZUKUNFT DES STADTTTEILS**

so gestalten, dass sie die Unterschiede zwischen den Menschen verstärkt oder verringert. Bei der Stadtplanung kommen Architektur und Demokratie zusammen“, sagt Burdett. Er schiebt eine Grafik mit mehreren Stadtplänen über den Tisch. In verschiedenen Farben hat er darauf den sozialen Status der einzelnen Viertel markiert. Der Plan von London ist bunt gefleckt wie ein Flickenteppich. Burdett zeigt darauf und schwärmt: „London ist ein fantastisches Chaos.“ Das bunte Gewirr der Menschen in der Whitechapel Road spiegelt sich in der Glaswand der neuen Bibliothek, die sich schräg über die Straße lehnt. Bei Regen stellen sich die Passanten hier unter. Die Glasfassade des „Idea Store“ wird unterbrochen durch blaue und grüne Streifen, die aussehen wie der Strichcode an einer Chipstüte oder Coladose. Doch drinnen werden gehaltvollere Produkte und Dienste angeboten: Bücher, Computer- und Internetzugang, Kurse für



**GHETTOISIERUNG ÜBERWINDEN: ARBEITEN,
LESEN UND DEN GEMEINSAMEN RHYTHMUS FINDEN**

Spanisch, Thailändische Küche, Yoga für Kinder oder Bewerbungsschreiben. Der „Idea Store“ ist eine Mischung aus Bibliothek, Volkshochschule, Berufsbildungszentrum, Videothek, Internetcafé, Kinderkrippe. Ein Laden für Ideen, ein Ort der Bildung.

NEUES SELBSTBEWUSSTSEIN

Die Berliner Stadtforscherin Cordelia Polinna, 32, stieß vor zwei Jahren während der Recherche zu ihrer Doktorarbeit auf den „Idea Store Whitechapel“, der kurz vor seiner Eröffnung stand – als dritte von insgesamt sieben solchen Einrichtungen im Stadtteil Tower Hamlets: „Diese moderne Architektur in einem ziemlich armen Viertel hat mich fasziniert.“ Die Mischung aus Volksbildung und gutem Design erhöht die Lebensqualität des ganzen Stadtteils. Das neue Selbstbewusstsein der Bewohner könne eine ganze Spirale

an positiven Entwicklungen auslösen, so Polinna: mehr Bildung, einen stärkeren Zusammenhalt, letztlich auch wirtschaftlichen Aufschwung. Irgendwann könne das Londoner East End, traditionell das Wohngebiet von Arbeitern und Immigranten, so auch für die Mittelschichten interessant werden.

Für die Entwicklung der Städte sei es wichtig, dass die Bürger nicht mehr unbedingt ein Haus in den Vorstädten favorisierten, auch wenn sie es sich leisten könnten, betont Stadtplaner Richard Burdett: „Die Suburbanisierung ist eine Katastrophe für die Umwelt und den sozialen Zusammenhalt. Dadurch entstehen Ghettos – und kein lebendiges Stadtgefüge.“

An einer „urbanen Renaissance“ für London arbeitet Bürgermeister Ken Livingstone seit seinem Amtsantritt im Jahr 2000. Er gründete eine Agentur für Klimawandel und



DIE BUSSE KOMMEN DANK DER STADTMAUT FÜR AUTOS SCHNELLER VORAN

eine Agentur für die Entwicklung Londons. Im Jahr 2004 verabschiedete die Stadtregierung einen räumlichen Entwicklungsplan. Das Wachstum Londons wurde darin auf den derzeitigen „footprint“ begrenzt, die Stadt soll sich nicht weiter ausdehnen. Das geht nur, wenn auch bislang benachteiligte Stadtteile wie Tower Hamlets als Wohngebiete akzeptiert werden. Und wenn sich die Leute innerhalb der Stadt wohlfühlen: London soll zur ersten „nachhaltigen Weltstadt“ werden, erklärte der Bürgermeister.

UMSTEIGEN LEICHT GEMACHT

14 Stundenkilometer war Ende der 1990er Jahre die durchschnittliche Geschwindigkeit in der Innenstadt. London zog die Notbremse und brachte mit der Erhebung von acht Pfund Maut (etwa elfeinhalb Euro) viele Autofahrer zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel: Gleich im ersten

Jahr sank die Anzahl der Autos im Londoner Zentrum um 33 Prozent; die Zahl der Radfahrer stieg dagegen um 19, die der Busse um 23 Prozent. Rund 50 Millionen Pfund (72 Millionen Euro) bringt die Maut jedes Jahr, 80 Prozent der Nettoeinnahmen gehen in den Ausbau des Bussystems: Es werden größere Busse eingesetzt, sie fahren in kürzeren Intervallen, auf mehr Routen, und dazu auch noch schneller: Schließlich ist die Verkehrsbelastung um etwa 20 Prozent gesunken – eine Erfolgsgeschichte, die Georgina Santos von der Universität Oxford für den Bilfinger Berger Award beschrieb.

Schon plant „Transport for London“, der Betreiber von Maut, U-Bahn, Bussen und Radwegen, die nächsten Schritte: Im Februar 2007 wurde die Mautzone nach Westen ausgedehnt, in den nächsten Jahren sollen die Gebühren für besonders umweltschädliche Autos auf 25 Pfund (36 Euro)



MAUT-GEBIET: ERHEBLICH WENIGER VERKEHR

AUSBAU DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS

steigen. Besonders überraschend: Nach Umfragen sind selbst von den zahlenden Autofahrern mittlerweile gut die Hälfte für die Maut.

Ein Teil des Erfolgs liegt darin begründet, dass die Bevölkerung mitreden und mitgestalten durfte – die Partizipation der Bürger sei einer der wichtigsten Impulse für die Stadt der Zukunft, heißt es im Thesenpapier der Prognos AG, das die Erkenntnisse aus dem Bilfinger Berger Award zusammenfasst. Auch in den Tower Hamlets bezog die Bezirksverwaltung vor dem Bau der „Idea Stores“ die Bevölkerung ein. Am Telefon, auf der Straße, im Supermarkt fragten Interviewer die Einwohner, wieso sie die Bibliotheken so selten nutzen. Was man dagegen tun könne, dass ein Drittel der Bevölkerung keine Ausbildung habe. Wie man auch die ganz jungen und die ganz alten Menschen für Bildungsprogramme begeistern könne. Drei Jahre später waren die Antworten in Glas, Stahl und Beton Realität geworden: 2002 wurde der erste „Idea Store“ eröffnet. Die Besucherzahlen haben sich seitdem verdreifacht.

KULTUR LOHNT SICH

Der Fußboden im „Idea Store Whitechapel“ hat die rote Farbe eines Kinderkaugummis, die Wände sind neongrün und die vielen Sessel und Sofas sehr bequem. Bei den Jugendbüchern im Erdgeschoss wummern Rapbässe aus einem Lautsprecher. Im Café oben im vierten Stock sind die Bücherregale nach den Farben der Cover sortiert, der Tee kos-

tet nur 80 Pence und durch die Glaswand meint man, auf ganz London schauen zu können. Alle Plätze sind belegt. „Ich komme an zwei Nachmittagen in der Woche her, zum Teetrinken mit Freundinnen und zum Lesen“, erklärt Margaret, 61. Rasitha, 18, lernt an den Schreibtischen für seinen Schulabschluss; Nikolai, 35, hat gerade entdeckt, dass es hier kostenlosen Internetzugang gibt. Sarah, 34, hat ihren acht Monate alten Sohn Manu auf dem Schoß und bestellt sich Kaffee und Kuchen: „In welchem anderen Café gibt es Kinderstühle, Wickelplätze und sogar noch eine Krippe?“

„Nichts hat London so sehr verändert wie die kulturellen Anstrengungen“, sagt Stadtplaner Burdett. Er klopft mit dem Zeigefinger auf einen Stadtplan Londons, irgendwo südlich der Themse. „Vor zehn Jahren wäre ich nie in diesen Teil der Stadt gegangen.“ Dann hatte man einem verlassenen Kraftwerk aus Backsteinen ein Glasdach aufgesetzt und die Tate Modern hereingeholt, das weltgrößte Museum für moderne Kunst. Die Touristen kamen. Mehr als vier Millionen, jedes Jahr. Dann zog auch das Rathaus über die Themse in die heruntergekommenen Arbeitergebiete; man restaurierte „Shakespeare’s Globe Theatre“ und baute eine Hafenpromenade. Heute werden auf dem „Borough Market“ Champagner und Austern verkauft. „Kulturelle Projekte sind wie Samenkörner. Aus ihnen entstehen die Pflanzen, die einen Stadtteil beleben“, sagt Richard Burdett.

PARTNERSCHAFT STATT POKERFACE



PROMINENTES ALLIANCING-PROJEKT: DAS AUSTRALISCHE NATIONALMUSEUM IN CANBERRA

STÄDTE UND GEMEINDEN IN AUSTRALIEN SETZEN AUF ALLIANZVERTRÄGE, UM KOMPLIZIERTE BAUAUFGABEN ZU LÖSEN. DAS VERTRAGSKONZEPT WURDE IM RAHMEN DES BILFINGER BERGER AWARDS AUSGEZEICHNET

PETRA KRIMPHOVE / TEXT /// JOHN GOLLINGS / FOTO

/// Ein erfolgreiches Bauprojekt und eine gute Ehe haben einiges gemeinsam: Beide basieren auf Vertrauen zwischen den Partnern und der Bereitschaft, Probleme miteinander statt mit der Hilfe von Anwälten zu lösen. Freud, Leid und Risiken werden geteilt. Im besten Fall sind es Partnerschaften, von denen beide Seiten profitieren. Solche Beziehungen will das australische Vertragsmodell des „Alliancing“ stiften. In Deutschland sind Allianzverträge noch relativ unbekannt, doch in Australien machen Auftraggeber und Auftragnehmer seit den 1990er Jahren gute Erfahrungen damit, insbesondere bei großen öffentlichen Projekten.

