



# **Bauindustrie**

## **/ aktuell**



**Infrastrukturengpass –  
BDI-Präsident Keitel kommentiert**



**Straßenbau – Fleischer neuer  
Vorsitzender der BFA**



**Wohnungsbau – Scholz auf  
Hamburger Bautag**

# Inhalt

/ Anzeige /

## **/ GASTKOMMENTAR 3**

„Infrastruktur zehrt von der Substanz“,  
Prof. Dr.-Ing. Hans-Peter Keitel, BDI-Präsident

## **/ INFRASTRUKTURENGPASS DEUTSCHLAND 4**

Studie über Brücken auf Bundesfernstraßen zeigt auf: Zustand der Brücken in Deutschland besorgniserregend. Sanierung kostet knapp 3 Milliarden Euro zusätzlich ■ **MEINE MEINUNG:** Volksentscheid über „Stuttgart 21“: Endlich Planungssicherheit!, Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer, Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie ■ Politik einig: Mehr Mittel für Verkehrsinfrastruktur notwendig ■ BI aktuell im Interview mit Dr.-Ing. Walter Fleischer, neuer Vorsitzender der Bundesfachabteilung Straßenbau: „Deutschland kann den Gürtel nicht enger schnallen“

## **/ SOKA-BAU-SYMPOSIUM 9**

Symposium zu „Sechs Monate volle Arbeitnehmerfreizügigkeit“:  
Schmiege: „Übergangsfristen haben eine Völkerwanderung am Bau verhindert!“

## **/ MITTELSTANDSTAG 10**

Mittelstandstag 2011: Unternehmensfinanzierung gesichert –  
Energiewende bringt neue Aufgaben

## **/ VERBANDSINFORMATIONEN 12**

Monitoringberichte der Initiative Kreislaufwirtschaft Bau (KWB) übergeben ■ Ausschuss großer Unternehmen der Bauindustrie: Neue Verbandsstrategie ■ Mittelstandsausschuss: Ausbildungssituation besprochen ■ Hauptgeschäftsführerkonferenz: EU-Kommissar Günther Oettinger Gast der Deutschen Bauindustrie ■ Bundesfachabteilung Wärme-, Kälte-, Schall- und Brandschutz: Deutscher Meister 2011 im Industrie-Isoliernachwuchs ermittelt ■ 5. Tag der Deutschen Baumaschinentechnik: Energiewende nur mit Baumaschinentechnik und hoher Kompetenz ihrer Anwender machbar ■ 12. Deutscher Fassadentag in Hamburg: Förderprogramme technologieoffen gestalten ■ Offene Gespräche mit chinesischem Bauverband CHINCA ■ Wirtschaftspolitische Hauptausschuss: Staatssekretär Kapferer zu Gast ■ Treffen mit dem französischen Bauindustrieverband FNTF ■ Arbeitskreis Nachhaltigkeit: Leitfaden überarbeitet ■ Büro Brüssel: Europa-Stipendiaten zu Besuch ■ BFA Straßenbau: Dr.-Ing. Walter Fleischer neuer Vorsitzender ■ VOB/C – Neues aus dem Tiefbau ■ Bundesfachabteilung Feuerfest- und Schornsteinbau: Allgemeine Geschäftsbedingungen und Arbeitsschutzmanagementsysteme ■ Tarifvertragsparteien vereinbaren Stärkung des Arbeitsschutzes

## **/ LÄNDERSPIEGEL 21**

Baden-Württemberg: Rund 7.500 Besucher informieren sich über Karrierechancen am Bau ■ Baden-Württemberg: Neuer Dualer Studiengang „Bauingenieur Plus“ ■ Berlin-Brandenburg: Leipziger Entscheid begrüßt ■ Nordrhein-Westfalen: Land investiert zu wenig in seine Infrastruktur ■ Nordrhein-Westfalen: Aufrüstung des Breitbandnetzes mehr als Bau und Montage ■ Hamburg und Schleswig-Holstein: Bauindustrieverbände Hamburg und Schleswig-Holstein beschließen Fusion ■ Hamburg: Hamburgs Bürgermeister Scholz betont Bedeutung des Wohnungsbaus ■ Saarland: Bauwirtschaft im Spannungsfeld von Politik und Wettbewerb

## **/ SONSTIGES 24**

Ein Beispiel aus der Praxis: Elektronischer Lieferscheinservice (ELSE) bei Aug. Prien erfolgreich eingeführt

## **/ NEU ERSCHIENEN 25**

Jetzt unter [www.bauindustrie.de](http://www.bauindustrie.de) zu bestellen: Neue Publikationen ■ Neue Technische Briefe der Bundesfachabteilung Wärme-, Kälte-, Schall- und Brandschutz erschienen ■ **IMPRESSUM**

## **/ PERSONALIEN 26**

Personalien aktuell

## In die Zukunft bauen **bautec**

Internationale Fachmesse für  
Bauen und Gebäudetechnik  
21. – 25. Februar 2012



[www.bautec.com](http://www.bautec.com)

 **Messe Berlin**



/ Prof. Dr.-Ing. Hans-Peter Keitel  
BDI-Präsident

Investitionen in Verkehrswege sind entscheidend für Wachstum, Wohlstand und Lebensqualität in Deutschland. Jede zusätzlich investierte Milliarde Euro schafft dauerhaft rund 20.000 Arbeitsplätze.

Trotzdem hat die Politik die Infrastruktur über lange Zeit vernachlässigt. In den vergangenen dreißig Jahren hat unsere Infrastruktur zwölf Prozent ihres Wertes verloren. Wichtige große Ausbau- und Erneuerungsvorhaben unterbleiben. Die Konsequenzen: unzählige Staukilometer, nicht befahrbare Brücken, Umwege im Bahnverkehr, Flughäfen, die an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, fehlende Hafenhinterlandanbindungen.

Dieser Substanzverlust ist eine Folge der chronischen Unterfinanzierung der Infrastrukturen. Mit Ausnahme der Jahre 2009 und 2010 hat der Bund seit 2001 jährlich weniger als zwölf Milliarden Euro für die Verkehrswege ausgegeben. Dabei hatte die Pällmann-Kommission schon vor einem Jahrzehnt einen Bedarf von mindestens zwölf Milliarden Euro pro Jahr festgestellt.

Der BDI warnt vor den Konsequenzen des Substanzverlustes und den damit verbundenen volkswirtschaftlichen Kosten. Die aktuelle Studie „Brückenertüchtigung jetzt – ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Mobilität auf Bundesfernstraßen“ von BDI und Bauindustrie weist eindrücklich auf den nötigen Handlungsbedarf hin. Für den Erhalt der Brücken sind bis zum Jahr 2016 insgesamt bis zu 2,75 Milliarden Euro zusätzlich zum bisherigen Mittelansatz notwendig. Deutschland braucht dringend klare politische Prioritäten und bedarfsgerechte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Die Bundesregierung erhöht die Investitionen in die Bundesverkehrswege im nächsten Jahr um knapp eine Milliarde Euro. Die zusätzli-

## »Infrastruktur zehrt von der Substanz«

chen Mittel leisten zwar einen spürbaren Beitrag, um die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands zu erhöhen. Sie sind aber nach wie vor deutlich unzureichend.

Eine einmalige Aufstockung nach Kassenlage kann die Infrastruktur nicht nachhaltig stärken. Das Industrieland Deutschland braucht eine Verstärkung der Investitionsmittel in die Bundesverkehrswege auf mindestens zwölf Milliarden Euro jährlich bis mindestens 2015.

Mit lediglich mehr Investitionen in Infrastruktur ist es aber nicht getan. Wir müssen auch die Akzeptanz für große Infrastrukturprojekte in Deutschland spürbar erhöhen.

Es stimmt: Langwierige und komplexe Planungs- und Genehmigungsverfahren führen oft zum Stillstand. Große Infrastrukturprojekte dauern manchmal Jahrzehnte und finden auch darum wenig Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürgern. Laut Allensbach-Umfrage reagieren 54 Prozent der Menschen in Deutschland auf den Begriff „große Bauprojekte“ negativ.

Um diesem Trend entgegenzuwirken, fordert der BDI effizientere Planungs- und Genehmigungsverfahren, bessere Bürgerbeteiligung sowie mehr Transparenz bei Infrastrukturprojekten. Schnellere Planungszeiten und bessere Bürgerbeteiligung schließen sich nicht gegenseitig aus, sondern bedingen einander.

Das Investitionsland Deutschland braucht einen neuen Konsens über die Bedeutung unserer Infrastruktur und über Verfahren, Projekte zügiger ins Werk zu setzen. Zugleich muss im Ergebnis immer eine verbindliche Entscheidung stehen, auf die Investoren vertrauen können.

Wirtschaft und Politik müssen gemeinsam das Bewusstsein für gesamtgesellschaftliche Erfordernisse und volkswirtschaftliche Vorteile industrieller Großprojekte in der Bevölkerung schärfen. Sie müssen aber auch klar machen, dass es völlig ohne Belastungen keinen Fortschritt und keinen Wohlstand geben kann. ■





Studie über Brücken auf Bundesfernstraßen zeigt auf:

## ***Zustand der Brücken in Deutschland besorgniserregend***

„Viele Brücken im Netz der Bundesfernstraßen entsprechen nicht mehr dem heutigen technischen Standard und wurden für viel geringere Verkehrsbelastungen berechnet und bemessen.“

## Sanierung kostet knapp 3 Milliarden Euro zusätzlich

„Für etliche Brücken bestehen aufgrund von Schäden schon jetzt Verkehrsbeschränkungen und zahlreiche Brücken müssen in der nächsten Zeit konstruktiv verstärkt oder erneuert werden. Für den Erhalt der Brücken sind ab dem kommenden Jahr bis 2016 insgesamt bis zu 2,75 Milliarden Euro zusätzlich zum bisherigen Mittelansatz notwendig.“ Dies ist das Ergebnis einer Studie, die der Hauptverband gemeinsam mit dem Bundesverband der Deutschen Industrie und dem Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden in Auftrag gegeben hat.

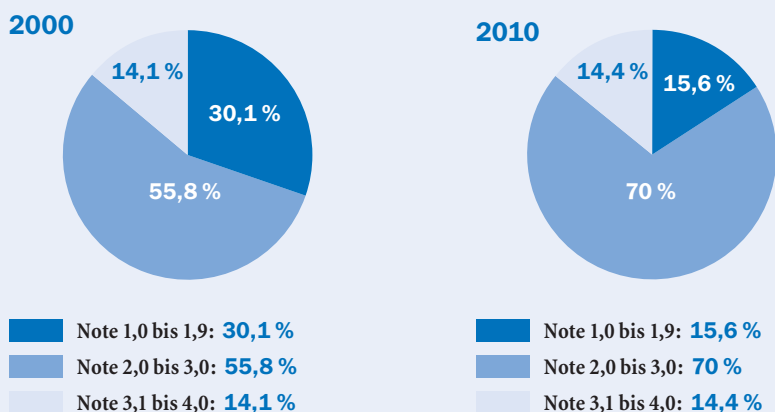
Der Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes RA Michael Knipper erklärte bei der Vorstellung der Studie in Berlin: „Deutschland betreibt bereits seit Jahren seine Infrastruktur auf Verschleiß. Im Bereich der Brücken auf Bundesfernstraßen ist dadurch ein Investitionsstau von schätzungsweise 7 Milliarden Euro entstanden. Allein in Nordrhein-Westfalen müssen in den nächsten zehn Jahren 300 Großbrücken saniert werden. Wir dürfen also keine Zeit verlieren.“

Es bestehe „dringender Handlungsbedarf“, um auch künftig noch die Verkehrsströme der Wirtschaft und der Bürger sicherstellen zu können. Vor allem bei älteren Großbrücken sind inzwischen die Belastungsgrenzen erreicht. „Die bröselnden Brücken sind mit unabsehbaren Folgen für die deutsche Wirtschaft verbunden“, sagte Dieter Schweer, Mitglied der BDI Hauptgeschäftsführung. „Längere Fahrzeiten durch Umwege aufgrund von Brückensperrungen bedeuten steigende Kosten und eine stärkere Umweltbelastung. Nur rasches Handeln kann den drohenden Kollaps auf den Bundesfernstraßen vermeiden.“

Der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Baustoffe – Steine und Erden, Michael Basten, betonte: „Leistungsfähige Verkehrswege sind für Deutschland als Exportnation und Logistikkreuz in Europa unverzichtbar. Bis 2025 wird im Vergleich zu 2004 ein Anstieg des Güterverkehrs auf der Straße um mehr als 80 Prozent prognostiziert. Ohne sichere Brücken werden wir diese gewaltige Herausforderung nicht stemmen können.“

Die Verbände forderten daher für den Bundeshaushalt 2012 eine deutliche Aufstockung

**Brücken im Netz der Bundesfernstraßen – Zustandsnoten (Brückenflächen)**



1,0–1,9: sehr guter bzw. guter, 2,0–3,0: befriedigender bzw. ausreichender, 3,1–4,0: nicht ausreichender bzw. ungenügender Bauwerkszustand

der Investitionen für die Bundesfernstraßen, insbesondere für die Sanierung der Brücken auf Bundesfernstraßen.

Die Ankündigung von Bundesverkehrsminister Ramsauer im Rahmen der Haushaltsdebatte, die Investitionen in Maßnahmen zur Instandhaltung und Ertüchtigung der Brücken bis 2015 auf jährlich 700 Millionen Euro zu erhöhen, sei zwar eine wichtige und auch richtige Entscheidung. Aber ohne eine deutliche und dauerhafte Aufstockung der Investitionen in die Bundesfernstraßen über das aktuelle Niveau von rund 5 Milliarden Euro jährlich hinaus blieben vermutlich alle Bemühungen zur Brückensanierung nur Stückwerk.

Besonders betroffen sind Hauptverkehrsachsen in den westlichen Bundesländern. Das sind z. B. die A 45 zwischen Dortmund und Gambacher Kreuz, die A 81 zwischen München und Salzburg, die A 6 zwischen Heilbronn und Nürnberg, die A 3 zwischen Frankfurt und Nürnberg, die A 7 auf mehreren Abschnitten, die A 61 zwischen Kreuz Meckenheim und Hockenheim sowie zahlreiche Streckenabschnitte im Ruhrgebiet. Wegen Brückenschäden wurden z. B. auf der A 45 für mehrere Talbrücken schon Geschwindigkeitsbeschränkungen von 60 km/h angeordnet. Vermutlich müssen von den über 60 Brücken auf der A 45 alle älteren erneuert werden.

Der BDI hat eine Investitionsagenda gestartet, damit wieder mehr in Deutschlands Zukunft investiert wird. Nur mehr Investitionen schaffen neues Wachstum, neue Beschäftigung und neue Aufstiegschancen. Mehr auf [www.investitionsagenda.de](http://www.investitionsagenda.de).

