

SZ 10.8.2004

Ingenieurskunst von Maurer Söhne kommt weltweit zum Einsatz

Die Lücken-Füller

Dehnfugen der Münchner Firma sorgen für Ausgleich, wenn sich Brücken bei Kälte verkürzen

Von Robert Zsolnay

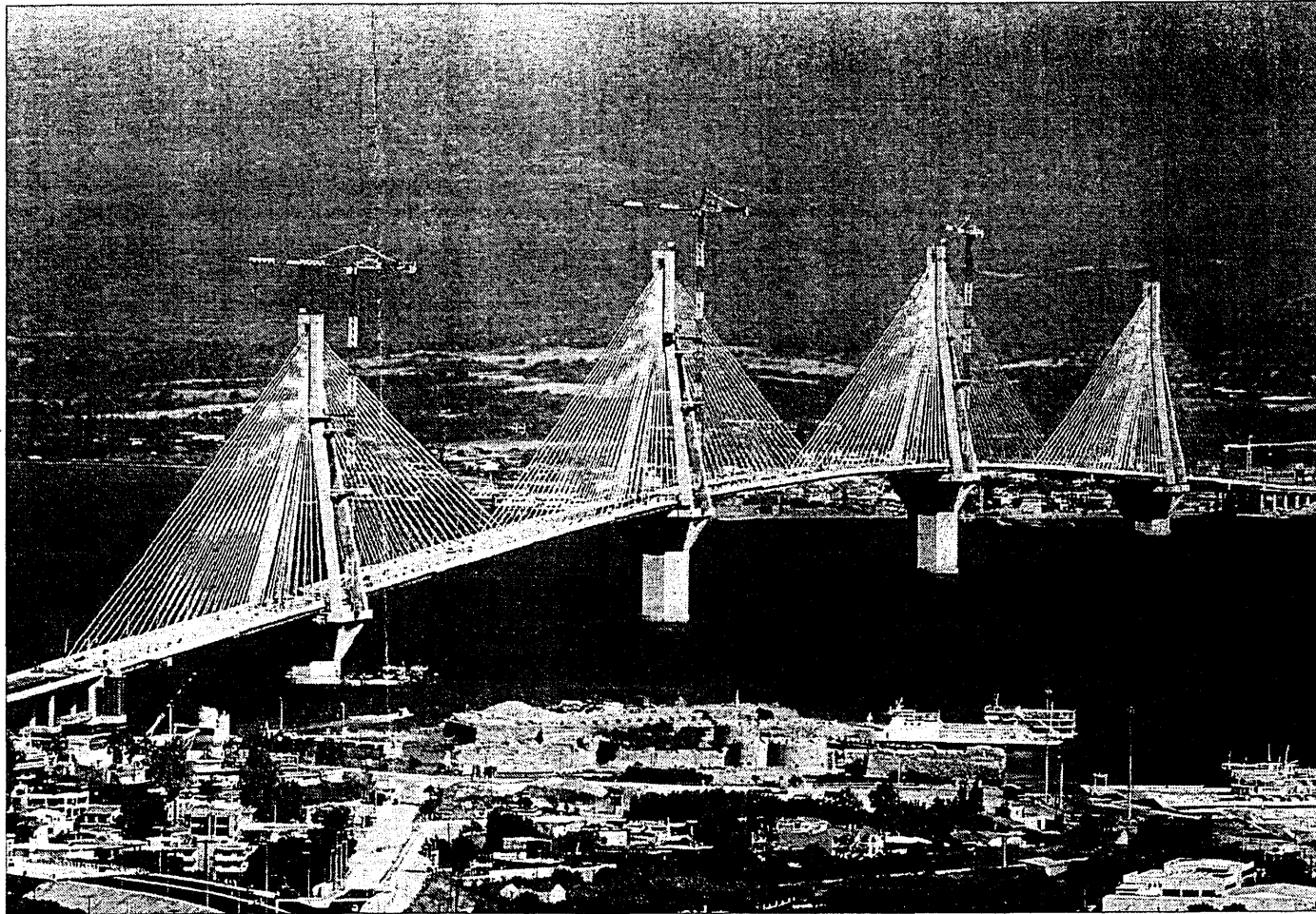
Jörg Beutlers Lieblingswort heißt Innovation. Der Chef des Münchner Traditionsunternehmens Maurer Söhne GmbH wiederholt es fast gebetsmühlenartig, wenn er über seine Firma spricht. Gerade hat er mit dem Bau des Kunden- und Vertriebszentrums BMW-Welt den größten Auftrag der Firmengeschichte an Land gezogen: Pünktlich zur Fußball-WM 2006 will der Autobauer mit dem überdimensionalen Schaufenster in direkter Nachbarschaft des Vierzylinder-Hochhauses glänzen. „Eine einmalige, innovative Konstruktion“, schwärmt Beutler von dem futuristisch anmutenden Gebäude, dessen Dach die Strömungen des Fahrtwinds nachzeichnet.