Mittlerweile werden viele der umfangreichen Straßenbau- und Infrastrukturprojekte in solchen Kooperationen

verwirklicht. Auch eines der drängendsten Probleme, die Wassernot, gehen Vertreter von Städten und Gemeinden in Allianzen an. Seit fünf Jahren leidet Australien unter einer nie gekannten Dürre. In vielen Städten ist das Trinkwasser rationiert, Autowaschen ist verboten. „80 Prozent der australischen Städte sind dauerhaften Einschränkungen in der Wasserversorgung ausgesetzt“, sagt John Kirkwood, der die Aktivitäten von Bilfinger Berger in Queensland betreut. Abhilfe können nur massive Investitionen in die Infrastruktur schaffen, oft mit Hilfe von Allianzen.

Ein großes Allianzprojekt wird derzeit im Bundesstaat Queensland realisiert. Dort ist Bilfinger Berger an der „Southern Region Water Pipeline Alliance“ (SRWPA) beteiligt. Die rund 100 Kilometer lange Wasserleitung verbindet

Quellen zwischen Ipswich, Brisbane und der touristischen Gold Coast und stellt die Wasserversorgung von fünf Gemeinden sicher. Im Oktober 2006 wurde mit dem Bau begonnen, im Dezember 2008 soll das Projekt abgeschlossen sein. Bilfinger Berger verlegt nicht nur Rohre, sondern plant und baut drei Wasserreservoirs, fünf Pumpstationen, vier Flussüberquerungen und neun große Tunnel.

KOOPERATION IST BESSER ALS KONFRONTATION

Bilfinger Berger Australia ist an einem guten Dutzend Allianzprojekten mit einem Gesamtwert von über 3,2 Milliarden australischen Dollar (etwa 2 Milliarden Euro) beteiligt. „Rund ein Drittel unserer Leistung erbringen wir mittlerweile im Rahmen von Allianzen“, sagt Darrell Hendry, CFO von Bilfinger Berger Australia. Die Kooperation zwischen den Partnern erfolgt im Rahmen von gemeinsamen Projektgesellschaften. Die Beteiligten verpflichten sich, Unstimmigkeiten unter sich und nicht vor Gericht aus der Welt zu räumen. Es herrscht Streitverbot und Rechtsmittelverzicht. Genau deshalb sei das Allianzmodell so erfolgreich, sagt Andrew Lonsdale, Jurist bei Bilfinger Berger Australia: „Das Bedürfnis nach konfliktfreiem Bauen ist auf allen Seiten sehr groß.“ Auch John Kirkwood ist überzeugt, dass sich Allianzen weiter durchsetzen werden. „In den letzten 20 Jahren hat sich das Verhältnis zwischen Auftraggeber und Unternehmen verschoben: von dem zwischen Chef und Untergebenem zu einer Partnerschaft“, sagt er. Den Projekten ist dies zuträglich: Nachforderungen gibt es bei Allianzen nur selten.

RADIKALES UMDENKEN

In Deutschland ist man von solchen Kooperationen noch weit entfernt. Zwar arbeiten auch hier Auftraggeber und Auftragnehmer oft eng zusammen, etwa im Rahmen von Public Private Partnerships. Doch gerade PPPs sind durch strikte vertragliche Regulierungen gekennzeichnet. Sie sollen Risiken minimieren, behindern im Endeffekt aber eine vertrauensvolle Kooperation, meinen Baurechtsexperten. Im Gegensatz dazu setzen Allianzverträge auf weiche Faktoren: Vertrauen, Teamwork, Flexibilität. „Die Atmosphäre ist offen, positiv und kreativ. Dadurch entwickeln Allianzen ein erstaunliches Potenzial“, sagt Bob Vickers, der bei Bilfinger Berger Australia seit Jahren Allianzprojekte managt.

„Alliancing ist eine Win-Win-Strategie, die sich besonders für komplizierte Infrastrukturvorhaben rechnet“, so Andrew Chew, der Allianzen im Rahmen des Bilfinger Berger Awards beleuchtete. Statt im Vorfeld eines Projekts vorrangig einen Preis festzulegen und Risiken hin- und herzuschieben, definieren Auftraggeber und Auftragnehmer gemeinsame Zielmarken, die mit Bonuszahlungen belohnt werden. Dazu gehören die Einhaltung von Baukosten ebenso wie etwa das positive Image bei Anwohnern oder die besonders umweltfreundliche Umsetzung eines Projekts. „Allianzverträge erfordern ein radikales Umdenken, doch die Partner gewinnen Flexibilität, um ihr Projekt gemeinsam zum Erfolg zu führen und das eigentliche Ziel zu erreichen: Die beste Lösung, nicht die billigste“, so Andrew Chew. //

 www.magazin.bilfinger.de

NEUE TÖNE

DUISBURG KREMPelt SEIN IMAGE UM:
DAFÜR HAT ES SEINEN PHILHARMONIKERN IM CITY PALAIS EINEN KONZERTSAAL
EINGERICHTET, DESSEN AKUSTIK DIE MUSIKER BEGEISTERT

PHILIPP MAUSSHARDT / TEXT /// FRANK SCHULTZE / FOTOS

/// Auffällig viele Menschen mit Instrumentenkoffern laufen früh morgens durch die Duisburger Fußgängerzone. Es sind die Musiker der Philharmonie, die sich um zehn Uhr zu ihrer Generalprobe im Konzertsaal treffen. Dirigent und Generalmusikdirektor Jonathan Darlington betritt als Letzter die Bühne und schlägt mit seinem Taktstock auf das Edelstahlgeländer. Die 1750 Stühle hinter seinem Rücken sind leer, bis auf einen: Intendant Alfred Wendel will sich selbst ein Bild, vielmehr ein Ohr von dem machen, was am andern Tag die Zuhörer begeistern soll: Maurice Ravels „Alborada del Gracioso“ – zu Deutsch: Morgenlied des Narren – und Tschairowskys Sinfonie Nr. 5.

Um die fehlende dämpfende Wirkung durch das Publikum auszugleichen, hat Darlington für die Probe die Deckenelemente über der Bühne tief herunterfahren lassen. An den Seitenwänden, die keilförmig zur Bühne führen, sorgen Lamellen dafür, dass sich die Klangwellen brechen. Sogar die Sitzbezüge haben Bauakustiker ausgewählt: Kunstleder, denn es dämpft die Schallwellen weniger als Stoffbezüge. Der argentinischen Pianistin Martha Argerich, die als sehr anspruchsvoll gilt, entfuhr ein „atemberaubend“, als sie die Akustik der Halle erlebte.

Im April 2007 spielten die Duisburger Philharmoniker zum ersten Mal in der neuen Mercatorhalle, ihrer Spielstätte im Zentrum der Stadt. Nach rund zweijähriger Bauzeit war in unmittelbarer Nähe zum neoklassizistischen Theater und dem mächtigen Landgerichtsgebäude das CityPalais entstanden, mit Büros, Restaurants, Geschäften und einem Spielkasino. Das Herz des CityPalais aber ist die Mer-

catorhalle, ein Konzert- und Kongresszentrum, das für viele die Aufbruchstimmung in der Stadt verkörpert.

Die Anfang der 1960er Jahre erbaute alte Mercatorhalle war zuletzt ein einsturzgefährdeter grauer Kasten, Sinnbild des Niedergangs. Für die Stadt Duisburg wäre der Verkauf von Halle und Grundstück an einen privaten Investor wohl das Naheliegende gewesen. Stattdessen bat die Stadt den renommierten Architekten Chapman Taylor um Vorschläge, wie man dem Zentrum von Duisburg ein neues Gesicht verleihen könnte. Mit Unterstützung der nordrhein-westfälischen Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) realisierte die Stadt für rund 150 Millionen Euro das CityPalais. Den Bauauftrag erhielt Bilfinger Berger zusammen mit einem Duisburger Partner.

DUISBURG WILL SICH BEHAUPTEN

Die Mercatorhalle mit ihrer hervorragenden Akustik und den vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten soll Duisburg helfen, sich gegen die mächtige Konkurrenz der aufstrebenden Nachbarstädte zu behaupten. Essen, Bochum und Düsseldorf sind nur wenige Kilometer entfernt. Klassische Standortfaktoren wie niedrige Steuersätze und günstige Immobilienpreise reichen nicht aus, um Menschen und Unternehmen anzulocken.

Um zu punkten, setzt Duisburg auf ein Image als Kultur- und Kongressstadt. Dass solche weichen Faktoren an Bedeutung gewinnen, bestätigen vergleichbare Tendenzen etwa in London oder New York. „Die Zukunft der Stadt liegt in den soft skills“, heißt es auch in dem zum Bilfinger



DIE DUISBURGER PHILHARMONIKER
IN IHREM NEUEN KONZERTSAAL



NEUES GESICHT EINER ALTEN INDUSTRIESTADT:
DAS KONZERT- UND KONGRESSZENTRUM IM CITY PALAIS



VIOLINISTINNEN STIMMEN SICH EIN

DIRIGENT DARLINGTON

DRINNEN ORCHESTERKLÄNGE, DRAUSSEN GROSSBAUSTELLE

Berger Award erschienenen Buch: Der Kreativwirtschaft komme bei der Stadtentwicklung eine zentrale Rolle zu. In England hat man dafür bereits einen Namen gefunden: „Culture-led Regeneration“ – Kultur als Motor der innerstädtischen Revitalisierung.

VOLLE POWER!