### BI aktuell fasst die wichtigsten Ergebnisse der Studie zusammen:

Nach den jährlich von Prüferingenieuren im Rahmen der Brückenprüfungen vergebenen Zustandsnoten befinden sich bundesweit aktuell 14 Prozent der Brücken im Netz der Bundesfernstraßen in einem kritischen bis ungenügenden Zustand (Note 3,0 bis 4,0). Zwar ist dieser Anteil in den vergangenen zehn Jahren stabil geblieben. Dies ändert allerdings nichts am dringenden Handlungsbedarf.

Mindestens ebenso problematisch ist zudem die Tatsache, dass sich seit 2001 der Anteil der Bauwerke mit Zustandsnoten zwischen 2,0 und 3,0 um 14 Prozentpunkte erhöht hat. Dies bedeutet, dass sich allmählich ein erheblicher Rückstand bei den notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen ergeben hat, der nur mit großem Aufwand wieder aufgeholt werden kann. Zudem führe dies dazu, dass sich die Schäden durch nicht rechtzeitig ausgeführte Maßnahmen erheblich vergrößern und dann mit wesentlich höherem finanziellen Aufwand beseitigt werden müssen.

► Fortsetzung von Seite 5

**Die Gründe für die aktuellen Probleme lassen sich im Wesentlichen in drei Punkten zusammenfassen:**

- Defizite bei älteren Brücken im Bestand, die wegen ihres Baujahres und den seinerzeit geltenden technischen Regeln nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen,
- generelle Verschlechterung des Zustands vieler Brücken wegen nicht rechtzeitig durchgeführter Erhaltungsmaßnahmen sowie
- überproportionale Zunahme des Güterverkehrs und damit einhergehende wesentlich höhere Belastung der Bauwerke.

Zwischen 1975 und 2009 hat sich der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf den Bundesautobahnen auf heute 49.000 Kraftfahrzeuge nahezu verdoppelt. Auf hoch belasteten Strecken werden sogar Spitzenwerte von 150.000 Kfz erreicht. Zudem hat der Anteil des Schwerverkehrs deutlich zugenommen und das zulässige Höchstgewicht und die damit einhergehenden Achslasten sind ebenfalls stark gestiegen. Allein in Nordrhein-Westfalen hat sich zwischen 2005 und 2009 die Zahl der genehmigungspflichtigen Schwerlasttransporte mit einem Gesamtgewicht von mehr als 150 Tonnen auf 813 verdreifacht.

Aus Sicht der deutschen Wirtschaft hat sich der kritische Zustand der Brücken inzwischen zu einer Belastung für den Güterverkehr zwischen den wirtschaftlichen Zentren Deutschlands entwickelt. Bereits Anfang 2009 mussten auf insgesamt acht Brückenbauwerken der A 45 Dortmund–Gießen in beiden Fahrtrichtungen Tempobegrenzungen auf 60 Kilometer sowie Überholverbote für LKW verhängt werden. Für viele Brücken mussten zusätzlich Gewichtsbeschränkungen verordnet werden; die Autobahnbrücke Sechshelden auf der A 45 darf nur noch von Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von bis zu 7,5 Tonnen befahren werden.

Für die Zukunft ist zudem mit einer weiteren starken Zunahme der Belastung zu rechnen. 2010 lag die Güterverkehrsleistung im Straßenfernverkehr bei 434 Milliarden Tonnenkilometern (tkm). Bis 2025 wird eine Zunahme auf 676 Milliarden tkm erwartet, ein Wachstum von mehr als 50 Prozent. Der Anteil der Straße am gesamten inländischen Güterverkehr soll dann bei etwa drei Vierteln liegen. ■

## / Meine Meinung



### **Volksentscheid über „Stuttgart 21“: Endlich Planungssicherheit!**

Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer,  
Präsident des Hauptverbandes der  
Deutschen Bauindustrie

Die Entscheidung der Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg für den Weiterbau von Stuttgart 21 schafft endlich Planungssicherheit. Es ist erfreulich, dass sich Ministerpräsident Winfried Kretschmann und Verkehrsminister Winfried Hermann eindeutig zu ihrer Verantwortung bekannt haben. Die Verantwortlichen in der Landesregierung bleiben aufgefordert, das weitere Verfahren konstruktiv zu begleiten.

Man muss aus den langwierigen Verfahren und dem großen Widerstand gegen „Stuttgart 21“ die richtigen Lehren ziehen. Wir können es uns nicht leisten, dass große Infrastrukturprojekte über Jahre hinweg nicht umgesetzt werden. Eine deutliche Verkürzung von Planungs- und Genehmigungsver-

fahren ist daher unerlässlich. Zugleich muss man die Bürgerinnen und Bürger früher als bisher in die Entwicklung großer Infrastrukturprojekte einbinden.

Es hat sich gezeigt, dass man mehr Akzeptanz für große Infrastrukturprojekte erreichen kann, wenn man umfassend informiert und auch Bedenken ernst nimmt. Dabei stehen Politik und Wirtschaft gleichermaßen in der Pflicht. Bei aller Notwendigkeit von stärkerer Bürgerbeteiligung muss am Ende des Prozesses aber ein klares Ergebnis stehen, das von allen Seiten anerkannt wird. Ohne Rechtssicherheit gibt es nicht die Investitionen, die notwendig sind, um Wachstum und Arbeitsplätze in unserem Land zu sichern. ■



Politik einig:

## Mehr Mittel für Verkehrsinfrastruktur notwendig



Dirk Fischer, MdB,  
Sprecher der Arbeits-  
gruppe Verkehr, Bau  
und Stadtentwick-  
lung



„Die Koalition von CDU, CSU und FDP hat die Erhöhung des Verkehrssetats 2012 um eine Milliarde Euro beschlossen – ein erfreulicher und notwendiger Schritt zum Erhalt unserer Verkehrsinfrastruktur. Davon wird der überwiegende Teil für den Bereich der Bundesfernstraßen zusätzlich zur Verfügung stehen. Zu den dringlichen Maßnahmen gehört auch der Bereich Brückensanierung. Die Schäden an Brücken und der Infrastruktur sind nicht über Nacht entstanden. Hier wurde in vergangenen Jahren zu wenig investiert. Richtig ist: Bei rund 300 Brücken müssen Instandsetzungs- oder Erneuerungsmaßnahmen durchgeführt werden. Das haben die Länder, die sich um den Erhalt der Straßen und damit auch der Brücken kümmern, fest im Blick.“ ■



Sören Bartol, MdB,  
und Vorsitzender der  
Arbeitsgruppe Ver-  
kehr, Bau und Stadt-  
entwicklung sowie  
verkehrspolitischer  
Sprecher



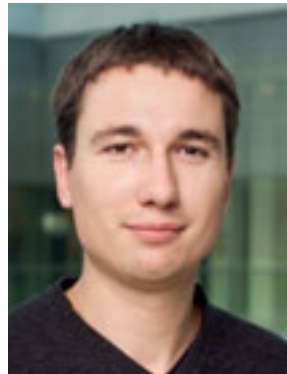
„Aufgeplatzter Beton, Risse, Roststellen – eine ganze Generation von Brücken aus den sechziger und siebziger Jahren droht auseinanderzufallen. Die SPD im Bundestag hat die Bröckel-Brücken zum Thema gemacht und in die Öffentlichkeit getragen. Die Bundesmittel für den Erhalt decken jedoch immer noch nicht den Bedarf. Weiter werden Brücken für Schwertransporte gesperrt. Unternehmen transportieren ihre Waren im Zickzack durch Deutschland. Das verlängert die Fahrzeiten, erhöht den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und gefährdet die Wirtschaft. Wir brauchen nicht nur mehr Geld, sondern müssen auch Strukturen ändern. Das Geld muss in die Schlaglöcher und die Sanierung der Brücken und nicht nach parteipolitischem Proporz ins Leere fließen.“ ■



Patrick Döring, MdB,  
stellv. Vorsitzender  
und verkehrspoliti-  
scher Sprecher



„Deutschland benötigt leistungsfähige Verkehrswege. Dieser Aufgabe ist der Staat zuletzt aber immer weniger gerecht geworden. Das zeigt auch das Brücken-Gutachten. Nach wortreicher Tatenlosigkeit von fünf SPD-Ministern in über zehn Jahren steuert die christlich-liberale Koalition deshalb um. Wir setzen klare Prioritäten für den Erhalt der Infrastruktur und einen Schwerpunkt zur Sanierung maroder Brücken. Wir wollen Investitionen in Zukunft vernünftig priorisieren. Gleichzeitig stellen wir eine Milliarde Euro für zusätzliche Investitionen bereit. Ein wichtiger Schritt – und in Anbetracht der Konsolidierungsaufgaben ein großer Erfolg. Aber: Viel mehr bleibt noch zu tun.“ ■



Stephan Kühn, MdB,  
Sprecher für Ver-  
kehrspolitik der  
Bundestagsfraktion



„Angesichts des ersichtlichen Substanzverzehr in den Bestandsnetzen von Schiene und Straße kann die Konsequenz nur heißen: Erhalt hat Vorrang vor Neu- und Ausbau. Insbesondere bei der Straße muss massiv vom Neubau zum Bestandsnetzerhalt umgeschichtet werden.

Die Erhaltungsansätze sind immer noch viel zu niedrig, um den Substanzverzehr aufzuhalten. Der Netzerhalt ist längst zu einer sehr kritischen Infrastrukturfrage geworden. Insbesondere für die Erhaltung der Brücken im Bundesfernstraßennetz muss ein mittelfristig ausgelegtes Sanierungsprogramm initiiert werden. Die uneingeschränkte Nutzbarkeit weiter Teile der Netze ist in Gefahr, wenn nicht entschlossen und zügig umgesteuert wird.

Daher müssen sowohl für den Erhalt des Eisenbahnnetzes über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung als auch für den Erhalt des Bundesfernstraßennetzes die Finanzierungsansätze auf jährlich über 3 Milliarden Euro angehoben werden.“ ■

BI aktuell im Interview mit Dr.-Ing. Walter Fleischer, neuer Vorsitzender der Bundesfachabteilung Straßenbau:

## „Deutschland kann den Gürtel nicht enger schnallen“



### **Müssen wir bei der Verkehrsinfrastruktur den Gürtel enger schnallen?**

Deutschland als Verkehrsdrehscheibe im Herzen Europas kann den Gürtel nicht enger schnallen. Der Transitverkehr hat sich in den vergangenen 15 Jahren auf der Straße vervierfacht und auf der Schiene verdoppelt. Die Bundesfernstraßen sind bereits heute schon überlastet und nicht in der Lage, den bestehenden Verkehr sicher und ohne erhöhtes Stauaufkommen abzuleiten. Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur aber ist Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum für den Produktionsstandort Deutschland. Darum gilt es, das Verkehrsnetz weiter auszubauen, bestehende Engpässe zu beseitigen und mehr in notwendige Erhaltungsmaßnahmen unserer Straßen- und Ingenieurbauwerke zu investieren.

### **Wie viel Geld brauchen wir zum Erhalt und zum bedarfsgerechten Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur? Reichen die Haushaltsmittel aus?**

In den vergangenen Jahren hat der Bund jährlich weniger als 10 Milliarden Euro in seine Verkehrswege investiert. Der Investitionsstau im Bereich der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur konnte auch durch die zwei Konjunkturprogramme der Bundesregierung nicht beseitigt werden, allenfalls konnte der Substanzverzehr für die vergangenen zwei Jahre gestoppt werden. Im Jahr 2000 hat bereits die Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung ein jährliches Niveau an Verkehrsinvestitionen des Bundes von 12 Milliarden Euro gefordert. Wir unterstützen die aktuelle Forderung

von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, das Niveau der Verkehrsinvestitionen auf 14 Milliarden Euro anzuheben, davon 8 Milliarden Euro für den Bundesfernstraßenbau, da hier eine Investitionslücke von rund 3 Milliarden Euro pro Jahr besteht.

### **Im Bundeshaushalt 2012 steht nun eine Milliarde Euro mehr für Investitionen in die Verkehrswege zur Verfügung?**

Positiv zu bewerten ist zunächst einmal, dass mittlerweile auch von den Bundestagsabgeordneten die Investitionsnöte der Verkehrsinfrastruktur erkannt werden und Zusatzmittel in Höhe von einer Milliarde Euro im Etat 2012 beschlossen wurden. Die Fernstraßen erhalten davon 600 Millionen Euro, allerdings werden 400 Millionen Euro 2012 und 200 Millionen Euro 2013 erst bauwirksam. Bei den Bundesfernstraßen wird dadurch der bisherige Etatsatz für 2012 auf voraussichtlich 5,4 Milliarden Euro angehoben. Die Aufstockung der Mittel soll auch zur Verstärkung der laufenden Projekte dienen, das lindert zwar die Unterfinanzierung, reicht aber nach wie vor nicht aus, den Substanzverlust zu stoppen.

### **Brauchen wir geschlossene Finanzierungskreisläufe für die einzelnen Verkehrsträger? Hilft eine Pkw-Maut weiter?**

Bei den Bundesfernstraßen besteht seit diesem Jahr bereits ein eigenständiger Finanzierungskreislauf. Damit fließen erstmals die Mautentnahmen nur noch in die Bundesfernstraßen. Langfristig muss es aber Ziel sein, dem Bundesfernstraßenbau zu einem eigenen Finanzierungskreislauf zu verhelfen, der notwendigerweise auch eine Pkw-Maut einschließt. Vorteil einer Pkw-Maut wäre, dass eine Verstärkung der Investitionen in den Straßenbau erfolgt und die Mittelverwendung transparenter wird. Daneben werden künftig auch ausländische Pkw für die Nutzung des deutschen Autobahnnetzes mit herangezogen.

### **Wie lässt sich verhindern, dass die Maut „kassiert“ wird, ohne dass wirklich mehr Geld für die Infrastruktur fließt?**

Eine Pkw-Maut hilft weiter, vorausgesetzt es erfolgt die Umstellung der Verkehrswegefinanzierung von der bisherigen Haushalts- bzw. Steuerfinanzierung auf eine Nutzerfinanzie-

rung. Zudem ist zwingend eine Zweckbindung für Investitionen vorzusehen. Ein Systemwechsel in der Verkehrswegefinanzierung sollte nicht zu einer Erhöhung der Abgabenbelastung der privaten Haushalte führen. Im Gegenzug halten wir es daher für angebracht, dass zumindest die privaten Autofahrer eine Kompensation über die Absenkung der Kfz-Steuer oder der Mineralölsteuer erhalten. Auf der anderen Seite bin ich sicher, dass die Mehrheit der deutschen Pkw-Fahrer bereit ist, ihr „Scherflein“ für den Erhalt und den Aus- bzw. Neubau unserer Bundesfernstraßen beizutragen, wenn dadurch ein noch sicherer Verkehr und weniger Staus möglich werden. Ein fließender Verkehr ist – im Gegensatz zu Staus – praktizierter Umweltschutz.

