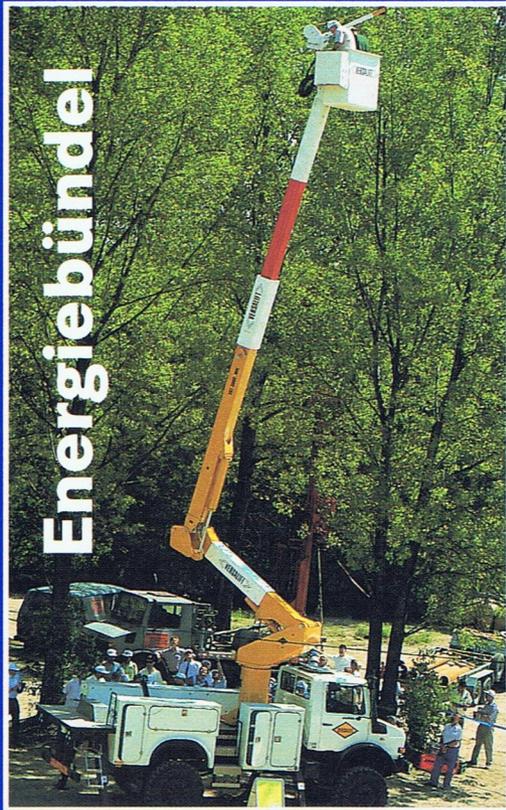


UNIMOG

JOURNAL



Energiebündel



Einsatzort
Potsdamer Platz



Gelungene
Auftritte in
Hannover,
München und
Gaggenau

UX-Premiere



Aus dem Symbol des Kalten Krieges wurde die größte Baustelle Europas

Im August 1945 stellte der neue demokratische Magistrat von Berlin in der Ausstellung „Berlin plant“ der Öffentlichkeit erste Ideen zum Wiederaufbau der Stadt vor. Doch für den einst verkehrsreichsten Platz Europas sollte es keine Auferstehung geben. Für die in Besatzungszonen aufgeteilte Stadt, die am Potsdamer Platz zusammenliefen, wurde er nicht zum verknüpfenden Element. Als Symbol des Kalten Krieges und der Zerissenheit Deutschlands verkam er bis zum Herbst 1989 zum Niemandsland.

Noch vor der Maueröffnung und Wiedervereinigung Deutschlands konnte aber zwischen dem Berliner Senat und der Daimler-Benz AG Einigung über den Erwerb des Baugeländes erzielt werden. Der Konzern verfolgte mit dem Ankauf und der Gestaltung des Geländes drei Zielsetzungen: 1. Schaffung eines anspruchsvollen Stadtviertels mit verschiedenen architektonischen Handschriften und damit einer Visitenkarte des Daimler-Benz-Konzerns in und für Berlin.

2. Ansiedlung der Konzernzentrale der debis als Dienstleistungsunternehmen.
3. Schaffung aller Voraussetzungen, um ein urbanes Zentrum zu errichten, das City-Charakter, überörtliche Attraktivität

und Leben rund um die Uhr aufweist. Dabei soll der Geschichte des Potsdamer Platzes als einem Verkehrsknotenpunkt und einem Ort der Begegnung und des Wandels Rechnung getragen werden.

„Der Potsdamer Platz ist deutsche Symbolik pur“, schrieb ein großes deutsches Nachrichtenmagazin und zählt schicksalsreiche Ereignisse der jüngeren Geschichte Deutschlands auf: „Hier kapitulierte das ‚Tausendjährige Reich‘ und am 17. Juni 1953 zerschlugen sowjetische Panzer eine Demonstration gegen die SED. Hier stand und fiel das einst berühmteste Bauwerk Europas: die Mauer. An diesem Ort entsteht nun die neue Mitte der Republik, am einzigen Platz, der zu West- wie zu Ost-Berlin gehört.“

Für die Verwirklichung der ehrgeizigen Vorhaben müssen bis zum Jahr 2002 rund sechs Millionen Tonnen Erdaushub sowie

Die Firma Rhenus Baulogistik GmbH setzt einen U 1400 mit Zweiwege-Einrichtung ein, um Güterzüge zu entladen

Regelmäßig fährt der U 1700 (ganz rechts) der Berliner Baufirma Hafemeister – sie gehört zum Baukonzern Hochtief AG – Kehreinsätze. Die Straßen auf der Baustelle Potsdamer Platz würden ansonsten wohl im Dreck versinken



Spiegelbild der Weltmetropole Berlin



Der Potsdamer Platz in Berlin verdankt seine Entstehung und letztlich Bedeutsamkeit der Entwicklung des Fernverkehrs in Europa. Vor 260 Jahren verließen die ersten Postkutschen und Postreiter das dort errichtete

Potsdamer Tor in Richtung Leipzig. Allerdings war der sich langsam herausbildende Platz um das Jahr 1800 noch dünn besiedelt, mit Häusern von mehr bäuerlichem als villenartigem Charakter.