Für rund 20 Millionen Euro fertigt Maurer Söhne in den Hallen des Stammsitzes am Frankfurter Ring das Gerippe, das die riesigen Glasflächen des Gebäudes fassen wird – 4000 Tonnen Stahl sind für die Schöpfung der Wiener Architekten von Coop Himmelb(l)au nötig. „Auch ohne dieses Prestigeprojekt wären unsere Bücher prall gefüllt“, sagt Jörg Beutler. Sein Unternehmen baute mit an der Abfertigungshalle des zweiten Flughafen-terminals und fertigt aktuell ein Membrandach für die Allianz-Arena, das Anwohner vor Lärm schützen und dem Rasen eine ideale Menge an Sonnenlicht zukommen lassen soll.

Fünf Meter breiter Spalt

Neben Stahlbauten sind Achterbahnen und Brückenausrüstungen Jörg Beutlers Geschäft. Und auch in diesem Bereich kann Maurer Söhne prominente Projekte vorweisen. Für die am Wochenende eingeweihte 2,5 Kilometer lange Rio-Antirio-Brücke, die das griechische Festland mit dem Peleponnes verbindet, haben die Münchner die erdbebensicheren Dehnfugen geliefert. „Da das die längste Schrägseil-Brücke der Welt ist, haben wir auch die größten jemals gelieferten Dehnfugen eingebaut“, erklärt Beutler. Durch niedrige Temperaturen könne sich die Länge der Brücke um bis zu fünf Meter verkürzen, „diesen Spalt müssen unsere Fugen ausgleichen“.

In allen drei Feldern, so Beutler, wolle man Maßstäbe bei der Technologie setzen. „Innovationen schnell umsetzen“ – das sei schon die Vision seines Großvaters gewesen, der das Unternehmen 1931 in Zeiten wirtschaftlicher Depression als



Die größte Schrägseil-Brücke der Welt wurde am Wochenende eröffnet. An den Nahtstellen der 2,5 Kilometer langen Verbindung zwischen Peleponnes und griechischem Festland kommt Münchner Technik zum Einsatz. Foto: Maurer Söhne

30-Mann-Betrieb erwarb. Heute führt jeder fünfte der rund 500 Mitarbeiter bei Maurer Söhne einen Ingenieurstitel, durchschnittlich zwei Millionen Euro fließen jährlich in die Entwicklung neuer Produkte. Inzwischen besitzt das Unternehmen mehr als 50 Patente.

Der Krise der Baubranche zum Trotz steuert Maurer Söhne dieses Jahr bei Umsatz und Gewinn neue Rekordmarken an. „Unsere Produktentwicklungen in allen drei Geschäftsfeldern schlagen jetzt ein“, sagt Beutler. Der Umsatz lag 2003 mit 68 Millionen Euro auf stabilem Niveau, die Umsatzrendite bewege sich „im unteren einstelligen Bereich“. Umsatzmotor ist mit einem Anteil von 60 Prozent das Geschäft mit Brückenausstattungen – bei Dehnfugen, den Scharnieren zwischen großen Fahrbauteilen, ist

man Weltmarktführer. Die Sparten Amusement Rides und Stahlbau tragen je 20 Prozent zum Geschäft bei.

Beutlers Büro ziert ein großes Plakat der computersimulierten BMW-Welt, auf einem Tisch darunter steht ein Modell des Sky Wheel – einer Achterbahn aus eigener Schmiede, die in 46 Meter Höhe den weltweit höchsten Looping bietet. Beides ist nicht nur Dekoration, sondern zentraler Teil der Zukunftspläne des Chefs. Das gewagte Gebäude soll das Auslandsgeschäft im Stahlbau ankurbeln, das in Stufen erweiterbare Fahrge- schäft den Durchbruch auf dem Achterbahnmarkt bringen – 70 bis 80 Stück weltweit werden pro Jahr gebaut. Der Marktanteil von Maurer Söhne liegt gerade einmal bei zehn Prozent. „Hier stehen wir noch am Anfang“, sagt Beutler.

Trotz allen Stolzes auf den Ideenreichtum hatte aber auch Maurer Söhne nicht immer den richtigen Riecher. So verkaufte Beutlers Vater Ende der 90er Jahre nach zwanzig Jahren den zunächst mit viel Elan betriebenen Umwelttechnik-Bereich, weil er den Bedarf an Abfallverbrennungsanlagen überschätzt hatte. Auch das Geschäft mit Parksyste- men entwickelte sich bislang nicht zum erhofften Erfolg. Jörg Beutlers Großvater Johannes war ursprünglich Abbruchunternehmer und Schrotthändler am heutigen Hauptsitz in Freimann. Er kaufte Maurer Söhne 1929 als Schnäppchen. Blitzableiter hatten den einstigen Handwerksbetrieb für Metallwaren groß gemacht und von der Fraunhoferstraße an den Stadtrand gebracht, wo die ersten Stahlbauten entstanden.