### **Sie wurden zum Vorsitzenden der Bundesfachabteilung Straßenbau gewählt. Welche Aufgaben erwarten Sie zukünftig?**

Neben den vorgeannten Themen sehe ich meine zukünftigen Aufgaben u. a. im Einsatz für faire und transparente Vergabe- und Vertragsbedingungen zu marktgerechten Preisen, basierend auf den Grundsätzen des freien lautereren Wettbewerbes. Ziel muss es sein, in einem fairen, transparenten und rechtsgültigen Verfahren an einen leistungsfähigen und zuverlässigen Vertragspartner zu angemessenen Preisen zu vergeben. Aber nicht nur bei Vergabeverfahren, sondern auch bei der anschließenden Vertragsabwicklung ist das faire Miteinander zwischen Auftraggeber, Auftragnehmer und Nachunternehmer sowie Lieferanten von entscheidender Bedeutung.

Die Qualitätsarbeit und die Durchsetzung von Mindeststandards im Straßenbau muss gefördert werden. Straßen in Deutschland sind in einer Qualität zu bauen und zu erhalten, sodass diese auch den nach wie vor steigenden Verkehrsbelastungen – vor allem des Schwerlastverkehrs – noch besser gerecht werden. Dazu gehört auch die Mitarbeit der Bauindustrie an unseren technischen Regelwerken. Um diesen stetig steigenden Qualitätsanforderungen gerecht zu werden, gilt es außerdem, den Nachwuchs bei den Ingenieuren und dem gewerblichen Personal zu fördern und zu unterstützen. Dafür möchte ich mich mit Unterstützung des gesamten Vorstands und der Delegierten der BFA Straßenbau zukünftig einsetzen. ■

Symposium „Sechs Monate volle Arbeitnehmerfreizügigkeit“:

## Schmieg: „Übergangsfristen haben eine Völkerwanderung am Bau verhindert!“

„Noch ist kein großer Zustrom nach Auslaufen der Übergangsfristen zu verzeichnen, das heißt aber nicht, dass die Übergangsfristen nicht gewirkt haben, im Gegenteil: Sie haben eine weitere Völkerwanderung am Bau verhindert.“ Dies erklärte der Vizepräsident Sozialpolitik, Dipl.-Oec. Andreas Schmieg, im Rahmen eines Symposiums zur vollen Arbeitnehmerfreizügigkeit der drei Tarifvertragsparteien des Baugewerbes am 2. November in Berlin.

Tarifpartner sowie Vertreter aus Politik und Wissenschaft waren sechs Monate nach Herstellung der vollen Arbeitnehmerfreizügigkeit gegenüber Estland, Lettland, Litauen, Polen, der Slowakischen Republik, Slowenien, der Tschechischen Republik und Ungarn (EU-8) zusammengekommen, um eine erste Zwischenbilanz zum Auslaufen der Übergangsfristen zu ziehen. Deutschland hatte bis zum 1. Mai im Zuge der Osterweiterung der Europäischen Union die Arbeitnehmerfreizügigkeit sowie die Dienstleistungsfreiheit im Bau- und Reinigungsgewerbe zum Schutz vor Verwerfungen auf dem Arbeitsmarkt eingeschränkt.

Nach einem Grußwort des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesministerium, Hans-Joachim Fuchtel, MdB (CDU/CSU), zog Dr. Timo Baas vom Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung eine erste Zwischenbilanz aus volkswirtschaftli-

cher Sicht. Zusammenfassend stellte er fest, dass die Zuwanderung aus den EU-8-Staaten hinter den Erwartungen zurückbleibe. Die Arbeitsmarktwirkung der Zuwanderung sei gering. Aufgrund von Legalisierungsprozessen und der Aufgabe der Selbstständigkeit sei die Beschäftigung von EU-8-Staatsbürgern dennoch stark gestiegen, insbesondere im Baugewerbe.

Im Anschluss referierten Oliver-Thomas Pampel-Jabrane, Bundesfinanzdirektion Mitte, über die Durchsetzung der Mindestarbeitsbedingungen des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes in der Baubranche durch die Zollverwaltung und Max Boxleitner, Landgericht München, über die juristische Praxis der Ahndung von Arbeitsmarktdelikten.

In der Podiumsdiskussion unter der Moderation von Prof. Dr. Ulrich Preis von der Universität Köln waren sich die Tarifpartner einig, dass die beim Beitritt von Rumänien und Bulgarien ebenfalls vereinbarten Übergangsfristen voll ausgeschöpft werden müssten. Auch hier bedürfe es mit Blick auf das Lohngefälle einer langsamen Anpassung. Zur Verdeutlichung der Situation verglich Schmieg die Lage mit dem Bild eines Stausees und eines hinter der Staumauer liegenden Tals; durch das Wegsprengen der Staumauer ließe sich zwar sehr schnell ein gleicher Wasserstand herstellen, allerdings nur mit der Folge von enormen Schäden. Daher sei eine Kombina-

tion von zwingenden und merklich kontrollierten Sozialstandards, also Mindestlöhnen sowie Übergangsfristen, erforderlich.

In den weiteren Vorträgen beschäftigten sich Prof. Dr. Frank Bayreuther, Universität Passau, mit den Auswirkungen der vollständigen Freizügigkeit auf das Arbeitsrecht und Armindo Silva, Direktor der Generaldirektion Beschäftigung bei der Europäischen Kommission, mit der geplanten „Enforcement-Richtlinie“, die die Entsenderichtlinie ergänzen soll. Er kündigte an, dass ein entsprechender Vorschlag voraussichtlich Ende des Jahres vorgelegt werde.

Prof. Dr. Rainer Schlegel, Abteilungsleiter im Bundesministerium für Arbeit und Soziales, referierte über die europäische Normalität der vollen Arbeitnehmerfreizügigkeit, bevor Martin Krämer, Vergabestelle der Stadt Bonn, die Beachtung von Mindestarbeitsbedingungen bei der öffentlichen Auftragsvergabe erläuterte. Schließlich ging Prof. Dr. Heinz-Dietrich Steinmeyer von der Universität Münster auf entsenderechtliche Aspekte ein.

Manfred Purps, Vorstand der SOKA-BAU, betonte in seinem Schlusswort die Bedeutung der Übergangsfristen und wiederholte die Forderung der Diskutanten, diese bewährte Option auch gegenüber Bulgarien und Rumänien zu nutzen. ■



Dipl.-Oec. Andreas Schmieg, Vizepräsident Sozialpolitik des Hauptverbandes: Übergangsfristen haben gewirkt



Freuten sich über einen gelungenen Mittelstandstag. Dipl.-Vw. Friedhelm Noss, Hauptgeschäftsführer BVMB, RA Michael Knipper, Hauptgeschäftsführer HDB, Ernst Burgbacher, MdB, Parl. Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, Dr. Veit J. Walthelm, Vorsitzender Mittelstandsausschuss HDB, RA Michael Hafner, Hauptgeschäftsführer Bauwirtschaft Baden-Württemberg (v.l.)

Mittelstandstag 2011:

## Unternehmensfinanzierung gesichert – Energiewende bringt neue Aufgaben

„Unternehmensfinanzierung und Energiewende – Herausforderung an Bauwirtschaft und Banken“ – unter diesem Titel fand am 1. Dezember der Mittelstandstag 2011 in Berlin statt. Organisiert vom Hauptverband, der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen (BVMB) sowie dem Bundesverband deutscher Banken nahmen rund 100 Teilnehmer an der speziell auf Themen der mittelständischen Bauunternehmen zugeschnittenen Veranstaltung teil.

Der Vorsitzende des Mittelstandsausschusses im Hauptverband, Dr. Veit Walthelm, konnte zur Eröffnung den Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und gleichzeitig

Mittelstandsbeauftragten der Bundesregierung, Ernst Burgbacher, MdB, begrüßen. Burgbacher ging in seinem Grußwort unter dem Titel „Auslandsbau und Energiewende“ auf die Zukunftschancen für den bauindustriellen Mittelstand ein.

In den anschließenden vier Panels wurden die Themen „Unternehmensfinanzierung“ und „Energiewende“ in unterschiedlichen Facetten beleuchtet. Im Panel 1 „Herausforderungen an die Unternehmensfinanzierung der mittelständischen Bauunternehmen“, das von Markus Becker-Melching, Geschäftsführer Unternehmensfinanzierung im Bundesverband deutscher Banken, moderiert wurde, haben besonders die Vertreter der Bauwirt-

schaft, Stephan Heilmann, Bauunternehmen Carl Schumacher GmbH, und Ing.-Ök. Eckmut Meinhold, Geschäftsführer der Industriebau Wernigerode GmbH, deutlich gemacht, dass die Bauunternehmen in den vergangenen Jahren ihr Eigenkapital erheblich aufgestockt hätten. Problematischer sei, dass vermehrt öffentliche Auftraggeber keine Kredite mehr erhielten. In der folgenden Diskussion unterstrichen die Bankenvertreter, dass die Kreditinstitute bei Prüfung der Unternehmen den Fokus weniger auf das vergangenheitsbezogene Rating als auf die zu beurteilende Entwicklung des Unternehmens legen würden.



Dr. Veit J. Walthelm



Ernst Burgbacher



Dipl.-Bw. Thorsten Bode

Anschließend wurde – ebenfalls unter Moderation von Markus Becker-Melching – die „Finanzierung des Auslandsgeschäfts der mittelständischen Bauunternehmen“ erörtert. Dipl.-Ing. Thomas Echterhoff, Geschäftsführender Gesellschafter der Echterhoff Bau-Gruppe, und Dipl.-Ing. Josef Geiger, Geschäftsführender Gesellschafter der Wilhelm Geiger GmbH & Co. KG, berichteten von ihren Erfahrungen in Polen und Rumänien. Beide Unternehmer machten deutlich, dass gerade für mittelständische Unternehmen nur ein langfristiges Engagement erfolversprechend sei, und stellten insbesondere die rechtlichen und administrativen Probleme des Auslandsengagements ihrer Unternehmen plastisch dar.

In die Thematik „Energiewende“ führte Dipl.-Bw. Thorsten Bode, Präsident der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen, ein. Er hob hervor, dass die Energiewende große Chancen auch für Mittelständler z. B. im Bereich Netzausbau eröffne.

Im Anschluss daran ging Andreas Jung, Geschäftsführer der Deutschen Energie-Agentur GmbH (dena), speziell auf die Chancen und Risiken der Energiewende aus technischer Sicht ein. Dabei stellte er unter anderem die Chancen und Probleme insbesondere bei der Gebäudesanierung dar.

Wie die Bundesregierung einen klimaneutralen Gebäudebestand bis 2050 erreichen will und welche Maßnahmen nötig sind, um Investitionen in die energetische Sanierung des Gebäudebestandes zu erleichtern, wurde anschließend in Panel 3, das RA Michael Knipper, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes, moderierte, erörtert. Dipl.-Ing. Hans-Dieter Hegner, Leiter des Referats Bauingenieurwesen,



In vier Panels wurden die Mittelstandsthemen diskutiert.

Nachhaltiges Bauen im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, stellte dabei die Position der Bundesregierung dar. Dierk Jennewein, Produktmanagement Immobilienfinanzierung der Commerzbank AG, ging auf die Frage ein, welchen Einfluss die energetische Performance eines Gebäudes auf dessen zukünftigen Wert habe.

Dipl.-Ing. Jürgen Bösecke, Geschäftsführer der Bösecke Spezialhochbau und Service GmbH und Vorsitzender der BFA Fassadenbau im Hauptverband, berichtete von den Vorteilen der energetischen Sanierung von Plattenbauten durch vorgehängte hinterlüftete Fassaden und seine Erfahrungen der energetischen Sanierung durch „gebrauchte“ Fassadenelemente anhand eines Beispiels in Magdeburg.

Über die energetische Sanierung im Rahmen der Zertifizierung durch die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) informierte Dipl.-Ing. Karsten Diederichs-Späh,

Oevermann Hochbau GmbH und Vorsitzender des HATECH-Arbeitskreises „Nachhaltigkeit“ im Hauptverband.

Im anschließenden Panel 4 „Netzausbau“, das Dipl.-Ing. Norbert Scheffler, Fachbereichsleiter Ortsversorgung der Bohlen & Doyen Bauunternehmung GmbH, moderierte, erläuterte Dr. Christoph Gehlen, Amprion GmbH, die Netzstruktur der elektrischen Stromversorgung, die Herausforderungen der Übertragungsnetzbetreiber, die bisher in Angriff genommenen vier Kabelpilotprojekte nach dem Energieleitungsausbaugesetz sowie die konkrete Realisierung unterirdischer Kabelleitungen.

In der folgenden Podiumsdiskussion, an der vonseiten der Bauwirtschaft Dipl.-Ing. Karl Jelinski, Technischer Leiter Netzbau der Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, sowie Dipl.-Ing. Rainer Schulte-Göbel, Direktor der Oldenburgischen Landesbank AG, teilnahmen, wurde festgehalten, dass die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen für ober- wie unterirdische Netzleitungen erheblich schneller als bisher geschaffen werden müssten. Die Vertreter der Bauwirtschaft regten an, dass die Netzbetreiber zukünftig nicht mehr Erdbau und Leitungsverlegung getrennt, sondern zusammengefasst vergeben sollten, um Synergieeffekte zu erzielen. Dabei wurde die kurzfristige Gründung eines Arbeitskreises aus Netzbetreibern und Vertretern der Bauwirtschaft ins Auge gefasst, um bereits im Vorfeld bestehende Hindernisse beseitigen zu können.

Abgeschlossen wurde der Mittelstandstag durch ein Schlusswort von Andreas Krautscheid, Mitglied der Hauptgeschäftsführung des Bundesverbandes deutscher Banken. ■



Andreas Jung



Andreas Krautscheid, Staatsminister a. D.



Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden

Feierliche Übergabe der neuen KWB-Monitoringberichte am 10. Oktober an Staatssekretär Rainer Bomba, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. 1. Reihe (v.l.): Michael Basten, Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden, Staatssekretär Rainer Bomba, Peter Kurth, Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft (BDE). 2. Reihe (v.l.): Dr. Berthold Schäfer, Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden, Dr. Antje Eichler, Hauptverband, Harald Schröer, Zentralverband Deutsches Baugewerbe, RA Michael Knipper, Hauptverband, Sandra Giern, BDE, Dietmar Menzer, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

## Monitoringberichte der Initiative Kreislaufwirtschaft Bau (KWB) übergeben

„Die Bauwirtschaft übertrifft schon heute die für 2020 gesteckten europäischen Verwertungsziele bei Weitem. Damit ist bewiesen, dass die Bauwirtschaft das Anliegen einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft in hervorragender Weise umsetzt und einen bedeutenden Beitrag zur Ressourcenschonung als auch zur effizienten Ressourcennutzung leistet.“ Dies erklärte Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, bei der Übergabe der Monitoringberichte 2006 und 2008 durch die Initiative Kreislaufwirtschaft Bau (KWB) in Berlin. Die Monitoringberichte zum Aufkommen und Verbleib mineralischer Bauabfälle werden seit 1996 veröffentlicht.