„Beautiful, sehr schön“, ruft Dirigent Darlington seinen 93 Musikern zu und bittet sie: „Das Staccato noch etwas leiser beginnen and then with full power.“ Jonathan Darlington spricht eine unbekümmerte Mischung aus Deutsch und Englisch, er ist ein Weltreisender, nein, ein Weltrasender in Sachen Musik. Neben seinem Job in Duisburg ist er Chefdirigent der Oper von Vancouver, leitet Konzerte des „Orchestre National de France“ in Paris und der Rundfunk-Symphoniker in Prag. „Schon bei den ersten Proben war ich von der Akustik überwältigt,“ sagt Darlington. „Das hat meine kühnsten Hoffnungen übertroffen. Man kann heute zwar vieles planen, aber am Ende ist man vor Überraschungen nicht sicher. Hier waren sie nur positiv.“

Mit der Verwandlung des Innenhafens unter Beteiligung von Bilfinger Berger in ein modernes Wohn- und Büroquartier und dem Umbau der stillgelegten Hüttenwerke in einen riesigen Landschaftspark hatte die Stadt Duisburg in den vergangenen Jahren bereits auf sich aufmerksam gemacht. Die mit mehr als einer halben Million Einwohnern elftgrößte deutsche Stadt wollte nicht länger als das Aschenputtel des Ruhrgebietes gelten. Zwar ist die Arbeitslosigkeit mit rund 14 Prozent immer noch hoch, aber

die Stimmung beginnt sich zu drehen: Inzwischen gilt es als „in“ aus Duisburg zu kommen. Die Kneipen am Innenhafen sind im Sommer brechend voll, und die Kennzeichen der geparkten Autos verraten, dass viele sogar aus dem schicken Düsseldorf herüberkommen, um hier den Feierabend zu genießen.

MEHR ÜBERNACHTUNGEN

Auch die Hotelbetreiber fühlen den belebenden Pulsschlag der Stadt. Sie verbuchten nach der Eröffnung des City-Palais mit seiner multifunktionalen Mercatorhalle und dem Kasino eine deutliche Zunahme an Übernachtungsgästen. Sandra Gagliardi, Managerin der Mercatorhalle, glaubt, der Wandel Duisburgs sei zwar „ein langfristiger Prozess, der nicht von heute auf morgen abläuft“. Den Schub durch die neue Halle spüre man aber bereits deutlich. Dass sich Firmen wie SAP oder Verbände wie die deutsche Tierarzt-Vereinigung auf einmal in Duisburg zu Tagungen versammelten, sei neu und zeige, dass sich die Stadt als Kongressstadt etablieren werde.

Die Orchesterklänge noch im Kopf tritt man aus der Halle. Nur widerwillig stellen sich die Ohren auf den Lärm der Straße ein. Gegenüber wird gebohrt und gehämmert, Baukräne laden Armierstahl ab. Ein Schild informiert: „Hier entsteht das Forum Duisburg“, ein Shopping-Center mit einer Verkaufsfläche von rund 50 000 Quadratmetern, auch hier baut Bilfinger Berger. Die nächste Großbaustelle: Die Duisburger meinen es offensichtlich ernst mit der Umgestaltung ihrer Stadt. //

IN DEN USA WERDEN RENTNERSIEDLUNGEN IMMER MEHR ZU EINER
WOHN- UND LEBENSALTERNATIVE FÜR HUNDERTTAUSENDE VON MENSCHEN

STEFAN SCHEYTT / TEXT /// DAVID KLAMMER / FOTOS



NACHMITTAGS AM POOL: DIE HERREN SPIELN BALL.
DIE DAMEN UNTERHALTEN SICH ÜBER DAS LIFEN

SUN CITY

/// Ken und Carol Pierick leben in einer Stadt, in der nie ein Kinderfahrrad vor einer Garage liegt, weil nur Wohnrecht hat, wer 55 Jahre oder älter ist. Ken und Carol Pierick, 71 und 70 Jahre alt, leben in Sun City, einer „Retirement Community“ am Rand von Phoenix, Arizona. Für die Piericks ist Sun City der „beste Ort zum Leben“, und es ist wohl ihr letzter Wohnort.

Sun City ist keine gewachsene, vielfältig strukturierte Stadt, sondern eine reine Wohnsiedlung, am Reißbrett entworfen und innerhalb weniger Jahre aus dem sandigen Boden gestampft, bebaut mit eingeschossigen Häusern aus dem Modellkatalog. Sun City ist eine Traumwelt, in der die Rasen weicher als Teppiche sind und die Golfcarts mit ihren leisen Motoren über die Straßen surren.

Als 1960 am Rand von Phoenix das erste Sun City für 46 000 Rentner entstand, galt es als sozialpolitische Wohltat für eine Generation, in der viele krank vom Krieg und ausgelaugt von der Arbeit waren; unter der Sonne Arizonas wollten sie ihren Lebensabend in Ruhe genießen, und Del Webb, der innovative Grundstücksentwickler, schaffte es dafür auf die Titelseite des „Time Magazine“. 1978 folgten jenseits der Ausfallstraße Sun City West für weitere 31 000 Ruheständler und 1996 Sun City Grand für noch einmal 18 000 Menschen. Hier leben auch Ken und Carol Pierick.

Die Piericks kennt hier jeder. Man sieht sie auf dem Fahrrad und beim Pickleball, einer Art Seniorentennis mit Holzschlägern und Plastikbällen. Ken gründete den Fotoclub, den Computerclub und den Tischtennisclub, und er spielt in zwei Bands, den „Senior Moments“ und den „Pepperonis“. Carol spielt mit Freundinnen regelmäßig Bridge, sie ist im Nähclub und jetzt auch noch in einer Nachbarschaftshilfe engagiert. „Als Carol einmal schwerkrank im Bett lag, quoll unser Kühlschrank über von Hühnchensuppe aus der Nachbarschaft“, erzählt ihr Mann gerührt.

BIS ZUM LETZTEN DOLLAR

Ken und Carol sind seit 15 Jahren Rentner, und das Programm ihres Ruhestands lautet: „An unserem letzten Tag wollen wir unseren letzten Dollar ausgegeben haben.“ Carol war Lehrerin und Maklerin, Ken Com-



DIE PIERICKS BEIM PICKLEBALL, EINER ART SENIORENTENNIS

puterspezialist, bis ihm mit 55 nahegelegt wurde, doch besser zu gehen. Die Piericks nahmen die Abfindung, verkauften Haus, Auto und Möbel und wurden Besitzer eines Zwölf-Meter-Segelboots. Fünf Jahre kreuzten sie vor der Küste Kaliforniens und Mexikos, während der Hurrikan-Zeit überführten sie Autos von West nach Ost, von Ost nach West, „mit nur einem Koffer als Gepäck“. Als sie segelmüde waren, verkauften sie das Boot, klapperten zig Ruheständler-Siedlungen ab und blieben in Sun City Grand, das sie oft für ausgedehnte Reisen verlassen.

Die meisten Bewohner von Sun City gehören zur Generation der Babyboomer. Das sind die Jahrgänge zwischen 1946 und 1964, in denen in den westlichen Industrieländern so viele Menschen geboren wurden wie nie zuvor. In den USA waren es während dieser 18 Jahre 78 Millionen Amerikaner. Diese beispiellose Kinderwelle brandet seit der Jahrtausendwende als Altenwelle an. Aber es sind nicht die müden und mürben Alten der Generationen zuvor, es sind die „active adults“,



STILLEBEN IN SUN CITY: GEMÄLDE IN DER ÖFFENTLICHEN BIBLIOTHEK, EINE URNENWAND UNTER PALMEN, STADTANSICHTEN UND DAS IDOL VON SHARON AUSTIN

zu deren prominentesten Vertretern Bill Clinton, Elton John oder Dolly Parton zählen. Babyboomer sind in ihrer großen Mehrheit in Wachstum und Wohlstand aufgewachsen, sie haben Materialismus und Individualismus so verinnerlicht wie ihre Eltern den Mangel und Familiensinn. Sie sind so gesund und so wohlhabend und können mit einer so hohen Lebenserwartung rechnen wie keine Generation vor ihnen.

DIE GROSSEN ZEITEN KOMMEN ERST

An ihrem Arbeitsplatz mögen sie – wie Ken Pierick – als „alte Eisen“ aussortiert werden, doch für die Gesamtwirtschaft bilden sie eine so kaufkräftige wie konsumfreudige Gruppe, die keine Branche ungestraft ignoriert: Bis zum Jahr 2020 sollen nach Berechnungen der US-Behörden 97 Millionen Amerikaner 55 Jahre und älter sein; 7900 Babyboomer erreichen pro Tag diese Altersgrenze, und nach Marktstudien beabsichtigen 60 Prozent von ihnen, vor oder kurz nach ihrem Abschied aus dem Berufsleben noch einmal umzuziehen. Sie kaufen Häuser und

Autos, gehen oft ins Restaurant und zum Friseur und machen Einlagen auf der Bank. Bevor sie massenhaft zu Stützstrümpfen, Gehhilfen und Schnabeltassen greifen, kaufen sie Golfschläger, Gartenmöbel und Handeln. Sun City ist deshalb überall in den USA. Es gibt Hunderte von „Retirement Communities“, kleine exklusive Siedlungen für wenige Hundert Bewohner und gigantisch große wie die Sun Cities bei Phoenix, die meisten davon im warmen Süden des Landes. Und die großen Zeiten kommen erst noch.

In den Rentnersiedlungen wohnen nicht die Reichen und Superreichen, nie würden die in genormte, dicht an dicht stehende Häuser ziehen. In den Rentnersiedlungen wohnt Amerikas weißer Mittelstand, Menschen wie Ron Woodward, 57. Mit seiner Frau bewohnt er seit vier Jahren eines der größten Häuser in Sun City Grand, und bestimmt könnte sich das Paar auch eines in Scottsdale leisten, dem Nobelviertel von Phoenix. Ron Woodward war Direktor bei IBM, er reiste durch die Welt, und als ihm die Firma im Alter von 51 Jahren einen „goldenen



„Wir sind eine Gemeinschaft von Gleichgesinnten, die denselben Lifestyle pflegen – und die Auswahl an Weiß- und Rotweinen ist hier auch besser.“