Die große Zeit des Potsdamer Platzes brach mit dem industriellen Aufschwung von 1815 und 1870 an, durch den sich Berlin zum wirtschaftlichen Brennpunkt Deutschlands herauskristallisierte. Die Eisenbahnlinie Berlin – Potsdam wurde 1838 in Betrieb genommen. Vom Randplatz vor dem Tor wuchs der Potsdamer Platz mit Berlins erstem Bahnhof zum Eisenbahnknotenpunkt von europäischem Rang. Von hier aus eroberte auch der innerstädtische Verkehr Berlin. Im Jahr 1846

erhielt die „Concessionierte Berliner Omnibus Compagnie“ als erstes Pferdebusunternehmen eine Zulassung für den Betrieb von insgesamt fünf Linien.

Nach dem gewonnenen Krieg 1870/71 gegen Frankreich erlebte Berlin einen gewaltigen wirtschaftlichen Boom. Wie ein Magnet zog der Platz mit seiner weltstädtischen Betriebsamkeit Berliner und Besucher gleichermaßen an. Prachtbauten der öffentlichen Hand, Luxushotels, Wiener Cafés, Weinstuben und Restaurants sowie attraktive Wohnhäuser bestimmten zunehmend das architektonische Bild. Lebendig und überdimensional wuchs der Potsdamer Platz – Spiegelbild des zur Weltmetropole aufgestiegenen Berlins.

200.000 Tonnen Baustellenabfälle weggebracht sowie 1,7 Millionen Kubikmeter Beton und annähernd zwei Millionen Tonnen Stückgut zu den Baustellen transportiert werden. Kein Wunder, daß die beiden Unimog auf dem Umschlagplatz der *Rhenus Baulogistik GmbH* täglich über 16 Stunden im Einsatz sind. Allein auf diesem Umschlagplatz werden pro Tag 1.400 bis 1.800 Tonnen Stahl, Betonteile, Betonkörbe, Träger und Betonpfähle umgeschlagen. Dieses Material wird mit Güterzügen angeliefert, die mit einem U 1400 Zweibegefahrzeug rangiert werden. Ein U 1000 ist ständig zwischen der Entladerampe und den verschiedenen Transportfahrzeugen, die das Material zu den Bauplätzen bringen, unterwegs. „Solch robuste Fahrzeuge“, sagt der Platzmeister, „habe ich noch nie gehabt. Auf unsere Unimog können wir uns hundertprozentig verlassen.“ Ein Fahrzeug wurde schnellstens über die Berliner Unimog-General-

vertretung *Hans-Henning Endres GmbH* beschafft, als man feststellen mußte, daß mit herkömmlichen Zugfahrzeugen diese Mengen nicht zu bewältigen sind.

Für die technische und logistische Abwicklung der Bauvorhaben gingen die Investoren gemeinsame Wege und gründeten die *Baustellenlogistik Potsdamer Platz GmbH (baulog)*. Nach einem unkonventionellen Konzept wird die gesamte Baustelle über Bahn und Schiff ver- und entsorgt. Schon allein zwei Millionen Tonnen Stückgut – von Fassaden, Fenstern, Türen bis zu kompletten Büroausstattungen – erwarten die Planer bis zum Jahr 2002. Diese Güter müssen »just-in-time« zu den Baustellen verfrachtet werden.

„Wir haben eine Insellösung geschaffen, die den städtischen Verkehr Berlins nicht tangiert. Was per Bahn und Schiff ankommt, wird über eine eigens angelegte interne Baustellenstraße in das Baugeschehen hineingefahren und auf die gleiche Art transportieren wir alles vom Bauplatz weg“, berichtet Max Etter, Leiter Technisches Management der *baulog*. Über die zweispurige 2,5 Kilometer lange Asphaltpiste und eine eigens errichtete Brücke über den Landwehrkanal rollen täglich bis zu 1.300 Transporte. Und hier treffen wir wieder Unimog im Einsatz. Die Berliner Bau-firma *Hafemeister*, sie gehört zum Hochtief-Konzern, sorgt mit ihren Fahrzeugen dafür, daß diese Nabelschnur zwischen Logistikzentrum und Baustätten, die ständig