Der Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, RA Michael Knipper, hob hervor, dass mit dem Monitoringbericht der Nachweis erbracht worden sei, dass die Bauwirtschaft nahezu vollständig geschlossene Stoffkreisläufe für die 192 Millionen Tonnen angefallenen mineralischen Bauabfälle sicherstelle. Die höchste Verwertungsquote werde für den im Infrastrukturbereich anfallenden Straßenaufbruch mit über 98 Prozent erreicht. Er wies darauf hin, dass die Unternehmen heute mit ihren Gewinnungs-, Aufbereitungs- und Wiederverwer-

tungstechnologien einen bedeutenden Beitrag zum Ressourcenschutz leisteten und dabei kosteneffizient arbeiteten.

Die an der Initiative beteiligten Verbände äußerten die Erwartung, dass in Bezug auf die geplante Mantelverordnung, mit der die Verwertung mineralischer Abfälle in technischen Bauwerken und in bodenähnlichen Anwendungen geregelt werden soll, ein eindeutiges Bekenntnis zum Recycling und zur stofflichen Verwertung erfolgen müsse. Bomba sagte zu, sich dafür einzusetzen und wies auf die herausragende Rolle Deutschland im internationalen Vergleich bei der Erreichung von hohen Recycling- und Verwertungsquoten von mineralischen Bauabfällen hin. Deutschland setze hier Maßstäbe im internationalen Vergleich mit Vorbildwirkung. Eine Reduzierung der Verwertungsquoten und Verschiebung von Stoffströmen auf die Deponie aufgrund von zu hohen Anforderungen an die stoffliche Verwertung von Abfällen sei hier das falsche Signal.

Die Monitoringberichte „Mineralische Bauabfälle“ stehen kostenlos im Internet unter [www.kreislaufwirtschaft-bau.de](http://www.kreislaufwirtschaft-bau.de) zur Verfügung. ■

Ausschuss großer Unternehmen der Bauindustrie:

## Neue Verbandsstrategie

Die Lage der großen Unternehmen der Bauindustrie, die weitere Strategie des Verbandes sowie die Einbindung baunaher Industriezweige standen im Mittelpunkt der Sitzung des Ausschusses großer Unternehmen (AGU), die auf Einladung des Präsidenten des Hauptverbandes, Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer, am 17. November in den Räumen der Bauer AG in Schrobenhausen stattfand. Als weiteres wichtiges Thema wurde die zukünftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur erörtert. Alle Teilnehmer begrüßten den intensiven Gedankenaustausch zwischen Vertretern der Großfirmen und dem Präsidenten und vereinbarten eine Fortsetzung. ■

Mittelstandsausschuss:

## Ausbildungssituation besprochen

Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing. Karsten Wischhof, Geschäftsführer des Kompetenzzentrums Berufsbildung und Personalentwicklung (KOB) der Deutschen Bauindustrie, informierte die Mitglieder des Mittelstandsausschusses des Hauptverbandes auf der Sitzung am 15. November über die aktuelle Situation bei der Bauingenieurausbildung und im Bereich des gewerblichen Nachwuchses.

Vor dem Ausschuss, der unter dem Vorsitz von Dr. Veit Walthelm zusammenkam, erläuterte Wischhof beispielhaft, wie mittelständische Unternehmen Bauingenieure, aber auch gewerbliches Personal rekrutieren können.

Im weiteren Verlauf der Sitzung wurden unter anderem die technischen Themen „Feinstaubemission von Baumaschinen“ sowie die „Novellierung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes“ und deren „Auswirkung auf den Transport von Bauabfällen“ erörtert. ■

Hauptgeschäftsführerkonferenz:

## EU-Kommissar Günther Oettinger Gast der Deutschen Bauindustrie

EU-Kommissar Günther Oettinger, seit Februar 2010 als Mitglied der Europäischen Kommission zuständig für Energie, spricht sich für eine Beschleunigung von Genehmigungsverfahren bei Infrastrukturprojekten zur Erreichung der Klima- und Energieziele in Deutschland aus.

Anlässlich der Hauptgeschäftsführerkonferenz des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie am 8. und 9. November in Brüssel beklagte Oettinger, dass derzeit in Deutschland zu wenig investiert werde. So fehle es an klaren Übertragungsnetzkonzepten. Infrastrukturprojekte zur Verwirklichung der Energieziele müssten beschleunigt werden.

### Zu lange Genehmigungszeiten

Während in den meisten europäischen Nachbarländern die Finanzierung das Hauptproblem darstelle, seien in Deutschland zu lange

Genehmigungs- und Planungszeiten sowie Anhörungsfristen das Haupthindernis. Die Kommission wolle daher die Mitgliedstaaten verpflichten, Planungszeiten auf drei Jahre zu begrenzen. Ein Industriestandort Deutschland hänge von stabilen Strommengen ab. Wer Kernkraftwerke abschalte, müsse rechtzeitig in Transportinfrastruktur wie Stromleitungen und andere Übertragungsnetzwerke investieren.

Oettinger stellte das Infrastrukturpaket „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2014 bis 2020 der Europäischen Kommission vor, danach seien Investitionen von 50 Milliarden Euro in Verkehr, Energie und digitale Netze vorgesehen. 21,7 Milliarden Euro gingen allein in die Verkehrsinfrastruktur.

Ein weiterer Schwerpunkt war die Modernisierung des Vergaberechts. Heide Rühle (Die

Grünen) erklärte dazu, dass sie klare Aussagen zum Vorrang für das wirtschaftlich günstigste Angebot begrüße. Vorgänge wie beim fehlgeschlagenen „Polen-China“-Projekt gelte es zu verhindern. In der Kommission würden sich dazu momentan die Kommissare Karel de Gucht, Generaldirektion Handel, und Michel Barnier, Generaldirektion Binnenmarkt, noch streiten, weshalb es zu Verzögerungen des Paketes von legislativen Maßnahmen zur Modernisierung des Vergabewesens komme. Ende Dezember werde man mit den Vorschlägen rechnen können.

Rühle räumte ein, dass in ihrem Bericht auch widersprüchliche Aussagen enthalten seien. So passten Fach- und Teillosgabe nicht zusammen mit der Bildung von Konsortien. Teilnehmer der Konferenz wiesen darauf hin, dass auch für mittelständische Bauunternehmen die Möglichkeit einer Generalunternehmer-Vergabe von Interesse sei. Rühle will sich dafür einsetzen, dass auch nach Veröffentlichung der legislativen Vorschläge der Kommission weiterhin der Binnenmarktausschuss im Parlament für das Vergaberecht federführend bleibe. ■

### // BFA WÄRME-, KÄLTE-, SCHALL- UND BRANDSCHUTZ

## Deutscher Meister 2011 im Industrie-Isoliernachwuchs ermittelt

Die sieben Abschlussprüfungsbesten des Prüfungsjahrgangs 2011 aller IHK-Kammerbezirke in Deutschland traten vom 5. bis 7. Oktober bei den nationalen Meisterschaften des Isoliernachwuchses an, um im Ausbildungszentrum der Bauindustrie Nordrhein-Westfalen in Hamm den „Besten der Besten“ ihres Berufes zu ermitteln. Im Rahmen des Wettbewerbes galt es, an zwei Tagen innerhalb von jeweils acht Stunden Rohrkörper nach Verfahren der Kälte- und Wärmeisolierung zu verkleiden sowie einen komplizierten Blechmantel herzustellen.

Den Wettbewerb für sich entscheiden konnte Artur Stabel, Hertel GmbH Lingen. Auf den Plätzen 2 und 3 folgten Marvin Weimer, Isolierungen Leipzig, und Alexander Klause, BIS OKI Isoliertechnik GmbH. Artur Stabel wird somit Deutschland im Rahmen der Europäischen Championships des Isolierernachwuchses im kommenden Jahr in Berlin vertreten.

Die weiteren Platzierungen belegten als Viertplatzierte Christoph Fischer, René Heß, Marius

Krall, Philipp Zivonder. Damit wurde gewürdigt, dass alle Wettbewerbsteilnehmer besondere Leistungen auf einem hohen Niveau erbrachten.

Im Rahmen der feierlichen Preisverleihung wurden neben den Wettbewerbsteilnehmern

auch die ehrenamtliche Jury und die Sponsoren Armacell, Foamglas, Hundt, Intratec und Sebald Iso-Systeme gewürdigt, die die Veranstaltung finanziell bzw. mit Materialausrüstung unterstützten.

Als Veranstalter eingeladen hatte die Bundesfachabteilung Wärme-, Kälte-, Schall- und Brandschutz im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, die mit dem Wettbewerb künftig jährlich begabte Nachwuchskräfte auszeichnen und damit das interessante Berufsspektrum in dieser Branche herausstellen will. ■



Prüfungsausschuss und Wettbewerbsteilnehmer (Sieger: Artur Stabel, 1. Reihe, 3. von rechts)



Dipl.-Ing. Klaus Pöllath betonte hohe Anwenderkompetenz im Baumaschinenbereich

#### 5. Tag der Deutschen Baumaschinentechnik:

## Energiewende nur mit Baumaschinentechnik und hoher Kompetenz ihrer Anwender machbar

„Die großen Bauaufgaben zur Umsetzung der Energiewende sind ohne Baumaschinentechnik und die hohe technische Kompetenz ihrer Anwender nicht zu schaffen. Die deutsche Bauindustrie ist hier gut gerüstet, allerdings können wir im Bereich der Mitarbeiterschulung und Nachwuchswerbung noch mehr tun.“ Dies erklärte Dipl.-Ing. Klaus Pöllath, Vizepräsident des Hauptverbandes, zur Eröffnung des 5. Tages der Deutschen Baumaschinentechnik am 27. Oktober im Ausbildungszentrum Rostrup des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen in Bad Zwischenahn vor rund 170 Teilnehmern. Bauindustrielle Anwendungskompetenz genieße nach wie vor weltweit einen hervorragenden Ruf. Deshalb müsse die Jugend für die hochtechnisierten Arbeitsplätze gewonnen werden. Auch müssten wie früher wieder mehr Jugendliche ausgebildet werden, also möglichst in jedem Betrieb und nicht wie heute in jedem dritten bis vierten Betrieb.

Pöllath hob hervor, dass in der modernen Bauwirtschaft Baumaschinen unerlässlich seien. Teilweise könnten mehrere Arbeitsschritte von einer Maschine bewältigt werden. Dies gelte vor allem für den Einsatz bei der Sanierung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Dabei gebe es genügend

Aufträge für das Bauhandwerk, den Mittelstand und die Großindustrie. Der Leistungssteigerung stünden jedoch hohe Investitionen gegenüber und damit auch Fragen der Finanzierung. Nicht zuletzt gelte es, Unfälle zu vermeiden und das Haftungsrisiko für Bauunternehmer zu reduzieren.

Auf die aktuelle Entwicklung bei der Baugeräteleiste ging Eberhard Bohris, Bilfinger Berger SE, ein. Die Zukunft liege hier in der Onlineversion. Diese werde fortwährend aktualisiert und jeder könne die Grunddaten einsehen, ohne auf seinem PC eine spezielle Software installieren zu müssen. Ein großer Schritt sei zudem mit der jetzt verfügbaren englischen Fassung getan worden. Die BGL könne bei der praktischen Arbeit der Bauindustrie im Ausland helfen und das Ansehen der deutschen Bautechnik weiter verbessern, vielleicht sogar die gemeinsame Struktur- und Datenbasis für den europäischen Baubereich durch Zusammenführung und Harmonisierung bislang nicht vergleichbarer nationaler Datenkataloge internationaler Standard werden. Allein im Jahr 2011 seien über 250 Neugeräte aufgenommen worden.

Zu den neuen Abgasnormen und den daraus resultierenden Anforderungen an Baumaschinen referierte Holger Friedrich, Deutz AG. Er beschrieb die großen Anstrengungen der Motoren- und Baumaschinenhersteller, den Anforderungen der Abgasgesetzgebung nachzukommen. Der erhöhte Platzbedarf durch die neu hinzugekommenen Aggregate erfordere die Konstruktion komplett neuer Maschinen. Dadurch, dass sich der Weltmarkt in zwei verschiedene Abgasbereiche aufsplittete, müssten die Hersteller bei fast allen Maschinen zwei Versionen zur Verfügung stellen.

Über die Erfahrungen mit der Nachrüstung von Dieselpartikelfiltern (DPF) bei Bestandsmaschinen berichtete Ralf Lüdde-mann, BMTI – Baumaschinentechnik International. Seit dem 1. Januar 2009 würden in der Schweiz auf sämtlichen Baustellen einheitliche Begrenzungen des Dieselpartikel-Ausstoßes von Baumaschinen und Baugeräten gelten. Die Umsetzung gestaltete sich schwierig, Nachrüstkosten seien extrem hoch und die angebotenen Systeme sehr störanfällig.

Wie weit die deutschen Hersteller im Neumaschinenbereich bei der Umstellung auf TIER 3b mit ihren Produkten für den internationalen Markt sind, zeigten die Vertreter der Wirtgen Group und der Vögele AG. Im Asphaltbereich sei der Dieselpartikel kein Thema. In allen Maschinenbereichen gibt es bereits die i-Typen mit der erforderlichen Abgasteknik. Bei der Neukonstruktion der Maschinen seien gleichzeitig die Bedienungsbedingungen verbessert worden. Die Optimierung der Leistung für verschiedene Anwendungen und Lastfälle führt zur Senkung des Dieselpartikelverbrauchs. Weiterentwickelte Fräswerkzeuge erhöhen die Leistung und senken den Feinstaubausstoß.

Zum Schwerpunkt „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“ referierte Horst Leisering, BG BAU Prävention, über „Sicht- und Rückraumüberwachung bei Baumaschinen“. Er betonte, dass schwere und tödliche Unfälle bei der Rückwärtsfahrt nicht nur ein Bauproblem sind. Eine Auswertung der tödlichen Unfälle von 2008 bis 2010 hätte nur für ein Drittel die Zuständigkeit der BG BAU ergeben. Hier kämen mehrere Ursachen zusammen, wie z.B. schlechte Sicht, mangelhafte Abstimmung, Risikobereitschaft und Verhaltensfehler. Ein besonderes Problem stellen hier die Bestandsmaschinen dar.

Dr. Bernd Jung, BG BAU AMD, präsentierte Ergebnisse von 15 Jahren Bewegung und Ergonomie in der Lehrlings-Ausbildung, Belaubau. Im BAU ABC Rostrup seien die Theorie und die Praxis von Hebe-, Trage- und Bewegungsübungen fest im Ausbildungscurriculum verankert.