Ron Woodward



**SHARON AUSTIN, 62, HAT VIELES, WAS IHR WICHTIG IST:
IHREN BERUF, IHRE FRAUENGRUPPE, IHRE „ELVIS-SPENDENPARTY“**

Fallschirm“ aufspannte, sprang er. Aber nicht zurück nach Seattle. „Eine wunderbare Stadt, ideal für Singles und Familien, aber nicht für ein verheiratetes Paar in unserem Alter“, meint Woodward. „In einer normalen Stadt mit einer gemischten Nachbarschaft bist du doch umso isolierter, je älter du wirst. Um Menschen deines Alters und mit ähnlichen Interessen zu treffen, verbringst du Stunden im Auto. Am Ende bleibt vielen doch nur noch der Alkohol oder das Fernsehgerät.“ In Sun City dagegen gehe er einfach über die Straße, um Nachbarn einzuladen, mit ihnen zum Schwimmen zu gehen, zum Essen, zum Golfen, zum Softball spielen, zu Sprachkursen der Universität ... Oder ins Fitness-Center, nur ein paar Blocks entfernt. Oder ins Sundome-Theater, mit 7000 Plätzen eines der größten in den USA, in dem Bob Dylan und Paul Simon, Diana Ross und die Gruppe „Chicago“ spielten und noch spielen. „Wir sind eine Gemeinschaft von Gleichgesinnten, die denselben Lifestyle pflegen“, bilanziert Ron Woodward, „und die Auswahl an Weiß- und Rotweinen ist hier auch besser.“

MISS-WAHLEN ZUM ZEITVERTREIB

Nicht mal auf Miss-Wahlen muss jemand verzichten, auch wenn sich Sharon Austin, 62, geschieden, Mutter von vier erwachsenen Kindern und achtfache Großmutter, im Wettbewerb „Ms. Senior Arizona 2007“ nicht durchsetzen konnte gegen 16 andere Frauen zwischen 60 und 71 Jahren, darunter eine fünffache Urgroßmutter. „In dem Alter nimmt man das nicht mehr so ernst“, kommentiert sie gelassen. Zumal es noch so viel anderes gibt, das Sharon Austin wichtig ist: ihr Beruf; ihre Frauengruppe, mit der sie singend und tanzend in Altersheimen und Kinderkliniken auftritt; ihre Kinder und Enkel, die sie im nördlichen Wisconsin besucht, wenn ihr in Arizona die Sommer zu lang und heiß werden; ihre Sammlung von Postern, Fotos und Platten von Elvis, den sie irgendwann einmal als junge Frau bei einem Auftritt erlebte, und der sie bald wieder beschäftigen wird – bei einer „Elvis-Spendenparty“ zugunsten von Alzheimer-Patienten.

Seit einem Jahr wohnt Sharon Austin zur Miete im ersten Sun City. Ihr Haus liegt gleich neben einem Golfplatz, manchmal findet sie Bälle in ihrer Rabatte. „Wenn ich morgens zum Fenster rausschaue, sehe ich sie alle golfen und walken. Es ist hier sauberer und ruhiger als sonstwo, es gibt viel weniger Kriminalität, und billiger lebt man auch. Alle hier sind in derselben Situation: Wenn einer eine Herzoperation hat, findet er mindestens drei im Bekanntenkreis, die aus eigener Erfahrung mit ihm darüber reden können. Ich vermisse hier nichts. Und wenn



**SÜSSE AMERIKANERIN:
HELENA GUMINA IN IHREM OUTFIT ZUM NATIONALFEIERTAG**

einer sagt, das sei ein Altenghetto, muss er nur auf die andere Seite der Straße gehen. Wir leben hier nicht am Ende der Welt.“

„Der einzige Nachteil ist, dass es hier so viele Alte gibt“, lautet ein altes Bonmot in Sun City. Aber selbst das ist veraltet. Die Bewohner von Sun City Grand haben vor kurzem entschieden, schon Menschen ab 45 Jahren Wohnrecht zu erteilen – soweit sie nicht mehr als 15 Prozent der Zuzüge ausmachen. Helena Gumina ist mit 94 Jahren mehr

als doppelt so alt. Weil sie die Angewohnheit hat, die Menschen zur Begrüßung stets zu umarmen, statt ihnen lediglich die Hand zu geben, heißt sie in Sun City „Cutie“, zu Deutsch „Süße“. Stolz hat sie sich den Spitznamen auf ihr T-Shirt drucken lassen, das sie zum Nationalfeiertag am 4. Juli trägt. Heiraten will die alte Dame nicht mehr: „Ich vermute, ein Mann würde nicht damit klarkommen, dass ich auch andere Männer so gern umarme.“ //

SLUM CITY

KIBERA IN NAIROBI IST EINE DER GRÖSSTEN ELENDSIEDLUNGEN AFRIKAS – KNAPP EINE MILLION MENSCHEN LEBEN DORT. WELTWEIT WOHNEN EINE MILLIARDE MENSCHEN IN SLUMS. IN 20 JAHREN KÖNNEN ES DOPPELT SO VIELE SEIN. GIBT ES AUSWEGE AUS DIESER ENTWICKLUNG?

TONI KEPPELER / TEXT /// THOMAS OMONDI / FOTOS

/// Wer sagt, Kibera sei ein Armenviertel, schmeichelt diesem Ort. Kibera ist viel weniger als das. Es ist Schlamm, Müll und Gestank. Eine Jauchegrube, vollgestopft mit Menschen. Auf der Anhöhe über Soweto, einem der elendsten Teile dieser Elendsstadt, kann man es hören: Über den Lehmhütten unten im Tal liegt ein Teppich aus Gemurmel. Fast feierlich klingt das, wie das Geplauder im Foyer eines Opernhauses während der Pause. So dicht, wie sich die Opernbesucher einer ausverkauften Vorstellung im Foyer drängen, so dicht gedrängt leben die Menschen in Kibera. In einem Raum, vielleicht drei mal vier Meter groß, wohnen zehn, zwölf, 15 Menschen. Man fragt sich, wie sie alle einen Schlafplatz finden.

JEDES ZIMMER IST EINE WOHNUNG

Kibera hat keine Straßen und Wege. Nur Zwischenräume, die zufällig übrig blieben, nachdem die Häuser gebaut waren. Manchmal sind sie so eng, dass sich gerade noch Kinder durchzwängen können, manchmal so steil, dass sie nach einem Regenguss zu glitschigen Schlammrutschen werden. Die Gebäude sind langgestreckt, die Wände aus einem mit Lehm verschmierten Gerüst aus Prügeln, darüber ein vom Rost rotes Wellblechdach. Ein Zimmer reiht sich ans nächste, fünf, acht

oder zehn in einem Haus. Aus jedem Raum führt eine Tür nach draußen. Jedes Zimmer ist eine Wohnung. Es gibt kein Wasser und keinen Strom, und nur die wenigsten dieser Mietshäuser haben eine Latrine. Die meisten Bewohner von Kibera verrichten ihre Notdurft in sogenannte „fliegende Toiletten“. Das ist ganz wörtlich zu nehmen: Man verrichtet seine Notdurft in eine Plastiktüte und wirft sie in hohem Bogen weg. Meist landet sie beim Nachbarn vor der Tür.

Kibera ist auf keiner Landkarte verzeichnet. Das Land, auf dem der Ort gebaut wurde, gehört dem Staat. Nie wurden Grundstücke ausgewiesen, nie Baugenehmigungen erteilt. Und doch lebt rund ein Viertel der drei Millionen Einwohner von Kenias Hauptstadt Nairobi dort, nach offizieller Schätzung zwischen 500 000 und 900 000 Menschen. Es ist der weitaus größte der 135 Slums von Nairobi und einer der größten der Welt.

KEIN ZUGANG ZU TRINKWASSER

Lange Zeit wusste man nur, dass es überall in der armen Welt Slums gibt. Aber es ist erst knapp fünf Jahre her, dass eine internationale Konferenz in Nairobi definiert hat, was ein Wohnquartier zum Slum macht: kein Zugang zu Trinkwasser und/oder sanitären Anlagen,

unsichere Besitzverhältnisse, Gefährdung durch Umwelteinflüsse und weniger als fünf Quadratmeter Nutzfläche pro Person. Ist eines dieser Kriterien erfüllt, spricht UN-Habitat, das Siedlungswerk der Vereinten Nationen, von einem Slum.

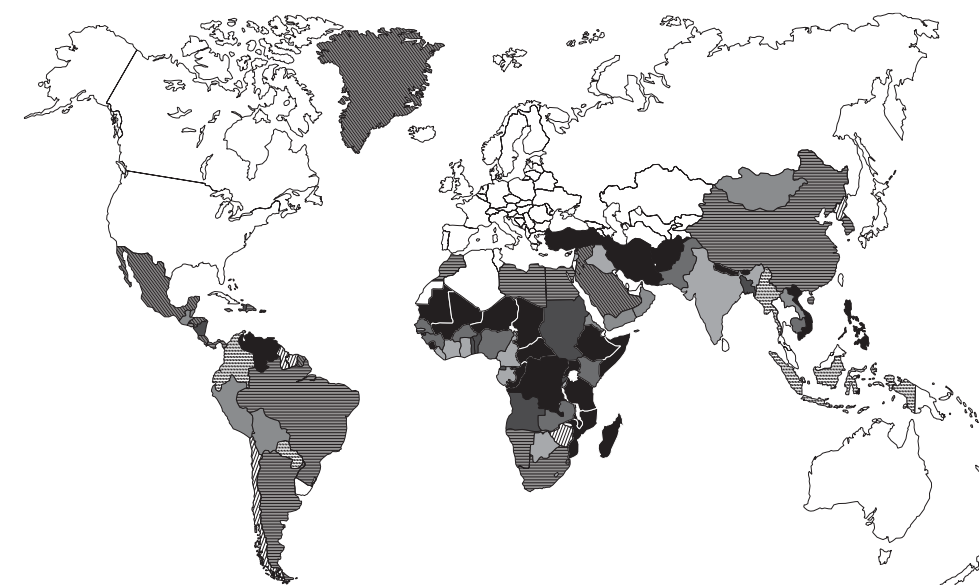
Auf dieser Basis hat UN-Habitat den ersten weltweiten Bericht über solche Elendsviertel erarbeitet. Das Ergebnis: Derzeit wohnen rund eine Milliarde Menschen in Slums. Kommt es zu keinem grundlegenden wirtschaftspolitischen Richtungswechsel, werden es in 20 Jahren zwei Milliarden sein.