Bis zu 25.000 Tonnen Zement im Monat schleppt dieser U 1400 mit Zweibege-Ausrüstung über die Schienen der Verladestation der Firma BPP (Betonversorgung Potsdamer Platz). Ein Güterwagen allein hat ein Gesamtgewicht von 28 Tonnen



von den Baustellenfahrzeugen stark verschmutzt wird, nicht im Dreck versinkt. Autark ist man auf Europas größter Baustelle auch hinsichtlich der Betonfertigung. Rund 300 Kubikmeter Beton pro Stunde werden in Spitzenzeiten geliefert. „Wir verfügen über drei Transportbeton-Mischwerke, die wechselseitig entsprechend dem Bedarf arbeiten. Die Zuschlagstoffe Sand, Kies und Zement werden per Bahn angeliefert“, erzählt Etter.

Und hier leisten wieder Unimog unschätzbare Arbeit. Bei der *Betonversorgung Potsdamer Platz (BPP)* weiß man die Leistungsfähigkeit der Unimog zu schätzen. Die Fahrzeuge werden zum Rangieren und Umsetzen der Zement- und Baustoffzüge eingesetzt. Die Bahn bringt die Waggons nur aufs Gleis, die Rangierarbeiten und Zufahrten zu den Betonmischwerken werden mit den Unimog vorgenommen. Bis zu 25.000 t Zement

und Baustoffe werden monatlich umgeschlagen – da sind die Unimog gefordert. Und wenn der Beton fertig ist – 30 Sorten mischt und liefert die BPP – sind wiederum Fahrzeuge mit dem Stern gefragt: Einige Dutzend vierachsige Mercedes-Benz-Fahrmischer bringen den Beton zu den Baustellen.

Im übrigen sind die Investoren und die von ihnen mit den Bauvorhaben betrauten Firmen verpflichtet, ausschließlich die Leistungen der logistischen Einrichtungen des Zentrums zu nutzen, auch die des Betonwerkes, des Stückgut-Umschlagplatzes und der Bauabfallentsorgung. Die ausgeklügelte Baustellenversorgung am Potsdamer Platz hat natürlich ihren Preis. Aber die Investitionen wiegt der Nutzen allemal auf, denn Etter schätzt, daß die gute Organisation die Bauzeit um zehn bis zwanzig Prozent verringert und das zahlt sich in barer Münze aus.

Der Strassenbauer

... Mehrplattenverdichter zum Unimog

- Hochleistung im Verdichten
 - patentiert
 - wirtschaftlich
 - beweglich vielseitig
 - ausbaufähig
 - mit System
- ... und ist von Boschung!



Boschung Mecatronic GmbH
von Humboldt-Str. 5
D-64646 Heppenheim
Tel. 0 6252/99410
Fax 0 6252/994123

boschung



Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge am Potsdamer Platz überall im Einsatz

Mit einer Investitionssumme von 3,7 Milliarden Mark engagiert sich die Daimler-Benz AG am Projekt Potsdamer Platz.

Bereits im Frühsommer 1989 bekundete der Konzern gegenüber dem Berliner Senat sein Interesse, sich am Aufbau des historischen Platzes zu beteiligen.

Bis Ende 1998 wird das neue Stadtviertel im Herzen Berlins bezugsfertig sein. Auf 340.000 m² Bruttogeschoßfläche entstehen in 19 Gebäuden Büroräume, Wohnungen, Einzelhandelsgeschäfte, Restaurants,



Cafés, Kneipen, Kinos, ein Musical-Theater, eine Spielbank, ein Varieté-Theater und ein Grand Hotel. Grundsteinlegung auf dem rund sieben Hektar großen Areal war am 29. Oktober 1994. Mit der Realisierung des Projekts ist die »debis Gesellschaft für Potsdamer Platz Projekt und Immobilienmanagement (DIM)« – eine hundertprozentige Tochter der Daimler-Benz-

Konzerntochter debis AG – beauftragt.

Bei einem Rundgang auf der Baustelle und bei den zuliefernden Firmen fällt sofort auf, daß das Bild im Transportbereich von den unterschiedlichsten Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen dominiert wird. Vierachsler Lkw für den Beton- und Aushubtransport oder Kranwagen, Unimog als Zugmaschinen, Baustellen-Lkw, Transporter und Leicht-Lkw für die Beförderung von Material und Arbeitskräften sind bei den vielen am Bau beteiligten Firmen im Einsatz. Ohne Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge ist diese größte Baustelle Europas überhaupt nicht vorstellbar. Dies spricht für das große Vertrauen der Kunden in die Produkte aus den Mercedes-Benz-Werken in Wörth, Gaggenau und Düsseldorf.