In der abschließenden Podiumsdiskussion moderierte Helmut Bramann, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, die Diskussion mit Jürgen Schabow, Becker Bau, Lars Keller, Winkler KG, Walter Ensinger, BG BAU, und Emke Emken, Bau-ABC Rostrup, über die Einführung von Baumaschinenführerscheinen. Alle waren sich einig, dass die Initiative ZUMBau die Qualität der Baumaschinenbediener gesteigert habe. Die bestehenden Befähigungsnachweise (Turmdrehkranführer, Baggerladerfahrer, Teleskopstapelfahrer, Abbruchbaggerfahrer, Longfrontbaggerfahrer, Fahrer von Großdrehbohrgeräten und Rammen) durch zugelassene Prüfstätten sollten ausgebaut werden. ■



12. Deutscher Fassadentag in Hamburg:

## Förderprogramme technologieoffen gestalten

„Während die Photovoltaik hoch subventioniert wird, sind die Fördermittel zur energetischen Sanierung des Gebäudebestandes sogar noch gekürzt worden, und das, obwohl mehr als 40 Prozent der klimarelevanten Emissionen im Gebäudesektor verursacht werden. Diese Fehlallokation über das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) muss dringend korrigiert werden.“ Diese Auffassung vertrat RA Michael Knipper, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, anlässlich des 12. Deutschen Fassadentages in Hamburg zur Förderpolitik der Bundesregierung im Bereich der energetischen Sanierung.

Die Förderprogramme der Kreditanstalt für Wiederaufbau müssten unbedingt fortgesetzt werden und immer technologieoffen ausgestaltet sein. Dies sei auch in Anbetracht des hohen Sanierungsbedarfs von jährlich mindestens 360.000 Wohnungen geboten, um das im Energiekonzept der Bundesregierung festgelegte Ziel einer Verdoppelung der Sanierungsquote auf 2 Prozent zu erreichen.

Viel zu wenig bekannt sei zudem, dass 1 Euro Förderung 9 Euro an privaten Investitionen nach sich ziehe und ca. 90 Prozent davon in die lokale Wertschöpfung gingen. Dadurch würden erhebliche positive Beschäftigungsimpulse ausgelöst.

Eine Sanierung des Gebäudebestandes um jeden Preis lehnt Knipper jedoch ab: „Viel-

fach werden Einheiten saniert, die weder ökologisch, soziokulturell noch ökonomisch sanierungswürdig sind. Wir fordern deshalb seit Langem, auch den Ersatzneubau von Wohnungen in die Förderung aufzunehmen.“ Darüber hinaus gebe es gerade im Gewerbebau ein enormes Sanierungspotenzial. Allein in den Sektoren Büro- und Einzelhandelsimmobilien mache die Bestandsfläche zusammen über 500 Millionen Quadratmeter aus. Eine verbesserte steuerliche Abschreibung wie im Wohngebäudebereich könne hier wichtige Investitionsanreize setzen. ■



Der Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes, RA Michael Knipper, forderte technologieoffene Förderprogramme

## Offene Gespräche mit chinesischem Bauverband CHINCA

Vertreter des Hauptverbandes, des Auslandsbauverbandes EIC und des Weltbauverbandes CICA trafen am 22. September in Berlin mit dem Verband der chinesischen internationalen Bauunternehmen, „CHINCA“, zu einem Meinungsaustausch zusammen. Im Rahmen des Gesprächs wurde unter anderem über den fehlenden Marktzugang für europäische Bauunternehmen auf dem chinesischen Bauproduktmarkt und das umstrittene Autobahnprojekt der Firma „COVEC“ in Polen gesprochen.

Die CHINCA-Delegation hatte zuvor Schweden besucht, um sich dort mit dem Infrastrukturprogramm der schwedischen Regierung bekannt zu machen, und hatte nach eigenem Bekunden die Einladung bekommen, sich an der Realisierung dieses Programms zu beteiligen. Allerdings räumte die CHINCA-Delegation ein, dass die chinesischen Bauunternehmen noch keine Erfahrung auf dem europäischen Bauproduktmarkt hätten. Dies sei aus ihrer Sicht auch der Grund für das Scheitern des Autobahnprojekts in Polen gewesen. CHINCA zeigte sich daher an einer intensiveren Kooperation mit der EIC interessiert, vor allem auf dem Gebiet der Firmenkooperation auf Drittmärkten sowie bei konkreten Projekten mit Bedarf an besonderem technologischem oder lokalem Know-how.

Über die Verhandlungen zum Beitritt Chinas zum WTO-Beschaffungsübereinkommen (GPA) zeigte sich CHINCA nicht informiert und behauptete, die Öffnung des chinesischen Bauproduktmarktes für ausländische Firmen zu unterstützen. Gleichzeitig vertrat der chinesische Verband die Auffassung, dass europäische Bauunternehmen in China lediglich bei technisch besonders anspruchsvollen oder speziellen Bauvorhaben, die nicht von einheimischen Unternehmen beherrscht würden, wettbewerbsfähig seien. Angesprochen auf die aus europäischer Sicht nicht nachvollziehbare Preispolitik chinesischer Bauunternehmen wies CHINCA auf deutliche Vorteile auf dem einheimischen Markt hin.

Hauptverband, EIC und CICA unterstrichen, dass die Europäische Union sich für die strikte Einhaltung der Regeln des fairen Wettbewerbs und offene Märkte einsetze, und forderten, dass europäische und chinesische Unternehmen gleichermaßen für faire Wettbewerbsbedingungen und offenen Marktzugang in China wie in Europa eintreten sollten. Sie machten darauf aufmerksam, dass bislang kein europäisches Bauunternehmen auf dem chinesischen Markt anbieten dürfe, während die Europäische Union den Marktzugang ausländischer Anbieter nicht einschränke. CHINCA kommentierte die recht-

lichen Hürden auf dem chinesischen Markt nicht, sah aber für europäische Unternehmen hauptsächlich Chancen im Bereich Architektur- und Planungsdienstleistungen sowie Projektmanagement. Bei der klassischen Bauausführung seien die einheimischen Akteure sehr gut aufgestellt.

Ferner wurde die starke Präsenz chinesischer Bauunternehmen in Afrika und ihre Verantwortung für die Arbeits- und Geschäftsbedingungen in der Region sowie für die Situation der lokalen Bauwirtschaft angesprochen. Hier machten Hauptverband und EIC ihr Interesse an mehr Information über die Vorgehensweise chinesischer Bauunternehmen deutlich. CHINCA wehrte sich gegen Vorurteile gegenüber chinesischen Unternehmen und präsentierte einen offiziellen Bericht über Corporate Social Responsibility, vorbereitet mit der Unterstützung der GTZ.

Im Ergebnis begrüßten Hauptverband, EIC und CHINCA die Fortsetzung eines gemeinsamen Dialogs und vereinbarten, über Teilnahme an Veranstaltungen zu beraten. Die CHINCA lud die EIC ein, einmal im Jahr gemeinsam ein bilaterales Treffen unter Beteiligung der jeweiligen Mitgliedsfirmen zu organisieren. ■

Wirtschaftspolitischer Hauptausschuss:

### Staatssekretär Kapferer zu Gast



Staatssekretär Stefan Kapferer (M.), Gast des Wirtschaftspolitischen Hauptausschusses, mit Bauindustriepräsident Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer (l.) und Hauptgeschäftsführer RA Michael Knipper (r.)

Zu der Sitzung des Wirtschaftspolitischen Hauptausschusses am 13. Oktober in Berlin begrüßte der Präsident des Hauptverbandes, Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer, den Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Stefan Kapferer, zu einer Diskussion u. a. über die Energiewende, die Finanzkrise sowie zum Thema Infrastrukturinvestitionen. Es bestand Einigkeit, dass die Infrastruktur für die Erzeugung regenerativer Energie schneller und effektiver als bisher geschaffen werden müsse.

Im weiteren Verlauf der Sitzung wurden Alternativen für das Bauforderungssicherungsgesetz beraten. Es bestand Einvernehmen, dass dieses gut gemeinte, jedoch äußerst schlecht gemachte Gesetz durch eine effektive, in der Branche tatsächlich praktikable Alternative zu ersetzen sei. ■

## Treffen mit dem französischen Bauindustrieverband FNTF

Wirtschafts- und sozialpolitische Entwicklungen in Europa standen im Mittelpunkt eines Treffens mit dem französischen Bauindustrieverband Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTF) am 5. Oktober in

Berlin. Die Franzosen erwiderten damit einen Besuch des Hauptverbandes am 2. Mai in St. Chamassy. Man vereinbarte, die Zusammenarbeit weiter auszubauen. ■



Vorne v.l.: Jean-Charles Savignac, Leiter Sozialpolitik, FNTF, Johann-Sebastian Richter, Leiter Brüssler Büro HDB, Senator E.h. Dipl.-Kfm. Wilhelm Küchler, FIEC-Ehrenpräsident, Patrick Bernasconi, Präsident FNTF, Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer, Präsident HDB, Jean-Louis Marchand, Vorsitzender FNTF-Kommission „Nachhaltige Entwicklung“, Marie Eiller-Chapeaux, Leiterin Europaangelegenheiten, FNTF  
Hinten v.l.: Oliver Zander, Geschäftsführer Tarif- und Sozialpolitik, HDB, François Jacquel, Leiter FIEC-Unterkommission SOC 3, FNTF, Thomas Schleicher, FIEC-Vizepräsident, RA Michael Knipper, Hauptgeschäftsführer HDB, Roger Fiszelson, Leiter Internationaler Bau, FNTF, Frank Kehlenbach, Leiter Auslandsbau HDB

### Arbeitskreis Nachhaltigkeit:

## Leitfaden überarbeitet

Die Überarbeitung des Leitfadens Nachhaltiges Bauen und die Fortentwicklung des Bewertungssystems Nachhaltiges Bauen für Bundesgebäude (BNB) standen im Mittelpunkt der Sitzung des Arbeitskreises Nachhaltigkeit am 9. November in Berlin, an der Dipl.-Ing. Nicolas Kerz, Stellvertretender Referatsleiter Nachhaltiges Bauen im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), teilnahm.

In Hinblick auf die kurz zuvor überarbeitete Tabelle zur Nutzungsdauer von Bauteilen für Lebenszyklusanalysen kritisierte Dipl.-Ing. Jürgen Bösecke, Vorsitzender der BFA Fassadenbau, dass nach wie vor die Lebensdauer von mineralischen Wärmedämmstoffen mit einem geringeren Ansatz in die Gesamtrechnung eingehe als die des Gesamtsystems der vorgehängten hinterlüfteten Fassade (VHF). Dies widerspreche aber der Baupraxis. Die VHF habe eine Lebensdauer von 60 Jahren,

inklusive der mineralischen Wärmedämmung.

Dipl.-Ing. Karsten Diederichs-Späh, Vorsitzender des Arbeitskreises Nachhaltigkeit, legte eine Auswahl von Ausschreibungsunterlagen vor, in denen Nachhaltigkeitsanforderungen an die Unternehmen der Bieter gestellt werden. Diese Anforderungen seien teilweise sehr weitreichend und mit einem großen Aufwand für die Unternehmen verbunden.

Der Arbeitskreis Nachhaltigkeit einigte sich darauf, die Sustainability Charter der European Network of Construction Companies for Research and Development (ENCORD), eine Selbstverpflichtung bauindustrieller europäischer Unternehmen zur Nachhaltigkeit, als Grundlage für einen Leitfaden des Hauptverbandes heranzuziehen. Der HATECH hat auf seiner Sitzung am 1. Dezember dieser Vorgehensweise zugestimmt. ■

### Büro Brüssel:

## Europa-Stipendiaten zu Besuch

Zwölf Stipendiaten der Robert-Bosch-Stiftung informierten sich vom 31. Oktober bis 4. November im Büro Brüssel des Hauptverbandes über die politische Arbeit auf europäischer Ebene. Für die Studenten der Fachbereiche Ingenieurwissenschaften, Volkswirtschafts- und Betriebswirtschaftslehre aus Polen, Ungarn, Tschechien, Litauen, Rumänien, Bulgarien und Kroatien standen Besuche bei Europaabgeordneten und Vertretern der Europäischen Kommission ebenso auf dem Programm wie Gespräche mit der Botschaft Kroatiens, Verbänden und Unternehmen, die in Brüssel tätig sind. Darüber hinaus besuchten die Studenten auch die Vertretung der Daimler AG und die Landesvertretung von Baden-Württemberg. Das Brüsseler Büro des Hauptverbandes war bereits zum zweiten Mal in die Betreuung der Gäste und in die Gestaltung des Ablaufes des Aufenthaltes eingebunden.

Der Aufenthalt in Brüssel ist fester Bestandteil des geförderten Studiums. Die Stiftung fördert ausgesuchte Akademiker aus osteuropäischen Ländern, die ihr Studium an den Hochschulen in Aachen und Köln absolvieren. ■



Stipendiaten der Robert-Bosch-Stiftung informierten sich über die Arbeit des Hauptverbandes in Brüssel

## Dr.-Ing. Walter Fleischer neuer Vorsitzender

Dr.-Ing. Walter Fleischer ist neuer Vorsitzender der Bundesfachabteilung Straßenbau des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie. Fleischer, Mitglied des Vorstands der Strabag AG Köln, löst Dr.-Ing. H. Michael Bröhl ab, der aus Altersgründen nicht mehr für dieses Amt kandidiert hat.

Fleischer ist seit längerer Zeit Mitglied der Bundesfachabteilung Straßenbau und des Vorstandes des Hauptausschusses Technik im Hauptverband sowie Mitglied des Vorstandes des Bayerischen Bauindustrieverbandes. Fleischer wirkte auch in verschiedenen Fachgremien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen mit, unter anderem leitete er die Arbeitsgruppe Betonbauweisen. Derzeit ist er unter anderem im Hochschulrat der Hochschule München und im Fachbeirat der Fachzeitschrift „Straße und Autobahn“ aktiv.

Mit der Wahl von Fleischer auf der Mitgliederversammlung der BFA Straßenbau wurden auch die stellvertretenden Vorsitzenden der Bundesfachabteilung Straßenbau neu bestimmt. Stellvertretende Vorsitzende wurden

Dipl.-Ing. Uwe Arand, Vorsitzender der Geschäftsführung Eurovia GmbH, Dipl.-Ing. Volker Krauß, Geschäftsführer Geschäftsbereich Straßen- und Netzbau Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, und Prof. Dr.-Ing. Carl Thümecke, Vorsitzender der Geschäftsführung Groth & Co. Bauunternehmung GmbH.