PRO PERSON EIN QUADRATMETER PLATZ

Zuleika Anisa wohnt in einer Wohnung, die alle Kriterien der UNO-Definition erfüllt: kein Wasser, kein Strom, keine Toilette. Das Haus steht an einem erdrutschgefährdeten Hang. Ihr Zimmer hat vielleicht 15 Quadratmeter und ebenso viele Menschen wohnen dort: sie, ihre Schwägerin, deren Schwester und die drei Männer der Frauen. Dazu neun Kinder. „Ich wohne in Kibera, weil ich mir etwas anderes nicht leisten kann“, sagt Anisa. Ihr Mann ist Handlanger bei der Post, alle anderen in der Großfamilie sind arbeitslos. „Die Männer finden ab und zu ein bisschen Arbeit auf dem Bau. Und ich gehe Feuerholz sam-



KIBERA IST SCHLAMM, MÜLL UND GESTANK: EIN VIERTEL DER EINWOHNER VON NAIROBI LEBT DORT



SO VIELE STÄDTER WOHNEN IN SLUMS

Prozentanteile der städtischen Bevölkerung in einzelnen Ländern, die in Armenvierteln lebt. Quelle: UN-Habitat

0-10% 10-20% 20-30% 30-40% 40-50% 50-60% 60-70% 70-80% 80-90% 90-100% Keine Daten verfügbar



ZULEIKA ANISA WOHNT MIT IHRER FAMILIE IM SLUM: 15 MENSCHEN AUF 15 QUADRATMETERN, KEIN WASSER, KEIN STROM, KEINE TOILETTE

„meln, um es zu verkaufen. Man muss immer weiter hinaus, um Brennholz zu finden.“ Rund um Kibera stehen nur noch wenige Akazien. Kein Strauch mehr, kein Busch, nicht einmal Gestrüpp. Alles wurde längst verfeuert. Ökologisch gesehen ist das Areal eine Wüste. Das Flüsschen, das mitten durch die Siedlung fließt, ist eine stinkende Kloake von undefinierbarer Farbe.

Anisa, 26, und ihr Mann waren die ersten aus der Großfamilie, die aus dem Westen Kenias in die Hauptstadt zogen. Dort, wo sie herkommen, gibt es noch weniger Hoffnung auf Arbeit. „Wenn du keine Arbeit hast, hast du kein Geld und kannst dir keine Kleider und keine Schuhe kaufen.“ Das zumindest hat sie sich in Kibera schon bald leisten können. Und als sie das erste Mal an Weihnachten zurück in ihr Dorf im Stammesgebiet der Luo fuhr und sie passable Kleider hatte und ihr Mann seine Freunde zum Schnaps einladen konnte, da entschlossen sich auch ihre Schwägerin und deren Schwester, mit Männern und Kindern nach Kibera zu kommen. 400 Kenia-Schilling im Monat bezahlen sie für das Zimmer, umgerechnet gut vier Euro. Dazu kommen fünf Schilling für jeden 20-Liter-Eimer Wasser. Das hört sich nach wenig an, ist aber viel: „Wenn wir 3000 Schilling (gut 30 Euro) im Monat hätten, würde es reichen“, rechnet Anisa. „Aber das haben wir nicht immer.“

NÄCHTLICHE ÜBERFÄLLE

Wenn die Nacht über Kibera hereinbricht, wird es still. Dann ziehen Banden von Jugendlichen durch den Slum, bewaffnet mit Messern und Macheten. „Nach sieben Uhr abends geht keiner mehr aus dem Haus“, sagt Anisa. „Jeder ist hier schon einmal überfallen worden.“ Selbst in den Häusern ist es nicht sicher. „Sie klopfen an die Tür und zeigen dir einen Polizeiausweis, aber der ist gefälscht. Wenn du sie nicht hereinlässt, treten sie die Tür ein. Sie nehmen alles mit, was du hast.“ Die Öllampe, das verbeulte Blechgeschirr, den zusammengeagelten Tisch und die Hocker, die dünnen fleckigen Matratzen.

In Afrika hat der Verstädterungsprozess viel später eingesetzt als etwa in Lateinamerika. Dort leben heute fast 80 Prozent der

Menschen in Städten. Bevölkerungswissenschaftler gehen davon aus, dass damit die Umschichtung zwischen Stadt und Land weitgehend abgeschlossen ist. Die Slums in Lateinamerika wachsen kaum mehr. In Afrika und Asien dagegen leben erst zwischen 30 und 40 Prozent der Bevölkerung in urbanen Gebieten. Nach Prognosen der UNO wird sich die Einwohnerzahl der Städte auf diesen beiden Kontinenten in den kommenden 15 Jahren verdoppeln. Die Slums werden weiter ausufern.

EXPLOSIONSARTIGES WACHSTUM

Das explosionsartige Wachstum der afrikanischen Elendsviertel ist laut UN-Habitat eine Folge der Politik von Weltbank und Internationalem Währungsfonds. In den 1960er Jahren noch waren die armen Länder aufgefordert worden, Handelsschranken zu errichten. Hinter deren Schutz sollte sich eine eigene Industrie entwickeln. Die Regierungen finanzierten mit geliehenem Geld Investitionsprogramme und steuerten damit geradewegs in die Schuldenkrise. Seit dem Beginn der 1980er Jahre wird gegengesteuert: Handelsschranken werden abgebaut, die armen Länder in den Weltmarkt integriert. Der Staat soll sich aus der Wirtschaft zurückziehen. Privatisierungen und die Schließung unrentabler Betriebe sind die Folge.

Allein in den 1980er Jahren hat der Internationale Währungsfonds den afrikanischen Ländern 156 Strukturanpassungsprogramme verordnet. Die Bilanz laut UN-Habitat: „Die öffentlichen Etats sind ausgeglichen, aber die langfristige Perspektive ist düster.“ Die Schutzlosigkeit dem Weltmarkt ausgelieferte städtische Industrie war nicht konkurrenzfähig und ist zusammengebrochen. Die ländliche Lebensmittelproduktion wurde industrialisiert und auf Agrarexporte umgestellt. Das dort verdiente Geld wird dazu benutzt, die zuvor angehäuften Schulden zu bedienen. Die Agrarindustrie aber benötigt weniger Arbeitskräfte als vorher die kleinbäuerliche Landwirtschaft. So ziehen die Menschen auf der Suche nach Arbeit vom Land in die Stadt – und treffen dort auf die entlassenen Industriearbeiter. Alle zusammen enden in den Elendsvierteln. Im Grunde funktioniert ein Slum wie Kibera nach liberalen Wirtschaftsgesetzen: Alles,

was privat getan werden kann, darf der Staat nicht tun. Die Elendshütten wurden von Privatleuten gebaut. Die Bewohner von Kibera nennen sie „Landlords“, obwohl diese das Land, auf dem die Unterkünfte stehen, gar nicht besitzen. Die Lehmhütten sind schnell amortisiert, danach wird nur noch verdient. Kann ein Mieter nicht bezahlen, kommen die Helfer des Landlords: kräftige junge Männer mit verspiegelten Sonnenbrillen. Die werfen die säumigen Mieter aus dem Zimmer. Der Nachmieter wartet schon.

In Jakarta, Harare und anderen Großstädten haben Regierungen versucht, solche Zustände zu beseitigen, indem sie Elendsviertel einfach abreißen. Die Erfahrung zeigt, dass sie dann an anderer Stelle neu entstehen. Trotzdem sind Slums nicht dazu verurteilt, immer weiter herunterzukommen. Sie können, hat das UNO-Siedlungswerk festgestellt, in Zusammenarbeit mit den Bewohnern verbessert und zu menschenwürdigen Wohngebieten werden. Der Staat muss nur für die nötigste Infrastruktur sorgen. Und er muss den Bewohnern Besitztitel über den Boden geben, auf dem sie hausen. Wenn Slumbewohner wissen, dass sie niemand vertreiben wird, investieren sie in ihre Behausungen.

STAATLICHE FÖRDERUNG IST WICHTIG

Noch gibt es nur wenige Beispiele für solche Entwicklungen. In San Salvador etwa, der Hauptstadt des mittelamerikanischen El Salvador: Dort war in den 1980er Jahren an einer Flussböschung der gut 10 000 Einwohner zählende Slum La Chacra entstanden. Es sah kaum besser aus als in Kibera und war nicht weniger gefährlich.

Es ist noch keine zehn Jahre her, dass das Bürgermeisteramt das Land parzellierte und an die Bewohner übergab. Strom wurde gelegt und Wasser- und Abwasserleitungen. Seither stecken die Leute in La Chacra jeden übrigen Cent in ihr Viertel. Heute stehen dort keine Hütten mehr aus Karton und Plastikplanen, sondern bunt gestrichene kleine Steinhäuschen. Die Wege wurden in Eigeninitiative gepflastert. Die Kriminalität ging drastisch zurück. La Chacra ist kein Slum mehr wie Kibera, sondern eine Wohngegend der unteren Mittelschicht. //



ARCHITEKT MEINHARD VON GERKAN: „DIE STADT SIEHT AUS WIE EINE UHR. IM ZENTRUM LIEGT DER SEE. VON DORT GEHEN ZWÖLF STRASSEN STRAHLENFÖRMIG ZUR PERIPHERIE.“

Lingang New City soll einmal größer werden als Frankfurt.

Wie sieht es dort momentan aus?

Straßen und Kanäle sind angelegt, ebenso Kanalisation, Wasser- und Stromleitungen. Sogar an die zwei Millionen Bäume sind gepflanzt. Das ist eine Tugend in China. Bei uns gibt's auf einer Baustelle nur Staub und Beton. In China fühlen sie sich dagegen wie in einem Park.

Wie bekommt man so einen riesigen Auftrag?

Wir waren 1999 dabei, als die Chinesen 45 Architekten aus aller Welt eingeladen hatten, sich das Areal anzuschauen und an dem Wettbewerb teilzunehmen. Damals lag die Hälfte des Gebietes noch unter Wasser. Viele Quadratkilometer Land wurden aufgeschüttet und zum Meer hin ein acht Meter hoher Damm angelegt.

Und dann schlossen Sie sich zum Brainstorming tagelang ein?

Nein. Die entscheidende Idee hatte ich, als ich im Urlaub an der Ostsee war: In die Stadtmitte gehört ein See! Es war zunächst die einzige Idee, die ich zu diesem Projekt hatte. Ich habe sie gleich auf ein Stück Papier gezeichnet.