Der scheidende Vorsitzende Bröhl zog eine positive Bilanz seiner Amtszeit. Er verabschiedete sich mit seinem Bericht über die Ergebnisse der Arbeit des Vorstandes und der BFA STB im Zeitraum von 2007 bis 2011. Im Anschluss referierte der Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes, RA Michael Knipper, über die aktuelle baukonjunkturelle Situation. Bislang sei noch keine Abkühlung zu erkennen. Allgemein werde ein Umsatzplus für 2011 erwartet, allerdings sei die Entwicklung für das kommende Jahr 2012 höchst unsicher. Darüber hinaus informierte RA Frank Kehlenbach, Leiter des Auslandsbaus im Hauptverband, über den aktuellen Stand der Bautätigkeit chinesischer Firmen in Polen.

Lesen Sie hierzu auch das Interview mit Dr. Fleischer auf der Seite 8. ■



Der neue Vorstand: Dipl.-Ing. Ulrich Schievenbusch, Techn. Direktionsleiter Strabag AG, Dipl.-Ing. Volker Krauß (Stellv. Vorsitzender), Geschäftsführer Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, Dipl.-Ing. Wolfgang Handt, Geschäftsführer Matthäi Bauunternehmen GmbH & Co. KG, Prof. Dr.-Ing. Carl Thümecke (Stellv. Vorsitzender), Vorsitzender der Geschäftsführung der Groth & Co. Bauunternehmung GmbH, Dipl.-Ing. Jörg Rösler, Vorstandsmitglied Strabag AG, Dr.-Ing. Walter Fleischer (Vorsitzender), Vorstandsmitglied Strabag AG, Dipl.-Ing. Uwe Arand (Stellv. Vorsitzender), Vorsitzender der Geschäftsführung Eurovia GmbH, Dipl.-Ing. Ralf Schär, Vorstandsvorsitzender Bickhardt Bau AG, Hans-Peter Lange, BWS Rhein-Neckar GmbH, sowie Dipl.-Ing. Elmar Schnorpfeil (nicht auf dem Foto), Geschäftsführer Heinz Schnorpfeil GmbH & Co. KG (v.l.)

## VOB/C – Neues aus dem Tiefbau



Grundlegend überarbeitet sowie abschließend beraten wurde die ATV DIN 18303 „Verbauarbeiten“ auf der Sitzung des Hauptausschusses Tiefbau (HAT) im November. Sie soll mit der VOB 2012 veröffentlicht werden.

Sie wird dann die Schnittstelle zu allen ATVen bilden, die auf unterschiedliche Weise Leistungen regeln, die dem Verbau, z. B. Spritzbetonarbeiten, Bohrarbeiten, Schlitzwandarbeiten, Erdarbeiten, dienen. Damit soll vermieden werden, dass überschneidende Regelungen bestehen.

### Neue ATV im Arbeitsprogramm

Am 19. September fand die konstituierende Sitzung des Fachberaterkreises zur neuen ATV DIN 18329 „Verkehrssicherungsarbeiten“ statt. Dipl.-Ing. Johannes Kruse, Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, wurde als Obmann bestätigt. Der Hauptverband betreut die Arbeiten intensiv, um die Interessen der bauindustriellen Straßenbauunternehmen einzubringen. Weitere Sitzungstermine für 2012 wurden vereinbart. Ziel ist es, die ATV bis 2013 fertigzustellen.

### Weiteres Arbeitsprogramm

Dem HAT liegen Entwürfe für folgende ATVen vor, die 2012 / 2013 beraten werden sollen:

- ATV DIN 18314 „Spritzbetonarbeiten“
- ATV DIN 18312 „Untertagebauarbeiten“
- ATV DIN 18300 „Erdarbeiten“
- ATV DIN 18311 „Nassbaggerarbeiten“

Darüber hinaus sollen folgende ATVen überarbeitet werden:

- ATV DIN 18301 „Bohrarbeiten“
- ATV DIN 18319 „Rohrvortriebsarbeiten“ ■

// BFA FEUERFEST- UND SCHORNSTEINBAU

## Allgemeine Geschäftsbedingungen und Arbeitsschutzmanagementsysteme



Prof. (em.) Dr. Dr. h.c. Joachim Starbatty,  
BFA Vorsitzender Manfred Steiger (v.l.)

Die Tarifverhandlungen über den Zusatz-Tarifvertrag Feuerungsbau und die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für Feuerfest- und Schornsteinbauaufträge im Inland standen im Mittelpunkt der Sitzung der Bundesfachabteilung Feuerfest- und Schornsteinbau am 6. Oktober in Baden-Baden. Wie der BFA-Vorsitzende Manfred Steiger erläuterte, ist davon auszugehen, dass die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für Feuerfest- und Schornsteinbauaufträge im Inland in der Fassung vom 25. August als endgültige Fassung in Kürze an die Mitglieder versandt werden können.

Darüber hinaus wurde berichtet, dass die Arbeitsgruppe Sicherheit und Gesundheits-

schutz intensiv an einer Branchenlösung für den Feuerfest- und Schornsteinbau und der Überarbeitung der BGR 188 „Feuerfestbau“ sowie BGI 778 „Turm- und Schornsteinbau“ arbeitet. Auf Initiative dieser Arbeitsgruppe ist für den 15. und 16. Dezember ein zweitägiger Lehrgang „Sicherheit und Gesundheitsschutz im Schornstein- und Feuerungsbau“ initiiert worden. Das Seminar richtet sich vorrangig an Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Sicherheitsbeauftragte.

Anlässlich der gemeinsamen Herbsttagung der Betriebe des Feuerfest- und Schornsteinbaus wurde von der Geschäftsführung, Dipl.-Ing. Anette Zülch, das neue normative SCC-Regelwerk, Version 2011, vorgestellt. Arbeitsschutzmanagementsysteme nach SCC sind für nahezu alle Mitglieder Zugangsvoraussetzungen, um bei Industriekunden tätig werden zu können.

Als externen Referenten begrüßte Steiger Prof. (em.) Dr. Dr. h.c. Joachim Starbatty, Universität Tübingen und Vorsitzender der Aktionsgemeinschaft Soziale Marktwirtschaft, der einen Vortrag mit dem Titel „Platz der Euro? Die Folgen politischer Rettungspakete“ hielt. Die Kurzfassung seines Vortrages kann bei der Geschäftsführung abgerufen werden. ■

## Tarifvertragsparteien vereinbaren Stärkung des Arbeitsschutzes

Im Rahmen des regelmäßigen Strategiedialogs vereinbarten die Tarifvertragsparteien des Baugewerbes, Zentralverband des Deutschen Baugewerbes, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt, Maßnahmen zur Stärkung des Arbeitsschutzes. Die Vereinbarung vom 2. November sieht unter anderem

die verstärkte Ausrüstung von Baumaschinen mit Rückfahrkameras und die Stärkung der Prävention und des Arbeitsmedizinischen Dienstes bei der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft vor.

Download unter [www.bauindustrie.de](http://www.bauindustrie.de). ■

**Der Hauptverband  
wünscht Ihnen  
Frohe Weihnachten  
und ein erfolg-  
reiches Jahr 2012!**



Heinz-Berggruen-Gymnasium, Berlin-Charlottenburg  
Malerei-Sonjener Berlin: Filip Januchowsky, 3. Semester; Collage-Rosemanna: Paula Mertens, 6. Klasse



Baden-Württemberg:

## Rund 7.500 Besucher informieren sich über Karrierechancen am Bau

Bereits zum elften Mal führten die baden-württembergischen Bauverbände am 25. Oktober einen landesweiten Informationstag zur Bauausbildung durch. Rund 7.500 Schüler, Lehrer und Eltern konnten sich in insgesamt 18 überbetrieblichen Bau-Ausbildungszentren über die mehr als 20 Bauberufe und die Karrierechancen in der Bauwirtschaft informieren. Aufgrund der großen Nachfrage wurde der Infotag in vielen Zentren sogar auf meh-

re Tage ausgeweitet. Neben theoretischen Infos zur Ausbildung gab es dabei praxisnahen Anschauungsunterricht. Beim Gang durch die Werkhallen hatten die Schüler Gelegenheit, den Lehrlingen über die Schulter zu schauen und selbst ihr handwerkliches Geschick auszuprobieren. Auch in diesem Jahr berichteten wieder zahlreiche Tageszeitungen sowie mehrere Rundfunk- und Fernsehsender über den Aktionstag der Bauwirtschaft. ■

Berlin-Brandenburg:

## Leipziger Entscheid begrüßt

„Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zu den Nachtflügen am künftigen Hauptstadtflughafen Berlin-Brandenburg schafft nach Einschätzung des Bauindustrieverbandes Berlin-Brandenburg günstige Voraussetzungen für eine weitere wirtschaftliche Entwicklung der Region Berlin-Brandenburg.“ Mit diesen Worten kommentierte Axel Wunschel, Hauptgeschäftsführer des Bauindustrieverbandes Berlin-Brandenburg, die Entscheidung der Richter des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig, dass am künftigen Hauptstadtflughafen Berlin-Brandenburg Flüge bis Mitternacht und ab 5.00 Uhr morgens zulässig sind. „Damit ist sichergestellt, dass der Flughafen wirtschaftlich arbeiten und seine Funktion als Arbeitsplatzmotor in der Region ausüben kann“, sagte Wunschel. Es sei zudem eine höchststrichterliche Entsch-

dung pro Investitionen und pro Wirtschaftsentwicklung, welche die gesamte Wirtschaft der Region seit Jahren gefordert habe.

Wunschel zeigte sich auch erfreut, dass in den anstehenden Koalitionsverhandlungen von SPD und CDU zur Bildung eines neuen Senats in Berlin die Verlängerung der A 100 sowie der Ausbau der Tangentialverbindung Ost auf gutem Wege seien. Damit würden der Osten Berlins und die dort ansässigen Unternehmen besser an den neuen Flughafen angeschlossen.

„Zwei gute Nachrichten für die Berliner Wirtschaft und für die Entwicklung der Region insgesamt – das erlebt man auch nicht alle Tage“, freute sich Wunschel. ■

Baden-Württemberg:

## Neuer Dualer Studiengang „Bauingenieur Plus“

Die Bauwirtschaft in Baden-Württemberg und die Hochschule Biberach bieten ab Sommer kommenden Jahres für künftige Bauingenieure ein neues praxisorientiertes Duales Studium an. Das Angebot „Bauingenieurstudium + Ausbildung“ (Bauingenieur Plus) ermöglicht es Abiturienten bzw. Schulabgängern mit Fachhochschulreife, parallel zum Bauingenieurstudium eine gewerbliche Bauausbildung zu absolvieren. Der Vorteil für Studierende: Sie haben nach fünf Jahren gleich zwei Abschlüsse in der Tasche – den Bachelor für Bauingenieurwesen sowie den Gesellenbrief als Spezialaufacharbeiter. Außerdem bekommen sie von Anfang an eine regelmäßige Vergütung, auch während des Studiums. Durch den frühzeitigen Kontakt zur Baufirma bietet sich zudem die Chance, nach dem Studium direkt in dem Unternehmen weiterzuarbeiten. Voraussetzung für den neuen Studiengang ist neben dem Abitur ein fester Ausbildungsvertrag mit einem Bauunternehmen. Gleichzeitig gibt es eine verbindliche Studienplatzzusage an der Hochschule Biberach. Im ersten Jahr liegt der Schwerpunkt zunächst auf der gewerblichen Bauausbildung. Ein Vorpraktikum für das Bauingenieurstudium wie bisher ist damit nicht mehr nötig. Im zweiten Jahr beginnt dann das eigentliche 7-semesterige Bachelorstudium. In dieser Phase wechseln sich Studium, betriebliche und überbetriebliche Ausbildung ab. Am Ende verlassen die Studierenden die Hochschule mit einem Universitätsabschluss als Bachelor of Engineering (Bauingenieurwesen). Dipl.-Ing. Heinrich Holch, Geschäftsführer Bildungspolitik der Bauwirtschaft Baden-Württemberg, sieht in diesem kombinierten Ausbildungsangebot noch einen weiteren Vorteil: „Wer – aus welchen Gründen auch immer – sein Studium nicht bis zum Schluss durchziehen kann, hat nach dem vierten Jahr immerhin den Abschluss als Geselle in der Tasche und kann danach auch die Polierlaufbahn einschlagen, um als Baustellenchef Verantwortung zu übernehmen.“

Weitere Infos unter

[www.bauingenieurplus.de](http://www.bauingenieurplus.de). ■

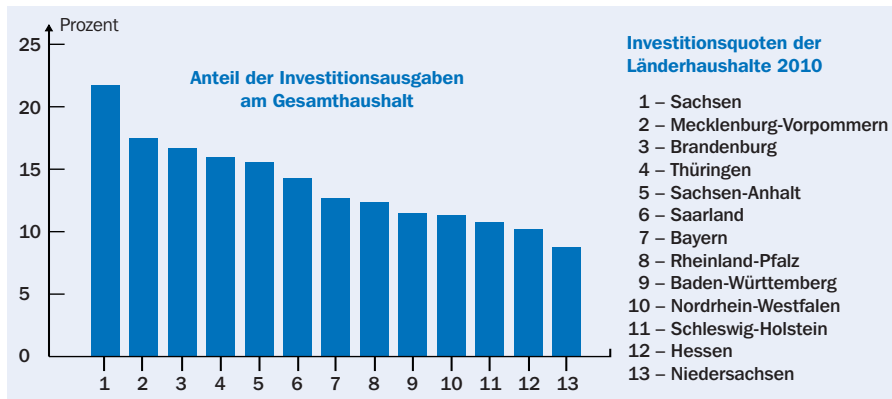
Nordrhein-Westfalen:

## Land investiert zu wenig in seine Infrastruktur

„Nach einer Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaft liegt das Land Nordrhein-Westfalen mit einer Investitionsquote von nur 10,8 Prozent im letzten Drittel im Vergleich aller Bundesländer. Legt man das Verhältnis der Investitionsausgaben zur Bevölkerungsdichte zugrunde, befindet sich Nordrhein-Westfalen mit 331 Euro Investi-

onssumme je Einwohner sogar an vorletzter Stelle.“ Lediglich das Land Niedersachsen investiere einwohnerbezogen noch weniger in seine Infrastruktur. Darauf wies die Hauptgeschäftsführerin des Bauindustrieverbandes Nordrhein-Westfalen, RAin Prof. Beate Wiemann, hin.

Hier bestehe in Nordrhein-Westfalen zwingender Nachholbedarf, denn Infrastrukturinvestitionen als Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und Wohlstand führten letztlich auch zu den dringend benötigten Steuermehreinnahmen für das Land, heißt es in der Studie. Mit dem Abbau der Planungskapazitäten beim Straßenbau seien derzeit jedoch politische Strömungen zu erkennen, welche auf eine deutliche Einschränkung des Straßenbaus insbesondere der Ausbaumaßnahmen abzielen. Hier drohe die Gefahr, dass bei spontan zur Verfügung stehenden Geldmitteln das Land nicht in der Lage sei, diese mangels fehlender „Schubladenprojekte“ in Anspruch zu nehmen, es bestehe die Gefahr, dass die Mittel für das Land zugunsten anderer Bundesländer verloren gingen – wie es in der Vergangenheit unter einer ähnlichen politischen Konstellation schon einmal der Fall gewesen sei. ■



Nordrhein-Westfalen:

## Aufrüstung des Breitbandnetzes mehr als Bau und Montage

Zentrale Themen des Symposiums „Aufrüstung Telekommunikation – Chancen für Bau und Montage“, zu dem der Bauindustrieverband NRW, Landesfachabteilung Leitungstiefbau, der Rohrleitungsbauverband, der Fachverband Fernmeldebau und das Institut für Bauforschung am 21. September nach Ratingen eingeladen hatten, waren die wirtschaftliche Bedeutung und gestiegene Anforderungen an ein leistungsfähiges Breitbandnetz sowie die Aufrüstung des Netzes in anderen Ländern und die Bedeutung einer sicheren Verlegung zur Vermeidung von Schadenseintritten. Es wurde deutlich, dass die mit der erforderlichen Aufrüstung des Breitbandnetzes verbundenen Ziele und Aufgaben weit über den Teilbereich Bau und Montage, die den Unternehmen bei der Leitungsverlegung zukommen, hinausgehen.

### Wirtschaftliche Bedeutung

Der Präsident des Deutschen Städte- und Gemeindebundes und Bürgermeister der Stadt Bergkamen, Roland Schäfer, berichtete, dass Unternehmen, die auf ein funktionstüchtiges und schnelles Informations- und Daten-

übertragungssystem angewiesen seien, mit den vorhandenen Anlagen aufgrund geringer Netzkapazität Standortnachteile hätten.

Das Netz bedürfe der Aufrüstung oder des Neubaus. Der Netzbetreiber Telekom suche deshalb die Zusammenarbeit mit den Kommunen.

### Was tun andere Länder?

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen lässt den Breitbandausbau von der Bergischen Universität Wuppertal begleiten, erläuterte Michael Fromm, Bergische Universität Wuppertal, Breitband-Consulting NRW. Er zeigte auf, dass sich das Datenübertragungsvolumen zwischen 2005 und 2010 verfünffacht und das durchschnittliche Datenvolumen pro Anschluss und Monat in diesen fünf Jahren verdoppelt habe. Der Ausbau des Netzes werde daher immer dringlicher, insbesondere da bisher eine Ertüchtigung in Nordrhein-Westfalen auf die Großstädte beschränkt bleibe. Andere Länder seien auf diesem Weg viel weiter.

Deutschland nimmt hier im Ländervergleich nur den 18. Rang ein. Die Bergische Universität schätzt den Investitionsbedarf für den Breitbandausbau bundesweit auf 60 bis 80 Milliarden Euro.

### Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit

„Werden Glasfaserkabel ohne Tiefbau verlegt, entstehen Kosten von 20.000 Euro pro Kilometer. Tiefbauverlegungen erfordern dagegen im Schnitt 50.000 Euro pro Kilometer. Bei Tiefbauverlegungen wird dagegen ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit und Störungsfreiheit erreicht“, so Dipl.-Ing. Wolfgang Krahn, Vorsitzender der Landesfachabteilung Leitungstiefbau. Als Unternehmer wisse er, welche Folgen Störungen in der Kommunikation für die Betriebsabläufe haben könnten. Sie überstiegen meist die Kosten der Netznutzung erheblich. Eine geschützte Verlegung der Leitungen durch angemessenen Tiefbau sichere daher dauerhaft und nachhaltig die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Netzes. Hierzu liegt auch ein Positionspapier der Landesfachabteilung Leitungstiefbau des Bauindustrieverbandes NRW vor. Dieses sowie weitere Informationen erhalten Sie bei der Gesellschaft für Bauqualität und Technik mbH (GBT), Dipl.-Ing. Annette Zülch: [zuelch-gbt@bauindustrie-nrw.de](mailto:zuelch-gbt@bauindustrie-nrw.de) [www.bauindustrie-nrw.de](http://www.bauindustrie-nrw.de). ■

Hamburg und Schleswig-Holstein:

## Bauindustrieverbände Hamburg und Schleswig-Holstein beschließen Fusion



Beschlossen Fusion: Dr.-Ing. Friedrich W. Oeser und Dipl.-Ing. Hans-Werner Blöcker (v.l.)

Der Bauindustrieverband Hamburg und der Bauindustrieverband Schleswig-Holstein haben am 10. November auf getrennten außerordentlichen Mitgliederversammlungen in Kiel die Zusammenlegung zu einem gemeinsamen Bauindustrieverband Hamburg Schleswig-Holstein beschlossen. Ziel des Zusammenschlusses der beiden Bauverbände ist eine Bündelung der Kräfte und damit auch eine Stärkung der Interessenvertretung der Baubranche gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Dazu die beiden Vorsitzenden, Dr.-Ing. Friedrich W. Oeser und Dipl.-Ing. Hans-Werner Blöcker: „Wir sind davon überzeugt, dass der größere und stärkere neue

Verband die Interessen der industriellen Bauunternehmungen in Norddeutschland besser vertreten kann und auch ein Zeichen für die Zusammenarbeit zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein setzen wird.“

Die Verbände knüpfen damit an ihre über 120-jährige gemeinsame Historie an. Schon die Vorgründung 1890 umfasste die beiden heutigen Verbandsgebiete. Der zukünftig verschmolzene Verband wird mit den Geschäftsstellen in Hamburg und Kiel alle Mitglieder vor Ort betreuen und die Interessen in den beiden Ländern wahrnehmen können. ■

Hamburg:

## Hamburgs Bürgermeister Scholz betont Bedeutung des Wohnungsbaus

„Hamburg lebt von den Begegnungen der unterschiedlichsten Menschen im urbanen Alltag und von seiner lebendigen Mischung in den Stadtteilen und Quartieren. Der Zusammenhalt in Vielfalt hat Hamburg stark gemacht. Wir brauchen nicht zuletzt deshalb mehr Wohnungen, um ein ausreichendes Angebot an preiswertem Wohnraum für die vielen Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen sicherzustellen.“ Mit diesen Worten machte Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz auf dem Hamburger Tag der Bauwirtschaft am 27. September deutlich, welchen Weg die Hansestadt beim Bauen und Wohnen einschlagen soll.

Der Tag der Hamburger Bauwirtschaft fand bereits zum dritten Mal statt. Über 250 Vertreter von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Behörden folgten der Einladung der Verbände der Bauwirtschaft in Hamburg und lauschten den Ausführungen von Bürgermeister Olaf Scholz und IBA-Geschäftsführer Uli Hellweg zur Zukunft des Bauens in der Hansestadt.

In seiner Begrüßung betonte Dr.-Ing. Friedrich W. Oeser, Vorsitzender des Bauindustrieverbandes Hamburg e.V., die Bedeutung der Bauwirtschaft für Hamburg und bundesweit. „Der Bau ist in diesem Jahr nicht mehr

das Sorgenkind der Konjunktur, sondern ein Wachstumsmotor“, sagte Oeser. Sorgen bereite allerdings die hohe Zahl der blockierten Investitionsvorhaben und die Neuverschuldung der öffentlichen Haushalte bei gleichzeitig abnehmender Investitionsquote. „Mit 134 Euro pro Einwohner investiert Deutschland ca. ein Drittel weniger in seinen Straßenbau als vergleichbare westeuropäische Länder“, so Oeser wörtlich.

Der Geschäftsführer der IBA Hamburg GmbH, Uli Hellweg, sprach in seinem anschließenden Festvortrag über die Probleme und Chancen einer „Renaissance der Städte“. Zwar profitiere Hamburg ganz erheblich von diesem Boom der Stadt, jedoch gingen hiermit auch enorme Probleme wie etwa die Gentrifizierung und die Überforderung von Stadtteilen einher.

In seinem Schlusswort betonte Dipl.-Ing. Thomas Sander, Vorsitzender des Norddeutschen Baugewerbeverbandes e.V., die Bedeutung des Wohnungsneubaus angesichts einer gravierend veränderten Wohnungsnachfrage. „Einpersonenhaushalte, postfamiliäre Paare, Alleinerziehende, Patchworkfamilien oder auch Mehrgenerationenhaushalte benötigen andere Grundrisse, andere Gebäudetypen und andere Ausstattungen, als sie im historisch gewachsenen Wohnungsbestand verfügbar sind. Deshalb brauchen wir neben der Sanierung einen kontinuierlichen Ersatzneubau“. ■



Olaf Scholz, Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg



Prof. Dr. Bernd Raffelhüschen, Präsident Hans-Ludwig Bernardi, Hauptgeschäftsführer RA Claus Weyers (v.l.)

Saarland:

## Bauwirtschaft im Spannungsfeld von Politik und Wettbewerb

„In einer sich schnell verändernden Weltwirtschaft ist die Anpassungsfähigkeit von Unternehmen von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit und damit für den wirtschaftlichen Erfolg von Unternehmen, Branchen, Regionen und Nationen. Dies gilt gleichermaßen und insbesondere für die Bauwirtschaft“. Mit dieser Einleitung hieß der Präsident der AGV Bau Saar, Hans-Ludwig Bernardi, mehr als 200 Gäste aus Politik und Wirtschaft zum Tag der Saarländischen Bauwirtschaft willkommen.

Durch die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise hätten sich Politik, Wirtschaft und Privathaushalte wieder auf die Werte der Bauwirtschaft als Schlüsselwirtschaftszweig besonnen. Denn: Ohne Bauen gehe schlicht und einfach gar nichts. Bauen gehöre wie Essen und Trinken zu den Grundbedürfnissen des Menschen.

In Zeiten der Rückbesinnung auf die Städte, auf die kurzen Wege, die barrierefreien Wohnungen gelte es, durch Abriss und Neuaufbau oder Umgestaltung dem demografischen Wandel mit einer alternden Bevölkerung oder Singlehaushalten Rechnung zu tragen. Auch im Bereich der Verkehrswege ergebe sich mit dem Neubau von Straßen oder anderen Verkehrsnetzen sowie mit der Sanierung der vielen maroden Autobahnbrücken ein riesiges Potenzial.

Dazu kämen, so Bernardi weiter, die enormen Aufgaben im Bereich der energetischen

Sanierung wie z. B. die noch nicht im Zeichen der Konjunkturpakete abgearbeiteten Sanierungsmaßnahmen an Schulen, Kindergärten und öffentlichen Gebäuden. Daher sei es wichtig, dass der Investitionsstau in den Kommunen nicht weiter anwache und die Infrastruktur nicht weiter auf Verschleiß gefahren werde.

Die nachhaltige Energiewirtschaft entwickle sich in Deutschland zunehmend zur Leitbranche. Aber auch hier gehe ohne die Bauwirtschaft nichts: Beispiele dafür seien der Kraftwerksbau, die Erschließung und der Bau von Windparks, der Um- und Ausbau der Stromübertragungs- und -verteilnetze.

„Die saarländische Bauwirtschaft ist ein wichtiger Bestandteil der saarländischen Wirtschaft, die vielen Menschen Brot gibt.“ Mit diesen Worten begann die frisch geba-



Saarländische Ministerpräsidentin Annegret Kramp-Karrenbauer

ckene saarländische Ministerpräsidentin Annegret Kramp-Karrenbauer ihr Grußwort. Das Saarland habe in Bezug auf die öffentliche Infrastruktur nach wie vor einen erheblichen Nachholbedarf. Problematisch sei allerdings nach wie vor die Schuldenituation des Landes und das schwierige Handling der Schuldenbremse. Daher müsse sich das Saarland eine tragfähige Investitionsstrategie zurechtlegen. Es müsse saniert werden, wo es notwendig und investiert werden, wo es sachlich geboten sei.

Grundsätzlich dürfe sich die Politik keine Denkverbote auferlegen; alle Vorstellungen und Ideen müssten diskutiert werden, auch eine Pkw-Maut.

### Von der Alterspyramide zur Altersurne

Prof. Dr. Bernd Raffelhüschen, Professor an der Universität Freiburg und ehemaliges Mitglied der Rürup-Kommission, erläuterte als Gastredner, dass Deutschland sich überhaupt nicht in einer Finanzkrise befinde, weil 2011 vermutlich das Jahr mit den höchsten Steuereinnahmen in der Geschichte sei. Gleichzeitig sei aber auch das viertgrößte Staatsdefizit zu verzeichnen. Das unser Land treffende Problem sei weniger die momentane Finanzkrise, sondern vielmehr das Handeln des gar nicht so ehrbaren Staates. Ein ehrbarer Staat sei nämlich nur ein solcher, der nicht verschuldet sei. Die sichtbaren Schulden der Bundesrepublik Deutschland beliefen sich zurzeit auf 1,98 Billionen Euro, mithin 79 Prozent des Bruttoinlandsproduktes.