... und danach in den Computer übertragen...

Ich kann nicht mit Computern umgehen. Deshalb hab ich auch den Masterplan mit Bleistift und Buntstiften auf Papier skizziert. Dieser allererste Entwurf wurde es dann auch, mit dem wir 2003 den Zuschlag bekamen.

Sie konnten Ihren Entwurf quasi in einen leeren Raum stellen. Empfinden Sie das als Handicap oder als Vorteil?

In der Landschaft gab's nichts. Keinen einzigen Baum, nur Marschland mit Wasserläufen, topfeben. Als Architekt hat man in so einem Fall alle Freiheiten. Aber auch alle Verantwortung. Was man plant, muss Sinn machen.

Welchen Sinn hat denn ein See mit zweieinhalb Kilometern Durchmesser in der Stadtmitte?

Wer kaufmännisch und politisch denkt, schimpft uns Spinner. Wir geben Milliarden aus, um eine Stadt zu bauen, und nehmen erstmal die beste Fläche in der Mitte weg. Aber der See gibt der Stadt eine unverwechselbare Identität.

Reicht ein solch formaler Aspekt für ein Konzept?

Nein, der eigentliche Grund hat mit meinem Verständnis von Architektur zu tun, die die Bedürfnisse des Menschen

erfüllen muss. Schauen Sie sich unsere Städte an: Die Mitte ist besetzt von Banken, Versicherungen und Gebäuden, die am Wochenende geschlossen sind. Wenn die Innenstadt zu einem „closed shop“ verkommt und während der Woche vom Verkehr verstopft wird, entsteht kein urbanes Leben.

Der See in der City dient also auch als Verkehrsberuhigung?

Genau. Und weiter draußen reduziert und verteilt sich der Verkehr unglaublich. Die offene Mitte bietet auch neun Kilometer erstklassige Adressen an der Wasserfront. Eine Symbiose von Wohnen, Arbeiten und Freizeit.

Hätten Sie diesen Effekt nicht auch mit einem Park erreicht?

Bei einem Park hätte ich die Sorge, dass sie ihn später doch zubauen. Außerdem habe ich eine Affinität zum Wasser. Wir erleben es doch hier in Hamburg mit der Außen- und Binnenalster, mit der Elbe und dem Hafen. Das hat Qualität!

in der Jangtse-Mündung, wo die Wassertiefe nicht für große Schiffe reicht. In unserer Stadt werden alle logistischen Einrichtungen für den neuen Hafen angesiedelt. Zudem entsteht außerhalb ein Industrieareal mit einer Art Silicon Valley, das wir auch planen.

Bei so einem großen Projekt gibt es sicherlich auch Hindernisse?

Der Aberglaube ist ein sehr großes Hindernis! Die Menschen hier bestehen darauf, dass ihre Wohnung in Nord-südrichtung liegt. Es ist keine Vorschrift, aber eine Wohnung ohne Südfenster gilt als minderwertig. So ist es in den Köpfen verankert. Das bedeutet aber, dass jedes Stadtviertel gewöhnlich nur aus eintönig ausgerichteten Häuserzeilen besteht. Wir versuchen, diese alten Vorbehalte aufzubrechen.

STADTKULTU[H]R

NAHE SCHANGHAI ENTSTEHT LINGANG NEW CITY – EINE KOMPLETTE GROSSSTADT FÜR 800 000 MENSCHEN. GEPLANT HAT SIE DER HAMBURGER ARCHITEKT MEINHARD VON GERKAN, 72

USCHI ENTENMANN / INTERVIEW /// YVONNE BERARDI / FOTO

Wie wird Ihre Stadt schließlich aussehen?

Wie eine Uhr. Im Zentrum liegt der See. Von dort gehen zwölf Straßen strahlenförmig zur Peripherie und kreuzen fünf Ringstraßen. Die sind so exakt kreisrund, dass man das Lenkrad während der Fahrt festschrauben könnte und nicht von der Straße abkommen würde.

Klingt das nicht alles ein bisschen schematisch?

Klar. Aber ich sehe keine Veranlassung, eine Straße schief und krumm zu machen, wenn da kein Hindernis ist.

Wie ist die Stadt aufgeteilt?

Die Stadt besteht aus Quartieren, 840 mal 840 Meter groß, jeweils für rund 20 000 Einwohner. Das erste Quartier mit der besten Lage ist das sogenannte Hamburg-Quartier. Ende nächsten Jahres wird es fertig. Das geht alles wahn-sinnig schnell.

Und wann ist die ganze Stadt fertig?

Nie. Sie wird wohl immer wachsen. Nicht zuletzt, weil dort der größte Hafen der Welt entsteht, und zwar im offenen Meer. Er gründet auf ein paar Felsinseln da draußen, bietet also bessere Bedingungen als der Hafen von Schanghai

Wer bezahlt das Ganze eigentlich?

Eine Gesellschaft, die von der Stadt Schanghai und der chinesischen Regierung gegründet wurde. Jetzt geht es um die Refinanzierung. Dafür werden die Baurechte an Investoren vergeben. Es gibt kein Eigentum, sondern nur ein Nutzungsrecht, in Deutschland nennt man das Erbpacht.

Sie haben Flughäfen, Museen, Bahnhöfe realisiert, nun sogar eine Stadt. Und jetzt?

Schön ist, dass jede Aufgabe neue Möglichkeiten offenbart zu experimentieren, die Wagnisgrenze hinauszuschieben. Das finde ich auch in kleinen Projekten.

Zum Beispiel?

Mit dem Aussichtsturm für Vogelliebhaber in meinem Ferienort Heiligenhafen habe ich mir genauso viel Mühe gegeben. Das war übrigens gar nicht so einfach: Bei einem Flughafenbau zum Beispiel bekommt man viele Vorgaben. Bei dem Turm nicht, da bin ich für alles verantwortlich.

Was ist Ihnen eingefallen?

Die 15 Meter hohe Konstruktion aus Holz sieht aus wie eine Skulptur – eines riesigen sitzenden Vogels.



Weltbürger

WIE SEHEN MITARBEITER VON BILFINGER BERGER DIE ZUKUNFT IHRER STADT? ANSICHTEN AUS ABUJA, ABU DHABI, MÜNCHEN, SYDNEY, VANCOUVER UND WARSCHAU

PROTOKOLLE / **BERND HAUSER** /// FOTOS / **MICHAEL AMENDOLIA** (SYDNEY) / **CHRISTIANE COHNEN** (ABUJA) / **DINA GOLDSTEIN** (VANCOUVER) / **TINA HAGER** (ABU DHABI) / **CHRISTOPH PÜSCHNER** (MÜNCHEN/WARSCHAU)

ABU DHABI

AYAZ M. KHAN /// 56 / Geschäftsbereichsleiter bei Bilfinger Berger Power Services

Abu Dhabi ist international. Allein in meinem Geschäftsbereich haben wir 28 verschiedene Nationalitäten. Ich selbst bin Pakistaner, habe aber auch Freunde aus dem Iran, aus Frankreich, Großbritannien und Japan. Abu Dhabi wächst rasant, denn die Ölreserven der Stadt und der Boom im Immobiliensektor wirken wie Magnete auf internationale Investoren und multinationale Organisationen. Abu Dhabi ist das reichste der Arabischen Emirate und die Bewohner genießen die Sicherheit hier, denn harte Strafen lassen die Verbrechensrate gegen null gehen. Die Stadt hat für jeden etwas, ist ein Treffpunkt der Kulturen oder auch ein Einkaufsparadies. Ich liebe am meisten die wundervollen Strände, an denen ich jederzeit unbeschwert spazieren gehen kann.



VANCOUVER

KATE SPEIR /// 30 / Projektentwicklerin bei Bilfinger Berger BOT

Gerade jetzt ist es sehr spannend, in Vancouver zu leben, denn wir sind Gastgeber der Olympischen Winterspiele 2010. Direkt vor meinem Büfenster zählt die Olympia-Uhr den Countdown bis zu den Spielen. Sie erinnert uns ständig daran, wie viel Zeit noch bleibt, um alles fertig zu stellen. Ein großes Projekt ist das False Creek Olympiadorf, das unter Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit entsteht: Es gibt keine räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit, alles ist zu Fuß zu erreichen. So kann bei den Bewohnern ein Gemeinschaftsgefühl entstehen. Wenn die Sportler wieder weg sind, wird das Dorf in ein großes Wohngebiet umgewandelt. Wir brauchen dringend neuen Wohnraum, denn der Zuzug nach Vancouver ist seit Jahren ungebrochen.



WARSCHAU

TOMASZ KALEJTA /// 37 / Geschäftsbereichsleiter bei Bilfinger Berger Industrial Services

Früher war der Kulturpalast, ein Geschenk der damaligen Sowjetunion, praktisch das einzige Hochhaus in der Innenstadt. Jetzt ist er umringt von modernen Bürotürmen, in denen westliche Firmen ihren Sitz haben. Die Öffnung zum Westen hat Warschau einen richtigen Schub gegeben. Es wird wahnsinnig viel gebaut, auch zahlreiche Hotels. Viele davon sind so günstig, dass auch kleinere Geschäftsleute aus der Ukraine und Russland sich einen Aufenthalt leisten können. Sie kommen in großer Zahl, um hier Geschäfte zu machen – der riesige russische Markt beim Stadion ist nur die Spitze des Eisbergs. Die Polen sind fasziniert vom Westen, und sie haben gleichzeitig ein herzliches Verhältnis zu ihren östlichen Nachbarn, deren Mentalität sie gut verstehen: Das ist Warschauer Chance.



SYDNEY

SOPHIE POOLE /// 30 / Projektmanagerin bei Bilfinger Berger Australia

Ich bin vor drei Jahren von London nach Sydney gezogen und mag die Stadt sehr. Hier kommen die unterschiedlichsten Kulturen zusammen, Sydney vibriert förmlich von Leben. Man kann immer im Freien sein, es gibt die vielen Strände, die Nationalparks und die vornehmen Freiluftrestaurants am Hafen, wie hier am Woolloomooloo-Kai oder am Circular Quay, wo man direkt auf die Oper blickt. Sydney hat einfach alles: hervorragende Jobs und ein reiches Angebot an kulturellen und sportlichen Aktivitäten. Doch die Stadt hat auch elementare Probleme zu bewältigen, etwa die Wasserversorgung der wachsenden Bevölkerung: Dafür müssen wir Lösungen finden. Wenn uns das gelingt, wird Sydney auf der Rangliste der beliebtesten Weltstädte den ersten Platz einnehmen, denn nirgendwo kann man seinen Lebensstil freier gestalten.