Tatsächlich sei die Staatsschuld aufgrund der „unsichtbaren Schulden“ mit rund 11 Billionen Euro um ein Vielfaches höher, weil vor allem Rückstellungen für zukünftige Leistungszusagen bilanziell zu berücksichtigen seien. Aber genau diese zukünftigen Leistungszusagen für Renten, Pensionen und Pflege seien das Kernproblem der deutschen Finanz- und Sozialpolitik und des unaufhaltsamen Demografieprozesses. In Deutschland könne man längst nicht mehr von einer Bevölkerungspyramide sprechen, sondern müsse von einem „Bevölkerungspilz“ bzw. einer „Bevölkerungsurne“ ausgehen, der es an der erforderlichen Balance zur Sicherung der Sozialsysteme mangle. Aus wissenschaftlicher Sicht müsse der Staat zwingend und umgehend das Beamtenwesen reformieren und lediglich im Polizeivollzugsdienst und in der Justiz weitere Beamte einstellen. ■

Ein Beispiel aus der Praxis:

## Elektronischer Lieferscheinservice (ELSE) bei Aug. Prien erfolgreich eingeführt

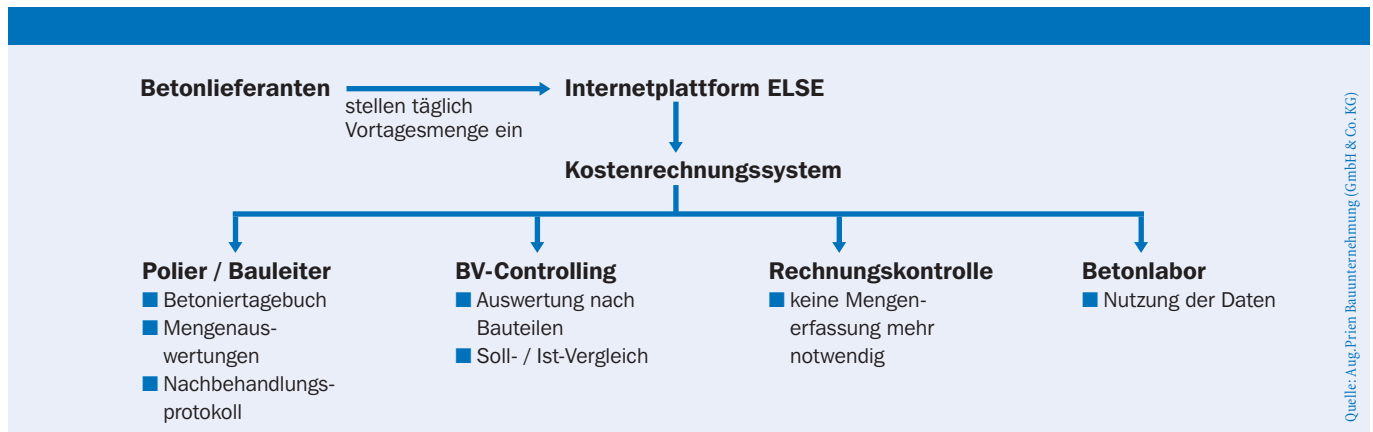
Vor mehr als fünf Jahren hatten die Baukonzerne Hochtief AG und Bilfinger Berger SE die Idee, eine herstellerunabhängige Internetplattform durch den Verband der Transportbetonhersteller entwickeln zu lassen, auf der die Daten der Betonlieferungen des Vortages eingestellt werden. Seit dem vergangenen Jahr ist diese Plattform für Lieferanten als auch Bauunternehmer im Einsatz. Die Bauunternehmung Aug. Prien ruft täglich die Lieferscheindaten von der ELSE-Plattform ab. Für die weitere Bearbeitung durch den Polier ist ein neues Modul programmiert worden. Mittlerweile gibt es vier Betonlieferanten, die die Daten am Tag nach der Anlieferung auf der ELSE-Plattform bereitstellen. Aug. Prien hatte zu Beginn des Projekts zwei wesentliche Ziele:

1. Ersetzen des handschriftlich geführten Betoniertagebuchs.  
 2. Automatische Generierung einer Reihe von Listen aus den Daten:

1. Ersetzen des handschriftlich geführten Betoniertagebuchs.
2. Automatische Generierung einer Reihe von Listen aus den Daten:
  - Soll- / Ist-Vergleich der Menge auf Bauteilebene
  - Sortenauswertung
  - verbaute Menge am Tag

Aus den Reihen der Poliere kam noch die Anregung, das Nachbehandlungsprotokoll mit dem neuen Modul abzudecken. Dieser Vorschlag wurde aufgenommen und das Programm entsprechend angepasst. Inzwischen hatte Aug. Prien mehrere Fremdüberwachungen (GÜB) mit den ELSE-Daten, bei denen es keinerlei Beanstandungen gab.

Aug. Prien will jetzt verstärkt auf mittelständische Betonlieferanten einwirken, um auch von diesen die Daten einzuspeisen. Weitere Informationen unter [www.lieferscheinservice.de](http://www.lieferscheinservice.de)



/ Anzeige /

## 8. Europäisches Symposium

„PPP – Neue Geschäftsfelder und Finanzierungsinstrumente“

Vorträge zur PPP-Praxis (Verkehrsinfrastruktur und Hochbau)

Referenten u.a. aus den USA, Frankreich, Großbritannien, Polen und den Niederlanden

### 26. Januar 2012

#### Veranstaltungsort

Hessische Landesvertretung

in den Ministergärten 5

10117 Berlin

Louis-Spohr / Georg-Büchner-Saal

#### Anmeldung und Organisation

TU Bergakademie Freiberg

Armin Ilka

Fon +49 (0) 3731 394091

Fax +49 (0) 3731 394092

E-Mail [armin.ilka@bwl.tu-freiburg.de](mailto:armin.ilka@bwl.tu-freiburg.de)

Jetzt unter [www.bauindustrie.de](http://www.bauindustrie.de) zu bestellen:

## Neue Publikationen



Karrierefürer Bauingenieure



Öffentlich Private Partnerschaften im öffentlichen Hochbau



ÖPP-Transparenzinitiative der Deutschen Bauindustrie

# Neue Technische Briefe der Bundesfachabteilung Wärme-, Kälte-, Schall- und Brandschutz erschienen

Vollständig überarbeitet als Neuauflage erschienen sind die Technischen Briefe Nr. 8 „Auslegung der Kälteisolierung zur Tauwassererwärmung auf der Oberfläche“ und der Technische Brief Nr. 11 „Feuchte im Dämmsystem“.

Darüber hinaus wurden als Erstausgabe neu erstellt:

- Nr. 14 „Energieeffizienz im Anlagenbau – Aspekte nachhaltigen Dämmens“
- Nr. 15.1 „Vorbeugender baulicher Brandschutz“
- Nr. 15.2 „Brandschutz in Industrie und Tunnelbau“

Die zweisprachigen Technischen Briefe (deutsch / englisch) setzen sich mit den jeweiligen Themen umfassend auseinander, be-

leuchten den Stand der Technik, Normeneinbettung, aktuelle Anforderungen sowie deren praktische Auswirkungen für Planer und ausführende Unternehmen. Sie können ab sofort bei der Geschäftsstelle der BFA WKSb bestellt werden. Schutzgebühr jeweils 8 Euro/ Stück zzgl. Versand und Mehrwertsteuer.

BFA WKSb  
im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.  
Kurfürstenstraße 129  
10785 Berlin  
Tel.: 030 212 86-238  
Fax: 030 212 86-246  
[bfa.wksb@bauindustrie.de](mailto:bfa.wksb@bauindustrie.de)  
[www.bauindustrie.de/wksb](http://www.bauindustrie.de/wksb)



### IMPRESSUM

**Herausgeber**  
Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.

**Redaktion**  
Dipl.-Volkswirt Dr. Heiko Stiepelmann (verantw.)  
Iris Grundmann, M.A.  
Dipl.-Volkswirtin Petra Kraus (Daten zur Baukonjunktur)

Kurfürstenstraße 129, 10785 Berlin  
Tel.: 030 21286-0  
Fax: 030 21286-189

Nachdruck mit Quellenangabe honorarfrei gestattet.  
Belegexemplar erbeten.

**Gestaltungskonzept, Layout und Realisation**  
konstruktiv GmbH, Agentur für Online + Print + PR, Bremen/Berlin

**Druckerei**  
Graphia – Huss, Frankfurt a. M.

**Bildnachweis**  
Titelbild und Bild S.4: A1 mobil GmbH & Co. KG

ISSN 0940-7367

# Personalien

## / aktuell



**Dr. Dieter Hundt** ist als Präsident der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) für eine weitere zweijährige Amtszeit wiedergewählt worden. Hundt ist seit dem 12. Dezember 1996 ehrenamtlicher Präsident der BDA.



**Bauass. Prof. Dr.-Ing. Rolf Warmbold**, Präsidiumsmitglied des Hauptverbandes und Präsident des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen, wurde für sein Engagement in vielen Gremien der bauindustriellen Verbandsorganisationen auf Bundes- und Europaebene das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.



**Wolfgang Paul**, Vorsitzender des Fachbereichs Verkehrsinfrastruktur, ist zum neuen Vizepräsidenten Technik des Zentralverbandes des Deutschen Baugewerbes gewählt worden.



**Dipl.-Ing. Andreas Schwarz** ist seit dem 1. November Geschäftsführer des Bauverbandes Mecklenburg-Vorpommern, Abteilung Bildungs- und Technikpolitik. Er tritt die Nachfolge von Dipl.-Ing. Bernd Rackow an, der die Geschäftsführung der abc Bau – Ausbildungszentrum der Bauwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern GmbH übernommen hat.



**Dipl.-Ing. Helmut Kirchner**, ehemaliges Präsidiumsmitglied des Hauptverbandes und ehemaliger Vorsitzender des Bauindustrieverbandes Hessen-Thüringen, feierte seinen 75. Geburtstag.



**Prof. Dr. Rolf Fillibeck**, ehemaliges Präsidiumsmitglied des Hauptverbandes und ehemaliger Vorsitzender des Landesverbandes Bauindustrie Rheinland-Pfalz, feierte seinen 75. Geburtstag.



**Walter Schmidt**, ehemaliges Präsidiumsmitglied des Hauptverbandes und ehemaliger Vorsitzender des Landesverbandes Bauindustrie Rheinland-Pfalz, feierte seinen 75. Geburtstag.



**Dipl.-Ing. Martin Vanoli**, Geschäftsführer Technik und Vertragswesen sowie des Ausbildungszentrums AGV Bau Saar gGmbH, vollendete sein 60. Lebensjahr.



**Senator E.h. RA Gerhard Hess**, Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Bauindustrieverbandes, feierte seinen 65. Geburtstag.



**Prof. RA Beate Wiemann**, Hauptgeschäftsführerin des Bauindustrieverbandes Nordrhein-Westfalen, feierte ihren 50. Geburtstag.



Die Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) wählte **Dipl.-Jur. Ing. Hans-Dieter Bremer**, Präsident Vereinigung der Unternehmensverbände Mecklenburg-Vorpommern, abermals einstimmig zum Vorsitzenden des BDA-Ausschusses Arbeitssicherheit.



**Dr.-Ing. Hans-Joachim Wolff** wurde als Arbeitgeber-Vorsitzender der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) einstimmig wiedergewählt.



## Die Deutsche Bauindustrie trauert

**Prof. Dr.-Ing. Günther Herion**, ehemaliger Präsident und Ehrenmitglied des Hauptverbandes, Vizepräsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie, Träger des Großen Verdienstkreuzes des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland, ist im Alter von 88 Jahren verstorben.

# Baukonjunktur weiterhin robust

## Baunachfrage

### Auftragseingang<sup>1</sup> im Bauhauptgewerbe (in Mio. Euro)

Nominal Bauart	Jan. – Sep. 2011	
	in Mio. Euro	in % z. Vj.
Wohnungsbau	7.140,2	20,1
Wirtschaftsbau	17.244,1	12,9
Öffentlicher Bau	14.946,1	-4,6
Öffentlicher Hochbau	2848,6	-9,5
Straßenbau	7199,6	-0,6
Sonstiger Tiefbau	4.897,8	-5,6
<b>Insgesamt</b>	<b>39.330,4</b>	<b>6,9</b>

### Hochbaugenehmigungen (Neubau)

Gebäudeart Zahl der genehmigten Wohnungen	Jan. – Sep. 2011	
	absolut	in % z. Vj.
Wohn- und Nichtwohngebäude insg.*	167.701	21,6
dar.: Wohngebäude insg.	147.246	22,2
dar.: Einfamilienhäuser	70.553	20,6
Zweifamilienhäuser	13.196	6,8
Mehrfamilienhäuser	60.305	26,5

### Veranschlagte Baukosten (Mio. Euro)

Nichtwohngebäude insgesamt	16.318	5,6
dar.: Wirtschaftsbauten	12.628	16,9
Öffentliche Gebäude	3.690	-20,8
dar.: Büro- und Verwaltungsgeb.	2.630	24,3
Fabrik- und Werkstattgeb.	2.825	26,0
Handels- und Lagergeb.	3.908	12,8

\*Einschl. Umbauten.

### Auftragsbestand im Bauhauptgewerbe (Reichweite in Monaten)

Bauart	Okt. 2011	Sep. 2011	Aug. 2011	Okt. 2010	Sep. 2010	Aug. 2010
	Wohnungsbau	2,5	2,4	2,7	2,2	2,3
Wirtschaftshochbau	3,1	2,9	3,3	2,8	2,9	2,8
Öffentlicher Hochbau	2,3	2,2	2,4	2,3	2,5	2,4
Straßenbau	2,7	2,8	2,9	2,5	2,6	2,4
Sonstiger Tiefbau	2,8	2,9	3,0	2,7	2,8	2,7
<b>Insgesamt</b>	<b>2,8</b>	<b>2,7</b>	<b>2,9</b>	<b>2,5</b>	<b>2,6</b>	<b>2,6</b>

## Bauleistung

### Umsatz im Bauhauptgewerbe<sup>2</sup> (in Mio. Euro)

Nominal Bauart	Jan. – Sep. 2011	
	in Mio. Euro	in % z. Vj.
Wohnungsbau	21.149,5	14,8
Wirtschaftsbau	23.063,2	12,4
Öffentlicher Bau	18.937,6	4,6
Öffentlicher Hochbau	4.482,6	-2,8
Straßenbau	8.254	8,0
Sonstiger Tiefbau	6.201	5,9
<b>Insgesamt</b>	<b>63.150,2</b>	<b>10,7</b>

### Geleistete Arbeitsstunden im Bauhauptgewerbe<sup>2</sup> (in Mio.)

Bauart	Jan. – Sep. 2011	
	in Mio. Std.	in % z. Vj.
Wohnungsbau	259.924	7,5
Wirtschaftsbau	208.022	7,6
Öffentlicher Bau	185.510	3,4
Hochbau	41.709	-5,8
Straßenbau	78.437	7,9
Sonstiger Tiefbau	65.364	4,8
<b>Insgesamt</b>	<b>653.456</b>	<b>6,4</b>

## Arbeitsmarkt

### Beschäftigte im Bauhauptgewerbe<sup>2</sup> (Anzahl)

	Jan.–Sep. 2011*	
	Anzahl	in % z. Vj.
<b>Insgesamt</b>	<b>713.037</b>	<b>0,0</b>

\*Durchschnitt.

### Arbeitslose und offene Stellen (Anzahl) im Bauhauptgewerbe

	Okt. 2011	Sep. 2011	Okt. 2010	Sep. 2010
	Offene Stellen für Baufacharbeiter*	9.320	9.944	8.659
Arbeitslose Baufacharbeiter*	28.487	29.420	34.560	35.871
Offene Stellen für Bauingenieure	1.614	1.593	1.320	1.357
Arbeitslose Bauingenieure	2.826	2.766	3.306	3.289

\*Bauarbeiter ohne Helferberufe.

## Auftragseingang<sup>1</sup> im Bauhauptgewerbe, Januar–September 2011, in % zum Vorjahreszeitraum



<sup>1</sup> Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten.

<sup>2</sup> Vorläufig

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesagentur für Arbeit, ifo Institut

# GROSSE IDEEN BRAUCHEN RAUM.

Aon bietet Ihnen die passende Versicherungslösung, damit Sie Ihre Pläne verwirklichen können.

Risk. Reinsurance.  
Human Resources.

„Wenn die Chancen erkannt sind, braucht man einen starken Partner mit speziellem Know-how für den Baustellenstand, der sich um die Risiken kümmert. Den haben wir mit Aon gefunden.“

**Stefan Winhauer, Geschäftsführer,  
Hering Management GmbH**

[www.grosse-ideen-brauchen-raum.de](http://www.grosse-ideen-brauchen-raum.de)