ABUJA

MICHAEL NWOYE /// 62 / Bauleiter bei Julius Berger Nigeria

Neulich war ich mit meiner Frau in Rom, und ich sagte zu ihr: Rom ist so reich an Geschichte, aber Abuja ist schöner! Abuja ist eine der wenigen Städte, die in den vergangenen Jahrzehnten komplett neu entstanden sind. Die vielen hochmodernen Gebäude wie zum Beispiel das Velodrom, die genauso gut sind wie in europäischen Städten. Die gepflegten Straßen, an denen üppige Blumen blühen. Die vielen Bäume in der Stadt: Diese Mischung ist es, die mich glücklich macht. Natürlich haben wir auch Probleme: Abuja wächst, und die Infrastruktur, das Schul- und Gesundheitsangebot, der öffentliche Nahverkehr können kaum mithalten. Aber insgesamt bin ich immer froh, wenn ich durch Abuja fahre. Dies ist deine Stadt, denke ich dann stolz.



MÜNCHEN

CLAUDIA VEIT /// 45 / Bauingenieurin bei Bilfinger Berger Tunnelbau

Die Zukunft von München zeigt sich für mich im Stadtteil Trudering-Riem. Der Münchner Osten hat sich in den letzten Jahren sehr verändert: Die neue Messe, neue U-Bahn-Haltestellen und Wohngebiete wurden gebaut. Trudering-Riem ist eine wunderbare Mischung: Die Angebote sind städtisch, die Atmosphäre dörflich. Für meine Kinder ist es ein guter Ort zum Aufwachsen. Es gibt viele kulturelle Angebote und die Menschen engagieren sich, zum Beispiel im Elternbeirat unserer Grundschule. Das ist auch nötig: Die kommunalen Infrastrukturen halten bei dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nicht mit. In den Kindertagesstätten kommen oft 120 Bewerber auf 20 freie Plätze, und es fehlen weiterführende Schulen. München versteht sich als „Weltstadt mit Herz“. Das bedeutet aus meiner Sicht, dass weiter für Familien investiert werden muss.

WETT LAUF GEGEN DIE UHR



LKWS BRINGEN IM MINUTENTAKT BETON ZU DEN FERTIGERMASCHINEN



LANGE PLANUNG: BAUSTELLENCHIEF ADLER (LINKS) IN EINER BESPRECHUNG

FREITAG, 8. JUNI 2007. DER FLUGHAFEN DRESDEN WIRD FÜR GENAU 64 STUNDEN GESPERRT: BILFINGER BERGER VERKEHRSWEGEBAU BETONIERT DIE NEUE START- UND LANDEBAHN. PROTOKOLL EINES HEISSEN WOCHENENDES

PAUL HAHN /// TEXT & FOTOS

:::: **Freitag 15.00 Uhr** :::: Der Pilot des Concor-Airbus A320 nach Antalya gibt Vollschub. Die Passagiere spüren ein Rütteln: Hitze und Frost haben die 2,5 Kilometer lange Startbahn über Jahrzehnte hinweg in eine holprige Piste verwandelt. Es ist der letzte Start für dieses Wochenende. Die restlichen Flüge werden nach Leipzig umgeleitet, der Flughafen Dresden gesperrt. 60 Meter breit ist die neue Start- und Landebahn direkt neben der alten; an vier Wochenenden wird die Deckschicht

betoniert, an jedem Wochenende ein Streifen von 15 Metern. 2,8 Kilometer lang ist die neue Bahn, die Deckschicht 40 Zentimeter mächtig. Das bedeutet, dass 16 000 Kubikmeter Beton verarbeitet werden müssen, das sind 1600 Lastwagenladungen.

Genau 64 Stunden Zeit für einen Kraftakt: „Ab Mitternacht wird betoniert“, ruft Polier Werner Eiserloh, ein kräftiger Mann mit grauem Schnauzer. „Bis dahin heißt es: Vorbereitung!“ Gerade pumpen seine Leute 2800 Liter

Nachbehandlungsmittel in die Tanks eines Betonfertigers. Zwei dieser 70-Tonnen-Riesenmaschinen beaufsichtigt Eiserloh, der von seinen Männern scherzhaft „Einbau-Gott“ genannt wird. „Einbauen“, so nennen die Fachleute das Verarbeiten des Betons.

:::: **15.55 Uhr** :::: Arbeiter haben angefangen, Stahlprofile aneinanderzusetzen: Die Schalung für die Bahn. Vermesser legen einen Fahrdrat aus. An diesem werden sich die



DER LETZTE FLIEGER IST GESTARTET. DIE BAULEUTE ÜBERNEHMEN DIE PISTE



VERMESSER HELFEN, DASS DIE SCHALUNG RICHTIG VERLEGT WIRD



DREI MISCHWERKE LIEBERN 1600 LASTWAGEN LADUNGEN BETON



EISERLOH (LINKS) SIEHT NACH DEM RECHTEN



ZWEI FERTIGER ARBEITEN HINTEREINANDER

Maschinen entlang tasten. Eiserloh misst immer wieder den Abstand zur Schalung nach: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Christoph Adler, 41, Niederlassungsleiter Ost des Bilfinger Berger Verkehrswegebau in Dresden, braust mit seinem BMW über den 15 Meter breiten Streifen, der am ersten Juni-Wochenende betoniert wurde, spricht mit Vermessern und Polieren. Der Baustellenchef bleibt immer ruhig und freundlich, auch wenn er unter Druck steht. Es ist heiß und schwül. „Das Wetter macht mir Sorgen“, sagt Adler. „Wenn ein Gewitter aufzieht, bekommen wir Probleme.“

Samstag, 00.05 Uhr Die Baustelle liegt in gleißendem Flutlicht. Splitt und Sand liegen in riesigen Haufen bereit. Vor den Toren des Flughafens spucken drei mobile Misch-

werke Beton. Auf dem zwölf Kilometer entfernten Bahnhof stehen drei Güterzüge mit 4000 Tonnen Zement. Zwölf Lastwagen karren den Nachschub Tag und Nacht heran. 50 weitere Lastwagen auf der Baustelle bringen den Beton zu den Einbauteams. Zwei Teams mit jeweils zwei hintereinander arbeitenden Betonfertigern sind im Einsatz, nur so ist der Zeitplan zu halten. Die Teams starten in der Mitte der Startbahn und bewegen sich voneinander weg. Ein Lastwagen kippt Beton vor Eiserlohs vorderen Betonfertiger, der die 33 Zentimeter starke untere Deckschicht einbaut. Der Stahlkoloss beginnt zu vibrieren, 30 flaschenähnliche Rüttler sorgen dafür, dass der Beton in die Schalung fließt. Eine tonnen-schwere Druck- und Abziehplatte verdichtet ihn. Ständig presst die auf Ketten kriechende

Maschine armlange Stahlanker in die zähe Masse. Bagger laden im Rücken der Maschine noch mehr Beton ab. Daraus macht der zweite Betonfertiger die sieben Zentimeter starke oberste Deckschicht. Ein Arbeiter fegt hinter dem zweiten Betonfertiger mit einem harten Besen feine Riefen in die frische Oberfläche. „Manchmal ist Handarbeit unschlagbar“, sagt Christoph Adler. „Der Besenstrich sorgt für beste Bodenhaftung der Flugzeugräder.“ Die Fertiger-Teams ziehen Zelte hinter sich her, so groß wie die auf dem Oktoberfest – sie sollen den frischen Beton vor Regen schützen.

5.10 Uhr Die Sonne steigt als roter Ball in den wolkenlosen Himmel. Baustellenchef Adler ist zufrieden. „Das war eine gute Nacht“, sagt er. Stunde um Stunde haben die

beiden Fertigerzüge jeweils 60 Meter betoniert, sind bereits 600 Meter voneinander entfernt. Adler verlässt die Baustelle: ein paar Stunden Schlaf. Die Arbeit geht weiter. Zwei Schichten lösen sich beim Einbauen ab.

17.04 Uhr Schon seit Stunden ziehen tiefschwarze Wolken auf. Jetzt fallen dicke Regentropfen. Die Teams müssen ihre Arbeit unterbrechen.

17.32 Uhr Es hagelt. Direkt hinter den Maschinen schützen die 120 Meter langen Zelte den frischen Beton. Aber hinter den Zelten ist die Bahn schutzlos: auf 100 Meter ist sie mit flachen Dellen übersät. „Mist, das müssen wir reparieren“, schimpft Eiserloh. Doch zum Jammern bleibt keine Zeit. Vor sei-

nem Unterbetonfertiger haben sich tiefe Pfützen gebildet: „Die Pumpen, schnell!“

18.17 Uhr Der Regen hat aufgehört, das Wasser ist abgepumpt, weiter geht's. Kurz darauf übergibt Eiserloh seine Fertigerzüge an einen anderen Polier: Schichtwechsel.

Sonntag, 5.15 Uhr In der Nacht lief die Arbeit rund. Als die Sonne aufgeht, sind 2000 Meter betoniert.

9.00 Uhr Eiserloh ist schon wieder seit drei Stunden auf der Baustelle, als sein Team das nordwestliche Ende der Bahn erreicht. „Sehr gut im Zeitplan“, lobt Adler. Doch die südöstliche Kolonne hat Verspätung. Die Temperatur war am Vortag auf über 30



HÖHERE GEWALT: HAGELSCHLAG BEDROHT DEN ZEITPLAN



DER MENSCH MACHT DIE ARBEIT DER MASCHINEN PERFEKT



DER BESENSTRICH SORGT FÜR RIEFEN UND DEN GRIP DER FLUGZEUGREIFEN



JEDER ABSCHNITT DER NEUEN BAHN BEKOMMT EINEN STEMPEL



SONNTAG, DER MORGEN GRAUT



SCHICHTENDE: DER ZEITPLAN WURDE EINGEHALTEN

Grad Celsius gestiegen. Der Beton trocknete an der Oberfläche schneller als die Männer mit den Besen nachkamen: Die Rillen wurden nicht perfekt. Fünfzig Meter mussten wieder herausgebrochen und ein zweites Mal betoniert werden.

:::: 14.00 Uhr ::: Und noch ein Problem: Die Vermesser sind mit dem Anzeichnen der Fugen hinterher. Die frische Betondecke muss alle fünf Meter einige Zentimeter tief eingeschnitten werden, weil Beton beim Erstarren schrumpft und reißt. Adler macht Druck. Wie immer freundlich, aber bestimmt. „So viele Abläufe gleichzeitig“, sagt er. „Und bei dieser Hitze haben die Teams weniger Zeit, weil der Beton schneller erhärtet.“

:::: 18.10 Uhr ::: Adler wandert den neuen Streifen ab. Die Fugen teilen den Beton säuberlich in Quadrate mit fünf Metern Seitenlänge, alle Quadrate sind mit individuellem Stempel versehen. „Die Jungs vom Flughafen bekommen eine schöne Bahn“, sagt er leise.

:::: 23.55 Uhr ::: Kurz vor Mitternacht hat auch das zweite Team sein Ziel erreicht. Rechtzeitig. In 48 Stunden haben die riesigen Maschinen und ihre Bediener in größter Hitze 1600 Lastwagen-Ladungen Beton verarbeitet. In den restlichen Nachtstunden wird die Schalung abgebaut, aufgeräumt.

:::: Montag 7.35 Uhr ::: Die Sperrung des Flughafens ist aufgehoben, die erste Maschine

hebt ab, Richtung Zürich. Christoph Adler eilt zur nächsten Besprechung: Das kommende Wochenende wird wieder zu einem Wettlauf gegen die Uhr.

.....

Auch an den folgenden beiden Wochenenden im Juni blieben die Teams im Zeitplan: Ende des Monats feierten die Arbeiter den erfolgreichen Abschluss der Betonier-Arbeiten im „Waldmax“, einem Ausflugslokal in der Dresdner Heide mit Gegrilltem und Freibier. Am 30. August 2007 hob eine Lufthansa-Boeing 737 als erstes Flugzeug von der neuen Start- und Landebahn ab. //

TAGS WURDE GEFLOGEN, NACHTS GEBAUT.

Gewöhnlich wird der Flugbetrieb eingestellt, wenn ein Flughafen eine neue Piste braucht. Nicht so in Dresden: Zum ersten Mal in Europa wurde dort eine Start- und Landebahn bei laufendem Betrieb gebaut, größtenteils in Nachtschichten. Die neue Piste verläuft parallel zur alten, nur 70 Meter von ihr entfernt. Während der nächtlichen Flugpausen arbeiteten seit Juli 2006 bis zu 300 Menschen an dem 52-Millionen-Euro-Projekt. Die größte Herausforderung waren jedoch vier Wochenenden im Juni 2007, an denen der Flughafen komplett gesperrt wurde, um die neue Startbahn betonieren zu können.

MÜHLENTÉCHNIK

POWER SERVICES MIT EIGENENTWICKLUNG

Babcock Borsig Service, ein Unternehmen der Bilfinger Berger Power Services, wird das von RWE und Evonik (ehemals Steag) gemeinsam betriebene Kraftwerk Voerde am Niederrhein mit zwei hochmodernen Steinkohlemöhlen und acht neuen Kohlenstaubsichtern für die Staubfeuerung ausstatten. Die Mühlen, die eine optimale Vermahlung unterschiedlicher Kohlequalitäten gewährleisten, sind eine Eigenentwicklung von Babcock Borsig Service. Der Auftrag mit einem Volumen von 20 Millionen Euro umfasst zudem die Neumontage von 2500 Metern Kohlenstaubleitungen. Babcock Borsig Service war das einzige Unternehmen, das in der Lage war, die geforderten Leistungen aus einer Hand anzubieten.



TOURISTENATTRAKTION: DIE OPER VON SYDNEY

VON BAULDERSTONE ERBAUT

SYDNEY OPERA IST WELTERBE

Das Opernhaus von Sydney wurde von der Unesco in den Kreis der Welterbe-Stätten aufgenommen. Das 1973 eingeweihte Gebäude sei „eine der großen architektonischen Leistungen des 20. Jahrhunderts“, begründete das Gremium die Entscheidung. Die aufsehenerregende Dachkonstruktion des dänischen Architekten Jørn Utzon, die zunächst als technisch nicht machbar galt, wurde von dem australischen Unternehmen Baulderstone Hornibrook umgesetzt, das seit 1993 zur Bilfinger Berger Gruppe gehört.



AUSTRALISCHE INFRASTRUKTURSPEZIALISTEN

GROSSE ANSCHLUSSAUFTRÄGE

SCHNELLSTRASSEN IN SCHWEDEN UND AUSTRALIEN

Bilfinger Berger wird die Nordumfahrung der Stadt Stockholm bauen. Das Volumen beläuft sich auf 100 Millionen Euro. Der Konzern verantwortet bereits Planung und Bau eines benachbarten Teilstücks. Die neue Ringstraße verläuft überwiegend unterirdisch, daher spielte die Ingenieur- und Spezialtiefbaukompetenz des Unternehmens bei der Vergabe eine maßgebliche Rolle. In Australien hat Bilfinger Berger einen weiteren Auftrag zum Ausbau des Hume Highway zwischen Sydney und Melbourne erhalten. Das Projekt mit einem Volumen von 210 Millionen Euro basiert auf einem Allianzvertrag. Der Konzern ist seit Jahren an der Modernisierung des Highways beteiligt und teilweise auch für den Unterhalt verantwortlich.



BESUCH AUF DER EXPO: MINISTERPRÄSIDENT OETTINGER

EXPO REAL 2007

BRANCHENDIALOG

Im Rahmen der 10. Expo Real in München stellte Bilfinger Berger sein Leistungsspektrum rund um die Immobilie vor. Das breit gefächerte Angebot und die Betrachtung des gesamten Lebenszyklus einer Immobilie standen dabei im Mittelpunkt. Die Expo Real ist die bedeutendste europäische Fachmesse für Gewerbeimmobilien und gilt als internationale Networking-Plattform für branchen- und länderübergreifende Projekte, Investitionen und Finanzierungen.



DONG ENERGY: WINDPARK VOR KOPENHAGEN

WINDKRAFT FÜR DÄNEMARK

FUNDAMENTE FÜR WELTGRÖSSTEN OFFSHORE-WINDPARK

Bilfinger Berger errichtet zusammen mit einem dänischen Partner die Fundamente für den weltweit größten Offshore-Windpark

Horns Rev 2 vor der Westküste Dänemarks. Der Windpark soll den Energiebedarf von 200 000 Haushalten decken. Die Gründungen für 91 Windkraftanlagen werden im offenen Meer, rund 30 Kilometer von Esbjerg entfernt, erstellt. Auftraggeber ist der dänische Energieversorger Dong Energy. Bilfinger Berger festigt mit diesem Auftrag seine Position im zukunftssträchtigen Offshore-Geschäft.



KLAUS RAPS, 47

NEUES VORSTANDSMITGLIED

KLAUS RAPS

Der Aufsichtsrat der Bilfinger Berger AG hat Klaus Raps, 47, mit Wirkung zum 1. Oktober 2007 zum Mitglied des Vorstands berufen. Klaus Raps gehört dem Unternehmen seit 1986 an und war zuletzt Vorsitzender der Geschäftsführung der Bilfinger Berger Hochbausparte. Der Bau- und Wirtschaftsingenieur wird im Vorstand die Verantwortung für Bilfinger Berger Australia und Bilfinger Berger Power Services übernehmen.

O'HARE ENGINEERING ÜBERNOMMEN

SERVICES FÜR DIE PROZESSINDUSTRIE

Bilfinger Berger Industrial Services hat O'Hare Engineering, einen britischen Anbieter für Wartung und Instandhaltung von Produktionsanlagen, übernommen. Damit weitet der Konzern seine Serviceleistungen für die Prozessindustrie auf Großbritannien aus. Schwerpunkte der Tätigkeit liegen in der Maschinenteknik, der Elektrotechnik sowie der Mess-, Steuer- und Regeltechnik.

Foto: Mads Armgaard

HOCHSTRASSEN IN BANGKOK

AUTOBAHNEN AUF STELZEN

Dorf im Pflaumenhain – das bedeutet der Name Bangkok wörtlich. Das „Dorf“ hat heute sechseinhalb Millionen Einwohner. Verkehrsstaus waren in Bangkok ein Dauerzustand, bis die Stadt in den 1990er Jahren gegensteuerte und mautpflichtige Hochstraßen Besserung brachten. Sie führen auf Stelzen über die chronisch verstopfte Innenstadt. Bilfinger Berger baute insgesamt 60 Kilometer der Hochstraße. Da der Untergrund von Bangkok aus weichem Ton und Lehm besteht, reichen die Fundamente bis zu vierzig Meter in die Tiefe. Die Fahrbahn besteht aus Segmenten, die außerhalb der Stadt gefertigt, nachts, wenn der Verkehr nachließ, auf Tiefladern angeliefert und mit Hilfe von Spanngliedern zwischen den Brückenstützen zusammengespannt wurden. Jedes einzelne Segment wiegt rund 75 Tonnen. Dass aber neue Straßen allein die Mobilitätsprobleme nicht bewältigen, hat die Stadtverwaltung erkannt, nachdem sie den öffentlichen Verkehr lange vernachlässigt hatte. Ebenfalls auf Stelzen schwebt der „Skytrain“ seit 1999 über das Verkehrschaos am Boden, und im Jahre 2004 wurde die erste Metrolinie in Betrieb genommen. Auch an ihr war Bilfinger Berger beteiligt.

BERND HAUSER / TEXT /// ALISTAIR MICHAEL THOMAS / FOTO



The Multi Service Group. **BILFINGER BERGER**